II

*(Rättsakter vilkas publicering inte är obligatorisk)*

# KOMMISSIONEN

## KOMMISSIONENS BESLUT
## av den 21 juni 2001
## om det statliga stöd som Italien har genomfört till förmån för rederiet Tirrenia di Navigazione

*[delgivet med nr K(2001) 1684]*

**(Endast den italienska texten är giltig)**

**(Text av betydelse för EES)**

(2001/851/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig [1], och

av följande skäl:

### 1. FÖRFARANDE

(1) Mot bakgrund av det stora antal klagomål som inkommit har kommissionen beslutat att inleda det förfarande som avses i artikel 88.2 i fördraget när det gäller det stöd som har genomförts till förmån för sex företag i Tirrenia-koncernen, nämligen Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar och Toremar. Stödet har beviljats i form av bidrag som betalas ut direkt till varje företag i koncernen för att upprätthålla de sjötransporttjänster som tillhandahålls av dessa företag med tillämpning av sex avtal som ingicks med den italienska staten 1991. Syftet med avtalen är att garantera att sjöförbindelser tillhandahålls, främst mellan det italienska fastlandet, Sicilien, Sardinien och andra mindre italienska öar.

(2) Genom en skrivelse av den 6 augusti 1999 underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda förfarandet. Genom en skrivelse av den 28 september 1999 inkom de italienska myndigheterna med sina synpunkter på detta beslut.

(3) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* [2]. Åtskilliga privata operatörer som tillhandahåller sjötransporter som konkurrerar med företagen i Tirrenia-koncernen inkom efter offentliggörandet med synpunkter till kommissionen. Den har översänt dessa synpunkter till de italienska myndigheterna som givits tillfälle att bemöta dem.

(4) Under de inledande undersökningarna begärde de italienska myndigheterna att granskningen av Tirrenia-koncernen skulle behandlas separat för att i första hand kunna fatta ett slutgiltigt beslut när det gäller företaget Tirrenia di Navigazione. Orsaken var att de italienska myndigheterna ville privatisera koncernen och börja med just Tirrenia di Navigazione och ville alltså påskynda förfarandet för det företaget.

(5) I samband med denna begäran noterar kommissionen för det första att Tirrenia di Navigazione har en ledande roll inom koncernen när det gäller dess finansiella och kommersiella strategi. Vidare tillhandahåller koncernens sex företag, som juridiskt sett är oberoende, sina tjänster inom geografiskt sett skilda marknadssegment. Konkurrensen från privata italienska operatörer och från operatörer från andra medlemsstater varierar dessutom. Bidraget som de italienska myndigheterna genomför med tillämpning av de avtal som nämns i skäl 1 är avsedda att kompensera det redovisade nettounderskottet på de linjer som trafikeras av ovannämnda företag, och det betalas ut direkt till företagen utan att gå igenom Tirrenia di Navigazione. De andra delarna av det stöd som omfattas av förfarandet (investeringsstöd och

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

[2] Se not 1.

skattelättnader) kräver slutligen separata genomgångar för de olika företagen i koncernen. Kommissionen bifaller alltså de italienska myndigheternas begäran. Detta beslut gäller därför endast företaget Tirrenia di Navigazione.

## 2. **DETALJERAD BESKRIVNING AV STÖDET**

### 2.1 *DEN BERÖRDA MARKNADEN*

(6) Tirrenia di Navigazione bedriver främst verksamhet på marknaden för förbindelser mellan de största italienska öarna, Sicilien och Sardinen, men även på den internationella marknaden med en förbindelse mellan det italienska fastlandet, Sicilien och Tunisien. Tjänsterna omfattar transport av passagerare och gods.

Fram till den 1 januari 1999 var öcabotage i Medelhavet tillfälligt undantaget från principen om frihet att tillhandahålla tjänster i enlighet med artikel 6.2 i rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage) ([3]).

När det gäller cabotage på korta och medellånga sträckor har Tirrenia en marknadsandel som motsvarar 67,3 % inom verksamhetsgrenen persontransporter och 55,3 % inom verksamhetsgrenen godstransporter ([4]). På senare tid har det emellertid dykt upp privata operatörer på marknaden, vilket avsevärt har minskat Tirrenias marknadsandel; 1990 hade företaget nästan monopol på de flesta linjerna. Det faktum att företag fritt kan tillhandahålla tjänster på marknaden torde bidra till att öka konkurrensen under de kommande åren.

### 2.2 *BIDRAG SOM HAR BETALATS UT I SAMBAND MED ALLMÄN TRAFIKPLIKT*

#### 2.2.1 RÄTTSLIG GRUND

(7) I enlighet med artikel 8 i lag nr 684 av den 20 december 1974 skall sjöförbindelserna till och från de större och mindre öarna tillgodose behoven i samband med de berörda regionernas ekonomiska och sociala utveckling. Detta gäller i synnerhet regionerna i Syditalien. I lagen föreskrivs att de operatörer som har ålagts att tillhandahålla sådana tjänster kan erhålla bidrag i enlighet med de avtal om allmän trafikplikt som löper på tjugo år.

I artikel 9 i lag nr 160 av den 5 maj 1989 föreskrivs att de sträckor som skall trafikeras och den turtäthet som skall garanteras skall fastställas av myndigheterna. Beslutet skall grunda sig på ett tekniskt förslag från koncessionshavarna som vart femte år skall presentera ett program över de tjänster som tillhandahålls.

Enligt lag nr 169 av den 19 maj 1975 garanterar koncessionshavarna, däribland Tirrenia di Navigazione, bl.a. transport av post och paket samt tillhandahåller dessutom kommersiella tjänster, dock enbart av lokal karaktär.

I presidentdekret nr 501 av den 1 juni 1979 fastställs de olika poster (intäkter och kostnader) som ligger till grund för beräkningen av bidragen som betalas ut till koncessionshavarna. I dekretet anges även att avgångs- och ankomsttider på de olika linjer som ovannämnda företag trafikerar skall godkännas genom ministerdekret. När det gäller fartygen fastställs i presidentdekretet att koncessionshavarna inte får använda fartyg som är äldre än 18 år och att de själva skall äga fartygen, utom i de fall ministeriet har godkänt ett undantag. Ett sådant villkor, som tvingar koncessionshavarna att regelbundet förnya sina flottor, är en särskild skyldighet som ålagts dessa rederier. Varje fartyg skall dessutom vara reserverat för trafik på en viss linje där tjänster i samband med allmän trafikplikt tillhandahålls. Genom artikel 40 får ministeriet för handelsflottan ålägga företagen att, förutom den ordinarie trafiken, också tillhandahålla kompletterande tjänster för att uppfylla särskilda behov i allmänhetens intresse eller behov i samband med trafiken.

Enligt lag nr 856 av den 5 december 1986 skall biljettpriserna fastställas genom ministerdekret på förslag från koncessionshavarna. Det skall finnas olika priser för vanliga passagerare och den bofasta befolkningen på öarna och migrerande arbetstagare, eftersom de två sistnämnda kategorierna har rätt till rabatterade biljettpriser.

#### 2.2.2 AVTAL OM ALLMÄN TRAFIKPLIKT

(8) I juli 1991 ingick den italienska regeringen å ena sidan och vart och ett av företagen i Tirrenia-koncernen å andra sidan, däribland Tirrenia di Navigazione, sex identiska avtal med en löptid på 20 år (artikel 2). Avtalen trädde i kraft med retroaktiv verkan från den 1 januari 1989.

I avtalen fastställs att den första femårsperioden börjar den 1 januari 1990.

Enligt artikel 3 i ovannämnda avtal skall den årliga kompensationen fastställas med utgångspunkt i en ansökan som företaget lämnar in i februari varje budgetår. Ansökan behandlas därefter i samrådsförfarande mellan ministerierna och godkänns i maj samma år genom ett ministerdekret. Syftet med den årliga kompensationen är att företaget skall kunna täcka sina förluster till följd av att kostnaderna har varit större än intäkterna under räkenskapsåret. Artikel 5 innehåller ekonomiska parametrar för de olika kostnader som enligt presidentdekret nr 501/79 skall beaktas när bidragsbeloppet fastställs.

([3]) EGT L 364, 12.12.1992, s. 7.
([4]) *Källa:* Conto Nazionale dei Trasporti 1997.

2.2.3 FEMÅRSPROGRAMMEN

(9) Enligt artikel 1 i ovannämnda avtal om allmän trafikplikt skall det i femårsprogrammen anges vilka linjer och hamnar som trafikeras, vilken typ av fartyg som används för sjöförbindelserna i fråga och vilken kapacitet de har, turtäthet samt biljettpriser, däribland öbornas reducerade priser.

Det första femårsprogrammet (1990–1994) godkändes genom ministerdekret den 29 maj 1990 och trädde i kraft den 1 januari 1990.

Det andra programmet omfattar perioden 1995–1999 och godkändes genom dekret av den 14 maj 1996. I programmet är linjerna och turtätheten i stort sett oförändrade. När det gäller de fartyg som används i linjetrafik har vissa förändringar skett; bl.a. har två nya snabbgående fartyg köpts in för person- och fordonstransporter på linjen Civitavecchia/Olbia från och med juni 1998, och två nya färjor har tagits i bruk på linjen Neapel/Palermo. Dessa färjor ersätter äldre fartyg (för både person- och godstransporter och för godstransporter) med ungefär samma kapacitet.

Det tredje programmet (2000–2004) presenterades för de italienska myndigheterna i september 1999 men har ännu inte godkänts. Enligt ett dekret av den 8 mars 2000 fortsätter företagen i Tirrenia-koncernen under tiden att tillhandahålla de tjänster som avses i artikel 9 i lag nr 160/89 med de fartyg som disponerades den 31 december 1999.

2.2.4 DEN ÅRLIGA KOMPENSATIONEN

(10) Enligt avtalet skall det årliga bidrag som betalas ut för att kompensera företagets förluster betalas ut på följande sätt: en första utbetalning i form av ett förskott, som motsvarar 70 % av det bidrag som betalades ut föregående år, sker i mars varje år. En andra utbetalning sker i juni och motsvarar 20 % av bidraget. En eventuell utjämning görs i slutet av året. Den skall motsvara skillnaden mellan det utbetalda stödet och det underskott som uppstår när kostnaderna är större än intäkterna under året. Om det visar sig att företaget har erhållit en större summa än nettokostnaderna för de tillhandahållna tjänsterna (intäkter − bruttokostnader) är företaget skyldigt att återbetala skillnaden senast fjorton dagar efter det att budgeten godkänts.

(11) Den årliga kompensationen motsvarar det ackumulerade nettounderskottet i samband med de tjänster som anges i femårsprogrammet, till vilket ett rörligt belopp skall läggs som motsvarar avkastning på investerat kapital. De bidrag som har betalats ut till Tirrenia di Navigazione, i enlighet med 1991 års avtal om allmän trafikplikt 1991 ([5]), anges i nedanstående tabell:

*(miljoner italienska lire)*

| År | Rörelse-kostnader (a) | Rörelse-intäkter (b) | Nettounderskott (upplupna förluster– upplupna intäkter) (a – b) | Avkastning på investerat kapital | Bidrags-belopp |
|---|---|---|---|---|---|
| 1992 | [...] (*) | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 1993 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 1994 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 1995 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 1996 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 1997 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 1998 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 1999 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| 2000 | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

(*) Affärshemlighet.

([5]) Uppgifterna kommer från Price Waterhouse Coopers studie "Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992–1999", som bifogats av de italienska myndigheterna för år 2000. I studien rekonstrueras Tirrenias redovisning för verksamhetsåret, och kostnaderna och intäkterna granskas för varje post.

Inför liberaliseringen av cabotagemarknaden och den kommande privatiseringen av företaget ansträngde sig Tirrenia di Navigazione att sänka företagets rörelsekostnader och förbättra resultatet, vilket ledde till att den årliga kompensationen minskades konstant efter 1997. Den ökning som konstateras under 2000 är en direkt konsekvens av att priset på bränsle gick upp, vilket inverkade negativt på företagets ekonomi, medan biljettpriserna förblev oförändrade på grund av myndigheternas beslut ([6]). Att nettounderskottet är så stort beror på skillnaden mellan totala kostnader (i allmänhet under vintersäsongen 1 oktober–31 maj) och redovisade intäkter (främst under sommarsäsongen 1 juni–30 september). Det rabattsystem som den bofasta befolkningen på öarna och migrerande arbetstagare kan utnyttja (biljettpriser som företagen har ålagts att tillämpa) är en direkt förklaring till de låga intäkterna. Beloppet är högre än den totala årliga kompensationen.

Det framgår av de italienska myndigheternas information att den procentuella avkastningen på investerat kapital ligger mellan [...] 1992 och [...] 2000 beroende på vilket år det rör sig om. Detta överensstämmer med marknadspriserna under samma år. Kommissionen noterar att gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransporter ([7]) innehåller bestämmelser om att det i det stödbelopp som beviljas för att ersätta förluster som uppkommit genom uppfyllandet av åtaganden i samband med allmän trafikplikt skall en ”rimlig avkastning på investerat kapital” ingå, vilket också är fallet i detta ärende.

### 2.3 *INVESTERINGAR SOM INGÅR I FEMÅRSPROGRAMMEN OCH FÖRETAGETS AFFÄRSPLAN*

(12) Frånsett de linjer på vilka förbindelser och en viss turtäthet skall garanteras anges också i femårsprogrammen de investeringar som koncessionshavaren har för avsikt att göra under perioden i fråga för att kunna garantera trafiken på de berörda linjerna. I sin granskning har kommissionen i synnerhet försökt att ta reda på hur kostnaderna för inköp och avskrivning av fartygen har beaktats vid beräkningen av den årliga kompensationen.

Kommissionen ville även kontrollera om de ytterligare investeringar som ingick i företagskoncernens affärsplan, som Tirrenia antog i mars 1999 för perioden 1999–2002, innehöll någon annan form av stöd. Syftet med planen är framför allt att

- se till att företagen i koncernen är förberedda på de förändrade villkoren på den italienska cabotagemarknaden till följd av liberaliseringen av marknaden (den 1 januari 1999), och att förbereda företagen på att statens stödordning löper ut 2008,
- minska kostnaderna för de tjänster som tillhandahålls med tillämpning av ovannämnda avtal,
- stödja koncernens utveckling och bättre utnyttja tillgängliga resurser,
- förbereda privatiseringen av företagen i koncernen.

Enligt affärsplanen krävs ytterligare investeringar för att kunna tillhandahålla de tjänster som avses i avtalen om allmän trafikplikt; äldre fartyg behöver bytas ut, andra fartyg måste flyttas inom koncernen och nya investeringar på totalt 700 miljarder lire behöver göras.

### 2.4 *SKATTELÄTTNADER*

(13) Genom lagdekret nr 504 av den 26 oktober 1995 införs sänkt skatt på mineraloljor som används som bränsle inom sjöfartssektorn. I enlighet med artikel 63.3 i detta dekret skall punktskatten sänkas på de smörjmedel som används ombord.

I sitt beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen viss tveksamhet när det gäller tillämpningen av dessa skattelättnader för fartyg som ligger i italienska hamnar för underhåll. Kommissionen ville försäkra sig om att ett sådant förfarande inte innebar nackdelar för andra operatörer inom sjöfartssektorn vars fartyg befann sig i samma situation.

## 3. **SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER**

### 3.1 *SYPUNKTER FRÅN TIRRENIA DI NAVIGAZIONE*

(14) Tirrenia di Navigazione presenterade i en skrivelse av den 22 november 1999 sina synpunkter på beslutet att inleda förfarandet. Företaget opponerar sig främst emot att den kompensation som betalats ut med tillämpning av de avtal som ingåtts med den italienska staten klassificeras som ”nytt stöd” och ifrågasätter alltså rimligheten i beslutet att inleda ett formellt granskningsförfarande. Företaget vidhåller i synnerhet att kommissionen redan sedan en tid tillbaka har känt till att det fanns en kompensationsordning för skyldigheter i samband med allmän trafikplikt, och att den aldrig har haft några invändningar när det gällde detta. Vidare hävdar Tirrenia di Navigazione att den årliga kompensationen till

([6]) Kostnaderna för bränsle som under 1999 uppgick till cirka 74 179 miljoner lire ökade kraftigt till 113 142 miljoner lire under 2000.
([7]) EGT C 205, 5.7.1997.

företaget i egenskap av offentlig operatör var helt och hållet nödvändig och rimlig med tanke på att merkostnaderna för det företag som har pålagts allmän trafikplikt måste täckas. Tirrenia påpekar avslutningsvis att sådana bidrag inte snedvrider konkurrensen på marknaden.

Samtidigt har Tirrenia di Navigazione i enlighet med artikel 230.4 i fördraget ([8]) hos förstainstansrätten överklagat kommissionens beslut om att inleda förfarandet.

3.2 *SYNPUNKTER FRÅN DE PRIVATA OPERATÖRERNA*

(15) Kommissionen har mottagit synpunkter från flera privata operatörer som konkurrerar med koncessionshavarna. Dessa operatörer betonar i synnerhet följande aspekter:

— På de linjer där de privata operatörerna konkurrerar med Tirrenia bedriver företaget en aggressiv marknadsföring med dumpade biljettpriser samt olika betalnings- och rabattsystem, vilket endast kan förklaras genom de statliga bidrag som Tirrenia åtnjuter.

— Skyldigheterna i samband med den allmänna trafikplikten saknar insyn, och Tirrenias möjligheter att ändra omfattningen på de skyldigheter som har ålagts företaget, i synnerhet när det gäller linjer som skall trafikeras, tidtabell och turtäthet, strider mot den allmänna trafikpliktens natur.

— Med tanke på de tjänster som tillhandahålls av de privata operatörerna på vissa av linjerna som trafikeras av Tirrenia torde det vara tveksamt om den allmänna trafikplikten är nödvändig.

— Investeringar som gjorts från och med 1995 eller som ingår i affärsplanen finansieras till viss del med bidrag. Detta gäller i synnerhet Viamares inköp av två fartyg 1996. Mer generellt gäller också fördelaktigare villkor för bankkrediter som beviljats Tirrenia.

— Liksom de andra företagen i koncernen åtnjuter Tirrenia skattelättnader på mineraloljor som används ombord på de fartyg som tagits ur trafik och ligger i de italienska hamnarna.

## 4. **KOMMENTARER FRÅN DE ITALIENSKA MYNDIGHETERNA**

4.1 *STÖD SOM HAR GENOMFÖRTS FÖR SKYLDIGHETER I SAMBAND MED ALLMÄN TRAFIKPLIKT*

(16) Genom en skrivelse av den 29 september 1999 gav de italienska myndigheterna sina kommentarer till beslutet att inleda förfarandet. Enligt myndigheternas bedömning skall de avtal som har ingåtts med de olika företagen i Tirrenia-koncernen, enligt artikel 4 i förordning (EG) nr 3577/92 (cabotage), få fortsätta att gälla fram till det datum de löper ut, dvs. 2008. De skyldigheter som följer av den allmänna trafikplikt som avses i avtalen kan därför inte ifrågasättas genom beslutet att inleda förfarandet.

De italienska myndigheterna vänder sig vidare emot att de bidrag som tas upp i kommissionens beslut klassificeras som ”nya” i enlighet med artikel 88.3 i fördraget och mot att bidragen, innan den italienska cabotagemarknaden liberaliserades (den 1 januari 1999), skulle ha inverkat på handeln mellan medlemsstaterna.

Efter dessa mer allmänna synpunkter understryker de italienska myndigheterna att det är först nyligen som privata operatörer har börjat trafikera samma linjer som Tirrenia di Navigazione. Dessa operatörer bedriver dessutom trafik på ett begränsat antal linjer och endast under sommarsäsongen. Den metod som används för att beräkna den årliga kompensationen, dvs. kvitta vinterns totala förlusterna mot sommarens överskott, bidrar till att begränsa kompensationen till lägsta möjliga nivå. Enligt de italienska myndigheterna är alltså bidraget nödvändigt och helt och hållet anpassat efter den allmänna trafikplikten, vars omfattning det åligger medlemsstaten att fastställa.

4.2 *INVESTERINGAR SOM INGÅR I AFFÄRSPLANEN*

(17) De italienska myndigheterna betonar att de investeringar som ingår i affärsplanen syftar till att minska rörelsekostnaderna och samtidigt upprätthålla en hög kvalitet. Myndigheterna hävdar dessutom att finansieringen av de planerade investeringarna inte sker genom några som helst bidrag, eftersom medlen kommer dels från företagets egna fonder, dels från banklån till normala marknadsvillkor.

4.3 *SKATTELÄTTNADER*

(18) De italienska myndigheterna har angivit den rättsliga grunden för att sänka skatten på mineraloljor som används som bränsle inom sjöfartssektorn. Av den information som har inkommit till kommissionen framgår att den skattelättnad som fastställs i dessa bestämmelser, genom ett generellt tillämpningsbeslut av den 2 mars 1996 som antagits med tillämpning av lagdekret nr 504/1995, har utvidgats till att omfatta även bränsle och smörjoljor som används av samtliga fartyg som ligger i hamn för underhåll.

([8]) Mål T 246/99. Ärendet har ännu inte avslutats.

(19) Under tiden har Italien hos Europeiska gemenskapernas domstol överklagat beslutet att inleda förfarandet, när det gäller den del av föreläggandet som avser upphörande med utbetalning av olagligt stöd ([9]).

## 5. **BEDÖMNING AV STÖDET**

### 5.1 *BIDRAG SOM HAR UTBETALATS FÖR SKYLDIGHETER I SAMBAND MED ALLMÄN TRAFIKPLIKT*

#### 5.1.1 FÖREKOMST AV NYTT STÖD

(20) Enligt artikel 87.1 i EG-fördraget är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som gynnar vissa företag eller viss produktion, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstater.

Kommissionen noterar att den årliga kompensation som staten betalar ut direkt till Tirrenia di Navigazione med tillämpning av 1991 års avtal ger företaget konkurrensfördelar jämfört med företag som erbjuder, eller som skulle kunna erbjuda, jämförbara tjänster på marknaden i fråga. Denna marknad var förvisso fram till den 1 januari 1999 tillfälligt undantagen från principen om frihet att tillhandahålla tjänster i enlighet med artikel 6.2 i förordning (EEG) 3577/92 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotage), men man kan inte utgå ifrån att det bidrag som har betalats ut till Tirrenia med tillämpning av avtalet inte har påverkat handeln mellan medlemsstaterna eller snedvridit konkurrensen. Kommissionen noterar särskilt att operatörer från andra medlemsstater bedrev trafik på samma linjer som Tirrenia redan innan cabotagemarknaden öppnades. Vissa konkurrerande företag bedrev också trafik före detta datum på marknader som redan liberaliserats, t.ex. marknaden för sjötransporter mellan medlemsstaterna och mellan medlemsstaterna och tredje land. Tirrenia di navigazione bedrev trafik på dessa marknader redan före den 1 januari 1999 och gör så fortfarande. Kommissionen påpekar vidare att det finns en risk för korssubventionering mellan de tjänster som Tirrenia di navigazione tillhandahåller på cabotagemarknaden och de tjänster som företaget tillhandahåller på den internationella marknaden, i synnerhet eftersom företaget saknar separat redovisning för dessa olika kategorier tjänster. Kommissionen konstaterar slutligen att systemet med en årlig kompensation som infördes genom 1991 års avtal har en löptid på 20 år, och att det fortsätter att påverka handeln även efter det att cabotagemarknaden har öppnats för konkurrens.

(21) Kommissionen delar inte Tirrenia di Navigaziones mening att stödet i fråga skall betraktas som befintligt stöd. Den betonar för det första att stödet inte föregår fördragets ikraftträdande. Det är i själva verket så att den årliga kompensationen regleras i lagarna nr 684/74 och 169/75, i dess nuvarande form. I dekret nr 501/79 och lag nr 856/86 fastställs dessutom i detalj flera skyldigheter i samband med allmän trafikplikt samt de kostnader som skall beaktas vid beräkningen av den kompensation som Tirreniadi Navigazione åtnjuter i enlighet med 1991 års avtal. Kommissionen understryker för det andra att den aldrig har godkänt stödet i fråga. Det faktum att kommissionen hade kunnat känna till de olika lagar genom vilka ordningen med årlig kompensationen infördes, t.ex. 1991 års avtal, innebär inte att den årliga kompensationen underförstått har godkänts (jmf. domen i Lorenz-målet ([10]), eftersom kommissionen inte på förhand underrättades i enlighet med artikel 88.3. Kommissionen menar därför att det stöd som har beviljats Tirrenia di Navigazione skall klassificeras som nytt stöd i enlighet med artikel 1 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget ([11]).

#### 5.1.2 BEDÖMNING AV STÖDETS FÖRENLIGHET

(22) Enligt artikel 87.1 är statligt stöd visserligen inte förenligt med den gemensamma marknaden, men artikel 87.2 och 87.3 samt artikel 86.2 innehåller undantag från denna bestämmelse.

Inget av de undantag som fastställs i artikel 87.2 kan tillämpas på den årliga kompensation som har betalats ut till Tirrenia, eftersom det vare sig utgör stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter eller stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser. Det utgör heller inte stöd till näringslivet i vissa områden i Förbundsrepubliken Tyskland. Det skall i synnerhet nämnas att det stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter i enlighet med artikel 87.2 ges under förutsättning att stödet inte direkt eller indirekt ger vissa företag eller produkter konkurrensfördelar. Kommissionen betonar i sammanhanget att Tirrenia di Navigaziones intäkter har sjunkit på grund av att företaget tillämpar reducerade biljettpriser för den bofasta befolkningen på öarna och migrerande arbetstagare, men att detta har beaktats i beräkningen av den årliga kompensationen. De reducerade biljettpriserna, som åläggs av de italienska myndigheterna, kan endast utnyttjas av konsumenter som reser med den offentliga operatören, vilket innebär att företaget gynnas jämfört med de konkurrerande privata operatörerna.

([9]) Mål C 400/99. Ärendet har ännu inte avslutats.

([10]) Europeiska gemenskapernas domstol, mål 120/73, Lorenz. Rättsfallssamling 1973, s. 1471.

([11]) EGT L 83, 27.3.1999, s. 1.

Inte heller när det gäller detta stöd kan något av undantagen i artikel 87.3 tillämpas. Det är inte frågan om stöd för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse eller för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi (punkt b), och inte om stöd för att främja kultur och bevara kulturarvet (punkt d). Stödet kan heller inte anses vara stöd för regionala ändamål i enlighet med punkterna a och c, eftersom det inte ingår i en stödordning som täcker flera sektorer och som, i en given region, är öppna för alla företag inom de berörda sektorerna ([12]). Vidare kan stödet i fråga inte anses vara stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter i enlighet med punkt c, eftersom det är avsett att täcka kostnaderna för en viss sjöfartsoperatör som inte är föremål för en omstruktureringsplan för att upprätta företaget ekonomiskt och finansiellt utan ytterligare stöd.

(23) Enligt artikel 86.2 i fördraget skall företag som anförtrotts att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse vara underkastade reglerna i detta fördrag, och särskilt konkurrensreglerna. Detta gäller i den mån tillämpningen av dessa regler inte rättsligt eller i praktiken hindrar att de särskilda uppgifter som tilldelats företagen fullgörs. Utvecklingen av handeln får inte påverkas i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

(24) Eftersom det rör sig om en bestämmelse om undantag skall den enligt gemenskapslagstiftningen tolkas restriktivt ([13]). Under sådana omständigheter räcker det alltså inte att myndigheterna har ålagt företaget i fråga att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse, utan det är också nödvändigt att tillämpningen av föredragets bestämmelser, och i synnerhet artikel 87, är sådan att den hindrar företaget från att genomföra de ålagda uppgifterna och att gemenskapens intresse inte beaktas ([14]).

(25) För att kunna bedöma om det stöd som har beviljats Tirrenia di Navigazione med tillämpning av 1991 års avtal omfattas av undantaget i artikel 86.2 i fördraget måste kommissionen först och främst verifiera om företaget har ålagts att tillhandahålla tjänster i samband med allmän trafikplikt, och om så är fallet i vilken omfattning, för att kunna bedöma om den allmänna trafikplikten är nödvändig och om det bidrag som syftar till att kompensera kostnaderna för att tillhandahålla dessa tjänster är nödvändigt.

***Förekomst av allmän trafikplikt***

(26) I gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransporter som nämns ovan fastställs följande: ”Allmän trafikplikt kan åläggas för regelbunden trafik till randområden i gemenskapen eller för de rutter med låg trafik som anses avgörande för den ekonomiska utvecklingen i den berörda regionen i de fall när marknadskrafterna inte säkerställer en tillräcklig servicenivå”.

Av den lagstiftning och de andra bestämmelser som beskrivs ovan framgår att Tirrenia di Navigazione på samtliga linjer som företaget trafikerar har ålagts vissa skyldigheter när det gäller hamnar som skall trafikeras, turtäthet, avgångs- och ankomsttider, typ av fartyg samt biljettpriser. Detta är skyldigheter som företaget inte skulle åta sig (åtminstone inte i samma utsträckning eller på samma villkor) om det endast såg till sina egna ekonomiska intressen.

Syftet med att ålägga företaget dessa skyldigheter är att se till att principen om territoriell kontinuitet respekteras samt att det finns tillräckligt många reguljära person- och godstransporter till sjöss till och från Italiens öregioner för att uppfylla behoven i samband med dessa regioners ekonomiska och sociala utveckling. Kommissionen understryker att detta mål, som är att betrakta som ett legitimt allmänt intresse, inte skulle kunna ha uppnåtts endast genom att ge marknadskrafterna fritt spelrum. Tirrenia di Navigazione hade 1991 i själva verket monopol på nästan samtliga berörda linjer, trots att det inte fanns någon lag som gav företaget några som helst exklusiva rättigheter.

Syftet med det avtal som ingåtts med staten var just att garantera att dessa skyldigheter fullgjordes. Som motprestation erhåller företaget kompensation för de kostnader som direkt kan hänföras till det underskott som företaget redovisar för att uppfylla dessa skyldigheter.

(27) För att kostnaderna för skyldigheterna skall kunna kompenseras och för att kommissionen skall kunna kontrollera att bidraget inte är högre än absolut nödvändigt måste de berörda myndigheterna i förväg fastställa skyldigheternas omfattning. Även Europeiska gemenskapernas domstol har tillkännagivit att skyldigheter i samband med allmän trafiktjänst måste fastställas noggrant på förhand ([15]).

Kommissionen konstaterar att det system som de italienska myndigheterna har infört för att fastställa skyldigheternas omfattning ger koncessionshavarna så pass

([12]) Se Riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål, (EGT C 74, 10.3.1998).

([13]) Förstainstansrättens beslut av den 27 februari 1997, mål T-106/95, Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA m.fl.) mot Europeiska kommissionen. Rättsfallssamling 1997, s. II-229, punkt 173 i domskälet.

([14]) Se beslutet i ovanstående not, och domstolens dom av den 10 december 1991, mål C-179/90, Merci convenzionali Porto di Genova SpA. Rättsfallssamling 1991, s. I-5889, punkt 26.

([15]) Domstolens dom av den 20 februari 2001, mål C-205/99 ”Spanskt sjöcabotage”. Ärendet har ännu inte avslutats.

stort handlingsutrymme att de kan anpassa tjänsteutbudet till behovet på de linjer som är mest utsatta för konkurrens från privata operatörer, i synnerhet under högsäsong. Detta handlingsutrymme kommer till uttryck på olika sätt – ibland fastställs endast ett maximalt antal resor, ibland anges turtätheten inte alls – och måste sättas i relation till de italienska myndigheternas möjlighet att ändra linjesträckningar, de hamnar som skall angöras och den turtäthet som skall garanteras för att anpassa bestämmelserna till utvecklingen på marknaden under varje femårsperiod.

Kommissionen anser inte att den handlingsfrihet som Tirrenia di Navigazione har fått vad gäller omfattningen av företagets skyldigheter innebär att tjänsterna i fråga uppfyller behoven i samband med den allmänna trafikplikt som har ålagts ett företag som ägnar sig åt verksamhet av allmänt intresse och att de därför kan ge rätt till kompensation. Enligt ovannämnda dom från domstolen ([16]) måste skyldigheterna i samband med allmän trafikplikt fastställas i detalj och på förhand av myndigheterna. Detta är emellertid inte fallet när ett företag fritt och på eget initiativ kan besluta om antalet avgångar eller själv bestämma huruvida det för företaget är lämpligt att tillhandahålla dessa tjänster beroende på hur marknadssituationen ser ut. Sådana ytterligare tjänster som Tirrenia tillhandahållit på konkurrensutsatta linjer och under de mest inkomstbringande perioderna under högsäsong ([17]) kan inte komma i fråga som underlag för beräkningen av den årliga kompensationen.

(28) För att kunna kontrollera omfattningen av den allmänna trafikplikt som för närvarande åligger Tirrenia di Navigazione, och huruvida det är nödvändigt att kompensera företaget för kostnaderna för dessa tjänster, måste kommissionen ta reda på om det finns konkurrerande operatörer som erbjuder liknande eller jämförbara tjänster som den offentliga operatören och som uppfyller de krav som de italienska myndigheterna har fastställt. Denna kontroll sker för varje trafikerad linje genom att jämföra det totala utbudet och den totala efterfrågan på tjänsterna.

De linjer som trafikeras av Tirrenia di Navigazione kan delas upp i följande två kategorier:

a) Linjer på vilka företaget bedriver trafik utan någon konkurrens.

b) Linjer som är utsatta för konkurrens från privata operatörer inte bara under högsäsong utan året runt.

([16]) Domstolens dom av den 20 februari 2001, mål c-205/99 ”Spanskt sjöcabotage”. Ärendet har ännu inte avslutats.
([17]) Se skäl 30.

(29) De linjer som är utsatta för konkurrens från privata operatörer utgör en betydande andel av Tirrenias trafik (80 % av passagerartransporterna, 77 % av antalet sjömil med färjor för både person- och godstransporter och 56 % av det gods som transporterats på lastbåtar ([18]). Konkurrens på dessa linjer är ett relativt nytt fenomen. Det är främst under de senaste fem åren som konkurrensen och efterfrågan har ökat kraftigt på dessa linjer.

(30) När det gäller de linjer där företaget är utsatt för konkurrens från privata operatörer har kommissionen kommit fram till följande:

a) **Neapel/Palermo**

Det finns inte någon konkurrent till Tirrenia som uppfyller avtalets krav på regelbunden trafik under året och turtäthet, vare sig när det gäller persontransporter eller godstransporter. Sedan 1997 trafikerar ett privat företag denna linje under högsäsong (april – oktober). Företagets utbud av tjänster är emellertid begränsat och omfattar endast snabba persontransporter. Det uppfyller alltså inte de italienska myndigheternas krav på trafiken, dvs. främst tillhandahållande av en nattlig förbindelse som skall avgå varje kväll året runt från de båda hamnarna.

b) **Civitavecchia/Olbia**

På den här linjen har Tirrenia, sedan 1996 under högsäsong och sedan 1998 även under lågsäsong, konkurrens från en privat operatör som trafikerar linjen Civitavecchia/Golfo Aranci ([19]). I juni 2000 blev konkurrensen hårdare när ytterligare en operatör ([20]) började bedriva trafik på linjen. Kommissionen betonar emellertid att Tirreniadi Navigazione är det enda företag som uppfyller alla krav både när det gäller turtäthet (sju dagar i veckan året runt) och de hamnar som skall anlöpas och de avgångstider som fastställs i avtalet, i vilket det särskilt föreskrivs en nattlig förbindelse som under högsäsong skall avgå från de båda hamnarna. Kommissionen påpekar i synnerhet att inget av de båda konkurrerande företagen tillhandahåller en daglig förbindelse året runt och att dessa företags samlade utbud under lågsäsong inte räcker till för att garantera att den dagliga trafik som föreskrivs i avtalet upprätthålls.

Kommissionen noterar också att Tirrenia di Navigazione på denna linje tillhandahåller ytterligare tjänster vars regelbundenhet varierar beroende på efterfrågan. I enlighet med ministerdekret av den 13 mars 1998 får dessa tjänster tillhandahållas från juni till

([18]) Uppgifterna gäller 1997 och kommer från ”Azzurra-studien”.
([19]) Hamnen i Golfo Aranci, som ligger 15 km från hamnen i Olbia, kan anses ersätta den hamnen.
([20]) De tjänster som företaget tillhandahöll under lågsäsong drogs in under hösten 2000.

september med avgångar från Fiumicino alternativt Golfo Aranci ([21]), vilket innebär att Tirrenia får ännu större handlingsutrymme. Eftersom företaget på förhand inte exakt har fastställt tjänsternas omfattning vidhåller kommissionen även i det här fallet att tjänsterna inte kan anses uppfylla kraven i samband med allmän trafikplikt.

c) **Genua/Porto Torres**

På den här linjen har Tirrenia di Navigazione haft konkurrens på passagerarsidan av privata operatörer sedan 1994 under högsäsong och sedan 1999 även under lågsäsong. Kommissionen framhåller dock att ingen av operatörerna vare sig under högsäsong eller lågsäsong helt och hållet uppfyller kraven på regelbundenhet, turtäthet eller tidtabell i avtalet, i vilket det i synnerhet föreskrivs att det ska finnas en nattlig förbindelse varje dag året runt som avgår från de båda hamnarna. Kommissionen noterar även att de privata operatörerna, som inte har tillgång till några ersättningsfartyg, ibland måste ställa in trafiken för att utföra underhållsarbeten på fartygen och att de ibland använder sina fartyg för mer lönsam verksamhet, till exempel kryssningar.

Kommissionen noterar vidare att Tirrenia di Navigazione under högsäsong tillhandahåller ytterligare tjänster med snabbgående fartyg med en viss turtäthet som fastställs exakt genom gällande lagstiftning. Detta gäller även kompletterande godstransporttjänster som utförs med ett ro-rofartyg och anpassas till efterfrågan på marknaden. Det har redan påpekats att kommissionen hävdar att dessa tjänster inte kan anses vara tjänster som uppfyller kraven på allmän trafikplikt, eftersom företaget på förhand inte exakt har fastställt tjänsternas omfattning.

d) **Genua/Olbia/Arbatax**

På den här linjen har Tirrenia bara varit utsatt för konkurrens från privata operatörer sedan 1998 och endast under högsäsong. Kommissionen noterar att Tirrenia di Navigazione är det enda företag som helt och hållet uppfyller kraven på regelbundenhet, turtäthet och tidtabell i avtalet, i vilket det föreskrivs att det skall finnas en nattlig förbindelse per dag året runt från de båda hamnarna och två turer varje vecka som förlänger förbindelsen till hamnen i Arbatax. Dessa förbindelser tillhandahålls dock inte av någon konkurrerande operatör. Kommissionen påpekar också att de tjänster med snabbgående fartyg som Tirrenia erbjuder under sommaren − tjänster som också ingår i avtalet − inte erbjuds av konkurrerande operatörer.

Kommissionen noterar slutligen att Tirrenia, i enlighet med ministerdekretet av den 9 oktober 1998, dessutom från juni till september trafikerar hamnarna i La Spezia och Golfo Aranci ([22]) med en förbindelse per dag.

e) **Livorno/Cagliari**

På den här linjen tillhandahåller Tirreniadi Navigazione godstransporter i konkurrens med två privata operatörer, vars sammanlagda utbud av tjänster i fråga om regelbundenhet, turtäthet och kapacitet tycks motsvara kraven i nämnda avtal. Den ena av dessa operatörer bedriver trafik på linjen sedan 1995, den andra sedan 1998. Eftersom dessa operatörer varaktigt tillhandahåller tjänster på linjen kan man ifrågasätta om det är nödvändigt att kompensera det underskott som redovisas av den offentliga operatören på linjen. Kommissionen konstaterar emellertid att det bara är Tirrenia di Navigazione som garanterar reguljär trafik utan avbrott året runt i enlighet med gällande lagstiftning. Tirrenia ser med andra ord till att underhålla ett ersättningsfartyg, eftersom företaget är skyldigt att använda ett fartyg som är högst 20 år på denna förbindelse. Kommissionen menar att dessa föreskrifter ger den offentliga operatören ytterligare specifika kostnader som inte belastar de privata operatörerna. Kommissionen hävdar därför att dessa ytterligare kostnader, men endast dessa, kan berättiga till kompensation. Det är emellertid de italienska myndigheternas uppgift att se till att kompensationsbeloppet står i exakt proportion till de ytterligare kostnader som uppfyllandet av skyldigheter i samband med allmän trafikplikt ger upphov till.

f) **Voltri/Termini Imerese**

På den här linjen tillhandahåller Tirrenia godstransporter med ro-rofartyg. Dessa konkurrerar med tjänster som tillhandahålls av en privat operatör med fartyg för både gods och passagerare på den parallella linjen Genua/Palermo ([23]). Kommissionen noterar att de tjänster som erbjuds av den privata operatören uppfyller kraven på kapacitet och turtäthet i avtalet. Kommissionen ifrågasätter inte nödvändigheten av att bevilja kompensationen för de tidigare femårsperioderna, eftersom den privata operatören inte bedrev trafik kontinuerligt på linjen och eftersom den trafik som bedrevs ändå inte uppfyllde samtliga krav. Detta gäller emellertid inte för den nya femårsperioden. Kommissionen noterar att de italienska myndigheterna har åtagit sig att dra in de tjänster som Tirrenia tillhandahåller på den här linjen under den perioden. Detta innebär att linjen i sig inte kan komma ifråga i beräkningen av kompensationen för de tjänster i samband med allmän trafikplikt som tillhandahålls.

([21]) Hamnarna i Fiumicino och Civitavecchia kan anses ersätta varandra, på samma sätt som hamnarna i Golfo Aranci och Olbia.

([22]) Hamnarna i La Spezia och Genua kan anses ersätta varandra, på samma sätt som hamnarna i Olbia och Golfo Aranci.

([23]) Hamnarna i Voltri och Genua kan anses ersätta varandra, på samma sätt som hamnarna i Termini Imerese och Palermo.

(31) När det gäller tjänster som tillhandahålls av Tirrenia på linjer som inte är utsatta för konkurrens noterar kommissionen att dessa gäller både godstransporter och persontransporter. Nedanstående tabell ger en översikt över de linjer som Tirrenia trafikerat och de tjänster som företaget tillhandahållit utan konkurrens under den senaste femårsperioden (1995–1999), vilka är i stort sett desamma som under föregående femårsperiod (1990–1994):

*(miljoner italienska lire)*

| Linje | Typ av tjänst | Rörelseresultat (kostnader – intäkter 1999) [1] |
|---|---|---|
| Neapel/Cagliari | Passagerare/gods | [...] |
| Genua/Cagliari | Passagerare/gods | [...] |
| Civitavecchia/Cagliari | Passagerare/gods | [...] |
| Fiumicino/Arbatax | Passagerare/gods | [...] |
| Palermo/Cagliari | Passagerare/gods | [...] |
| Cagliari/Trapani [2] | Passagerare/gods | [...] |
| Livorno/Catania | Gods | [...] |

[1] De belopp som anges i denna kolumn redovisas i tabell I i skäl 38, som innehåller totala kostnader och intäkter för samtliga linjer som beaktas (både linjer utan konkurrens och linjer som är utsatta för konkurrens) och som trafikerades under 1999 av *Tirrenia di Navigazione*.

[2] Med förlängning till Tunisien.

Det faktum att det under de senaste tio åren inte funnits någon konkurrens på dessa linjer visar att marknadskrafternas fria spelrum inte har kunnat åstadkomma några garantier för sådana transporttjänster som Tirrenia har tillhandahållit i enlighet med avtalet. Bidraget har alltså varit nödvändigt för att kompensera företaget för de ytterligare kostnader som dessa tjänster medför.

(32) Kommissionen konstaterar vidare att Tirrenia, inom ramen för den stödordning som infördes genom 1991 års avtal, bedriver trafik på internationella linjer och att nettounderskottet från denna verksamhet har tagits med i beräkningen av den årliga kompensationen. Det rör sig om linjerna Italien/Malta och Cagliari/Trapani/Tunisien.

Kommissionen noterar att dessa linjer är internationella sjötransportlinjer, och att de inte kan räknas till den nationella italienska sjöfartsmarknaden. Eftersom det är fråga om en marknad som är utsatt för eller kan bli utsatt för konkurrens från andra gemenskapsoperatörer är bidraget att betrakta som driftsstöd, som endast kan godkännas med tillämpning av artikel 86.2.

Av de italienska myndigheternas information framgår att linjen Italien/Malta har trafikerats varje år sedan 1992. När det började dyka upp konkurrerande operatörer under sommarsäsongen ansåg de italienska myndigheterna att det var lämpligt att begränsa skyldigheten att tillhandahålla tjänster till att endast gälla vintersäsongen 1993/1994 och helt dra in tjänsten på linjen från och med juni 1994. Mot denna bakgrund menar kommissionen att det bidrag som betalats ut till Tirrenia fram till denna tidpunkt krävdes för att uppfylla de italienska myndigheternas åläggande att tillhandahålla tjänsterna, eftersom det inte fanns något utbud av jämförbara tjänster från andra gemenskapsoperatörer eller operatörer från tredje land. Eftersom det kunde konstateras att det inte förekom någon konkurrens från andra gemenskapsoperatörer var inte det bidrag som betalades ut till Tirrenia för att kompensera nettounderskottet på den här linjen av sådan art att det kunde påverka handelsutbytet mellan medlemsstaterna i en omfattning som strider mot gemenskapens intresse.

När det gäller linjen Cagliari/Trapani/Tunisien konstaterar kommissionen att förbindelsen till Tunisien är en förlängning av cabotageförbindelsen Cagliari/Trapani, på vilken Tirrenia bedriver trafik utan konkurrens. Av de italienska myndigheternas information framgår att de tjänster som tillhandahålls på den internationella delen av linjen inte innebär några ytterligare utgifter som skulle kunna påverka beräkningen av den årliga kompensationen. De uppgifter som lämnats för perioden 1993–1996 visar en nettovinst på linjen Trapani/Tunisien, vilket har inneburit att underskottet på linjen Cagliari/Trapani har kunnat minskas och således också det underskott som man tar hänsyn till när man beräknar den årliga kompensationen.

***Behovet av bidrag***

(33) För att kunna kontrollera om den årliga kompensation som har betalats ut till Tirrenia motsvarar lägsta möjliga nivå för att kunna tillhandahålla de tjänster i samband med allmän trafikplikt som fastställts av de italienska myndigheterna måste kommissionen ta hänsyn till alla faktorer som kan leda till ytterligare kostnader för de tjänster som den offentliga operatören tillhandahåller.

Kommissionen noterar i sammanhanget att den metod som används för att beräkna kompensationen innebär att de intäkter som redovisats under högsäsong bidrar till att minska det totala underskottet under lågsäsong. Detta betyder att den totala årliga kompensationen som räknas fram totalt sett är lägre än den kompensation som skulle bli resultatet om man helt enkelt summerade de totala underskotten för varje linje. Kommissionen konstaterar dessutom att företagets intäkter dikteras av två olika villkor för biljettpriser: dels skall vissa kategorier medborgare kunna utnyttja ett lägre biljettpris, dels skall myndigheterna godkänna varje ändring av biljettpriserna. Av de italienska myndigheternas information framgår i själva verket att Tirrenia inte har rätt att ändra sina biljettpriser, och särskilt inte anpassa dem efter rörelsekostnadernas utveckling. Dessa båda villkor, som innebär en betydande minskning av företagets intäkter och som inverkar på den årliga kompensationen, kan under sådana omständigheter inte anses vara en aggressiv marknadsföring med biljettpriser som snedvrider konkurrensen.

Kommissionen noterar vidare att de kostnader som beaktas vid beräkningen av kompensationen har fastställts av myndigheterna, utan att ge företaget något som helst handlingsutrymme. Dessa kostnader omfattar fasta och rörliga kostnader som direkt är kopplade till tillhandahållandet av sådana tjänster som myndigheterna anser vara tjänster av allmänt intresse, och som sådana regleras av det redan åtskilliga gånger omnämnda avtalet (jmf. tabell I skäl 38). Bland kostnaderna återfinns bl.a. avskrivning av fartyg och utgifter för bränsle och mineraloljor. När det gäller avskrivning av fartyg som endast är avsedda att användas för de tjänster som regleras i avtalet menar kommissionen att dessa kostnader kan betraktas som nödvändiga för att kunna tillhandahålla tjänsterna. Det är därför motiverat att ta hänsyn till dem vid beräkningen av den årliga kompensationen. När det gäller kostnaderna för bränsle och mineraloljor som används på dessa fartyg har inte kommissionen kunnat hitta något element som medför en sänkning av kostnaderna för bränsle och smörjmedel, vilket skulle medföra fördelar för Tirrenia di Navigazione jämfört med andra operatörer på sjöfartsmarknaden.

(34) För att kunna kontrollera om kompensationen är rimlig i förhållande till vad som föreskrivs för allmänna tjänster har de italienska myndigheterna skickat kommissionen en analys av rörelsekostnaderna för varje linje som den offentliga operatören trafikerat de senaste tio åren. Det framgår av analysen att vissa linjer totalt sett har varit lönsamma varje år även om de uppvisar ett stort underskott under vintersäsongen, medan andra linjer visar sig gå med förlust. De linjer som totalt sett är lönsamma är de linjer där konkurrensen med de privata operatörerna är störst.

Kommissionen påpekar att den beräkningsmetod som används för den årliga kompensationen och som beskrivs ovan gör att det positiva rörelseresultatet på de linjer som totalt sett är lönsamma bidrar till att minska bidraget och således även till att säkerställa att bidraget är proportionerligt.

(35) Kommissionen menar generellt att det endast är kostnader som direkt kan hänföras till utgifter i samband med de skyldigheter för allmän trafikplikt som de italienska myndigheterna har fastställt som är aktuella för beräkningen av den årliga kompensationen. Nettokostnader för tilläggstjänster,

som inte måste uppfylla på förhand fastställda krav på regelbundenhet, turtäthet och kapacitet, får alltså inte beaktas i beräkningen av den årliga kompensationen. Kommissionen påpekar emellertid att i de fall sådana tjänster har tillhandahållits (till övervägande del under högsäsong och på de linjer som är utsatta för konkurrens) har de visat sig vara lönsamma och har alltså inte bidragit till att öka det totala rörelseunderskott som bidraget har för avsikt att kompensera.

(36) Det framgår av de italienska myndigheternas information att den linje på vilken en jämförbar konkurrensnivå har kunnat konstateras (dvs. förbindelsen Livorno/Cagliari) uppvisar ett negativt rörelseresultat, vilket beaktas vid beräkningen av den årliga kompensationen. Kommissionen påpekar att konkurrerande operatörer dök upp på marknaden efter det att det första femårsprogrammet antogs. När det gäller det andra femårsprogrammet anser kommissionen att de italienska myndigheterna fortfarande kan hävda att det var nödvändigt att fortsätta kompensera Tirrenias underskott på den linjen, eftersom den enda dåvarande konkurrerande operatören ännu inte hade skaffat sig en stabil ställning på marknaden. Fram till slutet av 1999 var det dessutom helt igenom berättigat att vid beräkningen av den årliga kompensationen beakta samtliga nettokostnader för de tjänster som Tirrenia tillhandahöll på denna linje, dvs. totala kostnader minus de intäkter som tjänsterna genererar. När det gäller den nya femårsperioden har kommissionen däremot kommit fram till en annan slutsats. Kommissionen hävdar att de kostnader som från och med den perioden kan komma ifråga för beräkningen av den årliga kompensationen endast är de ytterligare kostnader som den offentliga operatören får i samband med skyldigheten att förfoga över ett ersättningsfartyg för att kunna garantera att tjänsten tillhandahålls regelbundet året om, skyldigheten att använda ett fartyg som inte är äldre än 20 år samt skyldigheten att respektera de biljettpriser som de italienska myndigheterna har fastställt. Att beakta andra löpande kostnader skulle innebära en överkompensation som inte är förenlig med artikel 86.2 i fördraget.

(37) För att undersöka om det bidrag som betalats ut till Tirrenia är rimligt har kommissionen tagit del av en studie (nedan kallad Azzurra-studien) ([24]), som har sammanställts av en oberoende konsult på begäran av en av de klagande. I studien granskas den planerade lönsamheten på de linjer som Tirrenia trafikerar med tillämpning av den stödordning som införs genom avtalet. Studien utgår från en beräkning av rörelseresultaten i ett fiktivt företag, Azzurra di Navigazione, med samma skyldigheter i fråga om regelbundenhet, turtäthet, kapacitet och typ av fartyg som Tirrenia ålagts 1997 på de medellånga och längre nationella linjer som Tirrenia trafikerade. I studien föreslås att man klassificerar de linjer som Azzurra trafikerar i tre kategorier: en kategori som består av linjer som är klart lönsamma, en annan som består av linjer som visar nollresultat och ytterligare en med linjer som går med förlust. Med 1999 som referensår visar studien även att Azzurra, på ovannämnda linjer, skulle uppvisa ett positivt nettoresultat motsvarande 21 722 miljoner lire. Av uppgifterna från de italienska myndigheterna, som har tillhandahållit analytiska räkenskaper för Tirrenia sammanställda av en oberoende konsult för 1999, framgår att den offentliga operatörens nettounderskott uppgår till motsvarande 21 252 miljoner lire. Tirrenias rörelseresultat liknar på vissa linjer förvisso i stor utsträckning Azzurras rörelseresultat, men när man granskar andra linjer är situationen en helt annan. Kommissionen har därför vänt sig till en oberoende konsult för att ta reda på vad detta beror på och för att kontrollera om det eventuellt förekommer någon överkompensation.

(38) Den studie som har genomförts av kommissionens konsult ([25]) visade att det är svårt att dra operativa slutsatser av jämförelsen mellan rörelseresultaten för ett fiktivt företag som Azzurra, ett företag som skulle etablera sig på marknaden för att tillhandahålla tjänster som är jämförbara med de tjänster som Tirrenia tillhandahåller, och de resultat som den offentliga operatören faktiskt har redovisat.

Nedanstående tabeller innehåller olika kostnadsposter som har ingått i beräkningen av den årliga kompensationen till Tirrenia å ena sidan och Azzurra å den andra med 1999 som referensår ([26]). Den första tabellen innehåller de kostnader och intäkter som faktiskt redovisats av den offentliga operatören för samtliga linjer som omfattas av avtalet, oavsett om de är utsatta för konkurrens eller ej. Den andra tabellen består av en uppskattning av kostnader och intäkter för en fiktiv operatör som tillhandahåller motsvarande tjänster året runt på samtliga linjer som trafikeras av Tirrenia, och som är konkurrensutsatta eller i en monopolsituation, med undantag för den internationella linjen Cagliari/Trapani/Tunisien.

([24]) Analys av lönsamheten på några italienska cabotagelinjer, juni 2000.
([25]) Jämförande analys av Tirrenia di navigaziones och Azzurra di Navigaziones räkenskaper, Price Waterhouse Coopers, december 2000.
([26]) År 1999 är det referensår som används både i Azzurra-studien och i den jämförande studie som kommissionens konsult har genomfört. Detta är dessutom det första år som principen om frihet att tillhandahålla tjänster tillämpades på den italienska cabotagemarknaden, men även det år de privata operatörerna ökade på marknaden jämfört med föregående år. År 1999 är också det senaste år för vilket kommissionen förfogar över fullständiga ändamålsenliga ekonomiska uppgifter.

**Tabell I**

*(miljoner italienska lire)*

| Tirrenia<br>Räkenskaper för 1999 | Vintersäsongen<br>(a) | Sommarsäsongen<br>(b) | Totalt<br>(a + b) |
|---|---|---|---|
| Kostnadselement<br>i) Ersättning till agenter/inköp<br>ii) Hamnskatter/utgifter för hamntransit och andra utgifter<br>iii) Driftskostnader<br>iv) Avskrivningar<br>v) Finansiella nettokostnader<br>vi) Administrativa kostnader<br>vii) Övriga kostnader | | | |
| **Kostnader totalt** | [...] | [...] | [...] |
| Rörelserusultat | [...] | [...] | [...] |
| **Resultat (kostnader – intäkter)** | [...] | [...] | [...] |
| Avkastning på investerat kapital | | | [...] |
| **Årlig kompensation** | | | [...] |

**Tabell II (1)**

*(miljoner italienska lire)*

| Azzurra<br>Räkenskaper för 1999 | Totalt |
|---|---|
| **Rörelseresultat** | 468 434 |
| Kostnader | |
| — Ersättning till agenter | (28 501) |
| — Kostnad för drift av fartyg (*) | (235 398) |
| — Acskrivning på fartyg | (70 833) |
| — Strukturella kostnader | (40 550) |
| — Ekonomisk förvaltning | (49 185) |
| **Kostnader totalt** | (424 467) |
| Resultat före skatt | 43 967 |
| **Resultat netto (intäkter – kostnader)** | 21 722 |

(1) Tabellen har tagits från ovannämnda analys av lönsamheten på några italienska cabotagelinjer.
(*) (Bränsle, mineraloljor, personal, underhåll av fartyg, varor och tjänster, försäkring, hamnskatter och andra skatter, demonteringskostnader)

Eftersom kommissionens konsult kunde fastställa de viktigaste orsakerna till skillnaderna i kostnader och intäkter mellan Azzurra och Tirrenia, kan man utesluta teorin enligt vilken Tirrenias kostnader skulle ha varit övervärderade både för de olika linjerna och för alla linjer sammantaget. Man kan av studien dra följande slutsats:

— Azzurras utbud för referensåret 1999 visar sig vara otillräckligt för att uppfylla efterfrågan på tjänsterna, i synnerhet under högsäsong, vilket framkommer av den för lågt beräknade summan (uppskattningsvis 23 miljarder lire) för hyra av fartyg.

— Kostnader för bränsle och mineraloljor för Azzurras flotta har endast uppskattats till 16 miljarder lire, vilket är en för lågt beräknad summa.

— Azzurras personalkostnader har beräknats netto med utgångspunkt i de skattelättnader som infördes genom lag nr 522/1999 ([27]), medan dessa skattelättnader i Tirrenias fall har förts in i redovisningen 2000. Enligt kommissionens konsult skulle dessa skattelättnader uppgå till cirka 30 miljarder lire.

De avvikande resultaten i ovanstående beräkning medför att Azzurras kostnader sänks med totalt cirka 69 miljarder lire för referensåret 1999.

Kommissionen påpekar även att kostnaden för den allmänna trafikplikten i detta fall inte har fastställts utifrån ett offentligt anbudsförfarande; man hade i så fall kunnat göra en bedömning av de ytterligare kostnader som skyldigheter i samband med allmän trafikplikt innebär. Kommissionen måste i det här fallet bestämma vilka kostnader som skall beaktas vid beräkningen av bidraget, dvs. de av koncessionshavarens kostnader som direkt hänger samman med och är helt nödvändiga för uppfyllandet av skyldigheterna i samband med allmän trafikplikt. Kommissionen understryker att de olika kostnadsposterna som har beaktas av Tirrenia å ena sidan och Azzurra å den andra i stort sett är desamma, vilket också tabellerna nedan visar, även om de har bokförts på olika sätt.

Kostnadsstrukturerna i de båda företagen är således jämförbara. Detsamma gäller kostnadernas omfattning, om man tar hänsyn till förklaringarna ovan när det gäller de avvikande resultat som de båda företagen redovisar. Av detta drar kommissionen slutsatsen att Tirrenia för 1999 uppfyller kriterierna för en rimlig avkastning, dvs. marknadsmässiga villkor. Mot bakgrund av detta, och med tanke på att underskotten (som i huvudsak begränsas till vintersäsongen) kompenseras av vinsten (som i huvudsak redovisas under sommarsäsongen) och att Tirrenias avkastning jämfört med Azzurras motsvarar en marknadsmässig avkastning, kan de ytterligare kostnader som behöver kompenseras anses motsvara Tirrenias nettounderskott.

Med hänvisning till föregående år och eftersom kostnadsstrukturerna i de båda företagen Tirrenia och Azzurra är jämförbara, vilket också gäller kostnadsnivån vid ett givet tillfälle, menar kommissionen att förändringar över tid av faktorer som företagen inte kan påverka (inflation, ränteförändringar, skatter, priset på bränsle, osv.) torde få motsvarande återverkningar på kostnadsnivån för de båda företagen.

Nedanstående tabell visar förändringen av Tirrenias kostnader över tid ([28]):

| Kostnadsposter (jmf. tabell I i skäl 38) | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| i) Ersättning till agenter, etc. | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| ii) Hamnskatter, etc. | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| iii) Driftskostnader | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| iv) Avskrivningar | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| v) Finansiella nettokostnader | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| vi) Administrativa kostnader | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| vii) Övriga kostnader | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

([27]) Skattelättnader som kommissionen medgivit genom skrivelse SG/D6875 av den 18 augusti 1999 (N 396/99).
([28]) Uppgifterna är tagna från ovannämnda studie av Price Waterhouse Coopers.

Av de italienska myndigheternas information framgår att förändringen av Tirrenias enskilda kostnadsposter över tid framför allt beror på faktorer som företaget inte kan påverka såsom inflation och ränteförändringar. Detta framgår av uppgifterna i de två nedanstående tabellerna:

| År | Kostnader | Förändring (%) | Förändring av 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) ISTAT:*s officiella index*

| År | skatter på kort sikt | Skatter på medellång och lång sikt |
|---|---|---|
| 1992 | [...] | [...] |
| 1993 | [...] | [...] |
| 1994 | [...] | [...] |
| 1995 | [...] | [...] |
| 1996 | [...] | [...] |
| 1997 | [...] | [...] |
| 1998 | [...] | [...] |
| 1999 | [...] | [...] |

Förändringen över tid av den kompensation som betalats ut till Tirrenia är direkt förbunden med företagets kostnadsutveckling (jmf tabellen) och intäktsutveckling (jmf skäl 11, tabell I). Dessa beror i sin tur på faktorer som företaget inte kan påverka (t.ex. inflationen) och på moderniseringen av Tirrenias flotta, vilket har lett till en rationellare användning av fartygen. Kommissionen noterar i sammanhanget att en sådan modernisering hänger direkt samman med skyldigheten, som åläggs Tirrenia genom avtalet, att använda fartyg som inte är äldre än 20 år på de linjer där allmän trafikplikt har införts. Utvecklingen över tid av dessa kostnader och intäkter är en förklaring till den parallella utvecklingen av det bidrag som har utbetalats till Tirrenia di Navigazione. Under dessa omständigheter och mot bakgrund av ovanstående anser kommissionen att Tirrenias nettoförlust 1999 liksom de föregående åren motsvarar den summa som skall kompenseras. Den kompensation som har betalats ut till Tirrenia och som motsvarar företagets nettounderskott plus en rimlig avkastning på investerat kapital är alltså helt igenom rimlig med tanke på den ytterligare kostnad som koncessionshavaren får genom skyldigheten att tillhandahålla tjänster i samband med allmän trafikplikt.

***Stödets inverkan på handeln – de italienska myndigheternas åtaganden för perioden 2000–2004***

(39) Kommissionen påpekar att existerande avtal om allmän trafikplikt, enligt artikel 4.3 i förordning (EEG) 3577/92 (cabotage), får fortsätta att gälla fram till det datum då de löper ut, dvs. till och med den 31 december 2008. Kommissionen konstaterar vidare att nämnda avtal omfattar de viktigaste sjöförbindelserna till och från Sicilien och Sardinien, dvs. den största delen av öcabotaget till de italienska öarna i Medelhavet och en stor del av cabotaget till alla öregioner i västra Medelhavet. Under dessa förhållanden och med hänsyn till att den italienska cabotagemarknaden är liberaliserad och utan restriktioner sedan den 1 januari 1999, menar kommissionen att utbetalningen till Tirrenia di Navigazione av kompensationen enligt 1991 års avtal skulle kunna påverka handelsutvecklingen på ett sätt som strider mot gemenskapens intresse om företaget med hjälp av bidraget fick möjlighet att undanröja nuvarande eller framtida konkurrenter och på så sätt stärka sin position på marknaden i fråga. Kommissionen menar att detta skulle kunna ske om den framtida tillämpningen av avtalet leder till en ökning av de tjänster som Tirrenia di Navigazione tillhandahåller, inom ramen för den ordning som infördes genom avtalet om allmän trafikplikt, på de linjer som är lönsamma och som är utsatta för konkurrens från privata operatörer. Detta gäller i synnerhet den nya femårsperioden 2000–2004. Av informationen från de italienska myndigheterna framgår att det totala utbudet av tjänster på marknaden idag – dvs. Tirrenias tjänster tillsammans med de privata operatörernas – är tillräckligt för att tillfredsställa den globala transportefterfrågan, också under högsäsong, både på passagerar- och godssidan.

(40) Kommissionens betänkligheter i den här frågan har resulterat i att de italienska myndigheterna, genom skrivelser av den 13 och 19 mars 2001, har lämnat förslag till rambestämmelser när det gäller de linjer som Tirrenia har ålagts att trafikera och de tjänster som företaget har ålagts att tillhandahålla för femårsperioden 2000–2004. Förslaget omfattar linjer, turtäthet, typ av fartyg och kapacitet som tillhandahålls av den offentliga operatören både under låg- och högsäsong inom ramen för avtalet. Av förslaget framgår att dessa tjänster är de enda som kan komma i fråga när den årliga kompensationen skall beräknas. De italienska myndigheterna har förbundit sig att formalisera sitt åtagande genom att utfärda ett ministerdekret som godkänner femårsprogrammet för 2000–2004. Av förslaget till dekret framgår att Tirrenias utbud av tjänster kommer att minskas jämfört med den nuvarande nivån.

Kommissionen noterar att de italienska myndigheterna, på de viktigaste konkurrensutsatta linjerna, har åtagit sig att minska den offentliga operatörens utbud av tjänster för att andra operatörer skall ha större möjlighet att etablera sig på marknaden. Åtagandet gäller särskilt linjerna Genua/Porto Torres och Civitavecchia/Olbia där kapacitetsminskningen, som i synnerhet skall förläggas till högsäsongen, rör sig omkring 30 % av den totala kapaciteten som för närvarande tillhandahålls av Tirrenia di Navigazione på de båda linjerna. Det nya utbudet av tjänster som tillhandahålls av Tirrenia di Navigazione innebär i huvudsak att man dagligen året runt på dessa båda linjer tillhandahåller en nattlig förbindelse från respektive hamn och dessutom ytterligare tjänster som är strikt reglerade på förhand, från början av juni till slutet av september. Syftet är att kontinuerligt och regelbundet uppfylla ytterligare behov i samband med turistnäringen i de berörda regionerna.

Kommissionen noterar också att den kapacitetsminskning som de italienska myndigheterna föreslår kommer att leda till att den offentliga operatörens sammanlagda utbud minskar på samtliga linjer som företaget trafikerar. Utbudet skulle minska till en nivå som totalt sett är lägre än det planerade utbudet av tjänster under den första femårsperioden, som – när avtalet ingicks 1991 – utgjorde referensramen för de bidragsberättigande tjänsterna.

Särskilt när det gäller konkurrensutsatta linjer kommer kapacitetsminskningen att stabilisera tjänsteutbudet på 1994 års nivå, dvs. innan privata operatörer hade börjat etablera sig på cabotagemarknaden för medellånga och långa sträckor.

De italienska myndigheternas åtagande måste bedömas utifrån utvecklingen på marknaden för de viktigaste konkurrensutsatta linjerna. Av de italienska myndigheternas information framgår i själva verket att efterfrågan har utvecklats på följande sätt mellan 1992 och 2000:

| | | |
|---|---|---|
| Genua/Porto Torres | + 16 % under högsäsong | + 18 % under året |
| Genua/Olbia/Arbatax | + 48 % | + 33 % |
| Civitavecchia/Olbia | + 33 % | + 21 % |

Den sammanlagda ökningen av efterfrågan på dessa linjer har till stora delar tillfredsställts av de privata operatörernas utbud. Dessa har utnyttjat den utveckling som beskrivs ovan för att komma in på marknaden eller för att utöka sitt eget tjänsteutbud, i synnerhet under högsäsong. Minskningen av den offentliga operatörens utbud under perioden 2000–2004 kommer ytterligare att gynna konkurrensutvecklingen.

När det gäller linjen Genua/Olbia/Arbatax konstaterar kommissionen att de italienska myndigheterna för perioden 2000–2004 planerar att upprätthålla Tirrenias utbud på en nivå som i stort sett motsvarar dagens nivå. Myndigheterna har även åtagit sig att lägga ner den parallella sommarförbindelsen La Spezia/Golfo Aranci, vilket innebär att utbudet på tjänster mellan Ligurien och Norra Sardinien kommer att sjunka till en nivå som motsvarar nivån under den första femårsperioden.

Kommissionen noterar även att de italienska myndigheternas åtaganden för perioden 2000–2004 innebär att det handlingsutrymme som företaget hittills har haft försvinner när det gäller omfattningen på de tjänster som erbjuds på vissa linjer. Åtagandena ger också en heltäckande och utförlig översikt av de tjänster som den offentliga operatören är skyldig att tillhandahålla under den nya femårsperioden i enlighet med avtalet. Kommissionen menar därför att de nya bestämmelserna för subventionerade tjänster bidrar till att det system som infördes genom avtalet blir mer lättillgängligt för samtliga operatörer på marknaden. Det är emellertid nödvändigt att se till att systemet kan användas under hela den aktuella perioden. Kommissionen hävdar därför att alla eventuella ändringar av utbudet av de subventionerade tjänsterna under denna period skall anmälas till kommissionen på förhand. Syftet är att den skall kunna undersöka om ändringen i fråga i praktiken är nödvändig, särskilt om utbudet av tjänster från övriga operatörer är otillräckligt med tanke på en allmän ökning av efterfrågan.

### 5.2 *INVESTERINGAR SOM INGÅR I FEMÅRSPROGRAMMEN OCH AFFÄRSPLANEN*

(41) När det gäller de investeringar som ingår i femårsprogrammen uttryckte kommissionen i sitt beslut om att inleda förfarandet tveksamheter rörande finansieringen av de investeringar som krävdes för att kunna tillhandahålla de subventionerade tjänsterna i enlighet med 1991 års avtal. Kommissionen ville särskilt veta i hur stor utsträckning utgifter för inköp och avskrivningar av fartygen togs i beaktande vid beräkningen av den årliga kompensationen. Det faktum att Tirrenia till och med 2008 garanteras ett bidrag vars belopp också baserar sig på utgifterna för avskrivningen av flottan är dessutom en omständighet som kommissionen menar kan jämföras med en underförstådd garanti från den italienska statens sida, en garanti som innebär att den offentliga operatören inte behöver ta den ekonomiska risk som alla investeringar innebär.

Det är här lämpligt att erinra om att Tirrenia enligt avtalet är skyldigt att på de subventionerade linjerna använda sig av fartyg som inte är äldre än 20 år. Fartygen skall dessutom i princip ägas av Tirrenia, om inte ett undantag har medgivits från myndigheterna. Detta krav, som ingår i skyldigheterna i samband med tillhandahållande av allmän trafikplikt, har lett till att Tirrenia har renoverat stora delar av sin flotta under de senaste åren, eftersom fartygen som användes på de linjer som ingick i det första femårsprogrammet 1990–1994 hade blivit för gamla. Den typ av fartyg som skall användas på de olika linjer som Tirrenia trafikerar regleras i ett ministerdekret, genom vilket varje femårsprogram godkänns eller ändras. Inköp av nya fartyg, men även avveckling av äldre fartyg eller fartyg som tas ur drift, skall godkännas genom ministerdekret, i vilket det dessutom anges exakt till vilka tjänster fartyget i fråga får användas. De investeringar som Tirrenia gör måste dessutom överensstämma med strategin för utveckling av de tjänster som den offentliga operatören skall tillhandahålla under den femåriga referensperioden. Denna strategi skall ingå i det femårsprogram som har godkänts av myndigheterna.

Med utgångspunkt i ovanstående har kommissionen kontrollerat om utgifterna för inköp av nya fartyg och avskrivningar av fartyg som användes av Tirrenia di Navigazione på de linjer där tjänster i samband med allmän trafikplikt tillhandahållits under de båda femårsperioderna 1990–1994 och 1995–1999 uppfyller de italienska myndigheternas krav, men även om kostnaderna har beaktats på ett rimligt sätt i beräkningen av den årliga bidraget.

Kommissionen konstaterar att Tirrenia satte nya fartyg i trafik samtidigt som äldre fartyg togs ur trafik, vilket i allmänhet inte innebar att kapaciteten ökades när den offentliga operatörens flotta förnyades.

Av de italienska myndigheternas information framgår att inköpen av nya fartyg finansierades dels med företagets egna medel, dels med krediter. Det verkar också som om de räntesatser som finansinstituten tillämpade motsvarar de räntesatser som tillämpades för företag av samma storlek och omsättning inom andra ekonomiska sektorer under samma period ([29]). Det tycks dock inte som om Tirrenia di navigazione skulle ha fått någon direkt garanti från de italienska myndigheterna när det gäller återbetalningen av dessa lån. Kommissionen tillstår att själva förekomsten av ett avtal med den italienska staten gav investerarna en känsla av säkerhet att deras åtaganden skulle respekteras och Tirrenia möjligheten att modernisera sin flotta utan att löpa den ekonomiska risk som en kommersiell operatör skulle göra. Denna fördel, som skulle kunna jämföras med en implicit garanti ([30]) och således utgöra statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i fördraget, omfattas emellertid av den ordning som infördes genom avtalet som ingåtts för en tjugoårsperiod innan förordning (EEG) nr 3577/92 och riktlinjerna för statligt stöd till sjötransporter (EGT C 205, 5.7.1997) trädde i kraft. De nya fartyg som Tirrenia har köpt in med tillämpning av avtalet används dessutom enbart, vilket redan nämnts ovan, på de linjer som ingår i femårsprogrammet. För denna fördel, som helt och hållet omfattas av avtalet om allmän trafikplikt, gäller alltså undantaget i artikel 86.2 i fördraget.

När det gäller kostnader för avskrivningar av fartyg som Tirrenia använder på de linjer som ingår i femårsprogrammen påpekar kommissionen att dessa utgör en av de kostnadselement som i enlighet med artikel 5 i avtalet beaktas vid beräkningarna av den årliga kompensationen. Avskrivningarna beräknas linjärt för en tjugoårsperiod. För höghastighetsfartyg begränsas dock avskrivningsperioden till 15 år. Eftersom avskrivningarna på fartyg som används för att tillhandahålla de förbindelser som de italienska myndigheterna har fastställt vara av allmänt intresse har beräknats i enlighet med kriterierna i avtalet, och med tanke på att genomgången av de analytiska räkenskaperna på dessa linjer inte har visat några tecken på överkompensation av denna anledning för de två femårsprogrammen menar kommissionen att den ordning som infördes genom avtalet i syfte att beakta avskrivningarna på fartygen vid beräkningen av den årliga kompensationen kan godkännas i enlighet med artikel 86.2 i fördraget. En förutsättning för att få tillhandahålla sådana tjänster som har fastställts vara av allmänt intresse är att fartyg används som är av sådan typ och med sådan kapacitet som myndigheterna har fastställt. Avskrivningarna av dessa fartyg kan alltså ligga till grund för beräkningen av den årliga kompensationen. Det krävs emellertid att fartygen i fråga har köpts in av företaget till normala marknadsvillkor, för att uppfylla de skyldigheter som har ålagts företaget, och att de enbart skall användas för transport på de linjer som omfattas av avtalet. För Tirrenia di Navigaziones del noterar kommissionen att samtliga berörda fartyg enbart används på de linjer som har fastställts som linjer av allmänt intresse och att avskrivningarna av dessa fartyg således helt och hållet får beaktas vid beräkningen av den årliga kompensationen. Liknande resonemang gäller de investeringar som krävs för att kunna tillhandahålla de tjänster som fastställts av de italienska myndigheterna för femårsperioden 2000–2004, och som när det gäller typ av fartyg och kapacitet motsvarar de åtaganden som gjorts av dessa myndigheter när det gäller omfattningen på de tjänster som skall tillhandahållas.

(42) När det gäller de ytterligare investeringar som ingår i affärsplanen för perioden 1999–2002 är det värt att notera att genomförandet av planen har skjutits upp i väntan på igångsättandet av förfarandet. Kommissionen påpekar att de italienska myndigheternas åtaganden för perioden 2000–2004 för Tirrenia di Navigaziones del inte omfattar de ytterligare investeringar som ingår i planen för perioden, med undantag för två nya fartyg som skall ersätta de gamla fartygen på linjer som omfattas av ordningen i avtalet. Av de italienska myndigheternas information framgår att dessa fartyg har köpts in till samma villkor som de som beskrivs i föregående punkt och som gäller investeringarna i femårsprogrammen för 1990–1994 och 1995–1999. Eftersom fartygen endast är avsedda att användas för tjänster på linjer som är av allmänt intresse får avskrivningarna för dessa fartyg helt och hållet beaktas i beräkningen av den årliga kompensationen.

([29]) Inköpet nyligen av två snabbgående fartyg finansierades t.ex. 1999 av Banco di Napoli med ett lån på 160 miljarder lire till en rörlig ränta som motsvarar sex månaders Euribor-ränta, med ett tillägg på 0,40 %, som skall betalas tillbaka på tio år. Det framgår av de italienska myndigheternas information att nämnda banker, under samma period, har beviljat krediter till flera andra stora företag på praktiskt taget samma villkor.

([30]) Se kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier (EGT C 71, 11.3.2000).

6. **SLUTSATS**

(43) Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att det inte längre föreligger något tvivel om att det stöd som har beviljats Tirrenia di Navigazione med tillämpning av 1991 års avtal är förenligt med den gemensamma marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

*Artikel 1*

Det statliga stöd som Italien utbetalade till förmån för Tirrenia di Navigazione mellan den 1 januari 1990 och den 31 december 2000, som kompensation för tillhandahållande av tjänster i samband med allmän trafikplikt, är förenligt med den gemensamma marknaden.

*Artikel 2*

Det stöd som har betalas ut av Italien till Tirrenia di Navigazione mellan den 1 januari 2001 och den 31 december 2004 skall endast täcka de ytterligare kostnader till följd av det underskott som företaget redovisar i samband med tillhandahållande av tjänster som motsvarar Italiens åtaganden under den perioden.

Italien skall på förhand till kommissionen anmäla alla ändringar av tjänsternas omfattning som sker under den perioden.

*Artikel 3*

De skyldigheter i samband med allmän trafikplikt som åläggs Tirrenia di Navigazione för femårsperioden 2005–2008 skall på förhand anmälas till kommissionen.

*Artikel 4*

Från och med den 1 januari 2001 skall Tirrenia di Navigaziones ytterligare kostnader i samband med tillhandahållandet av tjänster som Italien ålagt företaget redovisas separat för var och en av de berörda linjerna.

*Artikel 5*

Italien skall inom tre månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

*Artikel 6*

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.

Utfärdat i Bryssel den 21 juni 2001.

*På kommissionens vägnar*

Loyola DE PALACIO

*Vice ordförande*