II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

Inhalt

1. Verfahren 5

2. Hintergrund und Beschreibung der Maßnahmen, die Gegenstand der Untersuchung sind 7

2.1. Allgemeiner Rahmen 7

2.1.1. Die ursprünglichen Verträge 7

2.1.2. Verlängerung der ursprünglichen Verträge 7

2.1.3. Privatisierung von Siremar und Unterzeichnung des neuen Vertrags 8

2.2. Maßnahmen im Rahmen der Beschlüsse von 2011 und 9

2.3. Ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die Gegenstand des vorliegenden Beschlusses sind 9

2.3.1. Verlängerung des ursprünglichen Vertrags zwischen dem Staat und Siremar 9

2.3.2. Rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar 12

2.3.3. Privatisierung von Siremar, Rückbürgschaft und Kapitalerhöhung von CdI 13

2.3.4. Der neue Vertrag 20

2.3.5. Der Liegeplatzvorrang 22

2.3.6. Die durch das Gesetz von 2010 festgelegten Maßnahmen 22

2.4. Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2007/4609 22

3. Gründe für die Einleitung und Ausweitung des Verfahrens 25

3.1. Verlängerung des ursprünglichen Vertrags zwischen dem Staat und Siremar 25

3.1.1. Vereinbarkeit mit Altmark-Kriterien und Vorliegen einer Beihilfe 25

3.1.2. Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt 26

3.2. Rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar 26

3.3. Privatisierung von Siremar, Rückbürgschaft und Kapitalerhöhung von CdI 26

3.3.1. Privatisierung von Siremar 26

3.3.2. Die Rückbürgschaft 27

3.3.3. Kapitalerhöhung von CdI 27

3.3.4. Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt 27

3.4. Der neue Vertrag zwischen dem italienischen Staat und CdI 27

3.5. Der Liegeplatzvorrang 28

3.6. Die durch das Gesetz von 2010 festgelegten Maßnahmen 28

4. Stellungnahme Italiens 28

4.1. Zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und dem Wettbewerbsumfeld 28

4.2. Zur möglicherweise rechtswidrigen Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar 29

4.3. Zur Privatisierung der Siremar-Sparte 30

4.3.1. Zum transparenten und diskriminierungsfreien Charakter des Verfahrens 30

4.3.2. Zur Veräußerung der nicht in der Siremar-Sparte enthaltenen Vermögenswerte 30

4.3.3. Zur Bündelung der Vermögenswerte der Siremar-Sparte mit einem neuen Vertrag 31

4.3.4. Zur Ernennung des unabhängigen Sachverständigen 31

4.3.5. Zur Transparenz des Verfahrens 31

4.3.6. Zum ersten und zweiten Ecorys-Bericht 31

4.3.7. Zu nationalen Rechtsstreitigkeiten und zur endgültigen Erteilung des Zuschlags an SNS 32

4.4. Zur Erfüllung der Altmark-Kriterien durch den neuen Vertrag 33

4.5. Zur Anwendung der in der CIPE-Richtlinie festgelegten Risikoprämie von 6,5 % ab 33

4.6. Zur Vereinbarkeit des neuen Vertrags mit dem DAWI-Beschluss von 34

4.7. Zur Rückbürgschaft 34

4.8. Zum Liegeplatzvorrang 35

4.9. Zu den im Gesetz von 2010 festgelegten Maßnahmen 35

4.10. Zur nicht vorhandenen wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Siremar SV und CdI 36

5. Stellungnahmen der Beteiligten 37

5.1. Stellungnahme von Siremar unter Sonderverwaltung 37

5.1.1. Zum Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2007/4609 37

5.1.2. Zur Verlängerung des ursprünglichen Vertrags 37

5.1.3. Zur möglicherweise rechtswidrigen Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar 38

5.1.4. Zum neuen Vertrag 39

5.1.5. Zur Privatisierung von Siremar und zur Rückbürgschaft 39

5.1.6. Zur nicht vorhandenen wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Siremar SV und CdI 40

5.1.7. Zusätzliche Vorlage der Entscheidung des CdS über die Rückbürgschaft 41

5.2. Stellungnahme von SNS 41

5.2.1. Erste Eingabe 41

5.2.2. Zweite Eingabe 41

5.2.3. Dritte Eingabe 42

5.3. Stellungnahme von Pan Med 43

5.4. Stellungnahme von Grandi Navi Veloci 44

5.5. Schreiben des Bürgermeisters von Lipari 45

6. Eingaben von Compagnia delle Isole 45

6.1. Erste Eingabe 45

6.2. Zweite Eingabe 46

6.3. Dritte Eingabe 46

7. Stellungnahmen Italiens zu den Stellungnahmen und Eingaben der Beteiligten 47

8. Beihilferechtliche Würdigung 47

8.1. Vorliegen einer Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV 47

8.1.1. Verlängerung des ursprünglichen Vertrags zwischen Siremar und Italien 48

8.1.2. Rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar 50

8.1.3. Vergabe des mit der Siremar-Sparte und dem Liegeplatzvorrang gebündelten neuen Vertrags an SNS, Kapitalerhöhung von CdI und Rückbürgschaft 51

8.1.4. Die durch das Gesetz von 2010 festgelegten Maßnahmen 71

8.1.5. Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe 73

8.2. Rechtmäßigkeit der Beihilfe 74

8.3. Vereinbarkeit der Beihilfe 74

8.3.1. Verlängerung des ursprünglichen Vertrags zwischen dem Staat und Siremar 74

8.3.2. Rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar 83

8.3.3. Abgabenbefreiungen im Zusammenhang mit dem Privatisierungsverfahren 84

8.3.4. Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit der Beihilfen 84

8.4. Erwiderungen in Bezug auf die Eingaben von CdI 85

9. Schlussfolgerung 85

10. Rückforderung 86

11. Wirtschaftliche Kontinuität 87

11.1. Gegenstand der Übertragung 87

11.2. Übertragungspreis 88

11.3. Identität der Eigentümer 89

11.4. Zeitpunkt der Übertragung 89

11.5. Ökonomische Folgerichtigkeit der Transaktion 89

11.6. Schlussfolgerung zur wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Siremar SV und SNS 90

BESCHLUSS (EU) 2022/448 DER KOMMISSION

vom 17. Juni 2021

über die von Italien durchfgeführten Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) zugunsten von Siremar und seinem Erwerber Società Navigazione Siciliana

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2022) 4268)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 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 nach den genannten Bestimmungen ([1]) und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Am 6. August 1999 beschloss die Kommission die Einleitung des Verfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) wegen der auf der Grundlage der ursprünglichen Verträge für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse (im Folgenden „ursprüngliche Verträge“) gezahlten Beihilfen an die sechs Unternehmen, die damals der Tirrenia-Gruppe angehörten ([2]).

(2) Während der Untersuchungsphase beantragten die italienischen Behörden, das Verfahren in der Sache der Tirrenia-Gruppe aufzuspalten, damit für Tirrenia di Navigazione (im Folgenden „Tirrenia“) separat ein vorrangiger abschließender Beschluss getroffen werden könne. Diesen Antrag begründeten die italienischen Behörden mit ihrem Plan, die Unternehmensgruppe zu privatisieren, und zwar beginnend mit Tirrenia. Außerdem sollte das Verfahren zur Privatisierung von Tirrenia beschleunigt werden.

(3) Die Kommission gab dem Antrag der italienischen Behörden statt und schloss mit der Entscheidung 2001/851/EG der Kommission ([3]) das Verfahren über eine Beihilfe zugunsten von Tirrenia ab (im Folgenden „Entscheidung von 2001“). Die Beihilfe wurde vorbehaltlich bestimmter Verpflichtungen seitens der italienischen Behörden als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt.

(4) Mit der Entscheidung 2005/163/EG der Kommission ([4]) (im Folgenden „Entscheidung von 2004“) erklärte die Kommission die den anderen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe ([5]), mit Ausnahme von Tirrenia selbst, gewährten Ausgleichszahlungen als teilweise mit dem Binnenmarkt vereinbar, wobei die Vereinbarkeit teilweise an die Bedingung geknüpft war, dass sich die italienischen Behörden an bestimmte Verpflichtungen hielten, und als teilweise mit dem Binnenmarkt unvereinbar. Diese Entscheidung stützte sich auf Buchführungsdaten aus den Jahren 1992 bis 2001 und enthielt Bedingungen, die die Vereinbarkeit der Ausgleichsleistungen über die gesamte Laufzeit der ursprünglichen Verträge sicherstellen sollten (d. h. bis 2008).

(5) Mit seinem Urteil vom 4. März 2009 in den verbundenen Rechtssachen T-265/04, T-292/04 und T-504/04 ([6]) (im Folgenden „Urteil von 2009“) erklärte das Gericht die Entscheidung von 2004 für nichtig.

(6) Am 5. Oktober 2011 leitete die Kommission ein neues förmliches Prüfverfahren in Bezug auf verschiedene zusätzliche Maßnahmen Italiens zugunsten der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe ein (im Folgenden „Beschluss von 2011“). Die Untersuchung betraf unter anderem die Siremar — Sicilia Regionale Marittima (im Folgenden „Siremar“) gewährten Ausgleichszahlungen für die Bedienung einer Reihe von Seeverkehrsrouten ab dem 1. Januar 2009 und das Privatisierungsverfahren der Siremar-Sparte (siehe Abschnitt 2.3.3).

(7) Der Beschluss von 2011 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([7]). Die Kommission forderte die Beteiligten auf, ihre Stellungnahmen zu den zu prüfenden Maßnahmen zu übermitteln.

([1]) ABl. C 28 vom 1.2.2012, S. 18 und ABl. C 84 vom 22.3.2013, S. 58.
([2]) ABl. C 306 vom 23.10.1999, S. 2. Die ehemalige Tirrenia-Gruppe bestand aus den Unternehmen Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. und Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A.
([3]) Entscheidung 2001/851/EG der Kommission vom 21. Juni 2001 über eine staatliche Beihilfe Italiens zugunsten der Seeverkehrsgesellschaft Tirrenia di Navigazione (ABl. L 318 vom 4.12.2001, S. 9).
([4]) Entscheidung 2005/163/EG der Kommission vom 16. März 2004 über eine staatliche Beihilfe Italiens zugunsten der Seeverkehrsgesellschaften Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar und Toremar (Tirrenia-Gruppe) (ABl. L 53 vom 26.2.2005, S. 29).
([5]) Insbesondere: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar und Toremar.
([6]) Verbundene Rechtssachen T-265/04, T-292/04 und T-504/04, Tirrenia di Navigazione/Kommission, ECLI:EU:T:2009:48.
([7]) ABl. C 28 vom 1.2.2012, S. 18.

(8) Italien übermittelte seine Antwort auf den Beschluss von 2011 mit Schreiben vom 15. November 2011. Bezüglich der Maßnahmen, die Gegenstand jenes Beschlusses waren, erhielt die Kommission auch Stellungnahmen von Società Navigazione Siciliana S.p.A. (im Folgenden „SNS"), Pan Med Lines S.r.l. (im Folgenden „Pan Med") und Grandi Navi Veloci S.p.A. (im Folgenden „GNV") (siehe Abschnitt 5). Sie leitete diese an Italien weiter und gab Italien Gelegenheit zur Stellungnahme.

(9) Am 10. Januar 2012 unterrichteten die italienischen Behörden, mutmaßlich aus Gründen der Rechtssicherheit, die Kommission förmlich über die Entwürfe der öffentlichen Dienstleistungsverträge (im Folgenden „Verträge"), die jeder künftige Erwerber der Tirrenia-Sparte und der Siremar-Sparte zu unterzeichnen verpflichtet sei und auf deren Grundlage Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse gezahlt würden.

(10) Am 7. November 2012 erweiterte die Kommission das Prüfverfahren unter anderem in Bezug auf i) die rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar, ii) die potenzielle Beihilfe zugunsten von Compagnia delle Isole (im Folgenden „CdI"), des ersten Erwerbers der Siremar-Sparte im Zusammenhang mit der Privatisierung von Siremar und iii) die Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die gemäß dem mit dem italienischen Staat geschlossenen neuen Vertrag an CdI zu zahlen waren. Am 19. Dezember 2012 erließ die Kommission eine geänderte Fassung ([8]) dieses Beschlusses (im Folgenden „Beschluss von 2012"; wenn darauf zusammen mit dem Beschluss von 2011 Bezug genommen wird, im Folgenden „Beschlüsse von 2011 und 2012").

(11) Der Beschluss von 2012 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ([9]). Die Kommission forderte die Beteiligten auf, ihre Stellungnahmen zu den zu prüfenden Maßnahmen zu übermitteln.

(12) Italien übermittelte seine Antwort auf den Beschluss von 2012 mit Schreiben vom 7. und 13. Dezember 2012. Zu den Maßnahmen, die Gegenstand jenes Beschlusses waren, gingen bei der Kommission Stellungnahmen von Pan Med Lines S.r.l. (im Folgenden „Pan Med"), Siremar, SNS und CdI ein (siehe Abschnitte 5 und 6). Die Kommission leitete diese Stellungnahmen an Italien weiter und gab Italien seinerseits Gelegenheit zur Stellungnahme.

(13) Am 5. Oktober 2012 beauftragte die Kommission Ecorys Nederland BV (im Folgenden „Ecorys") mit der Schätzung des Marktwerts der zum Verkauf angebotenen einschlägigen Vermögenswerte von Siremar auf der Grundlage zweier alternativer Szenarien (siehe Abschnitt 2.3.3.7). Am 4. September 2013 legte Ecorys seinen Abschlussbericht vor (im Folgenden „erster Ecorys-Bericht"). Am 27. September 2013 leitete die Kommission diesen Bericht an Italien weiter. Am 18. November 2013 stellte die Kommission auf Ersuchen der italienischen Behörden eine italienische Übersetzung des Ecorys-Berichts zur Verfügung. Am 17. Dezember 2013 übermittelte Italien seine Stellungnahme, einschließlich eines Gegengutachtens durch einen eigenen unabhängigen Sachverständigen, Banca Profilo S.p.A.

(14) Am 24. Juni 2013 richtete die Kommission ein Schreiben an mehrere im Seeverkehrssektor tätige Unternehmen, in dem sie auf freiwilliger Basis um detaillierte Informationen über die von Siremar im Zeitraum 2009–2012 bedienten Routen und die Bedingungen der Privatisierung von Siremar bat. Eine Antwort ging nur von CdI ein, das damals Dienstleistungen im Rahmen des neuen Vertrags erbrachte.

(15) Mit dem Beschluss (EU) 2018/261 der Kommission vom 22. Januar 2014 ([10]) (im Folgenden „Beschluss von 2014") schloss die Kommission das förmliche Prüfverfahren hinsichtlich verschiedener Maßnahmen ab, die von der Region Sardinien zugunsten von Saremar getroffen worden waren (siehe Erwägungsgrund 36).

(16) Am 15. Oktober 2014 trafen sich die Kommissionsdienststellen mit Vertretern von Siremar und den italienischen Behörden. Darüber hinaus trafen sich die Kommissionsdienststellen am 23. Oktober 2014 auch mit Vertretern von CdI und den italienischen Behörden. Im Anschluss an letzteres Treffen übermittelte CdI der Kommission am 30. Oktober 2014 zusätzliche Informationen.

(17) In Bezug auf Siremar ersuchte die Kommission Italien mit Schreiben vom 30. Januar 2012, 16. März 2012, 1. August 2012, 22. November 2012, 12. April 2013, 12. Juni 2013, 27. Juni 2013, 11. Juli 2013, 29. Juli 2014, 6. November 2014, 16. Oktober 2015, 25. Januar 2018, 29. März 2018, 31. August 2018, 18. März 2019, 16. Oktober 2019, 31. Juli 2020 und 29. Oktober 2020 um weitere Auskünfte.

(18) Italien übermittelte mit Schreiben vom 28. März 2012, 5. Oktober 2012, 23. Oktober 2012, 13. Mai 2013, 8. August 2013, 19. September 2014, 20. November 2014, 12. Dezember 2014, 12. Februar 2015, 13. November 2015, 18. April 2016, 2. August 2017, 26. April 2018, 31. Mai 2018, 29. Mai 2019, 26. Juli 2019, 3. Januar 2020, 24. Januar 2020, 8. Februar 2021 und 11. März 2021 weitere Informationen in Bezug auf Siremar ([11]).

([8]) Sämtliche Änderungen betrafen Maßnahmen zugunsten von Saremar.
([9]) ABl. C 84 vom 22.3.2013, S. 58.
([10]) Beschluss (EU) 2018/261 der Kommission vom 22. Januar 2014 über die Maßnahmen SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) der Region Sardinien zugunsten von Saremar (ABl. L 49 vom 22.2.2018, S. 22).
([11]) In den Jahren 2019 und 2020 fand mehrfach ein weiterer informeller Austausch, beispielsweise durch E-Mails und Telefonkonferenzen, zwischen der Kommission und Italien statt.

(19) Mit dem Beschluss (EU) 2020/1411 der Kommission vom 2. März 2020 ([12]) schloss die Kommission die Untersuchung in Bezug auf die anderen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe, mit Ausnahme von Tirrenia selbst, einschließlich Siremar, für den Zeitraum 1992–2008 ab (im Folgenden „Beschluss zur Tirrenia-Gruppe von 2020“). Die Kommission kam zu dem Schluss, dass es sich bei den für die Erbringung von Seeverkehrsdiensten im Seekabotagesektor gewährten Beihilfen um bestehende Beihilfen handelte, während die für die Erbringung internationaler Seeverkehrsdienste gewährten Beihilfen mit dem Rahmen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWI“) von 2011 (im Folgenden „DAWI-Rahmen von 2011“) vereinbar waren ([13]).

(20) Mit dem Beschluss (EU) 2020/1412 der Kommission vom 2. März 2020 ([14]) schloss die Kommission das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf die Tirrenia und seinem Erwerber Compagnia Italiana di Navigazione (im Folgenden „CIN“) für den Zeitraum 2009–2020 gewährten Maßnahmen ab (im Folgenden „Tirrenia/CIN-Beschluss von 2020“).

(21) Dieser Beschluss betrifft alle potenziellen Beihilfemaßnahmen zugunsten von Siremar, CdI und SNS, wie in den Erwägungsgründen 36 und 37 dargelegt und in den Beschlüssen von 2011 und 2012 festgestellt, sowie die potenziellen Beihilfen, die Unicredit durch die Rückbürgschaft gewährt wurden (siehe Abschnitte 2.3.3.5 und 3.3.2). Die Kommission wird alle verbliebenen Maßnahmen, die Gegenstand dieser Beschlüsse sind, unter den Nummern SA.32014, SA.32015 und SA.32016 in getrennten Beschlüssen untersuchen. Im Einzelnen betreffen alle diese verbliebenen Maßnahmen andere Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe (d. h. Caremar, Laziomar, Saremar und Toremar).

2. HINTERGRUND UND BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN, DIE GEGENSTAND DER UNTERSUCHUNG SIND

2.1. **Allgemeiner Rahmen**

2.1.1. *Die ursprünglichen Verträge*

(22) Die Tirrenia-Gruppe befand sich über das Unternehmen Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A (im Folgenden „Fintecna“) ([15]) ehemals im Besitz des italienischen Staats und umfasste sechs Unternehmen: Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar und Toremar. Diese Unternehmen erbrachten Seeverkehrsdienste im Rahmen separater Verträge für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse, die sie 1991 mit dem italienischen Staat abgeschlossen hatten und die von Januar 1989 bis Dezember 2008 20 Jahre lang in Kraft waren (im Folgenden „ursprüngliche Verträge“). Fintecna hielt 100 % des Aktienkapitals von Tirrenia. Tirrenia war seinerseits alleiniger Eigentümer von Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar und Toremar (im Folgenden zusammen „Regionalgesellschaften“). Adriatica, das zuvor eine Reihe von Routen zwischen Italien und Albanien, Kroatien, Griechenland und Montenegro bediente, fusionierte 2004 mit Tirrenia.

(23) Zweck dieser öffentlichen Dienstleistungsverträge war es, die Regelmäßigkeit und Verlässlichkeit einer großen Zahl von Seeverkehrsdiensten sicherzustellen, die größtenteils die Verbindung des italienischen Festlands mit Sizilien, Sardinien und anderen kleineren italienischen Inseln betrafen. Zu diesem Zweck gewährte der italienische Staat Unterstützung in Form von Subventionen, die direkt an die einzelnen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe ausgezahlt wurden.

(24) Siremar, das zu 100 % im Eigentum von Tirrenia stand, bediente eine Reihe von Seekabotagerouten sowohl zwischen Sizilien und mehreren kleineren benachbarten Inseln als auch zwischen Milazzo und Neapel. Die einzelnen betroffenen Routen sind in Erwägungsgrund 41 beschrieben.

2.1.2. *Verlängerung der ursprünglichen Verträge*

(25) Die ursprünglichen Verträge, einschließlich des für Siremar geltenden Vertrags, wurden dreimal verlängert.

(26) Zunächst wurde mit Artikel 26 des Gesetzesdekrets Nr. 207 vom 30. Dezember 2008 (im Folgenden „Gesetzesdekret 207/2008“), umgewandelt in das Gesetz Nr. 14 vom 27. Februar 2009, die Verlängerung der ursprünglichen Verträge, die eingangs am 31. Dezember 2008 auslaufen sollten, bis zum 31. Dezember 2009 festgelegt.

([12]) Beschluss (EU) 2020/1411 der Kommission vom 2. März 2020 über die staatliche Beihilfe C 64/99 (ex NN 68/99), die Italien zugunsten der Seeverkehrsgesellschaften Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar und Toremar (Tirrenia-Gruppe) durchgeführt hat (ABl. L 332 vom 12.10.2020, S. 1).

([13]) Mitteilung der Kommission: Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011) (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15).

([14]) Beschluss (EU) 2020/1412 der Kommission vom 2. März 2020 über die Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), die Italien zugunsten von Tirrenia di Navigazione und seinem Erwerber Compagnia Italiana di Navigazione durchgeführt hat (ABl. L 332 vom 12.10.2020, S. 45).

([15]) Fintecna steht vollständig im Eigentum des Ministeriums für Wirtschaft und Finanzen (im Folgenden „Wirtschaftsministerium“) und ist auf die Durchführung von Börsengängen und Privatisierungsverfahren spezialisiert; ferner ist das Unternehmen mit Projekten zur Rationalisierung und Umstrukturierung von Unternehmen befasst, die sich in industriellen, finanziellen oder organisatorischen Schwierigkeiten befinden.

(27) Anschließend sah Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets Nr. 135 vom 25. September 2009 (im Folgenden „Gesetzesdekret 135/2009“), umgewandelt in das Gesetz Nr. 166 vom 20. November 2009 (im Folgenden „Gesetz von 2009“) vor, dass hinsichtlich der Privatisierung der Unternehmen der Tirrenia-Gruppe die Anteile der Regionalgesellschaften, mit Ausnahme von Siremar, von der Muttergesellschaft Tirrenia wie folgt übertragen werden sollten:

a) Caremar auf die Region Kampanien; anschließend übertrug die Region Kampanien den bestehenden Betrieb der Verkehrsverbindungen mit den Pontinischen Inseln auf die Region Latium (wodurch Laziomar errichtet wurde); ([16])

b) Saremar auf die Region Sardinien;

c) Toremar auf die Region Toskana.

(28) Das Gesetz von 2009 legte außerdem fest, dass bis zum 31. Dezember 2009 neue „Verträge“ zwischen dem italienischen Staat und Tirrenia bzw. Siremar abgeschlossen werden sollten. Entsprechend sollten die regionalen Dienste in neuen „öffentlichen Dienstleistungsverträgen“ festgeschrieben werden, die zwischen Saremar, Toremar und Caremar und den betreffenden regionalen Behörden bis zum 31. Dezember 2009 (Sardinien und Toskana) bzw. bis zum 28. Februar 2010 (Kampanien und Latium) abzuschließen waren. Die neuen Verträge bzw. öffentlichen Dienstleistungsverträge würden zusammen mit den Unternehmen selbst ausgeschrieben. Die neuen Eigentümer dieser Unternehmen würden dann den jeweiligen Vertrag bzw. öffentlichen Dienstleistungsvertrag unterzeichnen ([17]).

(29) Zu diesem Zweck wurden mit dem Gesetz von 2009 die ursprünglichen Verträge, einschließlich des für Siremar geltenden Vertrags, vom 1. Januar 2010 bis zum 30. September 2010 verlängert.

(30) Das Gesetz von 2009 legte zudem feste jährliche Ausgleichsobergrenzen für die Erbringung der Dienstleistungen ab 2010 (im Rahmen der Verlängerung der ursprünglichen Verträge sowie der neuen Verträge und der öffentlichen Dienstleistungsverträge) in einer Höhe von insgesamt 184 942 251 EUR wie folgt fest:

Unternehmen	Jährlicher Ausgleichshöchstbetrag
Tirrenia	72 685 642 EUR
Siremar	55 694 895 EUR
Saremar	13 686 441 EUR
Toremar	13 005 441 EUR
Caremar	29 869 832 EUR ([18])

Tabelle 1 — Obergrenze für Ausgleichszahlungen ab 2010

(31) Schließlich wurde im Gesetz Nr. 163 vom 1. Oktober 2010 (im Folgenden „Gesetz von 2010“) zur Umwandlung des Gesetzesdekrets Nr. 125 vom 5. August 2010 (im Folgenden „Gesetzesdekret 125/2010“) die weitere Verlängerung der ursprünglichen Verträge, einschließlich des für Siremar geltenden Vertrags, vom 1. Oktober 2010 bis zum Abschluss der Verfahren zur Privatisierung von Tirrenia und Siremar festgelegt.

2.1.3. *Privatisierung von Siremar und Unterzeichnung des neuen Vertrags*

(32) Im Oktober 2010 wurde ein Ausschreibungsverfahren eingeleitet, um einen Käufer für die Siremar-Sparte zu finden (siehe Abschnitt 2.3.3). In diesem Kontext wird auf die Siremar-Sparte und nicht auf Siremar Bezug genommen, da das Ausschreibungsverfahren nur jene Vermögenswerte und Verträge betraf, die zur Erfüllung der in einem neuen Vertrag mit dem Erwerber festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ([19]) erforderlich waren. Daher wird anstelle von „Siremar“ auf die „Siremar-Sparte“ Bezug genommen. Die verbleibenden Vermögenswerte von Siremar wie das Schnellschiff Guizzo, die für andere Zwecke genutzt wurden, sollten in getrennten Verfahren verkauft werden. Des Weiteren führte der Verkauf nicht zur Übertragung der von Siremar

([16]) Diese Übertragung wurde am 1. Juni 2011 formal abgeschlossen.
([17]) Artikel 19-ter Absatz 10 des Gesetzesdekrets 135/2009.
([18]) Dieser Betrag wurde aufgeschlüsselt in 19 839 226 EUR, die von Kampanien gewährt wurden, und 10 030 606 EUR, die von Latium gewährt wurden.
([19]) In diesem Beschluss sollte der Begriff „gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen“ allgemein verstanden werden, ohne im Sinne der spezifischen Bedeutung in den Artikeln 2 und 4 der Seekabotageverordnung (siehe Fußnote 61) und in Abschnitt 9 der Seeverkehrsleitlinien (siehe Fußnote 110) ausgelegt zu werden, d. h. als gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Alternative zu öffentlichen Dienstleistungsverträgen, also ohne Vergütung durch den Staat. Die Kommission stellt fest, dass die Siremar, CdI oder SNS auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durchaus eine Vergütung des Staates beinhalteten.

bis zum Zeitpunkt des Verkaufs aufgelaufenen Schulden auf den Käufer. Siremar existiert bis heute unter Sonderverwaltung („im Folgenden „Siremar SV“) als eigene Rechtsperson weiter, wenn auch mit dem vorrangigen Zweck, nach Auszahlung der Gläubiger liquidiert zu werden.

(33) Im Anschluss an sein erfolgreiches Angebot im Ausschreibungsverfahren unterzeichnete CdI am 20. Oktober 2011 den Vertrag zum Erwerb der Siremar-Sparte. Am 30. Juli 2012 wurde dann der neue Vertrag über die Erbringung von Seeverkehrsdiensten von Italien und CdI unterzeichnet. Auf der Grundlage dieses Vertrags ging das Eigentum an der Siremar-Sparte am 31. Juli 2012 vom italienischen Staat auf CdI über.

(34) SNS, das andere Unternehmen, das ein Angebot für die Siremar-Sparte abgegeben hatte, focht die Übertragung jedoch vor den italienischen Verwaltungsgerichten an; diese entschieden letztlich, dass das Ausschreibungsverfahren teilweise erneut durchgeführt werden müsse, wobei CdI von der Abgabe neuer Angebote auszuschließen sei (siehe Erwägungsgründe 93 bis 100). Nach Bestätigung seines früheren Angebots gewann SNS somit das neue Ausschreibungsverfahren, übernahm die Siremar-Sparte und unterzeichnete am 11. April 2016 den neuen Vertrag mit Italien.

(35) Seit diesem Zeitpunkt betreibt SNS die Routen im Rahmen des neuen Vertrags, während sich sowohl Siremar SV als auch CdI in Liquidation befinden.

2.2. **Maßnahmen im Rahmen der Beschlüsse von 2011 und 2012**

(36) Folgende Maßnahmen wurden im Rahmen des durch die Beschlüsse von 2011 und 2012 eingeleiteten förmlichen Prüfverfahrens untersucht (siehe auch Abschnitt 3):

1. die im Rahmen der Verlängerung der ursprünglichen Verträge gezahlten Ausgleichsleistungen für die Erbringung von DAWI (Maßnahme 1);
2. die rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Tirrenia und Siremar (Maßnahme 2);
3. die Privatisierung der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe ([20]) (Maßnahme 3);
4. die Ausgleichsleistungen für die Erbringung von DAWI im Rahmen künftiger Verträge/öffentlicher Dienstleistungsverträge (Maßnahme 4);
5. der Liegeplatzvorrang (Maßnahme 5);
6. die durch das Gesetz von 2010 festgelegten Maßnahmen (Maßnahme 6);
7. die fünf von der Region Sardinien angenommenen Zusatzmaßnahmen zugunsten von Saremar (Maßnahme 7) ([21]).

2.3. **Ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die Gegenstand des vorliegenden Beschlusses sind**

(37) Der vorliegende Beschluss betrifft nur die in Erwägungsgrund 36 aufgeführten Maßnahmen 1 bis 6, soweit Siremar, CdI oder SNS betroffen sind. Diese Maßnahmen werden in den folgenden Abschnitten näher beschrieben.

2.3.1. *Verlängerung des ursprünglichen Vertrags zwischen dem Staat und Siremar*

2.3.1.1. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(38) Artikel 1 des ursprünglichen Vertrags mit Siremar sah Fünfjahrespläne vor, in denen die anzulaufenden Häfen, die zu verwendenden Schiffstypen und die erforderliche Häufigkeit des Dienstes festgelegt wurden. Der ursprüngliche Vertrag mit Siremar wurde 1994 und 1995 geändert.

(39) Der erste Fünfjahresplan (1990–1994) wurde per Ministerialdekret vom 29. Mai 1990 genehmigt und rückwirkend ab dem 1. Januar 1990 angewandt. Im zweiten per Ministerialdekret vom 14. Mai 1996 genehmigten Plan, der die Jahre 1995–1999 umfasste, blieben die Routen und Verkehrsfrequenzen im Wesentlichen unverändert.

(40) Für die Zeiträume 2000–2004 und 2005–2008 wurden für Siremar keine Fünfjahrespläne förmlich angenommen. Stattdessen blieben das Routennetz und die Verkehrsfrequenzen zwischen 1999 und 2008 weitgehend unverändert. Allerdings wurden im interministeriellen Dekret vom 9. März 2004 (im Folgenden „Dekret von 2004“) für Siremar begrenzte Änderungen hinsichtlich der Ersetzung alter Schiffe und einer Kapazitätserweiterung bei denselben Frequenzen festgelegt ([22]).

([20]) Dies umfasst den CIN eingeräumten Zahlungsaufschub für einen Teil des Kaufpreises für den Erwerb der Tirrenia-Sparte und einige mutmaßliche zusätzliche Beihilfemaßnahmen im Zusammenhang mit der Privatisierung der Siremar-Sparte (z. B. Rückbürgschaft und Kapitalerhöhung von CdI durch den Staat).

([21]) Maßnahme 7 wurde im Beschluss von 2014 untersucht, mit Ausnahme des Projekts „Bonus Sardo — Vacanza“.

([22]) Mit dem Dekret von 2004 wurden bestimmte Änderungen des Fünfjahresplans 2000–2004 für Tirrenia bestätigt und Bestimmungen für andere Unternehmen der Tirrenia-Gruppe, darunter Siremar, aufgenommen.

(41) Auf der Grundlage des ursprünglichen Vertrags in der verlängerten und geänderten Fassung (für ausgewählte Routen) betrieb Siremar zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 30. Juli 2012 ganzjährig fünf Routenbündel mit unterschiedlichen Frequenzen und Fahrplänen je nach Route, Art des Dienstes (Fähr- oder Hochgeschwindigkeitsverbindungen) und Jahreszeit wie folgt:

— Auf dem Routenbündel Milazzo — Äolische Inseln — Neapel, das die Inseln Vulcano, Lipari, Salina, Filicudi, Alicudi, Panarea und Stromboli (im Folgenden „Äolische Inseln") sowie die Städte Milazzo auf Sizilien und Neapel in Kampanien umfasst, bot Siremar sowohl Fähr- als auch Hochgeschwindigkeitsverbindungen auf zehn Einzelrouten an ([23]).

— per 17.6.2021

— Auf dem Routenbündel Palermo — Ustica bot Siremar sowohl Fähr- als auch Hochgeschwindigkeitsverbindungen auf zwei Einzelrouten an ([24]).

— Auf dem Routenbündel Porto Empedocle — Pelagische Inseln, das die Inseln Linosa und Lampedusa (im Folgenden „Pelagische Inseln") umfasst, bot Siremar Fährverbindungen auf einer einzelnen Route an.

— Auf dem Routenbündel Trapani — Pantelleria bot Siremar Fährverbindungen auf einer einzelnen Route an.

2.3.1.2. Mittelausstattung und Laufzeit

(42) Die nachstehende Tabelle zeigt die jährlichen Ausgleichszahlungen an Siremar im Zeitraum von 2009 bis Juli 2012:

Jahr	Ausgleichszahlung
2009	67 009 405 EUR
2010	55 694 895 EUR
2011	55 694 895 EUR
2012	32 348 816 EUR (Januar — Juli) ([25])

Tabelle 2 — Ausgleichszahlungen 2009–2012 (EUR)

(43) Der ursprüngliche Vertrag (in der 1994 geänderten Fassung) sah für die jährliche Zahlung zum Ausgleich öffentlicher Dienstleistungen folgende Zahlungsweise vor: zum 1. März eines jeden Jahres eine erste Vorauszahlung in Höhe von 70 % der im Vorjahr gezahlten Ausgleichsleistung, zum 30. Juni eine zweite Zahlung in Höhe von weiteren 20 %, zum 30. November eine Abschlusszahlung zur Deckung des Saldos der Ausgleichsleistung für das betreffende Jahr auf der Grundlage einer Schätzung der künftigen Einnahmen und Verluste ([26]). Die endgültigen Ergebnisse wurden dann bei der Erstellung des Jahresabschlusses des Unternehmens überprüft. Sollte sich herausstellen, dass Siremar einen Betrag erhalten hatte, der höher als die Nettokosten der geleisteten Dienste war (Einnahmen minus Verluste), war das Unternehmen verpflichtet, die Differenz innerhalb von 15 Tagen nach Genehmigung des Jahresabschlusses zurückzuerstatten. Seit dem 25. November 2010 werden durch Beschluss der interministeriellen Konferenz über die Festlegung der jährlichen Subvention, die gemäß Artikel 11 des Gesetzes Nr. 856/1986 zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr (im Folgenden „Verkehrsministerium"), dem Wirtschaftsministerium und dem Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung eingerichtet wurde (im Folgenden „interministerielle Konferenz"), sämtliche Überkompensationen von künftigen Subventionsvorauszahlungen abgezogen.

(44) Im Vergleich zu 2010, 2011 und 2012 wurde die Ausgleichsleistung 2009 anders berechnet (wie nachstehend beschrieben).

— 2009 gewährte Ausgleichsleistungen

([23]) Fährverbindungen: Milazzo — Äolische Inseln — Neapel; Milazzo — westliche und östliche Äolische Inseln und Verbindungen zwischen den Inseln; Milazzo — Äolische Inseln (Hauptinseln) mit Basis in Milazzo; Milazzo — Äolische Inseln (Hauptinseln) mit Basis in Lipari. Hochgeschwindigkeitsverbindungen: Milazzo — westliche und östliche Äolische Inseln und Verbindungen zwischen den Inseln; Milazzo — Äolische Inseln (Hauptinseln) und Verbindungen zwischen den Inseln, mit Basis in Milazzo; Verbindungen zwischen den Inseln, mit Basis in Lipari; Milazzo — Äolische Inseln und Verbindungen zwischen den Inseln, mit Basis in Lipari.

([24]) Fährverbindungen: Palermo — Ustica. Hochgeschwindigkeitsverbindungen: Ustica — Palermo.

([25]) Dieser Betrag ist der an Siremar bis zum Zeitpunkt der Übertragung der Siremar-Sparte auf CdI gezahlte Betrag. Für den restlichen Zeitraum von 2012 erhielt CdI 23 346 079 EUR. Die gesamte Ausgleichszahlung für das Jahr 2012 betrug demnach 55 694 895 EUR, womit die im Gesetz von 2009 festgelegte Obergrenze für Ausgleichszahlungen eingehalten wurde.

([26]) Zwischen 1988 und 1994 gab es keine zweite Zahlung, und der Saldo war bis zum 31. Juli jedes Jahres fällig.

(45) Im Präsidialdekret Nr. 501 vom 1. Juni 1979 (im Folgenden „Präsidialdekret 501/79“) sind die verschiedenen Elemente (Einnahmen und Kosten) festgelegt, die in die Berechnung der Subventionen für Betreiber öffentlicher Seeverkehrsdienste einfließen. Darüber hinaus wurden durch das Gesetz Nr. 856 vom 5. Dezember 1986 (im Folgenden „Gesetz 856/86“) bestimmte Änderungen am System der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für den Seeverkehr in Italien festgelegt. Hinsichtlich der Verbindungen mit den größeren und kleineren Inseln wurden in Artikel 11 dieses Gesetzes die Kriterien für die Berechnung der Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen geändert. Die Subventionen mussten auf Grundlage der Differenz zwischen den Einnahmen und den Kosten für die Erbringung der Dienstleistungen berechnet werden, die anhand durchschnittlicher und objektiver Parameter bestimmt wurden, und mussten eine angemessene Kapitalrendite beinhalten. Im selben Artikel ist zudem festgehalten, dass die öffentlichen Dienstleistungsverträge eine Liste der subventionierten Routen, die Frequenz der Fahrten und die zu verwendenden Schiffstypen beinhalten mussten. Die Subventionen mussten durch die zuständigen Minister genehmigt werden. Die im Präsidialdekret 501/79 und im Gesetz 856/86 verankerten Grundsätze spiegelten sich in den ursprünglichen Verträgen wider.

(46) Tatsächlich wurden die Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für das Jahr 2009 nach der Methode berechnet, die in den seit 1991 geltenden ursprünglichen Verträgen festgelegt war, welche nach ihrem ursprünglichen Auslaufen am 31. Dezember 2008 verlängert wurden. Die Ausgleichsleistung entsprach insbesondere dem bei der Dienstleistungserbringung erlittenen kumulierten Nettoverlust gemäß der Regelung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse, zu dem ein variabler Betrag entsprechend der Kapitalrendite addiert wurde.

(47) Bei der Berechnung der von den Behörden festgelegten Ausgleichsleistungen wurden folgende Kostenelemente berücksichtigt: Anschaffungs-, Werbe- und Unterbringungskosten, Lade-, Lösch- und Manövrierkosten, Personalkosten, Wartungskosten für die Schiffe, Verwaltungskosten, Versicherungskosten, Miet- und Leasingkosten, Treibstoff, Steuern und Abschreibungskosten.

— 2010, 2011 und 2012 gewährte Ausgleichsleistungen

(48) Seit 2010 wurde die Ausgleichsleistung für die Erbringung von DAWI durch Anwendung einer neuen Methode festgelegt, die in der CIPE ([27])-Richtlinie vom 9. November 2007 über Kriterien für die Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und der Tarifdynamik im Bereich von Seekabotagediensten im öffentlichen Interesse (im Folgenden „CIPE-Richtlinie“) ([28]) festgelegt ist. Laut ihrer Präambel wurde die CIPE-Richtlinie im Hinblick auf die bevorstehende Privatisierung öffentlicher Unternehmen erlassen, die Seeverkehrsverbindungen im Rahmen einer Regelung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse betreiben ([29]). Die Bestimmungen der CIPE-Richtlinie galten ab 2010 für die von den Unternehmen der Tirrenia-Gruppe erbrachten Dienstleistungen.

(49) Die in der CIPE-Richtlinie festgelegte Methode ermöglicht Unternehmen, die öffentliche Seeverkehrsdienste betreiben, die Erzielung einer angemessenen Rendite. Die Rendite auf das investierte Kapital (im Folgenden „Kapitalrendite“ oder „ROIC“) ist auf der Grundlage der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, im Folgenden „WACC“) zu berechnen. Die erforderliche Eigenkapitalrendite ([30]) ist nach dem Capital Asset Pricing Model (CAPM) zu berechnen.

(50) Auf der Grundlage dieses Modells werden die Eigenkapitalkosten als Funktion i) des risikofreien Zinssatzes, ii) des Betas-Faktors (einer Schätzung des Risikoprofils des Unternehmens im Verhältnis zum Aktienmarkt) und iii) der dem Kapitalmarkt zugewiesenen Eigenkapitalrisikoprämie abgeleitet.

(51) Insbesondere sind die Eigenkapitalkosten durch Addition eines Risikoaufschlags für die Übernahme zusätzlicher Risiken auf die Rendite für risikofreie Aktivitäten zu berechnen. Dieser Risikoaufschlag wird berechnet, indem die Risikoprämie des Marktes mit dem Beta-Koeffizienten multipliziert wird, der angibt, wie riskant eine bestimmte Aktivität im Verhältnis zum Markt ist.

(52) Gemäß der CIPE-Richtlinie entspricht die Rendite für risikofreie Aktivitäten der durchschnittlichen Bruttorendite von Referenzanleihen mit zehnjähriger Laufzeit über die letzten zwölf Monate, für die Daten verfügbar sind.

(53) Die CIPE-Richtlinie setzt eine Marktrisikoprämie von 4 % fest. Darüber hinaus wird bei einer Dienstleistung, die auf nichtexklusiver Basis betrieben wird, das mutmaßlich größere Risiko, das der Betreiber trägt, durch einen Aufschlag von 2,5 % auf die Marktrisikoprämie vergütet.

(54) Die Ausgleichszahlung an Siremar gemäß dem Gesetz von 2009 darf in der Praxis jedoch nicht höher als 55 694 895 EUR pro Jahr sein (siehe Erwägungsgrund 30). Obwohl das Gesetz von 2009 die jährlichen Ausgleichszahlungen an alle Tirrenia-Unternehmen für die Erfüllung ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen begrenzt, enthält die CIPE-Richtlinie bestimmte Schutzbestimmungen, damit diesen Betreibern eine ausreichende Deckung der Betriebskosten garantiert wird.

([27]) CIPE steht für *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*.
([28]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, Nr. 50 vom 28. Februar 2008.
([29]) Gemäß Artikel 1 Absatz 999 des Gesetzes Nr. 296 vom 27. Dezember 2006 und Artikel 1 Buchstabe e des Gesetzesdekrets Nr. 430/1997.
([30]) Die gewünschte Rendite für einen Eigenkapitalinvestor angesichts des Risikoprofils des Unternehmens und der damit verbundenen Cashflows.

(55) Insbesondere müssen gemäß der CIPE-Richtlinie der Umfang der Dienstleistungen, die Höchsttarife und die Ausgleichsleistung so festgelegt werden, dass sie dem Leistungserbringer die Deckung aller zulässigen Kosten ermöglichen. Hierbei gilt folgende Formel:

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

Dabei gilt:

— *VA(RSP)* ist der abgezinste Wert des Ausgleichs für die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,

— *VA(AI(X))* ist der abgezinste Wert anderer Einnahmen (Fahrpreise und anderes),

— *VA(CA)* ist der abgezinste Wert der zulässigen Betriebskosten, der Schuldenrückzahlung und der Kapitalrendite.

(56) Sollte die obige Gleichung zu Verlusten führen, könnte der Umfang der subventionierten Tätigkeiten verringert werden, alternativ könnten die Organisation der Dienstleistung (z. B. die Wahl des Schiffstyps) überprüft oder die Höchsttarife geändert werden.

(57) Darüber hinaus wird der für die jeweiligen Dienstleistungen geltende Höchsttarif ohne Steuern und Hafengebühren jedes Jahr auf der Grundlage einer Preisobergrenzenformel wie folgt angepasst:

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

Dabei gilt:

— ΔT ist die jährliche prozentuale Änderung des Höchsttarifs,

— ΔP ist die Inflationsrate des Referenzjahres,

— X ist eine reale jährliche Anpassungsrate des im Vertrag oder in den öffentlichen Dienstleistungsverträgen festgelegten Höchsttarifs, die während der Laufzeit des Vertrags oder der öffentlichen Dienstleistungsverträge konstant bleibt.

(58) Die CIPE-Richtlinie legt außerdem fest, dass der Höchsttarif angepasst werden kann, um Schwankungen bei den Treibstoffkosten widerzuspiegeln, wobei öffentlich zugängliche Standardpreise als Referenz dienen.

2.3.2. *Rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar*

(59) Am 16. November 2010 genehmigte die Kommission eine Rettungsbeihilfe für Tirrenia und Siremar (im Folgenden „Entscheidung von 2010“) ([31]). Die Beihilfe bestand aus einer Bürgschaft für von privaten Banken eingeräumten Kreditlinien in Höhe von bis zu 95 000 000 EUR. Italien verpflichtete sich, der Kommission spätestens sechs Monate nach Genehmigung der Rettungsbeihilfe einen Umstrukturierungsplan oder den Nachweis zu übermitteln, dass das Darlehen vollständig zurückgezahlt und/oder die Bürgschaft beendigt wurde.

(60) Anschließend bewilligten die privaten Banken *Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo* (im Folgenden „BIIS“) und Unicredit eine Kreditlinie von 40 000 000 EUR für Tirrenia und Siremar (25 000 000 EUR für Tirrenia und 15 000 000 EUR für Siremar) mit Fälligkeit am 30. Juni 2011. Der Staat bürgte für diese Kreditlinie am 15. Februar 2011.

(61) Die Mittel wurden wie folgt ausgezahlt:

a) erste Tranche am 28. Februar 2011 (20 000 000 EUR für Tirrenia und 12 000 000 EUR für Siremar),

b) zweite Tranche am 23. März 2011 (5 000 000 EUR für Tirrenia und 3 000 000 EUR für Siremar).

(62) Italien teilte der Kommission mit, dass angesichts der Tatsache, dass die erste Tranche des verbürgten Darlehens erst am 28. Februar 2011 ausgezahlt wurde, die Sechsmonatsfrist für die Rückzahlung des Darlehens gemäß Randnummer 25 Buchstabe a der Leitlinien der Gemeinschaft für Staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004“) ([32]) und den Erwägungsgründen 32 und 47 der Entscheidung von 2010 am 28. August 2011 enden würde.

(63) Vor diesem Zeitpunkt waren Tirrenia und Siremar jedoch mit der Rückzahlung des Darlehens in Verzug, sodass BIIS am 11. Juli 2011 die staatliche Bürgschaft abrief. Zu diesem Zeitpunkt hatte Siremar daher eine Schuld von 15 121 838,33 EUR gegenüber dem Staat. Dieser Betrag umfasste sowohl den Nennbetrag des betreffenden Darlehens als auch die der Bank noch geschuldeten Zinsen.

([31]) ABl. C 102 vom 2.4.2011, S. 1.
([32]) ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

(64) Das Konkursgericht genehmigte die Aufnahme des Wirtschaftsministeriums unter die bevorrechtigten (*prededucibili*) Gläubiger von Tirrenia und Siremar. Nach Angaben der italienischen Behörden vertrat der mit der Verwaltung des Unternehmens betraute Sonderverwalter zu diesem Zeitpunkt die Auffassung, dass Siremar das Darlehen bis zum 28. August 2011 aus dem Erlös der geplanten Privatisierung der Tirrenia- und der Siremar-Sparte zurückzahlen könne.

(65) Am 25. Juli 2011 wurde der Vertrag für den Verkauf von Tirrenia an CIN unterzeichnet. Die Übertragung der Vermögenswerte und damit auch die Zahlung verzögerten sich jedoch hauptsächlich aufgrund von Schwierigkeiten bei der Erlangung der erforderlichen Fusionsgenehmigungen (zunächst von der Kommission, dann von der italienischen Wettbewerbsbehörde, der *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (im Folgenden „AGCM"). Die AGCM genehmigte das Übernahmevorhaben Tirrenia–CIN schließlich am 21. Juni 2012, und der Verkauf wurde am 19. Juli 2012 rechtsgültig. Am 20. Oktober 2011 wurde der Vertrag für den Verkauf der Siremar-Sparte an CdI unterzeichnet. Die Übertragung dieser Vermögenswerte verzögerte sich jedoch ebenfalls, in diesem Fall bis zum 1. August 2012 (siehe Erwägungsgründe 93 bis 95). Am 18. September 2012 zahlte Siremar seine Schulden einschließlich Zinsen in Höhe von insgesamt 15 511 529,35 EUR an den Staat zurück.

2.3.3. *Privatisierung von Siremar, Rückbürgschaft und Kapitalerhöhung von CdI*

(66) Am 23. Dezember 2009 veröffentlichte Fintecna eine erste Ausschreibung für den Verkauf des gesamten Aktienkapitals von Tirrenia, einschließlich der Tochtergesellschaft Siremar. Bis zum 19. Februar 2010 waren 16 Interessenbekundungen von 19 Unternehmen eingegangen. Am 4. August 2010 erklärte Fintecna das Verfahren nach erfolglosen Verhandlungen mit dem einzigen Bieter, der ein verbindliches Angebot abgegeben hatte, für beendet. Nach Angaben Italiens scheiterten die Verhandlungen an den Bedenken bezüglich der finanziellen Elemente des Angebots.

(67) Nach dem Scheitern des ersten Privatisierungsversuchs wurden Tirrenia und Siremar, die sich in ernsten finanziellen Schwierigkeiten befanden, in das vom italienischen Gesetz für Großunternehmen vorgesehene kollektive Insolvenzverfahren, das sogenannte Sonderverwaltungsverfahren (*amministrazione straordinaria*), aufgenommen und bald darauf für zahlungsunfähig erklärt. Genauer gesagt wurde Siremar am 17. September 2010 zum Sonderverwaltungsverfahren zugelassen. Am 5. Oktober 2010 erließ der Oberste Kassationsgerichtshof in Rom das Urteil Nr. 381/2010, in dem es Siremar für zahlungsunfähig erklärte.

2.3.3.1. Die Regeln für das Sonderverwaltungsverfahren

(68) Anders als das herkömmliche Insolvenzverfahren, dessen vorrangiges Ziel es ist, das zahlungsunfähige Unternehmen zu liquidieren und die Ansprüche der Gläubiger zu befriedigen, ist das Sonderverwaltungsverfahren, das durch das Gesetzesdekret Nr. 270 vom 8. Juli 1999 (im Folgenden „Gesetzesdekret 270/1999") eingeführt wurde, ein besonderes Insolvenzverfahren für Großunternehmen, dessen Ziel es ist, die Vermögenswerte zu sichern und die Fortführung der Geschäftstätigkeit sicherzustellen.

(69) Im Rahmen dieses Verfahrens wird die Leitung des insolventen Unternehmens einem Sonderverwalter unterstellt, der vom zuständigen Ministerium ernannt wird. Der Sonderverwalter schlägt einen Sanierungsplan für das betroffene Unternehmen vor, der entweder eine Umstrukturierung oder die Veräußerung von Vermögenswerten des Unternehmens vorsieht. Der Plan bedarf der vorherigen Genehmigung durch das zuständige Ministerium, wobei die Stellungnahme eines Aufsichtsrats (aus vom Ministerium ernannten Experten) berücksichtigt wird.

(70) Das Gesetzesdekret Nr. 347 vom 23. Dezember 2003 zur Festlegung dringender Maßnahmen für die Umstrukturierung insolventer Großunternehmen (im Folgenden „Gesetzesdekret 347/2003"), das mit Änderungen in das Gesetz Nr. 39 vom 18. Februar 2004 umgewandelt wurde (im Folgenden „Marzano-Gesetz"), regelt das Sonderverwaltungsverfahren für zahlungsunfähige Großunternehmen, die sich diesem Umstrukturierungsverfahren unterziehen wollen. Die betroffenen Unternehmen müssen ferner bestimmte Kriterien hinsichtlich der Mitarbeiterzahl im Vorjahr und des Verschuldungsgrades kumulativ erfüllen.

(71) Das Verfahren sieht vor, dass das insolvente Unternehmen einen Antrag sowohl beim italienischen Minister für wirtschaftliche Entwicklung als auch beim zuständigen Konkursgericht einreicht. Das Ministerium entscheidet dann über die Aufnahme des insolventen Unternehmens in das Sonderverwaltungsverfahren und ernennt unter Aufsicht des Aufsichtsrats den Sonderverwalter, während das Konkursgericht den Status der Zahlungsunfähigkeit des Unternehmens feststellt.

(72) Innerhalb von 180 Tagen nach seiner Ernennung muss der Sonderverwalter dem Ministerium einen Umstrukturierungsplan vorlegen. Das ordentliche Insolvenzverfahren wird nur dann eingeleitet, wenn das Ministerium einen solchen Umstrukturierungsplan nicht genehmigt und das alternative Verfahren zur Veräußerung von Vermögenswerten nicht durchführbar ist.

(73) Artikel 4 Absatz 4-quater des Gesetzesdekrets Nr. 134 vom 28. August 2008 (im Folgenden „Gesetzesdekret 134/2008"), umgewandelt in das Gesetz Nr. 166 vom 27. Oktober 2008, über dringende Maßnahmen für die Umstrukturierung zahlungsunfähiger Großunternehmen (*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*) sah mehrere Änderungen am Marzano-Gesetz vor. Diese Änderungen gelten für Unternehmen, die wesentliche Dienstleistungen im öffentlichen Interesse erbringen, und betreffen unter anderem die Möglichkeit für den Sonderverwalter, im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens mit Wirtschaftsbeteiligten, die mittelfristig die

Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen und ein rasches Eingreifen garantieren, einen Käufer für die Vermögenswerte des insolventen Unternehmens zu finden. Im Gesetzesdekret 134/2008 ist dargelegt, dass der Verkaufspreis nicht unter dem Marktwert der Vermögenswerte liegen darf, der von einem per Ministerialdekret ernannten unabhängigen Sachverständigen festgelegt wird.

(74) Mit dem Gesetzesdekret 134/2008 wurde ferner die Möglichkeit eingeführt, einen Plan zur Veräußerung von Vermögenswerten unmittelbar zu verfolgen, im Gegensatz zur früheren Regelung, gemäß der das Unternehmen dem Ministerium zunächst einen Umstrukturierungsplan vorlegen musste. Schließlich sieht das Gesetzesdekret 134/2008 vor, dass das Unternehmen dem ordentlichen Insolvenzverfahren unterzogen wird, falls weder ein Plan zur Veräußerung von Vermögenswerten noch ein Umstrukturierungsplan umgesetzt oder vom Ministerium genehmigt werden kann.

2.3.3.2. Das Verkaufsverfahren

(75) Am 4. Oktober 2010 wurde die Ausschreibung für den Verkauf der Siremar-Sparte ([33]) in Bündelung mit dem neuen Zwölf-Jahres-Vertrag veröffentlicht. Mit der Ausschreibung sollte geprüft werden, ob es potenzielle nationale oder internationale Unternehmen gab, die am Erwerb der Siremar-Sparte interessiert und in der Lage waren, die Kontinuität der Verkehrsdienste sicherzustellen. Die Ausschreibung wurde auf der Website von Siremar, in verschiedenen Tageszeitungen ([34]) sowie auf bestimmten einschlägigen Websites der Branche ([35]) publiziert. Die Frist für die Einreichung von Interessenbekundungen für den Erwerb der Siremar-Sparte endete am 20. Oktober 2010.

(76) Nach Ablauf der Frist hatten sechs Parteien (zwei davon gemeinsam) fünf Interessenbekundungen für die Teilnahme an der Siremar-Ausschreibung eingereicht. Alle diese Parteien hatten nachgewiesen, dass sie die in der Ausschreibungsbekanntmachung dargelegte Voraussetzung erfüllten. Daher forderte der Sonderverwalter die Interessenten auf, eine eingehende Due-Diligence-Prüfung in Bezug auf die Siremar-Sparte durchzuführen. Der Zugang zu den entsprechenden Unterlagen wurde unter der Bedingung gewährt, dass die interessierten Parteien Vertraulichkeitsvereinbarungen unterzeichneten.

(77) Eine der sechs Parteien beschloss, sich nicht an der Due-Diligence-Phase zu beteiligen ([36]). In dieser Phase erhielten die verbleibenden fünf Parteien (von denen zwei gemeinsam ein Gebot abgaben) Zugang zu den virtuellen Datenräumen, in denen folgende Informationen bereitgestellt wurden:

a) detaillierte technische, rechtliche und finanzielle Informationen über die zum Verkauf stehende Sparte;

b) der vom Sonderverwalter erstellte Geschäftsplan der Siremar-Sparte;

c) der Due-Diligence-Bericht des Verkäufers und die Bilanz des Unternehmens zum Zeitpunkt der Zulassung zum Sonderverwaltungsverfahren;

d) der Entwurf des zwischen dem erfolgreichen Bieter und dem Staat zu unterzeichnenden neuen Zwölf-Jahres-Vertrags;

e) zusätzliche Informationen, die erforderlich waren, damit die potenziellen Käufer das Verkaufsobjekt korrekt bewerten konnten.

(78) Per Ministerialdekret vom 4. Februar 2011 ernannte der Minister für wirtschaftliche Entwicklung die Banca Profilo S.p.A. zum unabhängigen Sachverständigen, der mit der Durchführung einer Bewertung der Tirrenia- sowie der Siremar-Sparte gemäß Artikel 4 Absatz 4-quater des Gesetzesdekrets 347/2003 beauftragt wurde. Am 8. März 2011 schätzte die Banca Profilo S.p.A. den Wert der Siremar-Sparte auf 55 Mio. EUR. Diese Information wurde für alle potenziellen Bieter vor Ablauf der Frist für die Einreichung verbindlicher Angebote in den Datenraum hochgeladen.

(79) Am 15. März 2011 stellte der Sonderverwalter von Siremar bei Ablauf der ursprünglichen Frist für die Einreichung verbindlicher Angebote fest, dass er kein Angebot erhalten hatte, das den Ausschreibungsbestimmungen entsprach. Das Verfahren wurde daher mit einer neuen Frist bis zum 5. April 2011 wiedereröffnet. Zu diesem Zeitpunkt unterbreitete CdI ein Angebot in Höhe von 60,1 Mio. EUR, während Ustica Lines um eine Fristverlängerung bat, um die für die Abgabe ihres Angebots erforderliche Finanzierung zu sichern. Der Sonderverwalter lud das Angebot von CdI in den Datenraum hoch und forderte die anderen Teilnehmer auf, ein besseres Angebot bis zum 23. Mai 2011 abzugeben. Zu diesem Datum gingen folgende Angebote ein:

a) Angebot von CdI in Höhe von 69 Mio. EUR, davon 20 Mio. EUR im Voraus zahlbar und den restlichen Betrag über einen Zeitraum von zehn Jahren (zuzüglich 1,5 % Zinsen);

b) Angebot von SNS in Höhe von 55,1 Mio. EUR, davon 30,1 Mio. EUR im Voraus zahlbar und den restlichen Betrag über einen Zeitraum von acht Jahren (zuzüglich 1,5 % Zinsen).

([33]) Siehe Erwägungsgrund 32 zu weiteren Hintergrundinformationen zur Verwendung des Begriffs „Sparte“ in diesem Zusammenhang.
([34]) Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino, Il Giornale di Sicilia, La Sicilia und La Gazzetta del Sud.
([35]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List und Tradewinds.
([36]) Es handelte sich um D.B. Real Estate 2 S.r.l.

(80) CdI wurde zum Zweck der Abgabe eines Angebots in diesem Verfahren von Mediterranea Holding di Navigazione S.p.A. (im Folgenden „Mediterranea"), Davimar Eolia Navigazione S.r.l. (im Folgenden „Davimar"), Navigazione Generale Italiana S.p.A ([37]). (im Folgenden „NGI"), Lauro.it S.p.A., Isolemar S.r.l. und Riccardo Sanges & C. S.r.l ([38]). gegründet. Mediterranea hielt 60 % des Eigenkapitals von CdI ([39]). Die übrigen Anteilseigner, die die restlichen 40 % des Eigenkapitals von CdI hielten, waren in Privatbesitz. Mediterranea hatte an dem Verfahren für den ersten Versuch der Privatisierung von Tirrenia teilgenommen (siehe Erwägungsgrund 66) und stand im Eigentum der Region Sizilien (im Folgenden „Sizilien") (43,02 %), von Lauro.it S.p.A. (34,36 %), Isolemar S.r.l. (14,61 %) und Acies S.r.l. (8,11 %).

(81) SNS wurde zum Zweck der Abgabe eines Angebots in diesem Verfahren von Ustica Lines S.p.A ([40]). und Caronte & Tourist S.p.A ([41]). gegründet (wobei beide Unternehmen jeweils 50 % hielten).

(82) Nach einem an die beiden Bieter gerichteten weiteren Auskunftsersuchen mit einer Antwortfrist bis zum 18. Juli 2011 gab der zum Verfahren hinzugezogene Finanzberater am 26. Juli 2011 folgende Stellungnahme ab:

a) Das Angebot von CdI war in absoluten Zahlen höher als das von SNS, wobei das Risikoprofil von SNS jedoch niedriger war als das von CdI.

b) Der von SNS im Voraus angebotene Teil des Verkaufspreises, d. h. 30,1 Mio. EUR, war vollständig durch eine Bürgschaft abgesichert, während der von CdI angebotene Teil des Verkaufspreises, d. h. 20 Mio. EUR, nur teilweise durch eine Bürgschaft abgesichert war.

c) SNS hatte bereits eine Kapitalerhöhung in Höhe von 25 Mio. EUR genehmigt und durchgeführt, im Vergleich dazu hatte CdI eine Kapitalerhöhung von 12 Mio. EUR zwar genehmigt, aber nur teilweise durchgeführt.

(83) Am 3. August 2011 erteilte Sizilien Unicredit eine unbedingte und unwiderrufliche Rückbürgschaft in Höhe von 40 Mio. EUR, für die keine Vergütung verlangt wurde. In dieser Rückbürgschaft wurde festgehalten, dass Unicredit die Gewährung einer Bürgschaft an CdI in Höhe von 39 Mio. EUR an die Stellung einer Rückbürgschaft in Höhe von 40 Mio. EUR durch Sizilien geknüpft hatte.

(84) Am 5. August 2011 übermittelte CdI dem Sonderverwalter eine am selben Tag von Unicredit ausgestellte Patronatserklärung, mit der sich die Bank verpflichtete, für die aufgeschobenen Raten des von CdI angebotenen Verkaufspreises bis zu einer Höhe von 39 Mio. EUR zu bürgen ([42]). Aus der Patronatserklärung von Unicredit geht hervor, dass die Bürgschaft an folgende Bedingungen geknüpft war: 1) die Unterzeichnung des Kaufvertrags für den Erwerb der Siremar-Sparte durch CdI vor Ablauf der Frist am 31. Dezember 2011 und 2) die Überprüfung der Befugnisse des Obersten Rechnungsprüfers von Sizilien zur Stellung der Rückbürgschaft.

(85) Der Finanzberater und andere am Verfahren beteiligte Berater bestätigten, dass die Unterlagen von CdI nach Ablauf der Frist am 18. Juli 2011 für die Vorlage zusätzlicher Klarstellungen und Belege vorgelegt worden waren und daher nicht berücksichtigt werden konnten. Demzufolge genehmigte der Aufsichtsrat von Siremar SV am 29. August 2011 den Zuschlag der Sparte an SNS, und am 1. September 2011 ersuchte der Sonderverwalter das zuständige Ministerium, den Zuschlag zu genehmigen.

(86) Am 2., 6. und 7. September 2011 richtete Sizilien Schreiben an dasselbe Ministerium, in denen es betonte, dass CdI den höchsten Preis angeboten habe und teilweise im Eigentum von Sizilien stehe, was als ausreichende Garantie für die finanzielle Stabilität von CdI anzusehen sei. Des Weiteren übermittelte Sizilien folgende Unterlagen dem Ministerium direkt: die Patronatserklärung von UniCredit, die eigene Rückbürgschaft und die Schlussfolgerung eines Rechtsberaters, mit der die Befugnisse des Obersten Rechnungsprüfers zur Stellung dieser Rückbürgschaft bestätigt wurden. Am 8. September 2011 forderte das Ministerium den Sonderverwalter auf, unbeschadet der verspäteten Vorlage der betreffenden Unterlagen weitere Informationen und Klarstellungen zum Angebot von CdI vorzulegen. Am 22. September 2011 teilte der Finanzberater dem Sonderverwalter mit, dass die neuen Unterlagen, ungeachtet der Nichteinhaltung der Ausschreibungsfristen seitens CdI, das Risikoprofil von CdI erheblich verringerten, sodass der gegenwärtige Wert des Angebots von SNS nicht mehr als vorteilhafter angesehen werden könne als der des Angebots von CdI.

(87) Am 26. September 2011 erkundigte sich das Ministerium bei der *Presidenza del Consiglio*, ob die Rückbürgschaft Siziliens für die finanziellen Verpflichtungen von CdI beihilferechtliche Bedenken aufwerfen könne. Die *Presidenza del Consiglio* bestätigte, dass die Rückbürgschaft im Hinblick auf die Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften (im Folgenden „Garantiemitteilung") ([43]) zu prüfen sei, da Unicredit ihre Entscheidung, eine Bürgschaft zu gewähren, an die Bedingung einer Rückbürgschaft durch Sizilien geknüpft hatte.

([37]) Derzeit Teil der Caronte & Tourist-Gruppe.
([38]) Das Unternehmen änderte später seinen Namen in Sicilia Occidentale Marittima S.r.l.
([39]) Dieser Anteil stieg später auf 65,32 %.
([40]) Am 13. April 2016 änderte Ustica Lines seinen Namen in Liberty Lines.
([41]) Am 1. September 2016 wurde SNS zwischen Caronte & Tourist, das die Routen mit gemischten Verkehrsdiensten des neuen Vertrags bedient, und Liberty Lines, das die reinen Passagierrouten des neuen Vertrags bedient, aufgeteilt. Jedes Unternehmen betreibt die jeweiligen Routen derzeit autonom, wobei SNS S.p.A. zu *SNS Società Consortile per Azioni* wurde und lediglich als Koordinierungszentrum für die Beziehungen zu den italienischen und sizilianischen Behörden fungiert.
([42]) Die Patronatserklärung ist das Versprechen, in der Zukunft unter bestimmten Umständen einen förmlichen Bürgschaftsvertrag (*fidejussione*) zu schließen. Die Patronatserklärung von Unicredit bindet jedoch den Absender und kann daher als beihilferechtliche Garantie angesehen werden.
([43]) Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften (ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10).

(88) Am 27. September 2011 ersuchte der Sonderverwalter das Ministerium um Genehmigung, eine zusätzliche Ausschreibungsphase einzuleiten. Nach Erhalt dieser Genehmigung forderte der Finanzberater CdI und SNS am 29. September 2011 auf, bis zum 13. Oktober 2011 neue und verbesserte verbindliche Angebote vorzulegen.

(89) CdI legte ein neues und verbessertes Angebot wie folgt vor:

a) 69,15 Mio. EUR Verkaufspreis, davon 34,65 Mio. EUR im Voraus zahlbar und den restlichen Betrag aufgeschoben (13,8 Mio. EUR am Ende des dritten Jahres, 10,35 Mio. EUR am Ende des sechsten Jahres, 10,35 Mio. EUR am Ende des achten Jahres, zuzüglich 1,5 % Zinsen);

b) zur Garantie des Verkaufspreises: Patronatserklärung von Unicredit vom 12. Oktober 2011 (Verpflichtung, für die Höhe der aufgeschobenen Zahlungen in Höhe von 34,5 Mio. EUR des von CdI angebotenen neuen Verkaufspreises zu bürgen), notarielle Beurkundung des Beschlusses der Anteilseigner, das Kapital auf bis zu 21,48 Mio. EUR zu erhöhen (siehe Abschnitt 2.3.3.4), zwei Schreiben von MPS Capital Services, in denen zugesagt wurde, die erste Rate des Verkaufspreises (bis zu 20 Mio. EUR) zu finanzieren und die vorherige Bürgschaft in Höhe von 5 Mio. EUR für das Angebot vom 23. Mai 2011 zu verlängern.

(90) SNS bestätigte sein Angebot vom 23. Mai 2011.

(91) Am 13. Oktober 2011 stellten die Sonderverwaltung und ihre Berater fest, dass das Angebot von CdI mit dem von der Banca Profilo geschätzten Wert der Sparte übereinstimmte und finanziell vorteilhafter war als das Angebot von SNS. Darüber hinaus entsprach der dem Angebot von CdI beigefügte Geschäftsplan den Vorgaben, und es lagen hinreichende Nachweise dafür vor, dass CdI die Kontinuität der öffentlichen Seeverkehrsdienste sicherstellen konnte. Daher ersuchte der Sonderverwalter das Ministerium, CdI den Zuschlag zu erteilen.

(92) Am 14. Oktober 2011 gab der Aufsichtsrat eine befürwortende Stellungnahme ab, und das Ministerium genehmigte die Erteilung des Zuschlags an CdI.

(93) Am 20. Oktober 2011 unterzeichneten der Sonderverwalter von Siremar und CdI den Vertrag über den Verkauf der Siremar-Sparte. Am 22. November 2011 erhob SNS jedoch beim *Tribunale Amministrativo Regionale* (im Folgenden „TAR“) von Latium Klage gegen die Entscheidung des Sonderverwalters, CdI den Zuschlag für den Erwerb der Sparte zu erteilen.

(94) Am 7. Juni 2012 entschied das TAR von Latium, dass die Rückbürgschaft von Sizilien an Unicredit für einen Teil des von CdI angebotenen Verkaufspreises eine staatliche Beihilfe darstellte, unabhängig davon, ob die Rückbürgschaft letztlich erfüllt oder zurückgezogen worden war (im Folgenden „Entscheidung 5172/2012“). Das TAR erklärte das Verfahren zum Verkauf der Siremar-Sparte teilweise für nichtig ([44]).

(95) Mediterranea legte gegen diese Entscheidung Berufung beim *Consiglio di Stato* (im Folgenden „CdS“) ein. Dieser setzte per einstweiliger Verfügung vom 18. Juli 2012 die Vollstreckung der Entscheidung 5172/2012 aus (ohne über die Begründetheit der Berufung zu entscheiden). Daher unterzeichnete CdI am 30. Juli 2012 den neuen Vertrag über die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen, und am 1. August 2012 übertrug der Sonderverwalter die Siremar-Sparte auf CdI.

(96) Am 7. Februar 2014 entschied der CdS in der Sache über die von Mediterranea eingelegte Berufung und kam zu dem Schluss, dass die von Sizilien gestellte Rückbürgschaft nicht den in den nationalen Rechtsvorschriften niedergelegten Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung entsprochen hatte (im Folgenden „Entscheidung 592/14“). In seiner Entscheidung urteilte der CdS, dass die Rückbürgschaft die volle Wirksamkeit des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung zwischen den beiden Bietern infrage gestellt hatte, und erklärte daher das Verfahren zum Verkauf der Siremar-Sparte teilweise für nichtig (indem der Zuschlag für das Angebot von CdI annulliert wurde). Insbesondere war die Bürgschaft von Unicredit de facto an die Bedingung geknüpft, dass Sizilien eine Rückbürgschaft stellte, auch wenn Unicredit Sizilien nicht ausdrücklich erwähnte (siehe Abschnitt 2.3.3.5).

(97) Der von CdI mit dem italienischen Staat im Anschluss an die Ausschreibung unterzeichnete Kaufvertrag wurde durch die Entscheidung des CdS nicht aufgehoben. Der CdS erklärte nur den Zuschlag für nichtig, da dieser ein Verwaltungsakt war; der Kaufvertrag und der neue Vertrag behielten ihre Gültigkeit, da es sich hierbei um zivilrechtliche Verträge handelte. Daher erbrachte CdI weiterhin die öffentlichen Dienstleistungen gemäß dem neuen Vertrag ([45]).

(98) Am 9. Februar 2015 entschied das TAR von Latium auf Ersuchen der italienischen Behörden und von SNS über die Auslegung seines früheren Urteils vom Juni 2012 und der Entscheidung des CdS vom Februar 2014 (im Folgenden „Entscheidung 2351/15“). In seiner Entscheidung urteilte das TAR von Latium, dass die letzte Phase des

([44]) Insbesondere wurde mit der Entscheidung 5172/2012 die dem Sonderverwalter vom Ministerium erteilte Genehmigung, CdI den Zuschlag für den Erwerb der Sparte zu erteilen, für nichtig erklärt.

([45]) CdI legte seinerseits einen Rechtsbehelf gegen die Entscheidung 592/14 ein und verlangte sowohl die Rücknahme der Entscheidung durch den CdS selbst (abgewiesen am 4. Juli 2014) als auch die Nichtigerklärung durch den *Corte di Cassazione* (abgewiesen am 12. Januar 2016 mit Veröffentlichung des Urteils am 4. Februar 2016).

Siremar-Verkaufsverfahrens ab dem 29. September 2011 ([46]) wiederaufgenommen werden muss. Das TAR von Latium bestätigte, dass CdI von dieser neuen Verfahrensphase ausgeschlossen werden sollte. Das TAR von Latium entschied ferner, dass das Wirtschaftsministerium die erforderlichen Maßnahmen ergreifen muss, um die Wiederaufnahme des Verfahrens innerhalb von 120 Tagen ab dem Datum des Urteils zu ermöglichen.

(99) Zur Umsetzung des Urteils des TAR von Latium, unternahm Siremar SV die folgenden Schritte:

— Es schloss das Angebot von CdI vom Verfahren aus.

— Es vergewisserte sich, dass das Angebot von SNS vom 23. Mai 2011 in Höhe von 55,1 Mio. EUR nach wie vor Gültigkeit hatte (von SNS am 19. Januar 2016 bestätigt).

— Es prüfte, ob das Angebot von SNS den Anforderungen an die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen und den geltenden Rechtsvorschriften entsprach.

— Es überprüfte den Wert des Vermögens durch einen bei Ecorys in Auftrag gegebenen neuen Bericht (im Folgenden „zweiter Ecorys-Bericht“), in dem der Wert auf 34,4 bis 39,9 Mio. EUR geschätzt wurde (siehe Erwägungsgrund 122).

— Es hob den mit CdI zum Erwerb der Sparte geschlossenen Kaufvertrag auf und übertrug die bereits von CdI beglichenen Schulden in Höhe von 37,1 Mio. EUR auf SNS ([47]).

— Es erteilte nach der am 6. April 2016 vom Ministerium erhaltenen Genehmigung SNS den Zuschlag für den Erwerb der Sparte am 11. April 2016.

(100) Am selben Tag unterzeichneten SNS und das Verkehrsministerium den neuen Vertrag.

2.3.3.3. Der Kaufvertrag mit SNS

(101) Der zwischen Siremar SV und SNS geschlossene Kaufvertrag definiert die übertragene Siremar-Sparte als Sparte des Unternehmens für die Erbringung von Seeverkehrsdiensten im Rahmen der laufenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ([48]). Insbesondere ist in Artikel 4 festgelegt, dass die Vermögenswerte der Sparte in einem Anhang aufzuführen sind und alle immateriellen ([49]) und materiellen Vermögenswerte ([50]) umfassen, die das Unternehmen zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verwendet.

(102) Nach Artikel 5 des Kaufvertrags war der Kaufpreis von 55,1 Mio. EUR wie folgt zu zahlen:

a) 37,1 Mio. EUR bei Unterzeichnung des Kaufvertrags (durch Übertragung der Verpflichtung, CdI den Betrag zurückzuerstatten);

b) Aufschiebung der Zahlung des restlichen Betrags (zuzüglich Zinsen in Höhe von 1,5 %) wie folgt: 9 Mio. EUR nach 72 Monaten, 9 Mio. EUR nach 96 Monaten.

(103) Artikel 7 Absatz 6 Buchstabe d des Kaufvertrags legt fest, dass der Käufer in der Lage ist, im Einklang mit Artikel 4 Absatz 4-quater des Gesetzesdekrets 347/2003, mittelfristig die Kontinuität des Dienstes sicherzustellen.

(104) Artikel 7 Absatz 9 des Kaufvertrags sieht vor, dass der Käufer dem gesamten Verwaltungs- und Besatzungspersonal, das für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zuständig war, neue Stellenangebote unterbreitet, wobei erworbene Qualifikationen und/oder die Gleichwertigkeit der Stellenbeschreibungen sowie mögliche Vereinbarungen mit den Gewerkschaften zu berücksichtigen sind. Weiter heißt es in diesem Artikel, dass der Käufer, wie in Artikel 63 Absatz 2 des Gesetzesdekrets 270/1999 vorgesehen, während eines Zeitraums von zwei Jahren jegliche Kündigung aus anderen als disziplinarischen Gründen zu unterlassen hat (im Folgenden „Beschäftigungsbedingung“). Nach Artikel 7 Absätze 11 und 12 des Kaufvertrags ist der Käufer verpflichtet, den Verkäufer regelmäßig über die Einhaltung dieser Verpflichtungen zu informieren, wobei im Fall von Verstößen erhebliche Strafzahlungen zu leisten sind.

(105) Artikel 8 Absatz 12 des Kaufvertrags besagt, dass der neue Eigentümer nach Artikel 63 Absatz 5 des Gesetzesdekrets 270/1999 nicht für die Rückzahlung von durch Siremar vor der Übertragung der Sparte verursachte Schulden aufzukommen hat.

([46]) An diesem Datum forderte der Finanzberater CdI und SNS auf, ein endgültiges inkrementelles Angebot vorzulegen, nachdem Siremar SV die von CdI am 5. August 2011 vorgelegte Bürgschaft (und die Rückbürgschaft) akzeptiert hatte (siehe Erwägungsgrund 88).

([47]) 34,6 Mio. EUR zuzüglich Zinsen und Inflation.

([48]) Der frühere Kaufvertrag zwischen Siremar SV und CdI enthielt sehr ähnliche Bestimmungen und Bedingungen. Die meisten Unterschiede zwischen den beiden Verträgen gehen auf die unterschiedlichen Hintergründe der Übertragung zurück, insbesondere auf den unterschiedlichen Preis und den unterschiedlichen Zeitpunkt.

([49]) Patentrechte und Rechte des geistigen Eigentums, Konzessionen, Lizenzen, Markenrechte und ähnliche Rechte, andere immaterielle Vermögenswerte.

([50]) Systeme und Maschinen, industrielle und kommerzielle Ausrüstung, andere materielle Vermögenswerte.

2.3.3.4. Die Kapitalerhöhung

(106) Am 13. Oktober 2011 verpflichteten sich die Anteilseigner von CdI, das Kapital des Unternehmens auf bis zu 21 480 236 EUR aufzustocken. Am 3. Februar 2012 nahm Mediterranea, der Mehrheitseigner, der über 60 % der Anteile von CdI hielt, selbst eine Kapitalerhöhung vor, die dazu führte, dass Sizilien nicht mehr Mehrheitseigner war und der Anteil Siziliens auf etwa 43 % sank.

(107) Die Kapitalerhöhung von CdI erfolgte, als Sizilien Mehrheitseigner von Mediterranea war, das wiederum Mehrheitseigner von CdI war (und noch ist). Ziel der Kapitalerhöhung war es, die Siremar-Sparte zu erwerben und den neuen Vertrag zu erfüllen.

2.3.3.5. Die Rückbürgschaft

(108) Im Zuge der Privatisierung stellte Sizilien eine Rückbürgschaft zugunsten von Unicredit.

(109) Zum einen stellte Sizilien, wie in Erwägungsgrund 83 beschrieben, am 3. August 2011 eine Rückbürgschaft zugunsten von Unicredit, die es Unicredit ermöglichte, zwei Tage später eine erste Patronatserklärung abzugeben, mit der Unicredit eine Bürgschaft für die aufgeschobenen Raten des von CdI angebotenen Verkaufspreises (d. h. 39 Mio. EUR) zusicherte. In dieser Erklärung war festgelegt, dass die Gültigkeit der Bürgschaft von Unicredit ausdrücklich an die Gültigkeit einer durch Sizilien geleisteten Rückbürgschaft geknüpft war.

(110) Zum anderen bestätigte Sizilien am 7. Oktober 2011 in einer späteren Phase des Verfahrens die Bereitschaft, eine Rückbürgschaft für die aufgeschobenen Zahlungen des neuen Verkaufspreises bis zu einem Betrag von 34,6 Mio. EUR einzugehen. Am 12. Oktober 2011 änderte Sizilien die Rückbürgschaft vom 3. August 2011 und garantierte Zahlungen bis zu 36 Mio. EUR. Am selben Tag gab Unicredit eine zweite Patronatserklärung ab, die dem in Erwägungsgrund 89 beschriebenen erfolgreichen Angebot von CdI beigefügt wurde, ohne darauf hinzuweisen, dass die Rückbürgschaft von Sizilien in der geänderten Fassung noch Bestand hatte.

(111) Am 20. November 2011 wurde die Rückbürgschaft Siziliens durch eine Rückbürgschaft aller Anteilseigner von CdI ersetzt. Am 31. Januar 2012 sandte Sizilien ein Schreiben an Siremar SV, in dem mitgeteilt wurde, dass die Rückbürgschaft vom 12. Oktober 2011 als widerrufen zu gelten habe. Am 3. Februar 2012 gab Unicredit einen Vermerk heraus, in dem die Bank bestätigte, dass ihre Bürgschaft für die aufgeschobenen Raten des Verkaufspreises nicht an eine Rückbürgschaft durch Sizilien geknüpft war.

2.3.3.6. Das Gutachten der Banca Profilo

(112) Wie in Erwägungsgrund 78 beschrieben, wurde die Banca Profilo vom Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung als unabhängiger Sachverständiger bestellt und mit der Durchführung der Bewertung der Siremar-Sparte nach Artikel 4 Absatz 4-quater des Marzano-Gesetzes beauftragt. Am 8. März 2011 legte die Banca Profilo einen Bericht vor, in dem sie die Bewertungsmethodik und die von ihr verwendeten Daten beschrieb, darunter auch der von Siremar erstellte Geschäftsplan für den Zeitraum 2011–2022. Dieser Bericht umfasste auch eine geschätzte Wertspanne für die Siremar-Sparte.

(113) Die Bewertungen der Banca Profilo basierten auf verschiedenen Annahmen, darunter vor allem, dass der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag bis zu seinem Auslaufen gilt und dass die Siremar-Sparte infolgedessen für den Betrieb der im Vertrag festgelegten Seeverkehrsverbindungen Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen erhält. In ihrem Gutachten verwendete die Banca Profilo die „Discounted-Cashflow-Methode“ (im Folgenden „DCF“) und den Geschäftswertbeitrag (im Folgenden „GWB“) als Hauptmethoden für die Wertermittlung und die Multiplikator- und die Nettomethode als nachgeordnete Methoden zur Kontrolle der Ergebnisse.

(114) Im Rahmen der DCF-Methode berücksichtigte die Banca Profilo i) die bis zum Auslaufdatum des neuen Vertrags erwirtschafteten Cashflows, ii) den Liquidationswert der Siremar-Sparte zum Zeitpunkt des Auslaufens des neuen Vertrags, basierend auf der Annahme, dass es nicht möglich sein wird, die Geschäftstätigkeit nach diesem Datum fortzusetzen. Im Rahmen der GWB-Methode berücksichtigte die Banca Profilo: i) den bereinigten Buchwert, ii) den Geschäftswert bzw. negativen Geschäftswert, iii) den Liquidationswert der Siremar-Sparte zum Zeitpunkt des Auslaufens des neuen Vertrags. Die Bewertung fußt auf den Daten aus dem Wirtschaftsplan des Unternehmens und auf den Berechnungen der Banca Profilo.

(115) Die nachgeordneten Methoden umfassten Folgendes: Die Multiplikatormethode basierte auf Berechnungen der Banca Profilo unter Verwendung von Bloomberg-Daten für neun vergleichbare Seeverkehrsunternehmen. Die Nettomethode bestand aus einer Bewertung des Nettowerts der Vermögenswerte gemäß dem Ausweis in der Bilanz, jedoch mit einigen Bereinigungen in Bezug auf die Vermögenswerte und die Verbindlichkeiten und zuzüglich des geschätzten Werts der immateriellen Vermögenswerte.

(116) Die Banca Profilo kam zu dem Schluss, dass der Wert der Siremar-Sparte zum Zeitpunkt der Bewertung zwischen 55 Mio. und 61 Mio. EUR lag. Infolgedessen müsste der Mindestpreis für dieses Unternehmen auf 55 Mio. EUR festgesetzt werden.

2.3.3.7. Der erste und der zweite Ecorys-Bericht

(117) Im Laufe der Untersuchung beauftragte die Kommission Ecorys mit der Ermittlung des Marktwerts der Siremar-Sparte. Der Berater wurde damit beauftragt, i) den Marktwert der Siremar-Sparte in Bündelung mit dem neuen Vertrag zu ermitteln, ii) den Marktwert der Sparte ohne jede Bedingung zu ermitteln und iii) festzustellen, ob der Verkaufspreis durch die Beschäftigungsbedingung gedrückt wurde.

(118) Um den Wert der Siremar-Sparte in Bündelung mit dem neuen Vertrag zu ermitteln, verwendete Ecorys im ersten Bericht dieselben Hauptmethoden wie die Banca Profilo. Insbesondere wandte Ecorys die Discounted-Cashflow-Methode und den Geschäftswertbeitrag an.

(119) Erstens gelangte Ecorys zu dem Schluss, dass der Verkauf der Siremar-Sparte ohne jede Bedingung und insbesondere ohne den neuen Vertrag für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse zum Liquidationswert ([51]), d. h. – 0,3 Mio. EUR, erfolgt wäre. Ecorys stellte fest, dass der Liquidationswert negativ war, und wies darauf hin, dass eine sofortige Liquidation (im Wesentlichen ein Verkauf der Schiffe) daher für einen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten keine gangbare Alternative gewesen wäre. Ecorys stützte sich bei dieser Schlussfolgerung auf die Annahme, dass die Siremar-Sparte ohne Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen nicht rentabel weitergeführt werden könnte. Ecorys charakterisierte die sowohl von Tirrenia als auch von Siremar im Rahmen öffentlicher Dienstleistungen bediente Routen als „stark defizitär, durch ein geringes Passagieraufkommen gekennzeichnet und vollständig von der Finanzierung durch die Verträge abhängig". Darüber hinaus vertrat Ecorys die Ansicht, dass „die Möglichkeit, die Qualität der Dienstleistungen zu ändern, und mehr Spielraum bei der Festlegung der Fahrpreise keine ausreichenden Bedingungen sind, um diese Routen aus kaufmännischer Sicht wirtschaftlich rentabel zu gestalten".

(120) Zweitens ging Ecorys bei der Bewertung der Siremar-Sparte in Bündelung mit dem neuen Vertrag davon aus, dass der neue Vertrag bei seinem Auslaufen nicht verlängert würde und Siremar daher liquidiert würde ([52]). Auf dieser Grundlage stellte Ecorys fest, dass der Mindestmarktwert der Siremar-Sparte 57 Mio. EUR betrug (d. h. 5 % mehr als die Bewertung durch die Banca Profilo).

(121) Drittens verglich Ecorys den Personalbestand der Tirrenia- und der Siremar-Sparte mit dem mehrerer vergleichbarer Fährunternehmen und kam zu dem Schluss, dass die Zahl der Mitarbeiter und die Personalkostenstruktur von Siremar „diesen vergleichbaren Unternehmen nicht unähnlich sind, was den Anteil der Arbeitskosten an den Gesamteinnahmen ([53]) und das Verhältnis Arbeitskosten/Personal ([54]) betrifft". Auf dieser Grundlage gelangte Ecorys zu dem Schluss, dass es keine Anhaltspunkte dafür gab, dass sich die Beschäftigungsbedingung wesentlich auf den Wert der Siremar-Sparte ausgewirkt hatte.

(122) Wie in Erwägungsgrund 99 erläutert, hatte Italien vor Abschluss des Verkaufsverfahrens mit SNS den zweiten Ecorys-Bericht unter anderem deshalb in Auftrag gegeben, um zu überprüfen, ob das neue Angebot von SNS den Marktwert der mit dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag ausgestatteten Sparte zum 31. August 2015 widerspiegelte. In diesem zweiten Ecorys-Bericht vom 28. Oktober 2015 wurde die Discounted-Cashflow-Methode als wichtigstes Bewertungsinstrument angewandt, und die Nettomethode diente zur Überprüfung der Belastbarkeit der Feststellungen von Ecorys. Die neue Schätzung von Ecorys unter Anwendung der Discounted-Cashflow-Methode belief sich auf 34,4 Mio. EUR, wobei davon ausgegangen wurde, dass der neue Vertrag bis zum 31. Juli 2024 in Kraft sein würde. Sollte der neue Vertrag bis zum 31. Juli 2026 verlängert werden, würde sich der geschätzte Wert der Siremar-Sparte auf 35,7 Mio. EUR belaufen. Die Nettomethode ergab eine Schätzung von 39,9 Mio. EUR.

(123) Schließlich wurde dieser Bericht durch einen Vergleich der beiden von SNS erstellten Geschäftspläne ergänzt: ein erster Plan für den Zeitraum 2011–2022, der im Mai 2011 verfasst wurde, und ein zweiter Plan für den Zeitraum 2016–2027, der vom Februar 2016 stammte. Ecorys kam zu dem Schluss, dass die beiden Pläne in ihren Annahmen nicht identisch waren und nicht den gleichen Detaillierungsgrad beinhalteten (z. B. enthielt der zweite Geschäftsplan keine Liste der Routen und Frequenzen). Die wichtigsten Unterschiede zwischen den Plänen waren im Einzelnen: die Annahmen in Bezug auf den Einsatz der Flotte und hinsichtlich Abschreibungen und Personalkosten sowie die Verwendung früherer Daten von CdI, die im ersten Geschäftsplan nicht enthalten waren. Des Weiteren erstellte Ecorys eine Bewertung, die eine Seite umfasste und in der den italienischen Behörden gegenüber die dem zweiten Geschäftsplan von SNS für den Zeitraum 2016–2027 innewohnende logische Kohärenz bestätigt wurde.

([51]) Ecorys berechnete diesen Wert als Differenz zwischen den Kosten für die Entlassung des gesamten Personals und dem bereinigten Nettowert der Vermögenswerte der Siremar-Sparte. Die Analyse führte zu einer Bewertung des Liquidationswerts der Vermögenswerte von Siremar in Höhe von – 0,3 Mio. EUR. Die Personalabfindungskosten in Höhe von 36,6 Mio. EUR waren höher als der Marktwert des bereinigten Nettovermögens.

([52]) Ecorys wies darauf hin, dass eine solche Verlängerung zwar nicht ausgeschlossen werden könne, es aufgrund der Unsicherheiten und des Fehlens zuverlässiger Informationen über die Bedingungen einer künftigen Verlängerung jedoch angemessen sei, den Wert der Siremar-Sparte unabhängig von einer möglichen künftigen Verlängerung der Regelung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse zu bewerten.

([53]) Ecorys ist der Ansicht, dass aus diesem Verhältnis ersichtlich ist, ob die Arbeitskosten im Vergleich zu ähnlichen Unternehmen einen signifikanten Faktor im Budget der Siremar-Sparte darstellen.

([54]) Nach Ansicht von Ecorys gibt dieses Verhältnis an, ob die Arbeitskosten der Siremar-Sparte im Vergleich zu ähnlichen Unternehmen unverhältnismäßig hoch sind.

2.3.4. *Der neue Vertrag*

2.3.4.1. Der Begünstigte

(124) Ursprünglich war CdI der erfolgreiche Bieter für die Siremar-Sparte und unterzeichnete am 30. Juli 2012 den neuen Vertrag für den Betrieb der betroffenen Seeverkehrsrouten. Am 11. April 2016 trat SNS dann an die Stelle von CdI und nahm den Betrieb derselben Routen auf.

2.3.4.2. Die Routen

(125) Nach dem neuen Vertrag mussten CdI und später SNS Passagier- und Fährdienste auf 20 Kabotagerouten anbieten, die in fünf Routenbündel aufgeteilt waren, wobei für die Haupt- und die Nebensaison ([55]) teilweise unterschiedliche Frequenzen und/oder Routen galten (siehe Tabelle 3).

Fährverbindungen (gemischt)	Passagierverbindungen (Schnellschiffe)
Routenbündel Milazzo — Äolische Inseln — Neapel	
C/1: Milazzo — Vulcano — Lipari — Rinella — Panarea — Ginostra — Stromboli — Neapel und zurück (ganzjährig, zwei Verbindungen pro Woche)	ALC/2: Milazzo — Vulcano — Lipari — Rinella — Salina und zurück (ganzjährig, mindestens eine Verbindung pro Tag)
C/2: Milazzo — Vulcano — Lipari — Rinella — Salina und zurück (ganzjährig, eine Verbindung pro Tag, in der Nebensaison kein Betrieb am Sonntag)	ALC/3: Milazzo — Vulcano — Lipari — Salina — Panarea — Ginostra — Stromboli und zurück (ganzjährig, mindestens eine Verbindung pro Tag)
C/3: Milazzo — Vulcano — Lipari — Salina — Panarea — Ginostra — Stromboli und zurück (ganzjährig, zwei Verbindungen pro Woche)	ALC/4: Milazzo — Vulcano — Lipari — Salina — Rinella — Filicudi — Alicudi und zurück (ganzjährig, mindestens eine Verbindung pro Tag)
C/4: Milazzo — Vulcano — Lipari — Salina — Rinella — Filicudi — Alicudi und zurück (ganzjährig, fünf Verbindungen pro Woche in der Hauptsaison und vier Verbindungen pro Woche in der Nebensaison)	ALC/6: Lipari -Vulcano — Milazzo und zurück (ganzjährig, eine Verbindung pro Tag)
C/6: Lipari -Vulcano — Milazzo und zurück (ganzjährig, eine Verbindung pro Tag)	ALC/2 BIS: Lipari — Rinella — Salina — Lipari (ganzjährig, vier Verbindungen pro Woche in der Hauptsaison, drei Verbindungen pro Woche und eine Verbindung pro Tag bis Salina in der Nebensaison)
Routenbündel Palermo — Ustica	
D/1: Palermo — Ustica und zurück (ganzjährig, eine Verbindung pro Tag)	ALD/1: Ustica — Palermo und zurück (ganzjährig, mindestens eine Verbindung pro Tag)
Routenbündel Trapani — Ägadische Inseln	
D/2: Trapani — Favignana — Levanzo — Marettimo und zurück (ganzjährig, mindestens eine Verbindung pro Tag)	ALD/2: Trapani — Favignana — Levanzo — Marettimo und zurück (ganzjährig, zwei Verbindungen pro Tag)
D/3: Trapani — Favignana — Levanzo — Trapani (ganzjährig, zwei Verbindungen pro Tag in der Hauptsaison, zwölf Verbindungen pro Woche und weniger häufige Verbindungen nach Levanzo in der Nebensaison)	ALD/3: Trapani — Favignana — Levanzo — Trapani (ganzjährig, mindestens eine Verbindung pro Tag)
	ALD/2 BIS: Marettimo — Levanzo — Favignana — Trapani und zurück (ganzjährig, mindestens eine Verbindung pro Tag)
	ALD/3 BIS: Trapani — Favignana — Levanzo — Trapani (ganzjährig, mindestens zwei Verbindungen pro Tag)

([55]) In diesem Beschluss bezeichnet der Begriff „Hauptsaison“ den Sommer, während der Begriff „Nebensaison“ den weitaus längeren verbleibenden Zeitraum des Jahres betrifft.

Fährverbindungen (gemischt)	Passagierverbindungen (Schnellschiffe)
Routenbündel Trapani — Pantelleria	
D/4: Trapani — Pantelleria und zurück (ganzjährig, eine Verbindung pro Tag in der Hauptsaison, sechs Verbindungen pro Woche in der Nebensaison)	
Routenbündel Porto Empedocle — Pelagische Inseln	
D/5: Porto Empedocle — Linosa — Lampedusa und zurück (ganzjährig, sechs Verbindungen pro Woche)	

Tabelle 3 — Von CdI und später von SNS im Rahmen des neuen Vertrags bediente Routen

(126) In Anhang A des neuen Vertrags wird beschrieben, wie die einzelnen Routen in Tabelle 3 zu bedienen sind (z. B. Schiffstyp, saisonale Frequenz). Ferner dürfen die von den Passagieren erhobenen Fahrpreise die in Artikel 6 des neuen Vertrags festgelegten und im selben Anhang A aufgeführten Obergrenzen nicht überschreiten.

2.3.4.3. Laufzeit

(127) Sowohl der neue Vertrag zwischen Sizilien und CdI als auch der zwischen Sizilien und SNS haben eine Laufzeit von zwölf Jahren. Der Vertrag mit SNS trat am 12. April 2016 in Kraft und läuft am 11. April 2028 aus.

2.3.4.4. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

(128) Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betreffen die zu bedienenden Seeverkehrsverbindungen (siehe Erwägungsgrund 125), den Typ und die Kapazität der auf den jeweils zu befahrenden Seeverkehrsrouten eingesetzten Schiffe, die Verfügbarkeit eines Ersatzschiffes zur Sicherstellung der Kontinuität des Dienstes, die Frequenz des Dienstes und die Höchsttarife, die von den Fahrgästen auf den jeweiligen Routen erhoben werden können.

2.3.4.5. Der Ausgleich

(129) Die jährliche Ausgleichsleistung, die das Unternehmen erhält, das mit den im neuen Vertrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut ist, ist gesetzlich auf 55 694 895 EUR begrenzt. Die Höhe des Ausgleichs ist gemäß der in der CIPE-Richtlinie festgelegten Methode zu bestimmen (siehe Erwägungsgründe 48 bis 58). Die beiden Unternehmen erhielten folgende Ausgleichszahlungen:

	An CdI gezahlter Ausgleich	An SNS gezahlter Ausgleich
2012	23 346 079 EUR (August bis Dezember)	—
2013	55 694 895 EUR	—
2014	55 694 895 EUR	—
2015	55 694 895 EUR	—
2016	15 397 836 EUR	40 297 059 EUR
2017	—	55 694 895 EUR
2018	—	55 694 895 EUR
2019	—	55 694 895 EUR

Tabelle 4 — Ausgleichszahlungen 2012–2019

(130) Artikel 8 des neuen Vertrags sieht alle drei Jahre eine Überprüfung des Umfangs der subventionierten Tätigkeiten vor, um sicherzustellen, dass kein finanzielles Ungleichgewicht entstanden ist. Ferner ist in Artikel 9 des neuen Vertrags festgelegt, dass die Parteien eine solche Überprüfung unter ganz besonderen Umständen einer unerwarteten und strukturellen Änderung bei den Einnahmen und Kosten bereits früher einleiten können, aber auf jeden Fall frühestens nach Ablauf des ersten Jahres eines jeden Dreijahreszeitraums,.

2.3.5. *Der Liegeplatzvorrang*

(131) In Artikel 19-ter Absatz 21 des Gesetzesdekrets 135/2009 ist festgelegt, dass die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Siremar, zur Gewährleistung der Anbindung der Inseln und im Zusammenhang mit ihren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die gemäß den von den Seefahrtsbehörden im Einklang mit dem Gesetz Nr. 84 vom 28. Januar 1994 und dem italienischen Seeverkehrsgesetz festgelegten Verfahren bereits zugewiesenen Liegeplätze und den Vorrang bei der Zuweisung neuer Liegeplätze beibehalten würden.

2.3.6. *Die durch das Gesetz von 2010 festgelegten Maßnahmen*

(132) Das Gesetz von 2010 sah für die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Siremar, die Möglichkeit vor, die für die Nachrüstung und Modernisierung der Flotte bereits zugesagten finanziellen Mittel ([56]) zur Deckung eines dringenden Liquiditätsbedarfs zu verwenden. Im Einzelnen waren aus zwei Fazilitäten ([57]) bereits 23 750 000 EUR bereitgestellt worden, davon 7 215 800 EUR für Siremar, um die Nachrüstung für die gesamte Tirrenia-Gruppe zu finanzieren. Die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, die diese Mittel für Liquiditätszwecke nutzten, mussten diese später zurückzahlen, damit die erforderlichen Nachrüstungen an den Schiffen noch vorgenommen werden konnten. Die Nachrüstungen waren erforderlich, um bestimmte internationale Sicherheitsnormen gemäß dem Übereinkommen von Stockholm von 1996 zu erfüllen ([58]).

(133) Darüber hinaus legte das Gesetz von 2010 auch Folgendes fest:

a) Die ursprünglichen Verträge werden ab dem 1. Oktober 2010 bis zum Ende der Verfahren zur Privatisierung von Tirrenia und Siremar verlängert (siehe auch Erwägungsgrund 31).

b) Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets 135/2009, mit Änderungen in das Gesetz von 2009 umgewandelt, wird durch Einfügung von Absatz 24-bis geändert. Nach diesem Absatz sind alle offiziellen Handlungen und Vorgänge gemäß Artikel 19-ter Absätze 1 bis 15 des Gesetzesdekrets 135/2009 von Abgaben befreit. Diese Absätze beziehen sich auf die Liberalisierung des Seekabotagesektors durch die Privatisierung der Tirrenia-Gruppe.

c) Um die Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen zu gewährleisten und das Verfahren der Privatisierung der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe zu unterstützen, können die betreffenden Regionen die Mittel des *Fondo Aree Sottoutilizzate* (im Folgenden „FAS“) ([59]) gemäß der CIPE-Richtlinie Nr. 1/2009 vom 6. März 2009 ([60]) in Anspruch nehmen.

2.4. **Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2007/4609**

(134) Nach einem früheren Austausch zwischen den Kommissionsdienststellen und den italienischen Behörden richtete der für Energie und Verkehr zuständige Generaldirektor der Kommission am 19. Dezember 2008 ein Auskunftsersuchen an Italien. Dieses Ersuchen betraf unter anderem einen Überblick über die Routen, die zur damaligen Zeit im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsverträge bedient wurden, und den öffentlichen Auftrag, den Italien im Rahmen der vorgeschlagenen neuen Verträge vorgesehen hatte. Darüber hinaus wurde Italien gebeten, ausführlichere Informationen zu den Privatisierungsplänen für die Tirrenia-Gruppe zu übermitteln.

(135) Mit Schreiben vom 28. April 2009 übermittelten die italienischen Behörden eine ausführliche Antwort:

— Sie wiesen darauf hin, dass die Verlängerung der ursprünglichen Verträge bis zum 31. Dezember 2009 notwendig gewesen sei, um die Liberalisierung des Seekabotagesektors in Italien durch die Privatisierung der Tirrenia-Gruppe zu verwirklichen.

— Sie brachten vor, dass die Ausgleichszahlung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen an die Tirrenia-Gruppe erforderlich gewesen sei, um die territoriale Anbindung der Inseln durch Seeverkehrsverbindungen sicherzustellen, die von privaten Betreibern auf dem Markt nicht angeboten wurden.

([56]) Gemäß Artikel 19 Absatz 13-bis des Gesetzesdekrets Nr. 78/2009, umgewandelt in das Gesetz Nr. 102/2009 (im Folgenden „Gesetz 102/2009“), und gemäß Artikel 19-ter Absatz 19 des Gesetzesdekrets 135/2009.

([57]) Alle Mittel (d. h. 7 000 000 EUR), die gemäß Artikel 19-ter Absatz 19 des Gesetzesdekrets 135/2009 vorgesehen waren, sowie 16 750 000 EUR aus den nach dem Gesetz 102/2009 vorgesehenen Mitteln.

([58]) Diese Sicherheitsnormen wurden in der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998, durch das Gesetzesdekret Nr. 45 vom 4. Februar 2000 in italienisches Recht umgesetzt, in der Richtlinie 2003/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003, durch das Gesetzesdekret Nr. 52 vom 8. März 2005 in italienisches Recht umgesetzt, und in der Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, durch das Gesetzesdekret Nr. 65 vom 14. März 2005 in italienisches Recht umgesetzt, ausführlich dargelegt.

([59]) Der FAS ist ein nationaler Fonds, der die Umsetzung der italienischen Regionalpolitik unterstützt.

([60]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, Nr. 137 vom 16. Juni 2009.

— Sie hoben hervor, dass ein umfassender Rationalisierungsprozess der Routen am 10. März 2009 abgeschlossen worden sei. In diesem Prozess, der die Konsultation der sechs betroffenen Regionen umfasste, seien die einschlägigen sozialen, beschäftigungspolitischen und wirtschaftlichen Aspekte sowie die Notwendigkeit, wesentliche Verbindungen für die territoriale Anbindung zu sichern, berücksichtigt worden. Die Rationalisierung sollte zu einer Reduzierung der Nettokosten der öffentlichen Dienstleistungen von ungefähr 66 Mio. EUR und zur Entlassung von etwa 600 Besatzungsmitgliedern in der gesamten Tirrenia-Gruppe führen. Italien erinnerte auch daran, dass die Rationalisierung im Jahr 2009 frühere Bemühungen (2004, 2006 und 2008) zur Reduzierung der von der Tirrenia-Gruppe erbrachten Dienstleistungen ergänzt habe.

— Sie erklärten, dass mit der Rationalisierung folgende Ziele verfolgt worden seien: i) die Aufrechterhaltung der erforderlichen Verbindungen für die Sicherstellung der Verbindungen zwischen den Inseln und der territorialen Anbindung der Inseln an das Festland zur Gewährleistung des Rechts auf Gesundheitsversorgung, Bildung und Mobilität, ii) die Rationalisierung von Verbindungen, sollte es private Betreiber geben, die dieselben Verbindungen im selben Zeitabschnitt mit ähnlichen Garantien für Qualität und Kontinuität anbieten, und iii) die Rationalisierung des reinen Personenverkehrs in der Hauptsaison und mittels Hochgeschwindigkeitsverbindungen.

— Sie gaben einen Überblick über die von den Unternehmen der Tirrenia-Gruppe 2008 bedienten Routen sowie über die reduzierte Anzahl der Routen, die von den Unternehmen der Tirrenia-Gruppe 2009 zu bedienen waren. Nach Angaben der italienischen Behörden sollten die 2009 zu bedienenden Routen die Grundlage für die neuen Verträge bilden, die mit den neuen Eigentümern der Unternehmen der Tirrenia-Gruppe abgeschlossen werden sollten.

(136) Am 21. Dezember 2009 übermittelte der für Energie und Verkehr zuständige Generaldirektor der Kommission den italienischen Behörden ein Schreiben, in dem er unter anderem Folgendes hervorhob:

— Vor dem Hintergrund der radikalen Umgestaltung des Seekabotagesektors in Italien und wegen der beträchtlichen sozialen Auswirkungen, welche die Privatisierung nach Ansicht der italienischen Behörden mit sich gebracht hätte, wenn sich die Ausschreibungen lediglich auf die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge beschränkt hätten, sei die gleichzeitige Ausschreibung der mit diesen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen betrauten Schifffahrtsgesellschaften — grundsätzlich und ausnahmsweise — im Hinblick auf die Einhaltung des Kriteriums der Nichtdiskriminierung von Gemeinschaftsreedern gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates ([61]) (im Folgenden „Seekabotageverordnung“) akzeptabel gewesen.

— Es sei erforderlich gewesen, die Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen auf die Routen zu beschränken, auf denen die ganzjährige kontinuierliche Präsenz anderer Betreiber begrenzt war. In diesem Zusammenhang seien Klarstellungen zum Marktversagen auf bestimmten von Tirrenia und Caremar bedienten Routen ersucht worden. In dem Schreiben wurde ferner darauf hingewiesen, dass aufgrund des Ziels, die territoriale Anbindung sicherzustellen, nur die Aufnahme von Inlandslinien (und nicht von internationalen Linien) in einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag gerechtfertigt sein könnte.

— Die öffentlichen Dienstleistungsverträge der Tirrenia-Gruppe liefen am 31. Dezember 2008 aus, und die von Italien geplante Privatisierung könnte länger dauern als geplant. In dem Schreiben wurde daher auf die Möglichkeit hingewiesen, ein Aufforderungsschreiben wegen falscher Anwendung der Seekabotageverordnung zu senden.

(137) Am 22. Januar 2010 antworteten die italienischen Behörden auf das Schreiben der Kommissionsdienststellen vom 21. Dezember 2009:

— Sie nahmen zur Kenntnis, dass die Kommission dem vorgeschlagenen Ansatz für die Privatisierung der Tirrenia-Gruppe zusammen mit neuen öffentlichen Dienstleistungsverträgen grundsätzlich zustimmte.

— Sie lieferten Erläuterungen zu den Routen, in Bezug auf die die Kommission eine Reihe von Fragen aufgeworfen hatte.

— Sie erwähnten, dass der Aufruf zur Interessenbekundung für den Verkauf von Tirrenia (einschließlich Siremar) am 23. Dezember 2009 veröffentlicht worden sei. Italien teilte mit, dass es beabsichtige, die Privatisierung der gesamten Tirrenia-Gruppe bis zum 30. September 2010 abzuschließen.

— Sie baten die Kommission um Bestätigung, dass die im Hinblick auf das Marktversagen vorgebrachten Argumente ausreichend seien.

(138) Am 29. Januar 2010 ([62]) übermittelte die Kommission ein Aufforderungsschreiben bezüglich des Verstoßes gegen die Seekabotageverordnung. In diesem Schreiben erinnerte die Kommission daran, dass die Verordnung vorschreibt, dass beim Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie bei der Auferlegung entsprechender Verpflichtungen die Mitgliedstaaten darauf zu achten haben, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird. Nach Artikel 4 Absatz 3 der Seekabotageverordnung können bestehende Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bis zum

([61]) 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) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7). Die Kommission merkt an, dass die Seekabotageverordnung die Mitgliedstaaten nicht dazu verpflichtet, ihre Seeverkehrsunternehmen zu privatisieren, sondern lediglich diesen speziellen Markt zu liberalisieren.

([62]) Das Aufforderungsschreiben wurde am 28. Januar 2010 angenommen, Italien jedoch erst am nächsten Tag offiziell davon unterrichtet.

jeweiligen Ablaufdatum gültig bleiben. Die Kommission stellte jedoch fest, dass die Unternehmen der Tirrenia-Gruppe auch nach dem Auslaufen der jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsverträge (die ursprünglichen Verträge) weiterhin Seeverkehrsdienste erbrachten. Diese Verträge sollten Ende 2008 auslaufen, wurden von Italien aber wiederholt verlängert. Daher forderte die Kommission die italienischen Behörden auf, dazu Stellung zu nehmen.

(139) Ebenfalls am 29. Januar 2010 antwortete der für Energie und Verkehr zuständige Generaldirektor der Kommission auf das Schreiben der italienischen Behörden vom 22. Januar 2010. Der Generaldirektor wies darauf hin, dass die Begründungen, die in Bezug auf die von Tirrenia betriebenen Routen vorgelegt wurden, ausreichten, um die zuvor geäußerten Zweifel auszuräumen. Darüber hinaus begrüßte der Generaldirektor, dass Italien auf seine frühere Bitte hin eine internationale Verbindung aus dem neuen Vertragsentwurf für Tirrenia gestrichen hatte. Hinsichtlich der von Caremar betriebenen Routen wurden nur für einige dieser Routen die Begründungen als ausreichend erachtet. Italien wurde daher aufgefordert, weitere Erläuterungen zu einigen Routen von Caremar zu übermitteln. Der Generaldirektor erinnerte daran, dass Verträge für Dienstleistungen im öffentlichen Interesse nur für Routen gelten können, für die ein Marktversagen vorliegt. Der Generaldirektor betonte außerdem, dass sich seine Antwort nur auf die Einhaltung der Seekabotageverordnung und nicht auf Fragen der staatlichen Beihilfe beziehe.

(140) Am 29. März 2010 übermittelten die italienischen Behörden ihre Antwort auf das Aufforderungsschreiben der Kommission vom 29. Januar 2010:

— Sie erinnerten daran, dass sich die Kommissionsdienststellen mit ihrem Schreiben vom 21. Dezember 2009 (siehe Erwägungsgrund 136) grundsätzlich mit der Privatisierung der Tirrenia-Gruppe durch die Bündelung der Unternehmen mit neuen öffentlichen Dienstleistungsverträgen einverstanden erklärt hätten.

— Sie merkten an, dass die Verlängerung der ursprünglichen Verträge nur durch die Notwendigkeit motiviert gewesen sei, die Kontinuität des Betriebs des öffentlichen Seeverkehrsdienstes bis zum Abschluss der jeweiligen Privatisierungsverfahren zu gewährleisten.

— Sie bestätigten, dass sie beabsichtigten, das Privatisierungsverfahren bis zum 30. September 2010 abzuschließen, sodass der Seekabotagesektor bis zu diesem Datum liberalisiert sein würde.

— Sie gaben einen Überblick über das Privatisierungsverfahren in Bezug auf Tirrenia (einschließlich Siremar). Insbesondere gab Italien an, dass nach der Veröffentlichung des Aufrufs zur Interessenbekundung bis zum 19. Februar 2010 16 Interessenbekundungen von 19 Unternehmen eingegangen seien. Als Teil der Due-Diligence-Phase sei am 22. März 2010 ein Datenraum eröffnet worden, der bis Ende Mai 2010 offenbleiben werde. Zu jenem Zeitpunkt ging Italien davon aus, dass der Vertrag bis Mitte Juli 2010 unterzeichnet und das Eigentum bis September 2010 übertragen werden könne.

— Sie stellten klar, dass beim Ausschreibungsverfahren für Toremar elf interessierte Beteiligte an der nächsten Phase des Verfahrens teilnehmen würden.

— Sie legten dar, dass die anhaltende Unsicherheit aufgrund der Fortsetzung des Vertragsverletzungsverfahrens das Privatisierungsverfahren gefährden und sich negativ auf den Wert der zum Verkauf stehenden Unternehmen auswirken könne.

— Sie boten ihre vollständige Zusammenarbeit mit der Kommission an, um sämtliche verbliebenen Zweifel in Hinsicht auf das Vertragsverletzungsverfahren sowie mögliche Fragen zu staatlichen Beihilfen zu klären.

(141) Am 10. September 2010 teilten die italienischen Behörden der Kommission anlässlich einer Ad-hoc-Sitzung mit, dass das Verfahren zur Privatisierung von Tirrenia und Siremar in der Endphase abgebrochen worden sei und der Termin 30. September daher nicht eingehalten werden könne. Darüber hinaus teilten die italienischen Behörden mit, dass sich die Ausschreibungsverfahren für die Verträge von Caremar, Saremar, Siremar und Toremar ebenfalls verzögert hätten. Aus diesem Grund wurden mit dem Gesetz von 2010 die ursprünglichen Verträge bis zum Abschluss der Verfahren zur Privatisierung von Tirrenia und Siremar verlängert.

(142) Angesichts dieser Entwicklung übermittelte die Kommission am 24. November 2010 ein ergänzendes Aufforderungsschreiben. In diesem Schreiben hat die Kommission

— festgestellt, dass die ursprünglichen Verträge von Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar und Toremar automatisch und ohne wettbewerbsrechtliches Verfahren verlängert worden waren,

— darauf hingewiesen, dass die betreffenden öffentlichen Dienstleistungsverträge zwar weiterhin angewandt würden, jedoch kein wettbewerbsrechtliches Verfahren abgeschlossen worden sei,

— mitgeteilt, dass sie sich das Recht vorbehalte, gegebenenfalls eine mit Gründen versehene Stellungnahme (unter Berücksichtigung etwaiger Stellungnahmen Italiens) abzugeben.

(143) Am 21. Juni 2012 erließ die Kommission eine mit Gründen versehene Stellungnahme zur verspäteten Privatisierung von drei Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe (Caremar, Laziomar und Saremar). Da die Ausschreibungsverfahren für die anderen drei Unternehmen (Tirrenia, Toremar und Siremar) im Laufe des Jahres 2011 ([63]) abgeschlossen worden waren, waren diese Unternehmen nicht Gegenstand der mit Gründen versehenen Stellungnahme. Die Kommission stellte fest, dass Italien mehr als drei Jahre nach dem regulären Auslaufen der jeweiligen ursprünglichen Verträge noch keine wettbewerbsrechtlichen Verfahren für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für von den Unternehmen Caremar, Laziomar und Saremar erbrachte Seekabotagedienste eingeleitet hatte. Dagegen wurden diese Verträge automatisch und unbeschränkt verlängert, wodurch andere Gemeinschaftsreeder daran gehindert wurden, sich um die Vergabe dieser Aufträge zu bewerben.

(144) Am 8. August 2012 antworteten die italienischen Behörden auf die mit Gründen versehene Stellungnahme und teilten mit, dass die Ausschreibungen für den Erwerb der Unternehmen zusammen mit den neuen öffentlichen Dienstleistungsverträgen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden seien bzw. in Kürze veröffentlicht würden. Die Caremar betreffende Ausschreibung sei am 20. Juli 2012 veröffentlicht worden, und die Ausschreibung in Bezug auf Laziomar sei am 1. August 2012 zur Veröffentlichung übermittelt worden. Für Saremar sei schließlich am 2. August 2012 ein Gesetz verabschiedet worden, das die Veröffentlichung einer solchen Bekanntmachung bis zum 2. Oktober 2012 vorschreibe.

(145) Am 13. Januar 2014 wurde die Compagnia Laziale di Navigazione der neue Eigentümer von Laziomar und unterzeichnete einen Zehnjahresvertrag für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zur Anbindung der Pontinischen Inseln. Am 16. Juli 2015 übernahm ATI SNAV-Rifim das Eigentum an Caremar und wurde mit einem Neunjahresvertrag für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen betraut. In der Folge des Beschlusses von 2014 wurde für Saremar das Liquidationsverfahren eingeleitet, und der öffentliche Dienstleistungsvertrag zur Bedienung der Routen zwischen Sardinien und den kleineren Inseln wurde im März 2016 an Delcomar vergeben.

(146) Mit Schreiben vom 15. Juli 2016 informierten die italienischen Behörden die Kommission, dass die Privatisierung aller Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe abgeschlossen sei. Am 8. Dezember 2016 beschloss die Kommission, das Vertragsverletzungsverfahren einzustellen.

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG UND AUSWEITUNG DES VERFAHRENS

3.1. Verlängerung des ursprünglichen Vertrags zwischen dem Staat und Siremar

3.1.1. *Vereinbarkeit mit Altmark-Kriterien und Vorliegen einer Beihilfe*

(147) In ihrem Beschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht klar genug war und es daher der Kommission nicht erlaubte, endgültig festzustellen, ob sie einen offenkundigen Fehler enthielt. Selbst wenn die italienischen Behörden vorbrachten, dass die Wettbewerber von Siremar auf den unter die DAWI fallenden Routen Betreiber seien, die ebenfalls Seeverkehrsdienste im Rahmen einer öffentlichen Ausgleichsleistung erbrachten, konnte die Kommission ohne vorherige Definition des Umfangs der erforderlichen Dienstleistungen nicht abschließend feststellen, ob auf diesen Routen ein tatsächlicher Bedarf an einem Dienst im öffentlichen Interesse bestand.

(148) Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass das zweite Kriterium des Altmark-Urteils ([64]) erfüllt ist, da die Parameter, die der Berechnung des Ausgleichs zugrunde liegen, zuvor festgelegt wurden und die Transparenzvorschriften einhielten. Die Kommission merkte insbesondere an, dass diese Parameter im ursprünglichen Vertrag (für Ausgleichsleistungen für das Jahr 2009) und in der CIPE-Richtlinie (für Ausgleichsleistungen ab 2010) beschrieben sind.

(149) Die Kommission war jedoch der Ansicht, dass das dritte Kriterium des Altmark-Urteils offenbar nicht erfüllt war und die Betreiber für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Umständen einen zu hohen Ausgleich erhalten hatten. Die Kommission äußerte vor allem Zweifel dahin gehend, dass die ab 2010 anzuwendende Risikoprämie von 6,5 % ein angemessenes Risikoniveau widerspiegelte, da Siremar dem ersten Anschein nach offenbar nicht die Risiken übernahm, die normalerweise bei der Erbringung solcher Dienstleistungen zu tragen sind.

(150) Die Kommission vertrat darüber hinaus die vorläufige Auffassung, dass das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt war, da die Verlängerung der ursprünglichen Verträge nicht ausgeschrieben worden war. Ferner stellte die Kommission fest, dass sie keinerlei Nachweise zur Stützung des Arguments erhalten hatte, dass Siremar die in Rede stehenden Dienstleistungen tatsächlich zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbrachte.

(151) Die Kommission gelangte daher zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass die Ausgleichszahlungen, die Siremar im Zeitraum von 2009 bis 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen erhalten hatte, eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellten. Darüber hinaus vertrat die Kommission die Auffassung, dass diese Beihilfe als neue Beihilfe betrachtet werden sollte.

(152) Im Beschluss von 2012 vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Siremar seit dem 1. Januar 2012 im Rahmen der weiteren Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gewährten Ausgleichsleistungen bis zum Inkrafttreten des neuen Vertrags ebenfalls eine staatliche Beihilfe darstellen, sofern im Jahr 2012 alle Bedingungen unverändert geblieben waren.

([63]) Auch wenn die förmliche Übertragung des Eigentums von Tirrenia, Toremar und Siremar erst 2012 erfolgte.

([64]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

3.1.2. *Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

(153) Im Beschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen für die Jahre 2009–2011 weder in den Geltungsbereich der DAWI-Entscheidung von 2005 ([65]) noch in den Geltungsbereich des DAWI-Rahmens von 2005 ([66]) fallen. Die Kommission prüfte diese Maßnahme daher unmittelbar nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV und stellte fest, dass Zweifel bestanden, ob die geltenden Vereinbarkeitsbedingungen erfüllt waren.

(154) Im Beschluss von 2012 stellte die Kommission fest, dass am 31. Januar 2012 ein neues DAWI-Paket, bestehend aus dem DAWI-Beschluss von 2011 ([67]) und dem DAWI-Rahmen von 2011, in Kraft getreten war. Die Kommission vertrat indes die vorläufige Auffassung, dass die Ausgleichsleistung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gemäß dem DAWI-Beschluss von 2011 nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar und als von der Anmeldepflicht befreit gelten kann.

(155) Das Gesetz von 2010 sah die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags vom 30. September 2010 bis zum Ende des Privatisierungsverfahrens vor. Siremar befand sich zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Gesetzes von 2010 in Schwierigkeiten (siehe Erwägungsgrund 67). Infolgedessen konnten die Ausgleichszahlungen, die das Unternehmen ab dem 1. Oktober 2010 bis zu seiner Privatisierung erhielt, nicht auf der Grundlage des DAWI-Rahmens von 2011 bewertet werden. Stattdessen vertrat die Kommission in Anwendung von Randnummer 9 des DAWI-Rahmens von 2011 die vorläufige Auffassung, dass diese Beihilfe auf der Grundlage der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 bewertet werden sollte.

(156) Die Kommission stellte fest, dass die in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 festgelegten Vereinbarkeitskriterien in diesem Fall nicht erfüllt waren, und vertrat daher die vorläufige Auffassung, dass der an Siremar als Unternehmen in Schwierigkeiten gezahlte Ausgleich eine unvereinbare Umstrukturierungsbeihilfe darstellt.

3.2. **Rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar**

(157) Im Beschluss von 2012 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Rettungsbeihilfe rechtswidrig vom 28. August 2011 bis zum 18. September 2012 verlängert worden war und die Verlängerung der Rettungsbeihilfe über diesen Zeitraum eine unvereinbare Beihilfe für Tirrenia und Siremar und möglicherweise auch für ihre jeweiligen Käufer darstellte. Insbesondere stellte die Kommission fest, dass Italien keinen Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan innerhalb von sechs Monaten nach Auszahlung der ersten Tranche der Rettungsbeihilfe an diese Unternehmen vorgelegt hatte, wie dies nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 erforderlich ist. Die Kommission war der Auffassung, dass die Bedingungen für eine Verlängerung der Rettungsbeihilfe gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 ebenfalls nicht erfüllt waren.

3.3. **Privatisierung von Siremar, Rückbürgschaft und Kapitalerhöhung von CdI**

3.3.1. *Privatisierung von Siremar*

(158) Im Beschluss von 2011 äußerte die Kommission Zweifel dahin gehend, ob das Ausschreibungsverfahren für den Verkauf der Siremar-Sparte hinreichend transparent und bedingungsfrei war, um sicherzustellen, dass der Verkauf zum Marktpreis erfolgte.

(159) Zunächst merkte die Kommission an, dass die Aufforderung zur Interessenbekundung zwar in verschiedenen Tageszeitungen und auf verschiedenen Websites veröffentlicht wurde, diese Aufforderung jedoch offenbar keine Einzelheiten zum Umfang des Verkaufs enthielt und den Bietern keine klaren Anweisungen für die nachfolgenden Phasen des Verfahrens gab. Außer der obligatorischen Bedingung, den öffentlichen Dienst auch in Zukunft zu erbringen, schien die Aufforderung auch keine Vorqualifikations- oder Auswahlkriterien oder anderen Bedingungen zu enthalten, die von den Bietern erfüllt werden mussten. Ferner wurden den Bietern alle relevanten Informationen zu den Vermögenswerten, die Gegenstand des Verkaufsverfahrens waren, erst während der Due-Diligence-Phase zur Verfügung gestellt.

(160) Zweitens war die Kommission auch der Ansicht, dass bestimmte bei der Privatisierung auferlegte Erfordernisse die Zahl der Bieter eingeschränkt und/oder den Verkaufspreis beeinflusst haben könnten. Die Kommission bekräftigte ihre gängige Praxis bezüglich des Verkaufs von Vermögenswerten staatseigener Unternehmen durch den Staat oder als dem Staat zurechenbar: Nichtwirtschaftliche Erwägungen, die ein privater Verkäufer nicht vornehmen würde, wie ordnungspolitische Gründe, Beschäftigungsbedarf oder die regionale Entwicklung, deuten auf das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe hin, wenn sie dem potenziellen Käufer belastende Verpflichtungen auferlegen und daher geeignet sind, den Verkaufspreis zu senken.

([65]) Entscheidung 2005/842/EG der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67).

([66]) Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden (ABl. C 297 vom 29.11.2005, S. 4).

([67]) Beschluss 2012/21/EU der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3).

(161) Die Verfahren zum Verkauf der Tirrenia- und der Siremar-Sparte beruhten auf dem im Marzano-Gesetz festgelegten Verfahren (siehe Erwägungsgrund 70). Daher prüfte die Kommission die beiden Verfahren zusammen. Sie vertrat die Auffassung, dass der Verkauf der mit den neuen Verträgen betrauten Sparten die jeweiligen Käufer verpflichtete, die öffentlichen Dienstleistungen unter Einhaltung der im Voraus in den neuen Verträgen festgelegten Auflagen hinsichtlich Qualität, Frequenzen und Tarifen zu erbringen. Die Kommission hatte den Eindruck, dass der Staat mit solchen Auflagen nicht den Versuch unternahm, den höchsten Verkaufspreis zu erzielen, sondern vielmehr Ziele des öffentlichen Interesses verfolgte. Die Kommission betrachtete es als höchst unwahrscheinlich, dass ein privater Verkäufer der Kontinuität des Betriebs des öffentlichen Dienstes die gleiche Bedeutung beigemessen hätte.

(162) Ebenso war die Kommission der Ansicht, dass ein privater Verkäufer, der unter normalen Marktbedingungen handelt, keine Garantie zur Aufrechterhaltung des Personalbestands für einen Zeitraum von zwei Jahren gefordert hätte.

(163) Aus den genannten Gründen kam die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass das Verfahren zur Privatisierung der Siremar-Sparte nicht hinreichend transparent und bedingungsfrei war, um für sich allein sicherzustellen, dass der Verkauf zum Marktpreis erfolgte. Daher konnte die Kommission nicht ausschließen, dass entweder der verkauften Wirtschaftstätigkeit oder dem Käufer ein wirtschaftlicher Vorteil gewährt wurde.

(164) Die Kommission vertrat auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Informationen auch die Auffassung, dass jegliche Beihilfe, die im Verlauf des Privatisierungsverfahrens entstanden sein könnte, mit dem Binnenmarkt unvereinbar gewesen wäre.

3.3.2. *Die Rückbürgschaft*

(165) Im Beschluss von 2012 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass Siziliens Rückbürgschaft für die aufgeschobenen Raten des Verkaufspreises für die Siremar-Sparte möglicherweise eine Beihilfe für CdI als Kreditnehmer und für Unicredit als zuerst in Anspruch genommener Garantiegeber darstellte.

(166) Die Rückbürgschaft hatte es CdI anscheinend ermöglicht, eine Bürgschaft zu erhalten, die andernfalls nicht oder zu anderen, ungünstigeren Bedingungen gewährt worden wäre. Die Kommission stellte auf der Grundlage der verfügbaren Informationen fest, dass die Rückbürgschaft offenbar nicht vergütet wurde.

(167) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass der Oberste Rechnungsführer aufgrund seiner Stellung den Entscheidungsprozess in Sizilien offensichtlich beeinflussen konnte. Angesichts seiner Beteiligung an der laufenden Geschäftsführung von Mediterranea und des bedeutenden Anteils, den Mediterranea an CdI hielt, betrachtete die Kommission es als wahrscheinlich, dass die Rückbürgschaft nicht zu Marktbedingungen gewährt worden war, sondern um CdI im Verkaufsverfahren zu begünstigen.

(168) Die Kommission stellte ferner fest, dass die von Italien zum Nachweis, dass die Rückbürgschaft keine Auswirkungen hatte, vorgelegten Unterlagen nicht von vor der Erteilung des Zuschlags an CdI datierten. Vielmehr wurden beide Dokumente ausgestellt, nachdem SNS eine Beschwerde bei der Kommission eingereicht hatte.

(169) Schließlich war die Kommission der Auffassung, dass die Rückbürgschaft Unicredit, als dem zuerst in Anspruch genommenen Garantiegeber, unter Umständen ebenfalls einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte, indem dadurch die mit dessen Bürgschaft verbundenen Risiken verringert wurden, es sei denn, die Rückbürgschaft wurde durch eine angemessene Prämie vergütet.

(170) Auf der Grundlage der vorstehenden Erwägungen vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Rückbürgschaft möglicherweise eine Beihilfe zugunsten von Unicredit und CdI darstellte.

3.3.3. *Kapitalerhöhung von CdI*

(171) Im Beschluss von 2012 vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Kapitalerhöhung durch Mediterranea CdI insofern einen Vorteil hätte verschaffen können, als Sizilien sich nicht wie ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber verhalten hatte. Darüber hinaus vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Kapitalerhöhung durch Mediterranea aus staatlichen Mitteln finanziert wurde und dem Staat zuzurechnen war.

(172) Daher vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Kapitalerhöhung möglicherweise eine Beihilfe für CdI darstellte.

3.3.4. *Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

(173) Im Beschluss von 2011 vertrat die Kommission aufgrund der verfügbaren Informationen die Auffassung, dass jegliche Beihilfe, die im Verlauf des Privatisierungsverfahrens entstanden sein könnte, mit dem Binnenmarkt unvereinbar gewesen wäre.

(174) Im Beschluss von 2012 vertrat die Kommission aufgrund der verfügbaren Informationen die Auffassung, dass sowohl die Rückbürgschaft als auch die Erhöhung des Kapitals von CdI eine Betriebsbeihilfe darstellen könnten, die mit dem Binnenmarkt grundsätzlich unvereinbar ist.

3.4. **Der neue Vertrag zwischen dem italienischen Staat und CdI**

(175) Im Beschluss von 2012 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Ausgleichszahlung an den Käufer der Siremar-Sparte (d. h. zum damaligen Zeitpunkt CdI) die im Altmark-Urteil niedergelegten Kriterien nicht erfüllte und daher eine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV war.

(176) Die Kommission gelangte zu dieser Schlussfolgerung auf der Grundlage der nachstehenden Erwägungen:

a) Wettbewerber, die offenbar ähnliche Dienstleistungen anboten, waren zumindest auf bestimmten von CdI bedienten Routen präsent.

b) Die Berechnung der Ausgleichsleistung nach der CIPE-Richtlinie schien zu einer Überkompensation des Betreibers für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen geführt zu haben, und zwar aus den gleichen Gründen, wie sie im Beschluss von 2011 zum Ausdruck gebracht wurden.

c) Das vierte Kriterium des Altmark-Urteils ([68]) war offenbar nicht beachtet worden, da die mit einem neuen Vertrag ausgestattete Siremar-Sparte und nicht der öffentliche Dienstleistungsauftrag an sich ausgeschrieben worden war und nicht nachgewiesen wurde, dass dies die Auswahl von Bietern ermöglichte, die in der Lage waren, die Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erbringen.

(177) In Bezug auf die Vereinbarkeit des an CdI gezahlten Ausgleichs bewertete die Kommission den Ausgleich zunächst im Hinblick auf den DAWI-Beschluss von 2011. Da die Vertragslaufzeit jedoch offenbar länger als zehn Jahre war und die Kommission Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der Ausgleichsleistung hatte, vertrat sie die vorläufige Auffassung, dass die Ausgleichsleistung auf der Grundlage des DAWI-Beschlusses von 2011 nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden konnte. Anschließend bewertete die Kommission die Vereinbarkeit der Beihilfe gemäß dem DAWI-Rahmen von 2011 und stellte fest, dass sie Zweifel dahin gehend hegte, ob alle in diesem Rahmen festgelegten Voraussetzungen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt waren.

3.5. **Der Liegeplatzvorrang**

(178) Im Beschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass es sich bei der Maßnahme, soweit für den Liegeplatzvorrang kein Entgelt erhoben wird, um einen regulatorischen Vorteil handelt, der keine Übertragung staatlicher Mittel beinhaltet und daher nicht als staatliche Beihilfe gelten kann. Sollte der Liegeplatzvorrang vergütet werden, war die Kommission der Auffassung, dass, sofern Siremar eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringt und dieser Vorrang nur in Bezug auf Routen gewährt wird, die im Rahmen dieser DAWI bedient werden, dies nicht zu einem zusätzlichen wirtschaftlichen Vorteil führt, da der Liegeplatzvorrang von wesentlicher Bedeutung für die Erbringung der DAWI ist.

(179) Da sie Zweifel an der Rechtmäßigkeit des DAWI-Auftrags geäußert hatte, konnte die Kommission, sollte es sich um eine Beihilfe handeln, keinen Entschluss zur Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Binnenmarkt treffen.

3.6. **Die durch das Gesetz von 2010 festgelegten Maßnahmen**

(180) Im Beschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass alle durch das Gesetz von 2010 vorgesehenen Maßnahmen staatliche Beihilfen zugunsten der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Siremar, darstellten. Diese Maßnahmen waren: 1) die mögliche Verwendung der für die Nachrüstung der Schiffe vorgesehenen Mittel zur Deckung laufender Kosten, 2) die Abgabenbefreiungen im Zusammenhang mit dem Privatisierungsverfahren, 3) die mögliche Verwendung von FAS-Mitteln. Die Kommission stellte fest, dass alle vorstehend genannten Maßnahmen es den Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe ermöglichten, Kosten zu vermeiden, die normalerweise aus eigenen Mitteln zu tragen wären. Infolgedessen konnten diese Unternehmen ihre finanzielle Lage insgesamt verbessern.

(181) Des Weiteren vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass diese Maßnahmen wahrscheinlich Betriebsbeihilfen darstellten, da sie Kosten senkten, welche Siremar und die anderen Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe andernfalls selbst zu tragen hätten, und diese Maßnahmen somit als mit dem Binnenmarkt unvereinbar zu gelten haben.

4. **STELLUNGNAHME ITALIENS**

(182) Im Anschluss an die Beschlüsse von 2011 und 2012 legte Italien mehrere Schreiben und Unterlagen zu allen im vorliegenden Beschluss geprüften Maßnahmen vor. In diesem Abschnitt werden die wichtigsten Argumente und Beiträge zusammengefasst ([69]).

4.1. **Zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und dem Wettbewerbsumfeld**

(183) Italien legte eine Liste der von Siremar betriebenen Routen vor, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten, einschließlich der saisonalen Frequenz und der Fahrpläne, des Wettbewerbsumfelds und der Gründe für die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

(184) Hinsichtlich des Bestehens einer echten DAWI wies Italien darauf hin, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Siremar und später CdI und SNS auferlegt wurden, in Bezug auf Regelmäßigkeit, Kontinuität und Qualität einen zufriedenstellenden Dienst für die Verbindung von Sizilien mit seinen kleineren Inseln sicherstellten. Dieser Dienst trage zur wirtschaftlichen Entwicklung dieser Inseln bei und gewährleiste gleichzeitig die wesentlichen Mobilitätsbedürfnisse der Inselgemeinden und die Respektierung des verfassungsmäßig garantierten Rechts auf territoriale Anbindung. In diesem Zusammenhang merkte Italien an, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen voll und ganz mit den Zielen der Artikel 174 ff. AEUV und der Erklärung Nr. 30 zu den Inselgebieten (im Anhang zur Schlussakte des Vertrags von Amsterdam) im Einklang stünden. Italien verwies

([68]) Eine ausführliche Beschreibung des Kriteriums findet sich in Erwägungsgrund 303 Buchstabe d.
([69]) Italien verwies auch ausführlich auf die Stellungnahmen der Sonderverwaltung, die in Abschnitt 5.1 dargelegt sind.

außerdem auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union (im Folgenden „Gerichtshof"), in der bestätigt werde, dass es sich beim Ziel der Gewährleistung ausreichender regelmäßiger Seeverkehrsdienste zu Inseln, von Inseln und zwischen Inseln um ein legitimes öffentliches Interesse handelt ([70]).

(185) Italien wies insbesondere darauf hin, dass die strukturellen Bedingungen auf all diesen Routen die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erforderten, um die territoriale Anbindung zu gewährleisten. Die fünf in Erwägungsgrund 41 beschriebenen Routenbündel würden als „Meeresgroßgebiete" gelten: Die Bevölkerung all dieser Inseln sei bei der Bereitstellung grundlegender Dienstleistungen und der Beschäftigung von der Hauptinsel Sizilien abhängig. Gleichzeitig sei das Tourismusgeschäft nur in der Hauptsaison relevant. Daher hätten Schifffahrtsgesellschaften ein wirtschaftliches Interesse daran, die Routen nur in der Hauptsaison zu betreiben. In der Nebensaison sei die Nachfrage der Touristen so gering, dass es unmöglich sei, eine dieser Routen rentabel mit der Regelmäßigkeit und Frequenz zu bedienen, die erforderlich ist, um die Nachfrage der Nutzer zu befriedigen.

(186) Vor diesem Hintergrund seien sowohl Siremar als auch andere Betreiber, die von Sizilien im Wege offener Ausschreibungen ausgewählt wurden, mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen belegt worden, um zuverlässige und stabile Verbindungen zwischen diesen Inseln sowie zwischen den Inseln und Sizilien zu gewährleisten. Nicht subventionierte Betreiber könnten die territoriale Anbindung nicht gewährleisten, da sie diese Verbindungen nur in der Hauptsaison betreiben würden. Ferner wies Italien darauf hin, dass die von CdI und später von SNS eingesetzten Schiffe häufig über Nacht auf den Inseln anlegten — was höhere Kosten verursache —, um den Anwohnern, die zur Ausbildung oder zur Arbeit pendeln, die erste Verbindung am Morgen zu bieten und um die Anbindung in medizinischen Notfällen sicherzustellen.

(187) Darüber hinaus brachte Italien vor, dass die Dienstleistungen von Unternehmen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, und die Dienstleistungen von Unternehmen, die ihre Geschäftstätigkeit frei ausüben, nicht vollständig vergleichbar seien. Insbesondere würden nur Erstere die Regelmäßigkeit, Kontinuität und Qualität der erbrachten Dienstleistungen dank der in den Verträgen festgelegten klaren Verpflichtungen gewährleisten, während private Betreiber sich ausschließlich von der Kalkulation ihrer Kapitalrendite leiten ließen. In diesem Zusammenhang nannte Italien das Beispiel der Route La Maddalena — Palau, deren kommerzieller Betreiber Enermar beschlossen hatte, den Dienst ohne vorherige Ankündigung einzustellen. Saremar, das diese Route im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsvertrags betrieb, sei hingegen zur Aufrechterhaltung des Dienstes verpflichtet und gewährleiste somit wirksam die territoriale Anbindung.

(188) Schließlich wies Italien darauf hin, dass die Kommission in der Entscheidung von 2004 ([71]) bereits festgestellt habe, dass auf den von Siremar betriebenen fünf Routenbündeln kein anderer privater Betreiber den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen decken konnte, insbesondere im Hinblick auf die ganzjährige Erbringung der Dienstleistungen und die eingesetzten Schiffstypen. Daher sei eine öffentliche Ausgleichleistung erforderlich gewesen, um einem offensichtlichen Marktversagen entgegenzuwirken. Italien stellte sodann klar, dass sich diese Situation in den seitdem verstrichenen Jahren nicht geändert habe.

4.2. **Zur möglicherweise rechtswidrigen Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar**

(189) Die italienischen Behörden erinnerten daran, dass sie der Kommission mit Schreiben vom 16. Mai 2011 mitgeteilt hätten, dass Tirrenia und Siremar SV die staatlich verbürgten Darlehen nach Abschluss des Verkaufs der Tirrenia- und der Siremar-Sparte mit den Erlösen aus diesen Verkäufen zurückzahlen würden, da für beide Unternehmen ein und dieselbe Sonderverwaltung und ein und derselbe Sonderverwalter zuständig seien. Angesichts der Tatsache, dass beide Verkaufsverfahren im Frühjahr 2011 durchgeführt worden waren und CIN am 25. Juli 2011 den Vertrag über den Verkauf der Tirrenia-Sparte unterzeichnet hatte, seien sowohl die italienischen Behörden als auch Siremar SV zuversichtlich gewesen, dass die Beihilfe fristgerecht bis zum 28. August 2011 zurückgezahlt werden könne.

(190) Allerdings hätten nachfolgende Ereignisse den Abschluss des Verkaufs der Tirrenia- und der Siremar-Sparte unerwartet verzögert. Insbesondere habe sich der Verkauf der Tirrenia-Sparte aufgrund der Notwendigkeit verzögert, die Fusion von der Kommission genehmigen zu lassen (siehe Erwägungsgrund 65), während sich der Verkauf der Siremar-Sparte durch die Wiederaufnahme des Verfahrens und die damit verbundenen Rechtsstreitigkeiten verzögert habe, wie in Abschnitt 2.3.3.2 beschrieben. Infolgedessen habe Siremar SV seine Dienstleistungen wesentlich länger als geplant weiter betreiben und die damit verbundenen Kosten tragen müssen. Nach Angaben Italiens sei der Liquidationsplan für Siremar vor Ablauf der in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 festgelegten Sechsmonatsfrist auf der Website der Sonderverwaltung verfügbar gewesen. Italien fügte hinzu, dass die Kommission jederzeit über die Fortschritte des Privatisierungsverfahrens auf dem Laufenden gehalten worden sei. Der gesamte von Tirrenia und Siremar geschuldete Betrag einschließlich Zinsen sei dem Staat nur 48 Tage, nachdem die Sonderverwaltung die erste Zahlung aus dem Verkauf der Tirrenia-Sparte und der Siremar-Sparte erhalten hatte, zurückgezahlt worden.

([70]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 20. Februar 2001, Analir u. a., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, Rn. 27 und 28.
([71]) Italien verwies insbesondere auf die Erwägungsgründe 105 bis 110 und 123 bis 153 der Entscheidung von 2004.

4.3. **Zur Privatisierung der Siremar-Sparte**

4.3.1. *Zum transparenten und diskriminierungsfreien Charakter des Verfahrens*

(191) Italien betonte, dass die Privatisierung der Siremar-Sparte im Einklang mit dem Marzano-Gesetz erfolgt sei. Obwohl das fragliche Gesetz auf die Möglichkeit verweist, den Käufer durch private Verhandlungen zu bestimmen, schließe dies die Einhaltung der Grundsätze der Offenheit, Transparenz und Nichtdiskriminierung nicht aus. Darüber hinaus gebe es in diesem Fall weitere Rechtsvorschriften, die die Durchführung transparenter und diskriminierungsfreier wettbewerbsrechtlicher Verfahren ausdrücklich vorschreiben. Insbesondere verpflichte Artikel 1 Absatz 5-bis Buchstabe b des Gesetzes von 2010 den Sonderverwalter dazu, das Verfahren auf „den kürzesten Zeitraum zu beschränken, der im Rahmen des Sonderverwaltungsverfahrens unter Einhaltung des für den Verkauf erforderlichen vom Wettbewerb bestimmten, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens möglich ist".

(192) Das in Artikel 4 Absatz 4-quater des Gesetzesdekrets 347/2003 vorgesehene Verfahren bot Italien zufolge zusätzliche Garantien in Bezug auf Transparenz und Nichtdiskriminierung, insbesondere durch die Bewertung des Marktpreises der zum Verkauf angebotenen Sparte durch einen unabhängigen Sachverständigen und die Auswahl des preislich vorteilhaftesten Angebots.

(193) Italien führte an, dass alle Parteien gleichen Zugang zu sämtlichen Informationen gehabt hätten, die zur eindeutigen Identifizierung der zum Verkauf angebotenen Vermögenswerte und zur Erstellung eines Angebots erforderlich waren. Tatsächlich habe der Verkauf die mit der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen verbundenen Vermögenswerte und Vertragsbeziehungen betroffen:

a) Schiffe und Hilfsausrüstung, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlich waren,

b) Verträge mit strategischen Lieferanten für die Dienstleistungen, die für den normalen Betrieb erforderlich waren,

c) eine gesetzliche Verpflichtung, einen Vorschlag für die Wiedereinstellung des zum Betrieb der Sparte erforderlichen Personals auf der Grundlage der Besatzungslisten der Flotte zu unterbreiten (für Einzelheiten hierzu siehe Erwägungsgrund 195).

(194) Italien stellte außerdem klar, dass eines der Schiffe von Siremar, das für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen nicht erforderlich war, im Rahmen eines separaten Verkaufsverfahrens veräußert worden sei. Dieses Schiff sei daher in der Ausschreibung für die Siremar-Sparte nicht berücksichtigt worden (siehe auch Abschnitt 4.3.2).

(195) Was insbesondere die Verpflichtung zur Beibehaltung der Zahl der Beschäftigten anbelangt, betonte Italien, dass der Verkauf der Tirrenia- und der Siremar-Sparte nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 2112 des Zivilgesetzbuches gefallen sei und es daher keinen automatischen Transfer des Personals (mit den bestehenden Arbeitsverträgen) auf die erfolgreichen Bieter gegeben habe. Die einzige gesetzliche Verpflichtung für den erfolgreichen Bieter sei eine Neueinstellung der Beschäftigten des Verkäufers (auf der Grundlage neuer Arbeitsverträge) und die Vorgabe gewesen, die Zahl der Beschäftigten nach Artikel 63 Absatz 2 des Gesetzesdekrets 270/1999 zwei Jahre lang auf dem ursprünglichen Niveau zu halten. Dies habe jedoch nicht bedeutet, dass die Mitarbeiter von Siremar automatisch vom Käufer übernommen würden. Darüber hinaus sei diese Verpflichtung auf das Personal beschränkt gewesen, das entsprechend dem Geschäftsplan und den Besatzungslisten der Schiffe der Sparte als wesentlich für den weiteren Betrieb der öffentlichen Dienstleistungen angesehen wurde.

(196) Italien brachte vor, dass eine solche durch das allgemeine nationale Recht auferlegte Verpflichtung, die der Gewährleistung der Fortführung der Geschäftstätigkeit und der Erbringung der öffentlichen Dienstleistung diene, zu den gleichen Bedingungen auch von einem privaten Verkäufer auferlegt worden wäre.

(197) Nach Veröffentlichung des Aufrufs zur Interessenbekundung in italienischer und englischer Sprache auf der Website der Sonderverwaltung sowie in einer Reihe nationaler und internationaler Tageszeitungen und einschlägigen Websites der Branche seien fünf Interessenbekundungen abgegeben worden (siehe Erwägungsgründe 76 und 77). Italiens zufolge zeige dies, dass der Inhalt dieses Aufrufs eine klare Identifizierung des Verkaufsgegenstands und der Art des zu befolgenden Verfahrens bei gleichzeitigem Schutz wirtschaftlich sensibler Informationen (in erster Linie zum Schutz der Interessen potenzieller Käufer) ermöglicht habe. Während der Due-Diligence-Phase seien den Unternehmen dann detaillierte Informationen unter anderem über die zu verkaufenden spezifischen Vermögenswerte, den Geschäftsplan und den Entwurf des neuen Vertrags zur Verfügung gestellt worden (siehe Erwägungsgrund 77).

(198) Italien argumentierte daher, dass allen an einem Erwerb der Siremar-Sparte interessierten Unternehmen in transparenter und diskriminierungsfreier Weise die Informationen zur Verfügung gestellt worden seien, die erforderlich waren, um in voller Kenntnis der Sachlage ein Kaufangebot machen zu können.

4.3.2. *Zur Veräußerung der nicht in der Siremar-Sparte enthaltenen Vermögenswerte*

(199) Italien erklärte, dass der Sonderverwalter unabhängige, transparente und diskriminierungsfreie Ausschreibungsverfahren für den Verkauf der sieben Schiffe eingeleitet habe ([72]), die Tirrenia und Siremar für den Betrieb der

([72]) Es wurden zwei Ausschreibungsverfahren durchgeführt: ein Verfahren für Tirrenias Schnellfähren Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio und Scatto sowie für Siremars Schnellfähre Guizzo und ein gesondertes Verfahren für Tirrenias Motorschiff Domiziana.

öffentlichen Dienstleistungen nicht benötigten. Am 10. Dezember 2010 sei ein Aufruf zur Interessenbekundung in der nationalen und internationalen Presse sowie in einigen Fachpublikationen veröffentlicht worden. Nach Ablauf der zweimal verlängerten Frist seien nur Angebote mit dem Ziel der Verschrottung für die sechs Schnellfähren, einschließlich derjenigen von Siremar, eingegangen. Es sei der Versuch unternommen worden, höhere Angebote einzuholen, doch seien keine solchen Angebote eingegangen. Am 12. und 14. Juli 2011 habe der Sonderverwalter die Schiffe an den Bieter mit dem höchsten Angebot verkauft, nachdem er die Genehmigung des Ministeriums für wirtschaftliche Entwicklung erhalten hatte.

4.3.3. *Zur Bündelung der Vermögenswerte der Siremar-Sparte mit einem neuen Vertrag*

(200) Zunächst brachte Italien vor, die Entscheidung, die Vermögenswerte zusammen mit der Betrauung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu privatisieren, sei mit dem Ziel getroffen worden, eine reibungslose Liberalisierung des Seekabotagesektors zu gewährleisten. Italien wies darauf hin, dass diese Strategie zuvor mit der Kommission erörtert (siehe Abschnitt 2.4.) und grundsätzlich als im Einklang mit der Seekabotageverordnung angesehen worden sei.

(201) Darüber hinaus vertrat Italien die Ansicht, dass es angesichts der damals vorherrschenden Marktbedingungen angemessen gewesen sei, die Vermögenswerte der Tirrenia- und der Siremar-Sparte mit neuen Verträgen zu bündeln. In einer Zeit der Rezession und des erheblichen Nachfragerückgangs im Seeverkehrssektor habe die Möglichkeit, die Flotte der beiden Sparten für die Bedienung der in den neuen Verträgen festgelegten Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu nutzen, eher eine rentable Geschäftsmöglichkeit als einen Faktor dargestellt, der den Marktwert der Sparten drücken würde. Daher war Italien der Ansicht, dass diese Bündelung keine negative Auswirkung auf das Ausschreibungsverfahren und den erzielten Preis hätte haben können.

(202) Italien erinnerte diesbezüglich daran, dass von den sieben Schiffen, die nicht Teil der Tirrenia- und der Siremar-Sparte waren (siehe Erwägungsgrund 199), sechs zu Verschrottungszwecken verkauft werden mussten. Italien ist der Ansicht, dass es angesichts der Komplexität des Seeverkehrsmarktes und des damaligen wirtschaftlichen Abschwungs unmöglich gewesen sei, einen besseren Preis für die Vermögenswerte des Unternehmens zu erzielen, selbst wenn das Ausschreibungsverfahren wiederholt worden wäre oder die Vermögenswerte nicht mit dem neuen Vertrag gebündelt worden wären.

(203) Schließlich wies Italien darauf hin, dass weder SNS noch andere Betreiber in diesem Sektor über eine Flotte und Besatzungen verfügten, die hinsichtlich Größe und Spezifikationen denjenigen entsprachen, die für die Erbringung der im neuen Vertrag vorgesehenen Dienstleistungen erforderlich waren ([73]). Die einzige Möglichkeit, diese Dienstleistungen erfolgreich zu vergeben, habe deshalb darin bestanden, sie mit den Vermögenswerten der Siremar-Sparte zu bündeln, damit der Betreiber für die Erfüllung seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angemessen ausgestattet wäre.

4.3.4. *Zur Ernennung des unabhängigen Sachverständigen*

(204) Italien brachte vor, dass am 16. Dezember 2010 fünf führende Finanzinstitute, die keinerlei Verbindungen mit der Tirrenia-Gruppe hatten, aufgefordert worden seien, Angebote für die Bewertung der Siremar-Sparte abzugeben. Keines der aufgeforderten Institute habe innerhalb der gesetzten Frist ein Angebot eingereicht.

(205) Die Banca Profilo habe daraufhin Interesse bekundet, die Aufgabe eines unabhängigen Sachverständigen unter denselben Bedingungen, wie sie im Auswahlverfahren festgelegt waren, zu übernehmen. Per Dekret vom 4. Februar 2011 habe der Minister die Banca Profilo als unabhängigen Sachverständigen für die Bewertung des Marktwerts der Tirrenia- und der Siremar-Sparte bestimmt.

4.3.5. *Zur Transparenz des Verfahrens*

(206) Italien beschrieb das Verfahren für den Verkauf der Siremar-Sparte und die Urteile der italienischen Verwaltungsgerichte (siehe Abschnitt 2.3.3.2), in denen bestätigt wurde, dass die allgemeinen Grundsätze der Wettbewerbsfähigkeit, der Transparenz und der Nichtdiskriminierung eingehalten worden waren. Das Verfahren sei im Einklang mit Artikel 4 Absatz 4-quater des Gesetzesdekrets 347/2003 durchgeführt worden und habe die Erfüllung der Ziele der Sonderverwaltung, wozu auch die Erzielung eines möglichst hohen Verkaufspreises zählte, in vollem Umfang ermöglicht. Dies sei auf bestimmte im Verfahren vorgesehene Schutzvorkehrungen zurückzuführen, insbesondere auf die Existenz eines von einem unabhängigen Sachverständigen festgelegten Mindestpreises. Darüber hinaus hätten alle Parteien, die ihr Interesse an dem Verfahren bekundet hatten, rechtzeitig alle relevanten Informationen erhalten, die ihnen die Abgabe eines Angebots ermöglichten.

(207) Italien bestätigte auch, dass das Zuschlagskriterium im Falle von mehreren Angeboten der höchste Preis gewesen sei, wie dies in den für das Verfahren geltenden spezifischen Vorschriften festgelegt worden war.

4.3.6. *Zum ersten und zweiten Ecorys-Bericht*

(208) Im Verlauf der Untersuchung wurde Italien aufgefordert, zum ersten Ecorys-Bericht Stellung zu nehmen (siehe Randnummer 13). Italien stimmte der Schlussfolgerung von Ecorys zu, dass der Marktwert der Siremar-Sparte weder durch die Bündelung der Privatisierung mit der Vergabe des neuen Vertrags noch durch die Beschäftigungsbedingung gedrückt worden war.

([73]) 2010 umfasste die Siremar-Sparte 18 Schiffe und nahezu 500 Beschäftigte.

(209) In Bezug auf die vorgenannte Bündelung verwies Italien insbesondere auf die Erklärung von Ecorys, dass zum Zeitpunkt des Verkaufs die einzige Alternative zu einer Veräußerung der Vermögenswerte im Rahmen der Regelung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse die Liquidation der Siremar-Sparte gewesen sei. Italien bekräftigte ferner, dass in einer Zeit der Krise im Fährverkehrssektor, die durch einen erheblichen Nachfragerückgang gekennzeichnet war, die Möglichkeit zur Nutzung der Siremar-Flotte für die Bedienung der im Vertrag festgelegten Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eher eine echte Geschäftsgelegenheit dargestellt habe, als einen Faktor, der den Wert der Vermögenswerte minderte.

(210) Hinsichtlich der Beschäftigungsbedingung wies Italien auf die Schlussfolgerung von Ecorys hin, wonach es keine Hinweise darauf gegeben habe, dass sich diese Bedingung wesentlich auf den Wert der Siremar-Sparte ausgewirkt hätte. Italien erinnerte ferner daran, dass besagte Bedingung sich aus Artikel 63 Absatz 2 des Gesetzesdekrets 270/1999 ableite und nur die Beschäftigten beträfe, die notwendig seien, um den Betrieb der in Rede stehenden Sparte gemäß den Besatzungslisten der Flotte zu gewährleisten. Die Besatzungslisten der Flotte i) legten die qualitative und quantitative Zusammensetzung der Besatzung fest, die für den Betrieb des Schiffes gemäß den Rechtsvorschriften über die Sicherheit im Seeverkehr erforderlich ist, ii) würden per Ministerialerlass festgelegt und iii) würden von einem Ausschuss erstellt, dem in beratender Funktion Organisationen angehören, die Arbeitnehmer und Schiffseigner vertreten. Darüber hinaus fügte Italien hinzu, dass der Käufer der Siremar-Sparte zwar allen Beschäftigten, die zur Gewährleistung der öffentlichen Dienstleistungen erforderlich waren, eine Beschäftigung habe anbieten müssen, dieser Vorgabe jedoch auf der Grundlage anderer Arbeitsverträge als den zuvor geltenden habe nachkommen können.

(211) Allgemeiner in Bezug auf den Wert der Sparte kam Ecorys in seinem ersten Bericht zu dem Schluss, dass der geschätzte Wert der Siremar-Sparte um etwa 4,6 % über dem Wert hätte liegen können, den der von den italienischen Behörden benannte Sachverständige, die Banca Profilo, angegeben hatte. Italien vertrat jedoch die Auffassung, dass dieser Unterschied dadurch zu erklären sei, dass sich beide Sachverständigen bei mehreren technischen Parametern auf Prognosen stützen mussten und dass solche Prognosen naturgemäß eine gewisse Variabilität aufwiesen. Darüber hinaus merkte Italien an, dass der Preis, der bei der ersten Übertragung auf CdI erzielt worden sei (69,15 Mio. EUR), dank zweier Angebote von SNS und CdI 14 Mio. EUR über dem von der Banca Profilo festgelegten Mindestpreis gelegen habe. Des Weiteren legten die italienischen Behörden ein von der Banca Profilo erstelltes Gegengutachten vor, in dem die Unterschiede zum Ecorys-Bericht ausführlich erläutert wurden, wobei die Banca Profilo behauptete, dass ihre Annahmen die untersuchte Situation besser widerspiegelten ([74]).

(212) Italien wies ferner darauf hin, dass die Übertragung des Eigentums an der Siremar-Sparte mehr als zwei Jahre nach dem von der Banca Profilo und von Ecorys für ihre Bewertungen zugrunde gelegten Stichtag erfolgt sei. In diesem Zeitraum habe sich der Wert der Vermögenswerte der Siremar-Sparte abgeschwächt, und die wirtschaftlichen Aussichten hätten sich erheblich verschlechtert. Aus diesem Grund kam Italien zu dem Schluss, dass es keinen Zweifel daran geben könne, dass zum Zeitpunkt des Abschlusses des Verkaufs der Siremar-Sparte an CdI die von den Parteien vereinbarten Preisbedingungen den Marktwert der Vermögenswerte des Unternehmens in vollem Umfang widerspiegelten.

(213) Schließlich legte Italien für die späteren Phasen des Privatisierungsverfahrens auch den zweiten Ecorys-Bericht vor, in dem bestätigt wurde, dass das Angebot von SNS dem Marktwert der Siremar-Sparte, in seiner mehr als vier Jahre nach der ersten Bewertung aktualisierten Form, entsprochen habe (siehe Abschnitt 2.3.3.7). Selbst wenn der endgültige Verkauf an SNS im Jahr 2016 zu einem niedrigeren Preis als dem im ersten Ecorys-Bericht angegebenen Preis, den die Sonderverwaltung aufgrund von Verfahrensvorschriften nicht berücksichtigen konnte, erfolgte, vertritt Italien daher die Auffassung, dass die von den Parteien vereinbarten Preisbedingungen den Marktwert des zu veräußernden Unternehmensvermögens in vollem Umfang widerspiegelten.

4.3.7. *Zu nationalen Rechtsstreitigkeiten und zur endgültigen Erteilung des Zuschlags an SNS*

(214) Italien übermittelte mehrere Schreiben, um die Kommission über die verschiedenen Phasen nationaler Rechtsstreitigkeiten an den Verwaltungsgerichten und über die endgültige Vergabe der Siremar-Sparte an SNS zu unterrichten (siehe Erwägungsgründe 93 bis 100).

(215) Italien brachte vor, dass diese Entwicklungen den offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Charakter des Verfahrens für den Verkauf der Siremar-Sparte nicht infrage stellten (siehe Abschnitt 4.3.5). Italien betonte, dass in den Entscheidungen der italienischen Verwaltungsgerichte die Gestaltung und Durchführung des Verkaufsverfahrens nicht für fehlerhaft erklärt worden seien, sondern die Verwaltungsgerichte sich vielmehr auf ein Element des Angebots von CdI konzentriert hätten, nämlich die Rückbürgschaft, die Siremar SV zum Zeitpunkt des ersten Erteilung des Zuschlags an CdI nicht bekannt gewesen sei ([75]). Daher kam Italien zu dem Schluss, dass das Verfahren durch die Anwendung der Entscheidung 592/14, wie in den Erwägungsgründen 96 bis 100 beschrieben, mit der Vergabe der Sparte an SNS ordnungsgemäß abgeschlossen worden sei.

([74]) Diese Unterschiede betrafen insbesondere risikofreie Zinssätze, Marktrisikoprämien, Beta-Faktoren und Kosten der Verschuldung. So verwendete die Banca Profilo beispielsweise die Zinssätze für 10-jährige italienische Staatsanleihen als risikofreien Zinssatz, da die Siremar-Sparte ausschließlich in Italien tätig war. Ecorys verwendete jedoch die niedrigeren Zinssätze für deutsche Staatsanleihen, die laut Banca Profilo allerdings die Kapitalkosten der Sparte unterschätzten. Darüber hinaus verwendeten sowohl Ecorys als auch die Banca Profilo für die Marktrisikoprämie die Prämie für Italien, wobei die Banca Profilo jedoch ein spezifisches Risiko von 1 % hinzuaddierte, da Siremar nur in Sizilien tätig war, was ein höheres Risiko mit sich brächte als im italienischen Durchschnitt.

([75]) Da in der von Unicredit ausgestellten Patronatserklärung die Existenz einer Rückbürgschaft nicht erwähnt wurde.

4.4. **Zur Erfüllung der Altmark-Kriterien durch den neuen Vertrag**

(216) Italien wiederholte, dass es die nach dem neuen Vertrag zu zahlenden Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen nur aus Gründen der Rechtssicherheit angemeldet habe, da die Maßnahme seiner Ansicht nach keine staatliche Beihilfe darstelle (siehe Erwägungsgrund 9). Im Einzelnen brachten die italienischen Behörden vor, dass die vier Altmark-Kriterien aus folgenden Gründen erfüllt seien:

a) Die von den italienischen Behörden im neuen Vertrag definierten Seeverkehrsdienstleistungen seien für die wirtschaftliche Entwicklung der kleineren Inseln Siziliens von essenzieller Bedeutung und erfüllten gleichzeitig die wesentlichen Verkehrsbedürfnisse dieser Inselgemeinden, wobei sie die Achtung des in der italienischen Verfassung verankerten Rechts auf territoriale Anbindung gewährleisteten. Der neue Vertrag lege die zu erbringenden Dienstleistungen, die zu verwendenden Schiffe, die Fahrpläne und die Tarifbeschränkungen klar fest. Daher brachte Italien vor, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar definiert seien und das erste Altmark-Kriterium somit erfüllt sei.

b) Die Parameter, auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet worden sei, würden in der CIPE-Richtlinie ausführlich erläutert und seien im neuen Vertrag (und seinen Anhängen) angewandt worden. Außerdem seien die Ausgleichshöchstbeträge im Gesetz von 2009 festgelegt. Daher argumentierte Italien, dass diese Parameter zuvor objektiv und transparent festgelegt worden seien und das zweite Altmark-Kriterium eingehalten werde.

c) Der Betreiber des öffentlichen Dienstes trage alle Risiken der Tätigkeit (siehe auch Abschnitt 4.5) gegen einen festen Subventionsbetrag, der keine Sicherheit für die vollständige Deckung der Kosten biete. Aus diesem Grund argumentierte Italien, dass die Risikoprämie von 6,5 % im Einklang mit der Tätigkeit stehe, ohne dass es zu einer Überkompensation des öffentlichen Dienstes komme. Daher sei auch das dritte Altmark-Kriterium als erfüllt anzusehen.

d) Die Siremar-Sparte sei im Wege eines offenen Ausschreibungsverfahrens privatisiert worden, wobei die für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistung erforderlichen Vermögenswerte eingeschlossen und mit einem neuen zwölfjährigen Vertrag für den Betrieb dieses Dienstes gebündelt worden seien. Da das Ausschreibungsverfahren den Grundsätzen des Wettbewerbs, der Transparenz und der Nichtdiskriminierung entsprochen habe und das Zuschlagskriterium der höchste gebotene Preis gewesen sei, brachte Italien vor, dass auch das vierte Altmark-Kriterium erfüllt sei.

4.5. **Zur Anwendung der in der CIPE-Richtlinie festgelegten Risikoprämie von 6,5 % ab 2010**

(217) Italien wies darauf hin, dass der im Jahr 2009 an Siremar gezahlte Ausgleich, ungeachtet der gesetzlichen Risikoprämie von 6,5 %, 67 009 405 EUR betragen habe. Ab 2010 sei der Höchstbetrag für Ausgleichsleistungen auf 55 694 895 EUR festgelegt worden. Italien merkte an, dass dies einer Senkung um 25 % entspreche. Dies zwinge den Käufer der Siremar-Sparte dazu, den Betrieb wesentlich effizienter zu gestalten, um die Kosten über die gesamte Laufzeit des neuen Vertrags unterhalb des festgelegten Subventionsbetrags zu halten und die Inflation über einen weit in die Zukunft reichenden Zeitraum auszugleichen.

(218) Italien erklärte, die CIPE-Richtlinie sehe vor, dass die Risikoprämie von 6,5 % zur Bestimmung der Kapitalrendite auf der Grundlage der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (WACC) verwendet wird (siehe Erwägungsgründe 49 bis 58). Da der Ausgleichsbetrag durch das Gesetz von 2009 gedeckelt werde, habe man die Berechnung jedoch vereinfacht, indem die 6,5 % als pauschale Kapitalrendite zur Überprüfung einer etwaigen Überkompensation angewendet würden. Dieser Ansatz komme im Rahmen des neuen Vertrags zur Anwendung. Die italienischen Behörden wiesen auch nach, dass die Anwendung der vollständigen Methode, wie sie in der CIPE-Richtlinie festgelegt ist, zu einer Kapitalrendite hätte führen können, die — zumindest in einigen Jahren — über 6,5 % (d. h. 8,87 %) gelegen hätte. Aus diesem Grund ist Italien der Ansicht, dass der vereinfachte Ansatz konservativ sei und die Ausgleichszahlung für Siremar, CdI oder SNS den in der CIPE-Richtlinie festgelegten Betrag nicht überschreiten könne.

(219) Italien brachte ferner vor, dass eine Kapitalrendite von 6,5 % das Risiko der Siremar, CdI oder SNS übertragenen Tätigkeiten widerspiegele und dass es aus folgenden Gründen keine Überkompensation der öffentlichen Dienstleistung gegeben habe:

a) In bestimmten makroökonomischen Studien werde ein bestimmtes Land oder ein bestimmtes geografisches Gebiet mit einer Risikoprämie belegt. Nach Angaben der IESE Business School seien 6,4 % ein geeignetes Länderrisiko für Italien. Daher sei eine Risikoprämie von 6,5 % eine angemessene Rendite.

b) Der neue Vertrag sehe vor, die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage der prognostizierten Entwicklung der Einnahmen und Kosten zu berechnen. Im Gegensatz zu den ursprünglichen Verträgen sehe der neue Vertrag keinen vollständigen und automatischen Ausgleich für den Anstieg von Betriebskosten (wie Kosten für Arbeit, Treibstoff, Charter usw.) vor. Die mit einem etwaigen Kostenanstieg sowie mit dem Verkehrsaufkommen verbundenen Risiken würden vollständig vom Betreiber getragen. Insbesondere trage der Betreiber alle mit dem Dienst verbundenen Risiken und habe keine Garantie, dass ihm ein Ausgleich in einer Höhe gewährt werde, der alle Kosten deckt. Dies gelte auch unter Berücksichtigung der Artikel 8 und 9 des neuen Vertrags, da der Betreiber nach wie vor dem Risiko von Verzögerungen zwischen dem Auftreten solcher Ungleichgewichte und dem Zeitpunkt, zu dem unter Umständen Anpassungen vorgenommen werden, ausgesetzt sei.

Italien legte die jährlichen Routenabrechnungen von CdI und SNS für den Zeitraum von August 2012 bis Dezember 2019 vor, um nachzuweisen, dass es im Rahmen des neuen Vertrags keine Überkompensation gegeben hatte ([76]).

c) Im ersten Jahr der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags, d. h. 2009, sei die im ursprünglichen Vertrag festgelegte Methode zur Berechnung des Ausgleichs angewandt worden, die die Risikoprämie von 6,5 % nicht beinhaltete. Für dieses Jahr legte Italien die detaillierte Berechnung der Ausgleichsleistung nach dem ursprünglichen Vertrag und die Routenabrechnungen vor. Für die anschließenden Jahre der Verlängerung, d. h. 2010, 2011 und Januar bis Juli 2012, habe die CIPE-Methode zur Berechnung der Ausgleichsleistung Anwendung gefunden, in der die Risikoprämie von 6,5 % berücksichtigt worden sei. Italien betonte jedoch, dass zusätzlich zur CIPE-Methode ab 2010 auch die im Gesetz von 2009 festgelegte Obergrenze von 55,7 Mio. EUR gegolten habe. Dieser Betrag würde wegen gestiegener Treibstoffkosten, Änderungen im EUR/USD-Wechselkurs und der Krise im Fracht- und Personenseeverkehr in Italien nicht ausreichen, um Siremar bei der Erfüllung seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu unterstützen. Zur Untermauerung dieses Arguments legte Italien vierteljährliche Berichte der Sonderverwaltung, die Routenabrechnungen für 2010 und von Tirrenia und Siremar SV im April und Juni 2010 an das Verkehrsministerium gesendete Schreiben ([77]) vor.

4.6. **Zur Vereinbarkeit des neuen Vertrags mit dem DAWI-Beschluss von 2011**

(220) Obwohl Italien der Ansicht war, dass der im Rahmen des neuen Vertrags gezahlte Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen keine staatliche Beihilfe darstellte, brachte Italien dennoch Argumente vor, warum diese Maßnahme mit dem DAWI-Beschluss von 2011 vereinbar wäre, wenn es sich um eine Beihilfe handeln würde.

(221) Italien erinnerte daran, dass die Kommission bei der Beurteilung der Echtheit einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darauf beschränkt sei, zu prüfen, ob dem Mitgliedstaat bei der Definition einer Dienstleistung als DAWI ein offenkundiger Fehler unterlaufen ist. Vor diesem Hintergrund beschrieb Italien die im neuen Vertrag festgelegten Routen und wies darauf hin, dass alle Verbindungen strukturell die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für Siremar und andere Betreiber erforderten.

(222) Italien übermittelte zudem die jährlichen Daten zum Passagieraufkommen für die beiden Geschäftsjahre, die dem Geschäftsjahr vorausgingen, in dem die Betrauung mit den DAWI erfolgte (d. h. 2010 und 2011), um zu belegen, dass der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e des DAWI-Beschlusses von 2011 festgelegte Schwellenwert von 300 000 Passagieren auf den von Siremar betriebenen Einzelrouten nicht überschritten wurde. Darüber hinaus brachte Italien vor, dass Artikel 2 Absatz 4 des DAWI-Beschlusses von 2011 eingehalten werde, da durch den Verkauf der Siremar-Sparte unter Anwendung eines vom Wettbewerb bestimmten, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens die Anforderungen der Seekabotageverordnung in vollem Umfang erfüllt würden.

(223) Italien zufolge erfülle der neue Vertrag alle Bedingungen, die für Betrauungsakte gemäß den Artikeln 4 bis 9 des DAWI-Beschlusses von 2011 gelten. Insbesondere seien in diesem Vertrag die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, ihre Dauer, der Ausgleichsmechanismus (auf Grundlage der CIPE-Richtlinie und des Gesetzes von 2009) und die Mechanismen zur Vermeidung und Rückforderung einer Überkompensation im Einzelnen festgelegt. Schließlich wies Italien auf die Maßnahmen hin, die ergriffen worden seien, um die strikte Einhaltung der Bestimmungen des neuen Vertrags zu gewährleisten, wozu auch ein System von Rechtsbehelfen und finanziellen Sanktionen zähle.

4.7. **Zur Rückbürgschaft**

(224) Italien argumentierte, dass die von den potenziellen Bietern im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens vorgelegten Unterlagen keinen Hinweis auf das Bestehen einer Rückbürgschaft zur Absicherung der dem erfolgreichen Angebot von CdI beigefügten Patronatserklärung von Unicredit enthielten. In dieser Erklärung sei tatsächlich weder explizit noch implizit auf das Vorliegen einer Rückbürgschaft durch Sizilien Bezug genommen worden. Italien zufolge sei CdI der Zuschlag erteilt worden, da dessen Angebot alle erforderlichen Voraussetzungen erfüllt habe und vorteilhafter gewesen sei als das Angebot von SNS. Italien brachte ferner vor, dass das Fehlen eines Zusammenhangs zwischen der Patronatserklärung und der Rückbürgschaft Siziliens dadurch bestätigt werde, dass Unicredit, selbst nachdem Sizilien diese Rückbürgschaft zurückgezogen hatte ([78]), ihre Zusage gegenüber CdI bestätigt und anschließend eine Bankbürgschaft für Siremar SV zur Deckung der Zahlungsraten von CdI gestellt habe ([79]).

([76]) Die Kommission stellt fest, dass es bei diesen Daten Lücken in Bezug auf die nationalen Rechtsstreitigkeiten und die beiden Zuschlagserteilungen für die Sparte gab (insbesondere wurden die Zahlen für 2015 nicht von einem externen Berater bestätigt, und es wurden keine Daten für den Zeitraum vom 1. Januar bis 10. April 2016 vorgelegt).

([77]) In diesen Schreiben brachten die Unternehmen vor, dass die im Gesetz von 2009 vorgesehenen Ausgleichsbeträge für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen wegen der gestiegenen Ölpreise nicht ausreichen würden, um die Nettokosten der Dienstleistungen zu decken. Im Schreiben vom Juni 2010 wurde der Betrag für Siremar „vorerst" noch als ausreichend angesehen, doch für Tirrenia wurde bereits eine Lücke von 23,1 Mio. EUR prognostiziert.

([78]) Mit Schreiben des Obersten Rechnungsführers der Region.

([79]) Am 3. Februar 2012 gab Unicredit die für CdI geleistete Rückbürgschaft an Sizilien zurück und bestätigte, dass ihre eigene Bürgschaft nicht an die Rückbürgschaft Siziliens geknüpft sei. Die Bürgschaft trat in der Folge am 31. Juli 2012 in Kraft, als der Verkauf der Siremar-Sparte besiegelt wurde.

(225) Des Weiteren übermittelte Italien gewisse Unterlagen, um nachzuweisen, dass die Rückbürgschaft CdI keinen selektiven Vorteil verschafft hatte und daher nicht als staatliche Beihilfe einzustufen sei. Insbesondere waren dies folgende Unterlagen: eine am 20. November 2011 von den Anteilseignern von CdI (d. h. Sizilien, Mediterranea, Isolemar S.r.l., Lauro.it S.p.A. und Davimar) unterzeichnete Bürgschaftsvereinbarung, mittels der sie eine gemeinsame Rückbürgschaft für das erfolgreiche Angebot von CdI in einer Höhe von bis zu 35 Mio. EUR zusagten, und ein Schreiben von Unicredit vom 10. Mai 2012, in dem CdI über die für die Bürgschaft geltenden Bedingungen, speziell eine Prämie von mindestens 250 Basispunkten pro Jahr, informiert wurde. Laut Aussage Italiens könne die Rückbürgschaft keine Elemente staatlicher Beihilfe enthalten, wenn sich ihre spätere Rücknahme nicht auf die Rechte und Pflichten des Begünstigten auswirkte. Aus diesen Unterlagen würde somit hervorgehen, dass die Voraussetzungen für die Feststellung einer Beihilfe in einer Bürgschaft gemäß der ständigen Rechtsprechung der Union in der vorliegenden Sache nicht gegeben seien.

4.8. **Zum Liegeplatzvorrang**

(226) Die italienischen Behörden brachten vor, dass durch die Einräumung des Liegeplatzvorrangs keine staatlichen Mittel entgangen seien oder entgehen würden. Tatsächlich zahlten alle Fährbetreiber für das Anlegen regelmäßige Gebühren an die zuständigen Hafenbehörden, unabhängig davon, ob sie öffentliche Dienstleistungen erbringen oder nicht. Dieser Liegeplatzvorrang gelte nur für die Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und sei von der Kommission mit Schreiben vom 24. Januar 2011 im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2007/4609 (siehe Abschnitt 2.4) akzeptiert worden, soweit der Liegeplatzvorrang nur für diese Routen gelte. Darüber hinaus stellte Italien klar, dass Siremar und seine Nachfolger keine zusätzliche Gebühr für diesen Liegeplatzvorrang gezahlt hätten und auch gegenwärtig nicht zahlen würden.

(227) Da für den Liegeplatzvorrang keine Gebühr zu entrichten sei, lasse sich ein etwaiger finanzieller Vorteil für Siremar und seine Nachfolger nicht beziffern. Italien wies jedoch darauf hin, dass der Liegeplatzvorrang in der Praxis aufgrund der Größe der meisten Häfen und der Vorausplanung der Ankünfte und Abfahrten nur unter begrenzten Umständen zur Anwendung komme.

4.9. **Zu den im Gesetz von 2010 festgelegten Maßnahmen**

(228) Italien bestritt nicht, dass Siremar 7 215 800 EUR für die Nachrüstung von Schiffen zur Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen erhalten hatte (als „Stockholm-Mittel“ bezeichnet). Die italienischen Behörden bestätigten allerdings, dass diese Mittel nur für die Nachrüstung von Schiffen verwendet worden seien. Zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags mit CdI am 21. Oktober 2011 seien nur noch 580 600 EUR verblieben, die ausgegeben werden konnten. Siremar SV habe diese verbleibenden Mittel im Januar 2012, also vor der Übertragung der Sparte auf CdI, für die Durchführung bestimmter notwendiger Arbeiten am Schiff Martini verwendet, die noch ausstanden.

(229) Hinsichtlich der im Gesetz von 2010 vorgesehenen Abgabenbefreiungen für die Handlungen und Vorgänge im Zusammenhang mit der Privatisierung der Siremar-Sparte wiesen die italienischen Behörden zunächst darauf hin, dass die Erträge für Unternehmen, die sich in einem Insolvenzverfahren befinden, nach den in Artikel 183 des konsolidierten Einkommensteuergesetzes festgelegten Regeln bestimmt würden. Auf der Grundlage dieser Bestimmung ergebe sich der Ertrag eines Unternehmens für den Zeitraum vom Beginn des Insolvenzverfahrens bis zu dessen Abschluss aus der Differenz zwischen dem Vermögen des Unternehmens zu Beginn des Verfahrens und dem Restvermögen am Ende des Verfahrens. Vor Abschluss des Verfahrens sei es daher nicht möglich vorauszusehen, ob und in welcher Höhe eine Steuerschuld besteht.

(230) In Bezug auf die indirekten Abgaben betonten die italienischen Behörden, dass die vorgesehenen Befreiungen konzipiert worden seien, um administrativen Aufwand zu reduzieren. Aus Sicht der Besteuerung könnten ihre Auswirkungen als vernachlässigbar und im Verhältnis zu auf Dokumente bezogene Abgaben, die als Pauschalsätze erhoben würden, als gering betrachtet werden. Genauer gesagt gehe es um die Eintragungsgebühr (168 EUR pro Dokument), die Grundbuch- und Hypothekeneintragungsgebühren (je 168 EUR) und die Stempelsteuer (14,62 EUR für vier Seiten). Darüber hinaus wiesen die italienischen Behörden darauf hin, dass gemäß Artikel 9 der Verträge über den Verkauf der Sparte von Siremar SV an CdI und SNS alle Abgaben und Gebühren vom Käufer zu entrichten gewesen seien. Hinsichtlich der Übertragung auf SNS stellten die italienischen Behörden klar, dass gemäß Artikel 19-ter Absatz 24-bis des Gesetzesdekrets 135/2009 eine feste Eintragungsgebühr in Höhe von 245 EUR gegolten habe.

(231) Schließlich stellten die italienischen Behörden klar, dass die FAS-Mittel nicht dazu verwendet worden seien, den Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Siremar, einen zusätzlichen Ausgleich zu gewähren. Stattdessen seien diese Mittel bereitgestellt worden, um gegebenenfalls die für die Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen an die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe vorgesehenen Haushaltsmittel zu ergänzen, sollten sich diese als unzureichend erweisen. Italien weist darauf hin, dass es nach Artikel 1 Absatz 5-ter des Gesetzesdekrets 125/2010 den Regionen möglich sei, die FAS-Mittel zur Finanzierung (eines Teils) der regulären Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zu verwenden und so die Kontinuität der öffentlichen Seeverkehrsdienste zu gewährleisten. Darüber hinaus stellte Italien klar, dass gemäß Artikel 26 des Gesetzesdekrets 185/2008 für die Jahre 2009, 2010 und 2011 jeweils 65 Mio. EUR für die Tirrenia-Gruppe vorgesehen gewesen seien und dementsprechend 195 Mio. EUR aus den FAS-Mitteln bereitgestellt worden seien. Diese Mittel seien dann auf das Konto des Verkehrsministeriums überwiesen worden

und für Ausgleichszahlungen an die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar und Saremar) für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen bestimmt gewesen. Daher würde diese Maßnahme lediglich eine Mittelzuweisung innerhalb des italienischen Staatshaushalts für die Entrichtung der Ausgleichszahlungen für öffentliche Dienstleistungen betreffen.

4.10. **Zur nicht vorhandenen wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Siremar SV und CdI**

(232) Italien brachte vor, dass es keine wirtschaftliche Kontinuität zwischen Siremar SV und CdI gebe, und zwar aus folgenden Gründen:

a) *Umfang des Verkaufs*: Italien wies darauf hin, dass Siremar ursprünglich als Teil von Tirrenia (dessen Tochtergesellschaft Siremar war) verkauft werden sollte. Nach dem Scheitern dieses Privatisierungsversuchs seien getrennte Ausschreibungen für einen Teil der Vermögenswerte des jeweiligen Unternehmens (d. h. die Tirrenia- und die Siremar-Sparte) durchgeführt worden. Darüber hinaus habe der Verkauf eine begrenzte Anzahl von Vermögenswerten von Siremar SV betroffen, die zuvor keine funktionelle Autonomie besaßen; Vermögenswerte, die für die öffentlichen Dienstleistungen nicht wesentlich waren, einschließlich einer Schnellfähre, seien getrennt verkauft worden. Außerdem seien Schulden, die Siremar SV vor dem Transfer gemacht hatte, nicht von CdI übernommen worden.

b) *Wirtschaftliche Tätigkeit*: Die Bedingungen für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die im neuen Vertrag mit CdI festgelegt sind, würden sich wesentlich von denen unterscheiden, die im ursprünglichen Vertrag mit Siremar ausgehandelt worden waren. Insbesondere sehe der neue Vertrag andere Kriterien für die Berechnung des Ausgleichs für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen vor (der auf einen Höchstbetrag festgelegt sei, anstatt die Verluste aus der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen vollständig zu decken) und beinhalte mehr Flexibilität bei den den Fahrgästen angebotenen Tarifen (unter Verwendung von Preisobergrenzen anstelle von Festpreisen). Italien vertrat die Auffassung, dass die wesentliche Änderung der Berechnungsmethode für die Ausgleichsleistung den Käufer zwangsläufig dazu veranlasst habe, die Organisation der Siremar-Sparte effizienter zu gestalten. Schließlich brachte Italien vor, dass allein die Übertragung von Eigentum von einem öffentlichen auf einen privaten Eigentümer eine drastische Änderung der Organisation und des Managements der Sparte mit sich bringe.

c) *Diskontinuität der Arbeitskräfte*: Italien wies darauf hin, dass es keine automatische Übernahme der Mitarbeiter durch den Käufer gegeben habe. Siremar SV würde seine Mitarbeiter entlassen und sei für alle verbleibenden Kosten im Zusammenhang mit den alten Verträgen haftbar gewesen. Der Käufer würde dann den ehemaligen Mitarbeitern neue Beschäftigungsangebote unterbreiten, soweit die Mitarbeiter für den Betrieb der übertragenen Geschäftstätigkeit (d. h. die öffentlichen Dienstleistungen) als erforderlich erachtet würden. Sollten die ehemaligen Mitarbeiter das Angebot annehmen, würden sie mit einem neuen, geänderten Vertrag eingestellt werden.

d) *Kaufpreis*: Italien wies darauf hin, dass ein unabhängiger Sachverständiger den Wert der Siremar-Sparte geschätzt habe und dass im Ausschreibungsverfahren für deren Verkauf der höchste Preis als einziges Kriterium für die Auswahl der Angebote gegolten habe.

e) *Unterschiedliche Eigentumsverhältnisse von Verkäufer und Käufer:* Italien merkte an, dass der Käufer über ein öffentliches Ausschreibungsverfahren ermittelt worden sei, das einer größtmöglichen Anzahl potenzieller Bieter offengestanden habe. Dieses Verfahren habe auf den Grundsätzen des Wettbewerbs, der Transparenz und der Nichtdiskriminierung beruht, und der Zuschlag sei nach dem Kriterium des höchsten Preises erteilt worden. Darüber hinaus verwies Italien auf den Beschluss der AGCM Nr. 23023 vom 23. November 2011 ([80]), wonach kein einzelner Anteilseigner von Mediterranea die ausschließliche oder gemeinsame Kontrolle über die Siremar-Sparte hätte ausüben können. Der erfolgreiche Bieter CdI sei zu 65,32 % von Mediterranea kontrolliert worden. Sizilien habe 43,02 % der Anteile an Mediterranea gehalten, während drei private Parteien zusammen die verbleibenden Anteile hielten. Diese Parteien hätten Stammaktien oder „Aktien des Typs A" gehalten, während Sizilien „Aktien des Typs B" gehalten habe, für die bestimmte Beschränkungen gelten. So sei Sizilien beispielsweise nicht berechtigt gewesen, einen seiner Beamten oder Direktoren in den Vorstand des Unternehmens zu ernennen. Aus diesen Gründen brachte Italien vor, dass sich die Identität des Verkäufers von der des Käufers unterschieden habe und dass der Verkäufer nach der Übertragung der Siremar-Sparte auf CdI keinerlei Kontrolle, auch keine simple Einflussnahme, auf die Geschäftsführung der Siremar-Sparte habe ausüben können.

f) *Ökonomische Folgerichtigkeit der Transaktion*: Ziel der Transaktion sei die Liberalisierung der von Siremar betriebenen Seeverkehrstätigkeiten zur Erfüllung der Seekabotageverordnung gewesen. Der erste Aufruf zur Interessenbekundung sei zudem am 4. Oktober 2010 veröffentlicht worden, während die Kommission das förmliche Prüfverfahren erst mit ihrem Beschluss vom 5. Oktober 2011 eingeleitet habe. Aus diesen Gründen war Italien der Ansicht, dass die Transaktion nicht auf die Umgehung des Beihilferechts abgezielt habe, sondern mit der Absicht geplant und durchgeführt worden sei, ein wichtiges Wirtschaftsvorhaben zu realisieren.

([80]) C11320 — Compagnia delle Isole/Ramo di azienda di Tirrenia di Navigazione (Siremar), Provvedimento n. 23023 vom 23. November 2011.

5. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

5.1. Stellungnahme von Siremar unter Sonderverwaltung

(233) Siremar SV übermittelte ein Hauptpaket von Stellungnahmen und ein nachfolgendes Schreiben. Anschließend fand zudem ein informeller Austausch statt, um noch offene Fragen zu klären oder spezifische Informationen einzuholen, von dem die italienischen Behörden vollumfänglich Kenntnis hatten. Darüber hinaus brachte Siremar SV in Bezug auf die meisten Beihilfemaßnahmen Argumente vor, die denen Italiens sehr ähnlich waren.

5.1.1. *Zum Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2007/4609*

(234) In seiner am 19. April 2013 eingegangenen Stellungnahme zum Beschluss von 2012 bezog sich Siremar SV zunächst auf das Vertragsverletzungsverfahren Nr. 2007/4609 der Kommission wegen falscher Anwendung der Seekabotageverordnung (siehe auch Abschnitt 2.4). In diesem Zusammenhang verwies Siremar SV auf das Schreiben vom 21. Dezember 2009 (siehe Erwägungsgrund 136) bezüglich der Absicht Italiens, nicht die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, sondern den Verkauf der Schifffahrtsunternehmen, die entsprechende Verträge hielten, auszuschreiben. In diesem Schreiben wurde darauf hingewiesen, dass angesichts der geplanten radikalen Umgestaltung des Sektors und der sozialen Auswirkungen, die die Ausschreibungen hätten, wenn der Erwerb der Unternehmen nicht eingeschlossen würde, die gewählten Verfahren — grundsätzlich und ausnahmsweise — im Hinblick auf die Einhaltung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung zwischen den Gemeinschaftsreedern akzeptabel gewesen seien.

(235) Am 21. Juni 2012 (siehe Erwägungsgrund 143) habe die Kommission Italien eine mit Gründen versehene Stellungnahme übermittelt wegen der mehr als drei Jahre nach dem regulären Auslaufen der entsprechenden Verträge andauernden Verzögerung bei der Durchführung wettbewerbsrechtlicher Verfahren für die Vergabe der von Caremar, Laziomar und Saremar betriebenen öffentlichen Seekabotagedienste. Da die italienischen Behörden die wettbewerbsrechtlichen Verfahren für die Vergabe der von den Unternehmen Tirrenia, Siremar und Toremar betriebenen öffentlichen Seekabotagedienste abgeschlossen hätten, beträfe die mit Gründen versehene Stellungnahme diese Unternehmen nicht. Auf dieser Grundlage und im Lichte des früheren Austauschs zwischen den italienischen Behörden und den Kommissionsdienststellen brachte Siremar SV vor, die Kommission habe festgestellt, dass die Privatisierung der Siremar-Sparte im Einklang mit Artikel 4 der Seekabotageverordnung stehe.

(236) Basierend auf der Rechtsprechung der Unionsgerichte ([81]) argumentierte Siremar SV, dass, sobald die Übereinstimmung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen mit der Seekabotageverordnung festgestellt worden sei, diese Verpflichtungen als mit dem Unionsrecht vereinbar angesehen werden müssten, ohne dass eine weitere Prüfung gemäß Artikel 106 Absatz 2 AEUV erforderlich sei. Da im Vertragsverletzungsverfahren festgestellt worden sei, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, welche für die von der Siremar-Sparte vor der Privatisierung betriebenen Routen galten, im Hinblick auf die Seekabotageverordnung gerechtfertigt gewesen seien, könne Siremar SV zufolge diese Schlussfolgerung im Zusammenhang mit dem förmlichen Prüfverfahren der Kommission gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV nicht infrage gestellt werden ([82]). Deshalb sollte jedes zusätzliche Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV auf Maßnahmen beschränkt werden, welche nicht die Ausgleichsleistungen für Mehrkosten beträfen, die aufgrund der gemäß der Seekabotageverordnung rechtmäßig übertragenen und betriebenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstanden seien.

(237) Schließlich verwies Siremar SV auf das Urteil von 2009, mit dem die Entscheidung von 2004 für nichtig erklärt wurde, und auf die Möglichkeit, dass die in dieser Entscheidung bewerteten Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen als bestehende Beihilfe eingestuft werden könnten. Würde die der ehemaligen Tirrenia-Gruppe gewährte Beihilfe tatsächlich als bestehende Beihilfe eingestuft, dann würde diese Einstufung wahrscheinlich auch für die Ausgleichsleistungen gelten, die für die von der Siremar-Sparte bis zur Privatisierung erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gezahlt wurden, und zwar aus folgenden Gründen:

a) Die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags sei unbedingt notwendig gewesen, um die Erbringung der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse bis zur Vergabe des neuen Vertrags im Rahmen der Privatisierung der Siremar-Sparte zu gewährleisten. Daher sei sie im Licht des Ergebnisses des Vertragsverletzungsverfahrens der Kommission als gerechtfertigt erachtet worden.

b) Die einzigen wesentlichen Änderungen nach dem 1. Januar 2009 hätten den Effekt gehabt, den Gesamtbetrag der Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zu senken.

5.1.2. *Zur Verlängerung des ursprünglichen Vertrags*

(238) Hinsichtlich des Bestehens einer echten DAWI auf den von der Siremar-Sparte im Rahmen des ursprünglichen Vertrags bedienten Routen führte Siremar SV zunächst die Verbindungen auf, auf denen es öffentliche Dienstleistungen während des Verlängerungszeitraums erbrachte. Auf einigen Routen habe zu gewissen Zeiten während des Jahres Wettbewerb bestanden. Diese Betreiber hätten jedoch ebenfalls öffentliche Dienstleistungen erbracht und eine entsprechende Ausgleichzahlung erhalten. Daher argumentierte Siremar SV, dass die Präsenz dieser

([81]) Siremar SV verweist insbesondere auf das Urteil des Gerichts vom 15. Juni 2005, Olsen/Kommission, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, Rn. 215.

([82]) Siremar SV verweist auf das Urteil des Gerichtshofs vom 10. Mai 2005, Italien/Kommission, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275 und auf das Urteil des Gerichts vom 4. März 2009, Tirrenia di Navigazione/Kommission, verbundene Rechtssachen T-265/04, T-292/04 und T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

Betreiber das Vorliegen einer echten DAWI nicht infrage stelle. Darüber hinaus legte Siremar SV Passagierdaten für die in den Jahren 2010 und 2011 bedienten Routen vor, aus denen hervorging, dass das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen auf allen Einzelrouten unter 300 000 lag ([83]). Auf dieser Grundlage wären die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e des DAWI-Beschlusses von 2011 festgelegten Bedingungen erfüllt. Da zudem die Frage des aufgrund der Verlängerung der ursprünglichen Verträge gezahlten Ausgleichs im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens offensichtlich geklärt sei, seien auch die in Artikel 2 Absatz 4 des DAWI-Beschlusses von 2011 und in Artikel 2 Absatz 2 der DAWI-Entscheidung von 2005 festgelegten Bedingungen erfüllt.

(239) Darüber hinaus machte Siremar SV geltend, dass es keine überhöhten Ausgleichsleistungen vom italienischen Staat erhalten habe. Zum einen verwies das Unternehmen auf einen Bericht des *Corte dei Conti*, in dem die in Artikel 3 des ursprünglichen Vertrags festgelegte Methode zur Bestimmung des an die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe gezahlten Ausgleichsbetrags bestätigt worden sei. Zum anderen brachte Siremar SV vor, dass während des Zeitraums, in dem das Unternehmen unter Sonderverwaltung stand (September 2010 bis Juli 2012), die Höhe der Subvention in absoluten Zahlen um rund 16 Mio. EUR und in relativen Zahlen um etwa 25 % niedriger gewesen sei als die durchschnittliche Höhe der Subventionen, die das Unternehmen in den beiden vorausgegangenen Jahren (2008 und 2009) erhalten hatte. Siremar SV legte dar, dass die bis Ende 2009 gezahlten Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen es dem Unternehmen ermöglicht hätten, seine Einnahmen und Ausgaben auszugleichen und den Betrieb trotz der allmählichen Verschlechterung seiner wirtschaftlichen und finanziellen Aussichten aufrechtzuerhalten. Im Laufe der Zeit sei Siremar jedoch stärker auf die Subventionen angewiesen gewesen: Zwischen 1999 und 2008 sei ihr Anteil am Umsatz von 64 % auf 77 % gestiegen. Ab 2010 sei der Ausgleichsbetrag dann durch das Gesetz von 2009 auf ein Niveau begrenzt worden, das deutlich niedriger war als in den Vorjahren. Siremar SV argumentierte, dass die staatlichen Subventionen die Betriebskosten daher nicht mehr hätten decken können. Somit war die Schlussfolgerung von Siremar SV, dass es in den Jahren, in denen der ursprüngliche Vertrag verlängert wurde, nicht zu einer Überkompensation habe kommen können und dass die neue Methode zur Berechnung der Ausgleichsleistung den neuen Eigentümer der Sparte zwinge, die Sparte zur Steigerung der Effizienz umzustrukturieren.

5.1.3. *Zur möglicherweise rechtswidrigen Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar*

(240) Siremar SV erinnerte daran, dass die italienischen Behörden der Kommission am 16. Mai 2011 mitgeteilt hätten, dass die Sonderverwaltungen von Tirrenia und Siremar die durch die Entscheidung von 2010 bewilligte Rettungsbeihilfe nach Abschluss des Verkaufs der Tirrenia- und der Siremar-Sparte unter Verwendung der Erlöse aus dem Verkauf dieser Sparten zurückzahlen würden. Siremar SV merkte jedoch an, dass sich der Abschluss des Verkaufs der Siremar-Sparte aufgrund unerwarteter Ereignisse verzögert habe und Siremar SV daher seine Dienste habe wesentlich länger als geplant betreiben und die damit verbundenen Kosten tragen müssen. Die gesamte Rettungsbeihilfe sei jedoch am 18. September 2012, d. h. nur 48 Tage nach Übertragung der Siremar-Sparte am 1. August 2012, in einer einzigen Zahlung vollständig an den Staat zurückgezahlt worden.

(241) In Bezug auf die in Randnummer 25 Buchstabe c der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien verankerte Anforderung wies Siremar SV darauf hin, dass der Liquidationsplan für Tirrenia sowie Siremar lange vor Ablauf der vorgenannten Sechsmonatsfrist auf der Website der Sonderverwaltung ([84]) veröffentlicht worden sei. Siremar SV fügte hinzu, dass der Kommission sowohl im Rahmen des Genehmigungsverfahren für staatliche Beihilfen als auch im Rahmen des Fusionsgenehmigungsverfahrens alle relevanten Informationen über den weiteren Verlauf des Privatisierungsverfahrens — bei denen es sich nach Angaben von Siremar SV im Wesentlichen um einen Umstrukturierungsplan im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gehandelt habe — regelmäßig übermittelt worden seien. Siremar SV vertrat daher die Auffassung, dass die Kommission umfassend informiert und der Plan realistisch, kohärent und weitreichend genug gewesen sei, um die Rentabilität von Siremar gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien wiederherstellen zu können.

(242) Siremar SV brachte ferner vor, dass Siremar nicht mehr als Unternehmen in Schwierigkeiten anzusehen gewesen sei, nachdem es die Rettungsbeihilfe erhalten habe, die es ihm ermöglichte, die Dienstleistungen im öffentlichen Interesse regelmäßig zu erbringen und gleichzeitig das Liquidationsverfahren ordnungsgemäß zu durchlaufen. Nach Ansicht des Unternehmens seien diese Tätigkeiten während des fraglichen Zeitraums regelmäßig und ohne die Störungen durchgeführt worden, die ein Unternehmen in Schwierigkeiten normalerweise kennzeichnen. Siremar SV fügte hinzu, dass der Abschluss der Privatisierung mit der vollständigen Umsetzung des Umstrukturierungsplans zusammengefallen sei. Dieser habe strukturelle Änderungen der Organisation und des Managements von Siremar beinhaltet, die eine Rückkehr zu langfristiger Rentabilität sicherstellen sollten. Schließlich bestätige die Entscheidung von 2010 laut Siremar SV, dass das Prinzip der nur einmaligen Beihilfe im Hinblick auf eine etwaige Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe oder rechtswidrige Beihilfe auch in der Vergangenheit eingehalten worden sei, d. h. auch im Hinblick auf die Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Daher hätten die italienischen Behörden nach Auffassung von Siremar SV die berechtigte Erwartung haben können, dass dieser Ausgleich keine staatliche Beihilfe beinhaltete.

([83]) Die Kommission stellt jedoch fest, dass auf einer Route (ALC/2) das durchschnittliche Passagieraufkommen in den Jahren 2010 und 2011 bei 300 357,5 lag.

([84]) Siehe: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/ (vom Unternehmen angeführt) sowie http://www.siremar-in-as.it/.

5.1.4. *Zum neuen Vertrag*

(243) In Bezug auf das angewandte Verfahren brachte Siremar SV vor, dass Italien den neuen Vertrag nur aus Gründen der Rechtssicherheit am 10. Januar 2012 bei der Kommission angemeldet habe. Daher stimme Siremar SV nicht mit der Auffassung der Kommission im Beschluss von 2012 überein, dass diese Maßnahme eine rechtswidrige Beihilfe darstellen könnte, die unter Verstoß gegen das Durchführungsverbot gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt worden war.

(244) In der Sache führte Siremar SV die vier Altmark-Kriterien an und legte dar, warum seiner Auffassung nach jedes Kriterium erfüllt sei, wodurch das Vorliegen eines Beihilfeelements im neuen Vertrag ausgeschlossen sei.

(245) Erstens sei das Unternehmen mit der Erbringung einer DAWI betraut worden (1. Altmark-Kriterium): In Artikel 3 des neuen Vertrags seien die zu erbringenden Dienstleistungen klar definiert, während in Anhang A des Vertrags die einzusetzenden Schiffstypen und die abzudeckenden Zeiträume im Einzelnen aufgeführt seien und die Anforderungen an den Abend- und Nachtverkehr sowie die Tarifbeschränkungen spezifiziert würden. Zweitens seien die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs zuvor transparent und objektiv festgelegt worden (2. Altmark-Kriterium): Der neue Vertrag, seine Anhänge und die CIPE-Richtlinie enthielten eine ausführliche Beschreibung der Berechnungsmethode. Drittens sei ein Ausgleich nur für die im Rahmen der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen angefallenen Nettokosten gezahlt worden (3. Altmark-Kriterium): Der neue Vertrag sehe vor, dass ein Ausgleich nur für die im Rahmen des öffentlichen Interesses erbrachten Dienstleistungen gezahlt werde. Die Elemente, die bei der Berechnung der Kosten und des angemessenen Gewinns, d. h. einer Rendite von 6,5 % auf das Risikokapital, zu berücksichtigen sind, seien in der CIPE-Richtlinie und in den Anhängen B und C des neuen Vertrags aufgeführt worden. Viertens müsse der Ausgleich auf die Mindesthöhe festgesetzt werden (4. Altmark-Kriterium): Siremar SV argumentierte, dass das Ausschreibungsverfahren für die Privatisierung der Siremar-Sparte transparent, offen und diskriminierungsfrei gewesen sei und dass die Methode zur Berechnung des Ausgleichs eine Effizienzsteigerung seitens des Betreibers des Dienstes erfordert habe.

(246) Ungeachtet der Begründung anhand der Altmark-Kriterien ging Siremar SV auch auf die Zweifel der Kommission ein, ob der neue Vertrag die im DAWI-Beschluss von 2011 festgelegten Bedingungen einhielt.

(247) Insbesondere brachte Siremar SV vor, dass auf der Grundlage der Passagierdaten von 2010 und 2011 die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben d und e des DAWI-Beschlusses von 2011 festgelegte Obergrenze für das Fahrgastaufkommen nicht überschritten worden sei. Darüber hinaus erklärte Siremar SV, dass in Anbetracht des Ergebnisses des Vertragsverletzungsverfahrens (siehe auch Abschnitt 5.1.1) und nach der Privatisierung der Siremar-Sparte auch die Bedingung in Artikel 2 Absatz 4 des DAWI-Beschlusses von 2011 eingehalten werde.

(248) Um die Erfüllung der Bedingungen nach Artikel 4 Buchstaben a und b des DAWI-Beschlusses von 2011 nachzuweisen, verwies Siremar SV auf die hinsichtlich der Altmark-Kriterien vorgebrachten Argumente. Darüber hinaus enthalte der neue Vertrag die Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen und die Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung von Überkompensationszahlungen sowie verbindliche Anforderungen zu wesentlichen Aspekten (Preis, Qualität und Quantität) der erbrachten Dienstleistungen (Artikel 4 Buchstaben d und e des DAWI-Beschlusses von 2011). Des Weiteren seien für jede Route in Anhang A des neuen Vertrags die anwendbaren Höchstpreise für die Transportentgelte pro Person oder Fahrzeug festgelegt worden, wobei zwischen Standardtarifen und ermäßigten Tarifen für Inselbewohner unterschieden werde. Die jährliche Ausgleichszahlung für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen werde für die Laufzeit des Vertrags festgelegt. Es gebe jedoch einen Mechanismus, mithilfe dessen alle drei Jahre die wirtschaftlichen Referenzparameter revidiert werden könnten, sowie eine Schutzklausel zugunsten beider Parteien für den Fall unvorhergesehener, struktureller und einen festgelegten Schwellenwert überschreitender Veränderungen bestimmter wirtschaftlicher Parameter. Zudem werde mit dem neuen Vertrag zur Sicherstellung der vollständigen Erfüllung der vorstehend beschriebenen Anforderungen ein strenges, umfassendes und auf Abschreckung beruhendes Sanktionssystem für den Dienstleister eingeführt. Die mit der Aufsicht betrauten Ministerien hätten auch die Befugnis, Inspektionen und Kontrollen durchzuführen und Informationen einzuholen, um die Erfüllung der im Vertrag festgelegten Verpflichtungen zu beurteilen (Artikel 5 des DAWI-Beschlusses von 2011). Abschließend erklärte Siremar SV, dass es die anderen anwendbaren Bestimmungen des DAWI-Beschlusses von 2011 (Artikel 6 bis 9) eingehalten habe, indem es die allgemeinen Bestimmungen über die Durchführung eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahrens, wie es für den Verkauf der Siremar-Sparte Anwendung fand, beachtet habe.

5.1.5. *Zur Privatisierung von Siremar und zur Rückbürgschaft*

(249) Siremar SV erinnerte an die wichtigsten Schritte des Ausschreibungsverfahrens und die nachfolgenden Entwicklungen. Das Unternehmen betonte, dass der Sonderverwalter das Ausschreibungsverfahren in einer Weise konzipiert und durchgeführt habe, die er für am besten geeignet hielt, um den höchstmöglichen Preis zu erzielen, und dass er gesetzlich verpflichtet gewesen sei, Schutzvorkehrungen zu treffen, um die Transparenz, Unparteilichkeit und Fairness des Ausschreibungsverfahrens zu gewährleisten. Insbesondere habe ein unabhängiger Sachverständiger den Mindestpreis festgelegt, und bei der Auswahl des erfolgreichen Angebots sei das Kriterium des höchsten

Preises zugrunde gelegt worden. Des Weiteren verwies Siremar SV auf die Rechtsprechung in der Sache Grazer Wechselseitige Versicherung ([85]), der zufolge bei der Privatisierung eines staatlichen Unternehmens vermutet werden kann, dass der Marktpreis dem höchsten erhaltenen Angebot entspricht, wenn dieses Angebot glaubwürdig ist und einen wirtschaftlichen Wert hat.

(250) Siremar SV brachte ferner vor, dass das Ausschreibungsverfahren an keinerlei Bedingungen geknüpft gewesen sei, die für sich genommen eine Wertminderung der zum Verkauf angebotenen Vermögenswerte oder eine Senkung der Zahl der potenziellen Käufer hätten bewirken können. Dies gelte insbesondere für die im Beschluss von 2011 genannten Bedingungen betreffend i) die Beibehaltung der Zahl der Beschäftigten und ii) die Bündelung der Schiffe mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in einem einzigen Ausschreibungsverfahren. In Bezug auf Ersteres wies Siremar SV darauf hin, dass es sich um eine zwingende Bestimmung gehandelt habe, die durch einen Rechtsakt von allgemeiner Geltung festgelegt worden und unterschiedslos für einen auf zwei Jahre begrenzten Zeitraum anzuwenden gewesen sei. Zu Letzterem merkte Siremar SV an, dass die Möglichkeit, die Flotte der Sparte für die Bedienung der im neuen Vertrag festgelegten Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nutzen zu können, eher eine rentable Geschäftsgelegenheit darzustellen schien als ein sich auf den Wert der zum Verkauf stehenden Sparte auswirkender negativer Faktor, insbesondere in einer Zeit der Rezession im Seeverkehrssektor.

(251) Zur spezifischen Frage der Rückbürgschaft Siziliens brachte Siremar SV vor, dass in den von den Bietern im Verlauf des Ausschreibungsverfahrens eingereichten Unterlagen keine Anhaltspunkte für das Vorliegen einer Rückbürgschaft enthalten gewesen seien. Insbesondere habe die Patronatserklärung von Unicredit vom 12. Oktober 2011 keinen expliziten oder impliziten Hinweis auf eine von Sizilien gestellte Rückbürgschaft enthalten. Darüber hinaus habe Unicredit an ihrer Zusage festgehalten, eine Bürgschaft für die aufgeschobenen Zahlungen eines Teils des Verkaufspreises auch dann zu stellen, nachdem Sizilien seine Rückbürgschaft zurückgezogen hatte. Die Tatsache, dass der Verkauf lange, nachdem Sizilien seine Rückbürgschaft zurückgezogen hatte, abgeschlossen wurde, reiche für den Schluss aus, dass zwischen der Patronatserklärung von Unicredit und der Rückbürgschaft Siziliens kein wesentlicher Zusammenhang bestanden habe.

(252) Aus diesen Gründen kam Siremar SV zu dem Schluss, dass die Zweifel der Kommission am Vorliegen einer Beihilfe bei der Privatisierung der Siremar-Sparte, einschließlich der von Sizilien gestellten Rückbürgschaft, nicht gerechtfertigt seien.

5.1.6. *Zur nicht vorhandenen wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Siremar SV und CdI*

(253) Siremar SV legte die folgenden Merkmale der Privatisierung der Siremar-Sparte dar: den Umfang der Übertragung (Vermögenswerte und Verbindlichkeiten), die Wirtschaftstätigkeit, die Belegschaft und die Identität der Parteien, den Kaufpreis, die Folgerichtigkeit und den Zeitpunkt der Transaktion. Siremar SV brachte vor, dass in der vorliegenden Sache alle diese Elemente darauf hindeuteten, dass keine wirtschaftliche Kontinuität zwischen der die Siremar-Sparte veräußernden Sonderverwaltung und dem Erwerber bestanden habe.

(254) Insbesondere wies Siremar SV auf Folgendes hin:

a) Der Umfang der Übertragung auf CdI sei begrenzter gewesen als ursprünglich vorgesehen, da nur die Siremar-Sparte und nicht Tirrenia als Ganzes (einschließlich Siremar) zum Verkauf angeboten worden sei. Darüber hinaus seien nach Abschluss des Verkaufs alle ausstehenden Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Vermögenswerten der Siremar-Sparte annulliert worden.

b) Die Art der Transaktion — d. h. die Durchführung einer Privatisierung — habe eine offensichtliche Diskontinuität der Wirtschaftstätigkeit in Bezug auf Organisationsstruktur, Entscheidungsprozesse, Managementkriterien und Geschäftsstrategien impliziert.

c) Wie in Artikel 56 Absatz 3-bis des Gesetzesdekrets 270/1999 festgelegt, sei Artikel 2112 des italienischen Zivilgesetzbuchs nicht auf den Verkauf von Unternehmen anwendbar, die wesentliche öffentliche Dienstleistungen erbringen, was sicherstelle, dass es keine Kontinuität bei der Belegschaft gab.

d) Ein unabhängiger Sachverständiger habe den Mindestverkaufspreis festgesetzt. Das Verkaufsverfahren sei transparent und diskriminierungsfrei gewesen, wobei der höchste Preis das einzige Zuschlagskriterium gewesen sei.

e) Die beiden Parteien seien voneinander unabhängig gewesen, da Sizilien durch seine Anteile an Mediterranea keinen Einfluss auf das Unternehmen habe ausüben können (siehe Erwägungsgrund 232 Buchstabe e).

f) Das Ausschreibungsverfahren für die Siremar-Sparte sei am 4. Oktober 2010 eingeleitet worden, während die Kommission ihr förmliches Prüfverfahren erst mit ihrem Beschluss vom 5. Oktober 2011 eingeleitet habe. Daher könne die Transaktion nicht den Zweck gehabt haben, die Regeln für staatliche Beihilfen zu umgehen. Im Gegenteil sei das Ziel der Transaktion, wie von der Seekabotageverordnung vorgeschrieben, die Liberalisierung des Seeverkehrssektors durch eine Privatisierung gewesen.

([85]) Urteil des Gerichts vom 28. Februar 2012, Grazer Wechselseitige Versicherung/Kommission, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

5.1.7. *Zusätzliche Vorlage der Entscheidung des CdS über die Rückbürgschaft*

(255) Am 12. Februar 2014 übermittelte Siremar SV die Entscheidung 592/14 zur Frage der Rückbürgschaft Siziliens (siehe Erwägungsgrund 96) und legte eine eigene vorläufige Beurteilung vor. Insbesondere treffe Folgendes auf die Entscheidung 592/14 zu:

a) Sie beruhe auf nationalem Recht, wobei anerkannt werde, dass die Kommission die ausschließliche Zuständigkeit für die Beurteilung der Vereinbarkeit angemeldeter oder rechtswidriger staatlicher Beihilfe mit dem Binnenmarkt hat.

b) In ihr werde davon ausgegangen, dass die Rückbürgschaft die volle Wirksamkeit des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung zwischen den beiden Bietern gefährdet habe.

c) Sie habe daher das Verfahren zum Verkauf der Siremar-Sparte teilweise für nichtig erklärt.

(256) In Bezug auf den letzten Punkt habe die Sonderverwaltung bereits damals darauf hingewiesen, dass nicht ausgeschlossen werden könne, dass sie erneut ersucht würde, die für den Abschluss des Verfahrens zur Privatisierung von Siremar rechtlich erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen.

5.2. **Stellungnahme von SNS**

(257) SNS übermittelte im Laufe der Untersuchung vier Schreiben: Drei Mitteilungen mit Informationen und ein an die Kommission gerichtetes förmliches Ersuchen, den auf Siremar bezogenen Teil der die Tirrenia-Gruppe betreffenden Untersuchung vorrangig zu behandeln. Anschließend fand zudem ein informeller Austausch statt, um noch offene Fragen zu klären oder spezifische Informationen einzuholen, von dem die italienischen Behörden vollumfänglich Kenntnis hatten. In diesem Abschnitt werden nur die drei Eingaben zusammengefasst ([86]).

5.2.1. *Erste Eingabe*

(258) In der ersten Eingabe, die am 22. Februar 2012 nach Erlass des Beschlusses von 2011 übermittelt wurde, informierte das Unternehmen über den aktuellen Stand des Verfahrens zur Privatisierung von Siremar und lieferte gewisse Klarstellungen bezüglich der Rückbürgschaft, die Sizilien am 12. Oktober 2011 nach der letzten Aufforderung zur Einreichung inkrementeller Angebote vom 29. September 2011 gestellt hatte. SNS wies insbesondere darauf hin, dass diese Rückbürgschaft 1) nicht im Verhältnis zu den Anteilen Siziliens an Mediterranea gestanden habe, 2) von Sizilien auf eigene Initiative gestellt und nicht vergütet worden sei, 3) ohne eine Entschädigung oder Risikominderung aufseiten der Anteilseigner von CdI erfolgt sei. Ferner legte SNS der Kommission die Rückbürgschaft selbst vor. Außerdem brachte SNS vor, dass der Wortlaut dieser Rückbürgschaft deutlich gemacht habe, dass sie eine Voraussetzung für die Gewährung der Bürgschaft im Hinblick auf die aufgeschobenen Raten des Verkaufspreises durch Unicredit gewesen sei. SNS kam daher zu dem Schluss, dass die Rückbürgschaft eine rechtswidrige staatliche Beihilfe für CdI und möglicherweise für Unicredit darstelle.

5.2.2. *Zweite Eingabe*

(259) In der zweiten Eingabe, die am 21. März 2013 nach Erlass des Beschlusses von 2012 übermittelt wurde, zeichnete das Unternehmen die verschiedenen Phasen des Privatisierungsverfahrens und die damit verbundenen Rechtsstreitigkeiten bis zu jenem Zeitpunkt nach (siehe Abschnitt 2.3.3.2). Darin berichtete SNS ferner über eine Beschwerde des Fährbetreibers NGI an das Verkehrsministerium gegen die Vergabe eines Vertrags an CdI für den Betrieb von Verbindungen zu den Ägadischen Inseln, nach Pantelleria und Ustica ([87]). Anschließend erläuterte SNS die Art der indirekten Beteiligung Siziliens an CdI und führte aus, warum sowohl die Rückbürgschaft als auch die Kapitalerhöhung staatliche Beihilfemaßnahmen darstellten.

(260) Erstens könne nach Auffassung von SNS die indirekte Beteiligung von Sizilien an CdI nicht als Minderheitsbeteiligung ohne Einfluss auf die Unternehmensführung angesehen werden. Tatsächlich dürfte Sizilien in alle strategischen Entscheidungen von CdI eingegriffen haben. Der Beschwerdeführer wies insbesondere darauf hin, dass Herr Vincenzo Emanuele gleichzeitig die Funktion des Obersten Rechnungsführers von Sizilien und des Vorsitzenden des Aufsichtsrats von Mediterranea innegehabt habe und daher in der Lage gewesen sei, Einfluss auf die Entscheidungen von CdI zu nehmen. Nach Artikel 2409-octies des italienischen Zivilgesetzbuchs übe der Aufsichtsrat Kontrollfunktionen aus. Er sei unter anderem mit folgenden Aufgaben betraut: Ernennung und Abberufung des Vorstands, Genehmigung der Bilanz, Wahrnehmung der dem *Collegio Sindacale* gemäß Artikel 2403 des italienischen Zivilgesetzbuchs übertragenen Aufgaben, Einleitung von Schadensersatzklagen gegen Mitglieder des Vorstands, Vorlage eines jährlichen schriftlichen Berichts über die aktuelle Lage an die Aktionäre. Darüber hinaus werde dem Aufsichtsrat durch die Satzung von Mediterranea die zusätzliche Zuständigkeit übertragen, über die strategischen Operationen und die vom Vorstand erstellten Finanz- und Geschäftspläne abzustimmen. Des Weiteren wies SNS darauf hin, dass Sizilien bei der Gründung von Mediterranea zwei der drei Mitglieder des Vorstands des Unternehmens benannt habe. Schließlich merkte SNS an, dass die Minderheitsaktionäre von Mediterranea und CdI teilweise identisch gewesen seien, was den Einfluss Siziliens erhöht habe. Im Einzelnen seien Lauro.it S.p.A. und Isolemar S.r.l. Minderheitsaktionäre sowohl von Mediterranea als auch von CdI gewesen.

([86]) Am 30. Januar 2012 hatte SNS ebenfalls eine Beschwerde gegen das Verfahren zum Verkauf der Siremar-Sparte eingereicht, die unter der Nummer SA.34292 eingetragen wurde.

([87]) Das Verkehrsministerium wies die Beschwerde von NGI zurück. NGI ließ diese jedoch nicht fallen und forderte stattdessen das Ministerium auf, die Zahlung des Ausgleichs in Höhe von etwa 55 Mio. EUR pro Jahr auszusetzen. SNS legte diesen Schriftwechsel nicht vor und übermittelte auch keine Einzelheiten zu den Folgemaßnahmen, falls es solche gab.

(261) Zweitens wies SNS in Bezug auf die Rückbürgschaft darauf hin, dass CdI zum Zeitpunkt, als das Angebot an SNS vergeben werden sollte, und nach Ablauf der Verfahrensfrist sein Angebot geändert und vorgeschlagen habe, die zuvor vorgelegte Bürgschaft von Commercial Fidi durch eine Bürgschaft von Unicredit, die durch eine Rückbürgschaft Siziliens abgesichert wurde, zu ersetzen. Anschließend habe Unicredit am 12. Oktober 2011 nach der letzten Aufforderung zur Einreichung inkrementeller Angebote CdI eine neue Patronatserklärung ausgestellt, in der keine Rückbürgschaft erwähnt wurde. Am selben Tag habe Sizilien jedoch seine Rückbürgschaft gegenüber Unicredit bestätigt und die Beträge geändert, damit diese mit den Beträgen in der Patronatserklärung von Unicredit übereinstimmten. SNS wies ferner darauf hin, dass Sizilien neben seiner indirekten Kapitalbeteiligung an CdI auch eine Minderheitsbeteiligung an Unicredit (0,62 %) gehalten und in enger Beziehung zu Unicredit gestanden ([88]) habe.

(262) SNS ist der Auffassung, dass die Sonderverwaltung ohne die Bürgschaft von Unicredit zugunsten von CdI die Siremar-Sparte an SNS vergeben hätte. Vor diesem Hintergrund brachte SNS vor, dass die Rückbürgschaft auf der Grundlage der Rechtsprechung zu staatlichen Beihilfen und der Mitteilung über staatliche Beihilfen in Form von Garantien der Definition einer staatlichen Beihilfe entspreche, da sie CdI einen selektiven wirtschaftlichen Vorteil verschafft habe, indem CdI dadurch die Ausschreibung für die Siremar-Sparte unter Verwendung staatlicher Mittel und unter Verzerrung des Wettbewerbs und der Beeinträchtigung des Handels gewann. SNS merkte an, dass die Maßnahme auch eine Beihilfe für Unicredit beinhalten könne, da sich das Risikoprofil ihrer Bürgschaft zugunsten von CdI entsprechend verbessert hätte.

(263) Drittens beschrieb SNS die Kapitalerhöhung von CdI und die Veränderungen bei den Beteiligungsstrukturen von CdI und Mediterranea im Laufe der Zeit. Zunächst wies SNS darauf hin, dass Mediterranea nach der in zwei Phasen erfolgten Kapitalerhöhung von 1 Mio. EUR auf 21 480 263 EUR weiterhin die Mehrheit der Anteile von CdI gehalten habe. SNS merkte ferner an, dass Sizilien zum Zeitpunkt der beiden Phasen der Kapitalerhöhung Mehrheitseigner von CdI gewesen sei, auch wenn der Anteil Siziliens später verwässert worden sei und 43,02 % betragen habe. SNS ist der Auffassung, dass die Entscheidungen, die Kapitalerhöhung vorzunehmen und die Rückbürgschaft zu gewähren, miteinander in Zusammenhang gestanden hätten und keine dieser Maßnahmen letztlich gewinnorientiert gewesen sei. Tatsächlich hätte kein privater Kapitalgeber die Kapitalerhöhung übernommen und gleichzeitig eine solche Rückbürgschaft gestellt angesichts der Höhe der Beträge und des Zeitpunkts der beiden Maßnahmen. Schließlich wies SNS darauf hin, dass die an der Kapitalerhöhung von CdI beteiligten privaten Partner wesentlich geringere Anteile als Sizilien (rund die Hälfte) besessen hätten und sich niemals an dieser Kapitalerhöhung beteiligt hätten, wenn Sizilien nicht den größten Teil des Kapitals aus öffentlichen Mitteln bereitgestellt hätte. Daher brachte SNS vor, dass die Kapitalerhöhung von CdI ebenfalls alle Voraussetzungen für eine Einstufung als staatliche Beihilfe erfülle.

(264) Schließlich gab SNS an, dass CdI Probleme bei der Erfüllung des neuen Vertrags gehabt habe; es habe erhebliche Verzögerungen, Annullierungen und Fahrpreiserhöhungen gegeben, von denen die Endnutzer betroffen waren; SNS ersuchte die Kommission, die Untersuchung lediglich in Bezug auf die Rückbürgschaft und die Kapitalerhöhung abzuschließen.

5.2.3. *Dritte Eingabe*

(265) Die am 31. Juli 2019 von SNS übermittelte dritte Eingabe enthielt vorläufige Bemerkungen im Hinblick auf die kleineren Inseln, die im Rahmen des neuen Vertrags bedient wurden. Die kleineren Inseln Siziliens seien vierzehn an der Zahl mit jeweils eigenen Bedürfnissen der Einwohner und einem entsprechenden Bedarf an Seeverkehrsverbindungen; diese erforderten regelmäßige und häufige Seeverkehrsverbindungen mit dem Festland, unter anderem für die Versorgung mit wesentlichen Gütern wie Nahrungsmittel, Wasser und Kraftstoff und die Erbringung von Postdiensten. Viele dieser Inseln verfügten weder über Krankenhäuser noch weiterführende Schulen, sodass Patienten und Schüler auf zuverlässige und erschwingliche Verbindungen angewiesen seien, um ihre Bildungs- und Gesundheitserfordernisse zu erfüllen ([89]). SNS merkte ferner an, dass alle Evakuierungspläne für diese Inseln im Falle von Naturkatastrophen oder zum Zwecke des Zivilschutzes auf den im neuen Vertrag festgelegten Seeverkehrsverbindungen beruhten.

(266) SNS argumentierte anschließend, dass seiner Ansicht nach der ihm gemäß dem neuen Vertrag gezahlte Ausgleich keine staatliche Beihilfe darstelle, da die Altmark-Kriterien erfüllt seien. Insbesondere verglich SNS seinen Fall mit den von Saremar erbrachten Dienstleistungen, die im Beschluss von 2014 bewertet wurden, und hob mehrere Aspekte hervor, die für SNS gelten würden, aber nicht für jene Dienstleistungen gegolten hätten. Diese sind:

a) Genau definierte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die zur Behebung eines früheren Marktversagens erforderlich sind (1. Altmark-Kriterium). Die SNS übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen seien in all ihren Merkmalen in Bezug auf Routen, Schiffstyp, Frequenz der Dienste, Normen, Komfort, Sicherheit, Tarifobergrenzen usw. klar definiert, und die Regelung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse sei notwendig, um dem früheren Marktversagen bei den Seeverkehrsverbindungen zwischen Sizilien und seinen kleineren Inseln entgegenzuwirken. SNS merkte beispielsweise an, dass seine jährlichen Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrkarten knapp 30 % der Kosten der im Rahmen des neuen Vertrags bedienten Routen deckten, was ein deutlicher Hinweis darauf sei, dass diese Dienstleistungen in keinem Fall vom Markt erbracht werden könnten, was auch in der Vergangenheit nie der Fall gewesen sei. Die einzigen Ausnahmen bildeten die

([88]) Sizilien hatte einen Vertreter im Vorstand von Unicredit, und Unicredit verwaltete die Kassenmittel und Pensionsfonds Siziliens.
([89]) Tatsächlich gibt es nur auf drei dieser Inseln eine weiterführende Schule und nur zwei dieser Inseln verfügen über ein Krankenhaus (wovon eines keine Gynäkologie und Geburtshilfestation umfasst).

von SNAV und Alilauro angebotenen Verbindungen auf dem Routenbündel Neapel — Äolische Inseln, die ohne öffentliche Ausgleichsleistungen betrieben würden. Diese Dienstleistungen würden jedoch nur in der Hauptsaison mit anderen Schiffstypen als den im neuen Vertrag vorgeschrieben erbracht und würden Milazzo (auf Sizilien) nicht einbeziehen. Sie seien im Wesentlichen auf Touristen ausgerichtet, die in der Hauptsaison von anderen Regionen Italiens auf die Äolischen Inseln und zurück reisen, und könnten daher nicht mit den von SNS angebotenen Dienstleistungen verglichen werden.

b) Ein in der CIPE-Richtlinie und im neuen Vertrag klar festgelegter Ausgleichsmechanismus (2. Altmark-Kriterium). Tatsächlich sei die Höhe des Ausgleichs eindeutig auf der Grundlage der CIPE-Richtlinie festgelegt worden, in der die Methode zur Berechnung des Ausgleichs, d. h. die zu berücksichtigenden Kostenelemente und die Rendite auf das investierte Kapital, ausführlich beschrieben seien. SNS merkte an, dass dies ebenfalls im Einklang mit der in den Beschlüssen von 2011 und 2012 zum Ausdruck gebrachten vorläufigen Auffassung der Kommission stehe.

c) Ausgleich in einer Höhe, die in einem angemessenen Verhältnis zu den entstandenen Kosten steht (einschließlich einer angemessenen Marge — 3. Altmark-Kriterium). Der SNS gewährte Ausgleich sei notwendig und angemessen, um die Kosten für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu decken und einen angemessenen Gewinn zu gewährleisten. Die auf 6,5 % festgesetzte Risikoprämie entspreche der makroökonomischen Analyse für Italien und sei erforderlich, um sicherzustellen, dass nicht nur die Kosten für die Erbringung der Seeverkehrsdienste gedeckt werden, sondern auch eine angemessene Vergütung für das investierte Kapital gewährleistet ist. SNS wies darauf hin, dass ohne eine solche Vergütung kein privater Betreiber sich jemals dafür entscheiden würde, die im neuen Vertrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erfüllen.

d) Vergabe der Sparte und des neuen Vertrags im Rahmen eines ordnungsgemäß konzipierten offenen Ausschreibungsverfahrens (4. Altmark-Kriterium). SNS wies darauf hin, dass es im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt worden sei, bei dem der Bieter den Zuschlag erhalten habe, der in der Lage war, die Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erbringen. Konkret sei neben den anderen Ausschreibungsbedingungen die Entscheidung, den erfolgreichen Betreiber zur Übernahme der Siremar-Sparte zu verpflichten, die einzige Möglichkeit gewesen, die territoriale Anbindung zu gewährleisten, da keines der Bieterunternehmen bereits ausreichend mit Schiffen und Besatzungen ausgestattet gewesen sei, um die geforderten Dienstleistungen zu erbringen.

(267) Darüber hinaus brachte SNS als ergänzende Begründung vor, dass die Ausgleichsleistung im Rahmen des neuen Vertrags die im DAWI-Beschluss von 2011 festgelegten Vereinbarkeitskriterien ebenfalls erfüllt habe. Die von SNS zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen seien in all ihren Merkmalen eindeutig identifiziert und klar definiert gewesen. Darüber hinaus beinhalte der Vertrag mit SNS Folgendes:

a) Bezeichnung des Gegenstands und der Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,

b) Bezeichnung des Unternehmens und des betreffenden Gebiets,

c) Beschreibung des Ausgleichsmechanismus und der Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen,

d) Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation.

5.3. **Stellungnahme von Pan Med**

(268) In seiner am 29. Februar 2012 übermittelten Antwort auf den Beschluss von 2011 erklärte Pan Med, dass es einigen Teilen dieses Beschlusses zustimme, die die vorläufige Beurteilung der Kommission über das Vorliegen einer Beihilfe bei der Privatisierung, dem Liegeplatzvorrang und den im Gesetz von 2010 vorgesehenen Maßnahmen betreffen.

(269) In seiner am 19. April 2013 übermittelten Antwort auf den Beschluss von 2012 merkte Pan Med an, dass es den Betrieb gewisser neuer Routen aufnehmen wolle, der Wettbewerb jedoch durch die mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen, die den Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe und ihren neuen Eigentümern gewährt würden, behindert werde. In den folgenden Erwägungsgründen werden die Stellungnahmen von Pan Med, die sich auf Siremar beziehen, zusammengefasst.

(270) Hinsichtlich der Tirrenia und Siremar gewährten Rettungsbeihilfen brachte Pan Med vor, dass die beiden Unternehmen ab dem 28. August 2011 — d. h. dem Datum, an dem diese Beihilfen hätten eingestellt werden sollen — bis zur Rückzahlung dieser Beihilfen etwa ein Jahr und zwei Monate später von rechtswidrigen und unrechtmäßig gezahlten Rettungsbeihilfen profitiert hätten. Insbesondere hätten die Rettungsbeihilfen nicht den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien entsprochen und seien nicht Teil eines umfassenden Umstrukturierungsplans gewesen. Nach Ansicht von Pan Med habe es sich daher um Betriebsbeihilfen für Tirrenia und Siremar gehandelt.

(271) Im Hinblick auf die neuen Verträge äußerte sich Pan Med zur Echtheit der von CIN und CdI erbrachten DAWI, wobei Pan Med in seiner Begründung auf die von CIN betriebenen Routen abhob (d. h. die Verbindungen zwischen Sizilien und dem Festland und nicht die Verbindungen zwischen Sizilien und den kleineren Inseln, die von CdI betrieben wurden). Pan Med brachte vor, dass weder die Mobilitätsbedürfnisse der lokalen Gemeinden noch Argumente für die wirtschaftliche Entwicklung die diesen Betreibern gewährten öffentlichen Ausgleichsleistungen rechtfertigen könnten. Pan Med wies darauf hin, dass das Ziel der Gewährleistung der territorialen Anbindung nicht durch willkürlich ausgewählte Routenbündel erreicht werden sollte, die dem Anschein nach

nicht dem allgemeinen Interesse entsprächen und fast 25 Jahre zuvor festgelegt worden seien. Darüber hinaus argumentierte Pan Med, dass der Ausgleich für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen den Betreibern ermöglicht habe, Gewinne zu erzielen, die höher als angemessen gewesen seien, und daher das dritte Altmark-Kriterium nicht erfüllt sei ([90]). Insbesondere brachte Pan Med vor, dass die Risikoprämie von 6,5 % gemäß der CIPE-Richtlinie nicht gerechtfertigt sei, da die Betreiber dadurch kein Geschäftsrisiko mehr hätten tragen müssen.

(272) In seinem Schreiben nannte Pan Med auch eine Reihe neuer Routen, die es zu bedienen beabsichtigte, sowie einen neuen täglichen Dienst auf der Route Gaeta — Milazzo, dessen Aufnahme noch geprüft werde. Pan Med erachte diesen Dienst als wirtschaftlich rentabel. Das Projekt sei jedoch aufgrund von Bürokratie und Widerstand seitens CdI und anderer Akteure ins Stocken geraten ([91]). Dieser Dienst würde im Wettbewerb zu den Fährdiensten von CdI auf der Route Neapel — Äolische Inseln — Milazzo (sowie mit dem von Tirrenia auf der Route Neapel — Palermo angebotenen Dienst) stehen. Hinsichtlich der Wettbewerbssituation auf den von CdI bedienten Kabotagerouten erinnerte Pan Med daran, dass die Kommission bereits festgestellt habe, dass vergleichbare gemischte Verkehrsdienste durch Wettbewerber von CdI zumindest auf den folgenden Routen angeboten würden: Milazzo — Äolische Inseln — Neapel, Trapani — Pantelleria und Palermo — Ustica. Dies zeige nach Ansicht von Pan Med, dass der Markt durchaus in der Lage sei, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erfüllen, mit denen CdI willkürlich betraut worden sei.

(273) Pan Med kam zu dem Schluss, dass die im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gewährte Beihilfe, die Rettungsbeihilfe und die im Rahmen des neuen Vertrags gewährte Beihilfe rechtswidrig und mit dem Binnenmarkt unvereinbar seien und von den jeweiligen Begünstigten (d. h. den ursprünglichen Unternehmen oder den neuen Eigentümern, je nach in Rede stehender Maßnahme und je nach Vorliegen einer wirtschaftlichen Kontinuität) zurückgefordert werden müssten.

5.4. **Stellungnahme von Grandi Navi Veloci**

(274) Am 1. März 2012 übermittelte Grandi Navi Veloci als Antwort auf den Beschluss von 2011 eine Stellungnahme zu folgenden Punkten:

a) dem Verstoß gegen Artikel 4 der Seekabotageverordnung in Bezug auf Saremar,

b) der jährlichen Ausgleichsleistung, die Saremar für seine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gewährt wurde,

c) der Privatisierung der Tirrenia- und der Siremar-Sparte,

d) dem Saremar gewährten Liegeplatzvorrang,

e) sonstige Beihilfemaßnahmen, die den Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe im Zusammenhang mit den Privatisierungen gewährt wurden,

f) der Rechtswidrigkeit der Saremar bereits gewährten Beihilfe und der Notwendigkeit, diese Beihilfe auszusetzen und einstweilig zurückzufordern ([92]).

Grandi Navi Veloci brachte vor, dass die unter den Buchstaben b und e aufgeführten Beihilfemaßnahmen eine neue Beihilfe darstellten, die sowohl rechtswidrig als auch mit dem AEUV unvereinbar sei. Die Stellungnahmen von Grandi Navi Veloci bezogen sich jedoch größtenteils auf den besonderen Fall von Saremar, der nicht in den Anwendungsbereich des vorliegenden Beschlusses fällt. Diejenigen Stellungnahmen, die auch für den vorliegenden Beschluss von Bedeutung sind, werden nachstehend zusammengefasst.

(275) In Bezug auf den mutmaßlichen Verstoß gegen die Seekabotageverordnung wies Grandi Navi Veloci darauf hin, dass die Mitgliedstaaten nach dieser Verordnung im Falle eines Marktversagens bei der Erbringung angemessener Dienstleistungen eingreifen könnten, indem sie Subventionen im Zusammenhang mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf Routen gewähren, die von den Mitgliedstaaten selbst ermittelt werden. Die Mitgliedstaaten müssten ihr Eingreifen jedoch auf die grundlegenden Anforderungen der Seekabotageverordnung beschränken und darauf achten, dass kein Gemeinschaftsreeder, der an der Bedienung der betreffenden Routen interessiert ist, diskriminiert wird. Da Italien die Routen ausschließlich an die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe vergeben habe, ohne eine offene Ausschreibung durchzuführen, habe Italien gegen Artikel 4 Absätze 1 und 2 der Seekabotageverordnung verstoßen. Darüber hinaus wies Grandi Navi Veloci darauf hin, dass die in der Rechtsprechung in der Sache Analir u. a. festgelegten Bedingungen nicht erfüllt wären, sofern Wettbewerber auf den fraglichen Routen dieselben Dienste anbieten würden ([93]).

([90]) Pan Med legte das Beispiel einer Berechnung der Kosten und Einnahmen auf der Route Ravenna — Catania im Jahr 2010 vor, die zu einem Gewinn von 8,3 Mio. EUR und damit zu einer Überkompensation des Betreibers Tirrenia geführt hätte. In Erwägungsgrund 259 und Fußnote 91 des Tirrenia/CIN-Beschlusses von 2020 gelangte die Kommission jedoch zu dem Schluss, dass keine Notwendigkeit bestand, diese unbegründete Behauptung weiter zu bewerten, da Tirrenia 2010 auf dieser Route einen Verlust verzeichnet hatte.

([91]) Pan Med legte einige Schreiben vor, die es an örtliche Kommunal- und Hafenbehörden gesendet hatte, in denen das Unternehmen um die erforderlichen Genehmigungen für die Inbetriebnahme dieser Route ersucht hatte.

([92]) Nach Artikel 11 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1).

([93]) Urteil des Gerichtshofs vom 20. Februar 2001, Analir u. a., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(276) Im Hinblick auf den Liegeplatzvorrang bestritt Grandi Navi Veloci die vorläufige Auffassung der Kommission nicht, wonach die Maßnahme keine staatliche Beihilfe darstellt, da kein Verlust staatlicher Mittel vorliegt. Grandi Navi Veloci brachte jedoch vor, dass die Übertragung des Liegeplatzvorrangs auf die neuen Eigentümer der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, wie in Artikel 19-ter Absatz 21 des Gesetzesdekrets 135/2009 verfügt, ebenfalls einen Verstoß gegen Artikel 4 der Seekabotageverordnung darstelle. Grandi Navi Veloci erwähnte zwei Entscheidungen (*segnalazioni*) der AGCM aus den Jahren 1995 und 1997, die Caremar betrafen und in denen festgestellt worden sei, dass dieser Vorrang negative Auswirkungen auf den Wettbewerb haben könne, insbesondere wenn der Begünstigte ein Exklusivrecht auf die wirtschaftlich wertvollsten Liegeplätze hat.

(277) Hinsichtlich der Privatisierung der Tirrenia- und der Siremar-Sparte stimmte Grandi Navi Veloci der im Beschluss von 2011 zum Ausdruck gebrachten vorläufigen Auffassung der Kommission zu, dass die Verfahren nicht hinreichend transparent und bedingungsfrei waren, um das Vorliegen einer Beihilfe auszuschließen. Ferner brachte Grandi Navi Veloci vor, dass die italienischen Behörden die Privatisierung der Unternehmen der Tirrenia-Gruppe, einschließlich der regionalen Unternehmen, auf unbestimmte Zeit hinausgezögert hätten, trotz der Zusagen, die der Kommission im Laufe der Jahre gegeben und in der Entscheidung von 2001 (Erwägungsgründe 4 und 12) und der Entscheidung von 2004 (Erwägungsgründe 5 und 45) festgeschrieben worden seien. Grandi Navi Veloci brachte vor, dass die Aussicht auf die künftigen Privatisierungen als Verhandlungsvorteil gegenüber der Kommission genutzt worden sei, um die Zahlung von Ausgleichsleistungen an die Unternehmen der Tirrenia-Gruppe für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen bis Ende 2008 zu ermöglichen.

5.5. **Schreiben des Bürgermeisters von Lipari**

(278) Am 2. Dezember 2019 übermittelte der Bürgermeister von Lipari und den anderen Äolischen Inseln mit Ausnahme von Salina ([94]) ein Schreiben nach Ablauf der Verfahrensfristen, innerhalb derer Beteiligte zu den Beschlüssen von 2011 und 2012 Stellung nehmen konnten.

(279) In diesem Schreiben betonte der Bürgermeister die Bedeutung des Seeverkehrssektors für das tägliche Leben der Einwohner der Äolischen Inseln. Der Bürgermeister hob insbesondere hervor, dass die betreffenden Inseln viel kleiner seien als Sardinien oder Sizilien, weshalb die Seekabotageverbindungen von entscheidender Bedeutung seien. Der Bürgermeister wies darauf hin, dass diese Inseln — insbesondere die kleinsten — die betreffenden Verbindungen für die Grundversorgung mit Nahrungsmitteln und Medikamenten benötigten. Ohne zuverlässige und häufige Verbindungen würde diesen Inseln eine Massenabwanderung drohen, die letztendlich dazu führen könne, dass diese Inseln überhaupt nicht mehr bewohnt sind. Darüber hinaus hob der Bürgermeister hervor, dass der Tourismus die wichtigste Wirtschaftstätigkeit dieser Inseln darstelle und effiziente und wirksame Verkehrsverbindungen für den Tourismus, insbesondere in der Hauptsaison, von wesentlicher Bedeutung seien. In diesem Zusammenhang wies der Bürgermeister darauf hin, dass die Nachfrage der Nutzer nach diesen Verkehrsdiensten in der Nebensaison relativ gering, aber stabil sei und zumeist Pendler und Inselbewohner betreffe, während in der Hauptsaison ein höherer Bedarf herrsche, der hauptsächlich durch Touristen verursacht werde. Folglich sei für die Verbindungen zu den Äolischen Inseln staatliche Unterstützung erforderlich, und die Einstellung dieser Unterstützung wäre eine Katastrophe im Hinblick auf die grundlegenden Rechte und Bedürfnisse der Menschen, die auf diesen Inseln leben.

6. EINGABEN VON COMPAGNIA DELLE ISOLE

(280) Am 23. Oktober 2014 nahm CdI an einem Treffen mit der Kommission und den italienischen Behörden teil. Das Unternehmen übermittelte zudem drei Eingaben mit Anmerkungen, die alle nach Ende der Verfahrensfristen eingingen, innerhalb derer Beteiligte zu den Beschlüssen von 2011 und 2012 Stellung nehmen konnten. In keiner dieser Eingaben hatte CdI das nach Artikel 24 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates ([95]) vorgeschriebene Beschwerdeformular ausgefüllt. Nichtsdestotrotz fasst die Kommission diese Eingaben in den folgenden Abschnitten zusammen und hat sie bei ihrer Würdigung berücksichtigt.

6.1. **Erste Eingabe**

(281) Im ersten auf das Ersuchen der Kommission am 8. August 2013 übermittelten Schreiben legte CdI detaillierte Daten über die von ihm zwischen dem 1. August 2012 und dem 31. Dezember 2012 bedienten Routen vor. Die übermittelten Informationen umfassten unter anderem eine Liste der bedienten Routen mit folgenden Angaben:

1. die Saison, in der die Route betrieben wurde, ([96])
2. die Tonnage der eingesetzten Schiffe,
3. die Gesamtzahl der Fahrten,
4. die durchschnittliche Zahl der pro Fahrt beförderten Passagiere und Pkw,
5. die durchschnittliche Frachtmenge (in laufenden Metern) pro Fahrt,

([94]) Im Einzelnen Vulcano, Panarea, Stromboli, Filicudi und Alicudi.
([95]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).
([96]) Im Falle von CdI wurden alle Routen ganzjährig betrieben.

6. die durchschnittlichen Gesamteinnahmen pro Fahrt (in EUR),

7. die durchschnittliche Größe der Belegschaft und die durchschnittlichen Personalkosten (in EUR) pro Fahrt ([97]).

(282) Darüber hinaus erklärte CdI, dass es die Siremar-Sparte nach einer Bewertung durch einen unabhängigen Sachverständigen erworben und es keine wirtschaftliche Kontinuität mit Siremar SV gegeben habe.

6.2. **Zweite Eingabe**

(283) In seiner am 23. und 30. Oktober 2014 übermittelten zweiten Eingabe nahm CdI zur Rückbürgschaft Stellung.

(284) Erstens merkte CdI an, dass Mediterranea von Sizilien mit klaren politischen und wirtschaftlichen Zielen gegründet worden sei: diese seien zum einen die Unterstützung der kleineren Inselgemeinden durch die „interne" Erbringung von Seekabotagediensten und zum anderen die Bereitstellung des erforderlichen Kapitals für eine qualifizierte und genau definierte Beteiligung an der Erbringung dieser Dienstleistungen. Um das diesbezügliche Unternehmensziel zu erfüllen, habe CdI mehrere Angebote für den Kauf von Siremar abgegeben, zuletzt am 9. Juni, 18. Juli und 13. Oktober 2011.

(285) Zweitens brachte CdI vor, dass die Vergabe der Sparte rechtmäßig gewesen sei, und legte Unterlagen über das Ausschreibungsverfahren und damit zusammenhängende nationale Rechtsstreitigkeiten vor. CdI behauptete, dass Siremar SV und das Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung sich der Existenz der Rückbürgschaft bewusst gewesen seien; dennoch hätten sie volle zehn Monate nach der Zuschlagserteilung die Übertragung der Siremar-Sparte auf CdI vorgenommen. Insbesondere setzte CdI die Kommission von einem Urteil des *Tribunale di Roma* vom 15. April 2014 in Kenntnis, mit dem alle strafrechtlichen Vorwürfe der Kläger ausgeräumt worden seien, da das Gericht zu dem Schluss kam, dass die Sonderverwaltung von der Rückbürgschaft Siziliens Kenntnis hatte, als sie die Sparte auf CdI übertrug. Da in rechtskräftigen Urteilen in Strafverfahren festgestellte Sachverhalte in damit zusammenhängenden Verfahren nicht angefochten werden könnten, argumentierte CdI, dass dadurch bewiesen worden sei, dass die Rückbürgschaft vollständig vorschriftsmäßig und gleichzeitig für das Ergebnis der Ausschreibung nicht entscheidend gewesen sei ([98]).

(286) Drittens wies CdI darauf hin, dass Sizilien die Rückbürgschaft in seiner Eigenschaft als Investor, der eine Beteiligung an einem Unternehmen besaß, und nicht als Behörde angeboten habe. Da eine Rückbürgschaft erforderlich gewesen sei, um die Bürgschaft von Unicredit für die aufgeschobenen Zahlungen des Verkaufspreises zu erhalten, hätten alle Anteilseigner, einschließlich der privaten Parteien Lauro.it S.p.A., Davimar und Isolemar S.r.l, eine Rückbürgschaft gestellt. Beim ersten Angebot von CdI hätten die privaten Anteilseigner ihre Rückbürgschaft sogar vor der Rückbürgschaft Siziliens gestellt, da das Entscheidungsverfahren bei einer Behörde langwieriger war. Diese Verzögerung habe dazu geführt, dass sich CdI zunächst auf die Bürgschaft von Commercial Fidi gestützt habe, die später durch die Patronatserklärung von Unicredit ersetzt werden sollte, wobei die Patronatserklärung eine aufschiebende Klausel im Hinblick auf die Überprüfung der Befugnisse des Obersten Rechnungsprüfers von Sizilien zur Stellung der Rückbürgschaft enthalten habe (siehe Erwägungsgrund 84). Dies sei jedoch aus zwei Gründen nicht relevant: Erstens habe der Sonderverwalter dies nicht berücksichtigt und eine weitere Angebotsrunde verlangt, zweitens seien die Rückbürgschaften der anderen Parteien vollständig gewesen. Daher kam CdI zu dem Schluss, dass die Rückbürgschaft von Sizilien eine normale geschäftliche Transaktion gewesen sei und CdI oder Unicredit keinen Vorteil verschafft habe.

6.3. **Dritte Eingabe**

(287) In seinem am 15. Juli 2015 übermittelten dritten Schreiben verwies CdI zunächst auf die Argumente der italienischen Behörden im Hinblick auf den Preis der Sparte, der das Kriterium eines privaten Verkäufers erfüllt habe, und im Hinblick auf die wirtschaftliche Diskontinuität zwischen Siremar SV und CdI. CdI betonte insbesondere, dass die Entscheidungen 5172/2012 und 592/14 nichts an dieser Schlussfolgerung geändert hätten, da sie sich auf einen einzigen Punkt des Privatisierungsverfahrens konzentrierten, und zwar auf die Rückbürgschaft Siziliens. Die Entscheidungen des TAR und des CdS hätten keine Auswirkungen auf die zur Gewährleistung der wirtschaftlichen Diskontinuität eingeführten Mechanismen gehabt, d. h. den Umfang der Übertragung und der öffentlichen Dienstleistungen im Rahmen des neuen Vertrags, gemäß der Definition im Gesetz von 2010 und die in Artikel 56 Absatz 3-bis des Gesetzesdekrets 270/1999 festgelegten Bestimmungen über die Belegschaft. Darüber hinaus habe Sizilien die Rückbürgschaft gestellt, während die Sonderverwaltung und das Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung die Übertragung der Sparte beaufsichtigten. Das Bestehen einer solchen Rückbürgschaft könne daher die Rechtmäßigkeit des Verkaufsverfahrens nicht infrage stellen. CdI teilte der Kommission ferner mit, dass die verschiedenen beteiligten Organe und Interessenträger am 20. April 2015 zusammengekommen seien, um die ordnungsgemäße Durchführung der Entscheidungen 5172/2012 und 592/14 sicherzustellen ([99]).

([97]) Dieser Wert umfasste die Anzahl der Besatzungsmitglieder sowie die Anzahl des jeder Route zugewiesenen Ersatzpersonals und Personals an Land.

([98]) CdI legte auch Informationen über Verfahren vor den italienischen Verwaltungsgerichten vor und teilte der Kommission mit, dass es die Entscheidung 592/14 des CdS beim *Corte di Cassazione* angefochten habe (siehe Erwägungsgrund 96 und Fußnote 45).

([99]) Die Beteiligten waren: der Untersekretär im Amt des Ministerpräsidenten, das Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung, das Verkehrsministerium, die Region, Siremar SV, SNS und CdI.

(288) Darüber hinaus brachte CdI vor, dass die für das Verfahren getroffenen Schutzvorkehrungen gewährleistet hätten, dass der für die Siremar-Sparte gezahlte Preis dem tatsächlichen Marktpreis nach Gewährung der Beihilfe entsprochen habe, was bedeutete, dass der Wert einer solchen Beihilfe im Grunde bereits im Verkaufspreis enthalten gewesen sei ([100]). Nach dieser Auslegung hätte der Verkäufer den Vorteil einer etwaigen staatlichen Beihilfe behalten, da der Marktpreis seiner Vermögenswerte entsprechend höher war, und der Käufer wäre daher nicht zur Rückzahlung dieser Beihilfe verpflichtet gewesen. Daher solle eine möglicherweise an Siremar SV gerichtete Rückzahlungsanordnung nicht auf den Käufer der Siremar-Sparte ausgeweitet werden.

7. STELLUNGNAHMEN ITALIENS ZU DEN STELLUNGNAHMEN UND EINGABEN DER BETEILIGTEN

(289) Die Kommission leitete die in den Abschnitten 5 und 6 zusammengefassten Stellungnahmen und Eingaben an Italien weiter. Italien nahm jedoch mit Schreiben vom 13. Mai 2015 nur zur zweiten Eingabe von SNS (siehe Abschnitt 5.2.2) Stellung.

(290) Italien wies insbesondere darauf hin, dass der Sonderverwalter in der letzten Phase des Verkaufsverfahrens, d. h. mit einer Frist bis zum 13. Oktober 2011, den Bietern ausdrücklich von der Einreichung von Angeboten abgeraten habe, die durch eine gegen das Beihilferecht verstoßende Bürgschaft abgesichert waren. Dementsprechend habe CdI sein Angebot mit der Patronatserklärung von Unicredit vorgelegt, die keinen Hinweis auf eine Rückbürgschaft Siziliens enthielt, während die Gültigkeit der Patronatserklärung an weitere Bedingungen ([101]) geknüpft war. Daher sei die ministerielle Genehmigung unter der Annahme erteilt worden, dass die Verfahrensvorschriften in vollem Umfang eingehalten worden waren.

(291) Italien brachte ferner vor, dass die Kapitalerhöhung durch Mediterranea gleichrangig mit den anderen privaten Anteilseignern von CdI vorgenommen worden sei und aus diesem Grund keine staatliche Beihilfe beinhaltet habe. Darüber hinaus erinnerte Italien daran, dass sich Siziliens Aktien gesetzlich von denen der privaten Anteilseigner von CdI unterschieden hätten, wodurch der Einfluss von Sizilien innerhalb des Unternehmens klar begrenzt gewesen sei.

8. BEIHILFERECHTLICHE WÜRDIGUNG

8.1. Vorliegen einer Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV

(292) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „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 Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen".

(293) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien sind kumulativ. Um festzustellen, ob es sich bei den Maßnahmen im Rahmen dieses Beschlusses um eine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV handelt, müssen daher alle genannten Bedingungen erfüllt sein. Im Einzelnen muss die finanzielle Unterstützung

a) staatlich sein oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden,

b) bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen,

c) den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen,

d) den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

(294) Erstens stellt die Kommission fest, dass der neue Vertrag gemeinsam mit der Privatisierung der Siremar-Sparte bewertet werden sollte. Eine solche gemeinsame Bewertung ist angemessen, weil Italien im Wesentlichen eine Ausschreibung für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (d. h. den neuen Vertrag) durchgeführt hat, bei der der erfolgreiche Bieter eine Reihe von Vermögenswerten (hauptsächlich Schiffe) von Siremar erwerben musste, die zur Erfüllung der in diesem öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlich waren.

(295) Zweitens stellt die Kommission fest, dass die italienischen Behörden und CdI zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses sowohl den Kaufvertrag als auch den von ihnen geschlossenen neuen Vertrag bereits aufgehoben hatten. Der mit der Siremar-Sparte gebündelte neue Vertrag wurde anschließend an SNS übertragen. Wie in den Erwägungsgründen 99 und 100 dargelegt, wurde die ursprüngliche Vergabe des neuen Vertrags und der Siremar-Sparte an CdI vollständig für nichtig erklärt, und beide wurden letztendlich am 11. April 2016 an SNS vergeben. Da die Vergabe des neuen Vertrags und die Veräußerung der Sparte untrennbar miteinander verbunden sind, ist es zudem nicht möglich, eine der beiden Maßnahmen getrennt zu beurteilen, auch nicht für einen begrenzten Zeitraum. Vor diesem Hintergrund wäre es aus Gründen der Logik unmöglich, die Untersuchung im Hinblick auf die ursprüngliche Vergabe des mit der Siremar-Sparte gebündelten neuen Vertrags an CdI für den Zeitraum vom 1. August 2012 bis zum 10. April 2016 abzuschließen, da dies zur zweimaligen Würdigung desselben Verfahrens führen würde (einmal für die einstweilige Vergabe an CdI und einmal für die endgültige Vergabe

([100]) Das Unternehmen verwies auf das Urteil des Gerichtshofs vom 20. September 2001, Banks, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456 und das Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 2004, Deutschland/Kommission, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

([101]) Die beiden Bedingungen lauteten: CdI musste den Zuschlag für den Erwerb der Sparte erhalten, und der Kaufvertrag musste bis zum 31. Dezember 2011 unterzeichnet werden.

an SNS) ([102]). Daher wird in diesem Beschluss nur die Vergabe des mit der Siremar-Sparte gebündelten neuen Vertrags von Siremar SV an SNS bewertet. Da der seit dem 11. April 2016 in Kraft befindliche neue Vertrag im Wesentlichen die gleichen Bedingungen hat wie der im Zeitraum vom 1. August 2012 bis zum 10. April 2016 geltende Vertrag und da auch die Sparte im Wesentlichen gleich ist, hat die Kommission alle relevanten Informationen, die sie im Laufe des förmlichen Prüfverfahrens für den Zeitraum vom 1. August 2012 bis zum 10. April 2016 gesammelt hatte, in die Beurteilung der Vergabe des mit der Siremar-Sparte gebündelten neuen Vertrags an SNS einfließen lassen.

(296) Schließlich stellt die Kommission fest, dass der Liegeplatzvorrang, der nur für die Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gilt, untrennbar mit der Erbringung der DAWI durch Siremar und seinen Erwerber SNS verbunden ist. Daher wird diese Maßnahme zusammen mit den Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die diesen Unternehmen gewährt wurden, beurteilt (siehe Abschnitte 8.1.1, 8.1.3 und 8.3.1).

8.1.1. *Verlängerung des ursprünglichen Vertrags zwischen Siremar und Italien*

8.1.1.1. Staatliche Mittel

(297) Um als staatliche Beihilfe eingestuft zu werden, muss eine Maßnahme dem Staat zuzurechnen sein und mittelbar oder unmittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden.

(298) Siremar wurde vom italienischen Staat mit dem Betrieb der Seeverkehrsrouten betraut, wie sie im ursprünglichen, verlängerten Vertrag festgelegt waren. Der ursprüngliche Vertrag wurde mit dem Staat geschlossen, und die daraus resultierende Ausgleichsleistung für die von Siremar erbrachten öffentlichen Dienstleistungen wird vom Staat aus seinen Haushaltsmitteln gezahlt. Daher sind die Ausgleichszahlungen an Siremar für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen dem Staat zuzurechnen und werden aus staatlichen Mitteln gewährt.

(299) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass nach Angaben Italiens alle Fährbetreiber für das Anlegen reguläre Gebühren an die zuständigen Hafenbehörden entrichten, Siremar jedoch keine zusätzliche Gebühr für den Liegeplatzvorrang entrichtete und auch gegenwärtig nicht entrichtet. Allerdings ist die Kommission der Auffassung, dass Italien im Prinzip eine zusätzliche Gebühr für den Liegeplatzvorrang hätte erheben können und durch die Nichterhebung auf staatliche Einnahmen verzichtet hatte. Da der Liegeplatzvorrang zudem per Gesetz gewährt wurde, ist er dem Staat zuzurechnen (siehe Erwägungsgrund 131).

8.1.1.2. Selektivität

(300) Um als staatliche Beihilfe eingestuft zu werden, muss eine Maßnahme selektiv sein. Die Ausgleichszahlungen für die Erbringung der in Rede stehenden öffentlichen Seeverkehrsdienste werden nur Siremar gewährt und sind daher selektiv. Da der Liegeplatzvorrang nur den Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, darunter Siremar, gewährt wurde, ist auch diese Maßnahme selektiv.

8.1.1.3. Wirtschaftlicher Vorteil

(301) Die Kommission erinnert daran, dass der Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, der einem Unternehmen gewährt wird, unter bestimmten streng definierten Voraussetzungen keinen wirtschaftlichen Vorteil darstellen muss.

(302) Insbesondere hat der Gerichtshof in seinem Altmark-Urteil ([103]) entschieden, dass eine staatliche Maßnahme nicht unter Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt, soweit sie als Ausgleich anzusehen ist, der die Gegenleistung für Leistungen bildet, die von den Unternehmen, denen sie zugutekommt, zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, sodass diese Unternehmen in Wirklichkeit keinen finanziellen Vorteil erhalten und die genannte Maßnahme somit nicht bewirkt, dass sie gegenüber den mit ihnen im Wettbewerb stehenden Unternehmen in eine günstigere Wettbewerbsstellung gelangen.

(303) Der Gerichtshof stellte jedoch auch klar, dass die vier nachstehend zusammengefassten Kriterien (die „Altmark-Kriterien") kumulativ erfüllt sein müssen, damit solche Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im konkreten Fall nicht als staatliche Beihilfen zu qualifizieren sind:

a) Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein (erstes Altmark-Kriterium).

b) Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen (zweites Altmark-Kriterium).

c) Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken (drittes Altmark-Kriterium).

([102]) In jedem Fall stellt die Kommission fest, dass sich CdI derzeit in Liquidation befindet und inaktiv ist. Daher wäre die Untersuchung der CdI gewährten Beihilfe gegenstandslos (siehe Erwägungsgründe 408 und 413).

([103]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

d) Wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (viertes Altmark-Kriterium).

(304) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWI-Mitteilung") ([104]) ausgeführt, wie sie die Altmark-Kriterien anwendet.

(305) Da die Altmark-Kriterien kumulativ erfüllt sein müssen, würde die Nichteinhaltung eines dieser Kriterien die Kommission zu dem Schluss führen, dass die zu prüfende Maßnahme dem Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft. Die Kommission wird zunächst die Einhaltung des vierten Altmark-Kriteriums bewerten.

(306) Das vierte Altmark-Kriterium sieht vor, dass der Ausgleich auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt sein muss, um nicht als Beihilfe eingestuft zu werden. Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn der Empfänger des für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gezahlten Ausgleichs im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde, das die Wahl desjenigen Bieters ermöglicht, der in der Lage ist, die geforderten Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erbringen, oder, wenn das nicht der Fall ist, der Ausgleich unter Bezugnahme auf die Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet wurde.

(307) Für keine der Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 wurde Siremar im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens ausgewählt. Italien verlängerte lediglich das bereits geltende System, wodurch der bereits etablierte Betreiber weiterhin einen Ausgleich für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhalten konnte.

(308) Darüber hinaus haben die italienischen Behörden der Kommission keine Informationen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt wurde, die einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen entstehen würden, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn zu berücksichtigen sind. Italien hat lediglich vorgebracht, dass die Ausgleichszahlungen an Siremar für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen nach Einführung des im Gesetz von 2009 festgelegten Ausgleichshöchstbetrags ab 2010 erheblich gesunken seien. Von Italien wurde jedoch nicht nachgewiesen, dass die Kosten, die Siremar bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entstanden sind, den Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens, das angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, entsprachen.

(309) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass das vierte Altmark-Kriterium in der vorliegenden Sache nicht erfüllt ist.

(310) Da die vier Altmark-Kriterien in der vorliegenden Sache also nicht kumulativ erfüllt sind, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ausgleichszahlungen für den Betrieb von Seeverkehrsrouten im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags Siremar einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben.

(311) Hinsichtlich des Liegeplatzvorrangs erinnert die Kommission zunächst daran, dass die italienische Wettbewerbsbehörde AGCM mindestens in zwei Fällen die Auffassung vertreten hat, dass diese Maßnahme einen wirtschaftlichen Wert besitzt (siehe Erwägungsgrund 276). Dennoch zahlt Siremar keine Gebühr für den Liegeplatzvorrang (siehe Erwägungsgrund 226). Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass der Liegeplatzvorrang zumindest theoretisch das Potenzial hat, die Kosten des Betreibers zu senken (z. B. weil der garantierte Liegeplatz die Wartezeiten in den Häfen verkürzen und somit zu niedrigeren Treibstoffkosten führen kann) oder seine Einnahmen zu erhöhen (z. B. weil bestimmte Abfahrtszeiten möglicherweise zu einer größeren Nachfrage seitens der Passagiere führen könnten). Soweit der Liegeplatzvorrang ein schnelleres Anlegeverfahren ermöglicht, bevorzugen die Nutzer von Fährdiensten möglicherweise den Fährbetreiber, der von dieser Maßnahme profitiert. Selbst wenn diese Auswirkungen nur unter begrenzt gegebenen Umständen eintreten würden oder beschränkt wären, könnte der Liegeplatzvorrang dennoch einen wirtschaftlichen Vorteil für Siremar darstellen.

8.1.1.4. Auswirkungen auf Wettbewerb und Handel

(312) Wenn die von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen, mit ihm im innergemeinschaftlichen Handel im Wettbewerb stehenden Unternehmen stärkt, gilt der Handel als von der Beihilfe beeinträchtigt ([105]). Es genügt dabei bereits, dass der Begünstigte der Beihilfe auf für den Wettbewerb offenen Märkten mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht ([106]).

([104]) ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4.

([105]) Siehe insbesondere die Rechtssachen C-730/79, Philip Morris/Kommission, ECLI:EU:C:1980:209, Rn. 11, C-53/00, Ferring, ECLI:EU:C:2001:627, Rn. 21 und C-372/97, Italien/Kommission, EU:C:2004:234, Rn. 44.

([106]) Urteil des Gerichts vom 30. April 1998, Vlaamse Gewest/Kommission, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

(313) In der vorliegenden Sache steht der Begünstigte im Wettbewerb mit anderen Unternehmen, die Seeverkehrsdienste in der Union erbringen, insbesondere seit Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates ([107]) und der Seekabotageverordnung, mit denen der Markt des internationalen Seeverkehrs bzw. der Seekabotage liberalisiert wurde. Daher ist der Ausgleich für den Betrieb von Seeverkehrsrouten im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags geeignet, den Handel der Union zu beeinträchtigen und den Wettbewerb im Binnenmarkt zu verzerren. Aus den gleichen Gründen gilt diese Schlussfolgerung auch für den Liegeplatzvorrang.

8.1.1.5. Schlussfolgerung

(314) Da alle in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien erfüllt sind, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass sowohl die Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die auf der Grundlage der sukzessiven Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags gezahlt wurden, als auch der Liegeplatzvorrang eine staatliche Beihilfe zugunsten von Siremar darstellen.

8.1.1.6. Neue oder bestehende Beihilfe

(315) Die Kommission erinnert zunächst daran, dass gemäß Artikel 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates als neue Beihilfe „alle Beihilfen, also Beihilferegelungen und Einzelbeihilfen, die keine bestehenden Beihilfen sind, einschließlich Änderungen bestehender Beihilfen“ gelten. Artikel 108 Absatz 3 AEUV sieht vor, dass Vorhaben zur Einführung neuer Beihilfen oder zur Umgestaltung bestehender Beihilfen der Kommission rechtzeitig zu melden sind und nicht durchgeführt werden dürfen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat ([108]).

(316) Siremar SV ist der Auffassung, dass, wenn die Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die Siremar bis einschließlich 2008 gewährt wurden, auf der Grundlage von Artikel 4 Absatz 3 der Seekabotageverordnung als bestehende Beihilfe eingestuft würden, dies auch für die auf der Grundlage der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gezahlten Ausgleichsleistungen gelten müsse (Erwägungsgrund 237). Die Kommission stellt fest, dass der Siremar für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Seeverkehr bis 2008 gezahlte Ausgleich im Beschluss zur Tirrenia-Gruppe von 2020 bewertet und tatsächlich als bestehende Beihilfe eingestuft wurde (siehe Erwägungsgrund 19).

(317) Im Einklang mit dem Standpunkt der Unionsgerichte ([109]) ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass die Änderung (d. h. die Verlängerung) der Laufzeit einer Beihilferegelung, die ein klares Auslaufdatum hatte (in diesem Fall der 31. Dezember 2008), ausreicht, damit sie als neue Beihilfe gilt, unabhängig davon, ob andere Merkmale der Maßnahme geändert wurden. Auf dieser Grundlage gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass der im Rahmen der sukzessiven Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags gezahlte Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen als neue Beihilfe betrachtet werden sollte. Die Argumente von Siremar SV sind daher zurückzuweisen.

(318) Die Kommission stellt fest, dass weder die italienischen Behörden noch Siremar SV vorgebracht haben, dass es sich beim Liegeplatzvorrang um eine bestehende Beihilfe handelt. Die Kommission wird diese Maßnahme daher als neue Beihilfe bewerten.

8.1.2. *Rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar*

(319) Die Kommission hat in den Erwägungsgründen 34 bis 40 der Entscheidung von 2010 bereits festgestellt, dass die angemeldete Rettungsbeihilfe eine staatliche Beihilfe für Siremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

(320) In der Entscheidung von 2010 erklärte die Kommission die angemeldete Rettungsbeihilfe für Siremar für mit dem Binnenmarkt vereinbar. Gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 verpflichtete sich Italien, der Kommission innerhalb von sechs Monaten entweder einen Umstrukturierungsplan (oder Liquidationsplan) oder den Nachweis zu übermitteln, dass das Darlehen vollständig zurückgezahlt und/oder die Bürgschaft beendet wurde.

(321) Die erste Tranche des verbürgten Darlehens wurde am 28. Februar 2011 an Siremar ausgezahlt, sodass die Sechsmonatsfrist am 28. August 2011 ablief.

(322) Italien hatte der Kommission bis zu diesem Datum keinen Umstrukturierungsplan (oder Liquidationsplan) vorgelegt. Am 11. Juli 2011 wurde die Bürgschaft von BIIS abgerufen, und Siremar wurde zum Schuldner gegenüber dem Staat (siehe Erwägungsgrund 63). Am 18. September 2012 zahlte Siremar dem Staat den geschuldeten Betrag zurück (siehe Erwägungsgrund 65). Bis zu diesem Zeitpunkt profitierte Siremar weiterhin in vollem Umfang von der Rettungsbeihilfe.

(323) Die italienischen Behörden haben weder vorgebracht noch nachgewiesen, dass die Verlängerung der Rettungsbeihilfe keine staatliche Beihilfe mehr darstellt. Sie haben lediglich Argumente (siehe Abschnitt 4.2) dafür vorgelegt, warum die Maßnahme auch nach Ablauf der Sechsmonatsfrist weiterhin mit dem Binnenmarkt vereinbar gewesen sei.

([107]) Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschiffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1).

([108]) Urteil des Gerichtshofs vom 26. Oktober 2016, DEI und Kommission/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, Rn. 45.

([109]) Urteil des Gerichts vom 6. März 2002, Territorio Histórico de Àlava — Diputación Foral de Álava u. a./Kommission, verbundene Rechtssachen T-127/99, T-129/99 und T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, Rn. 175.

(324) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Verlängerung der Rettungsbeihilfe über die Sechsmonatsfrist hinaus, d. h. vom 28. August 2011 bis zum 18. September 2012, ebenfalls eine staatliche Beihilfe zugunsten von Siremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

8.1.3. *Vergabe des mit der Siremar-Sparte und dem Liegeplatzvorrang gebündelten neuen Vertrags an SNS, Kapitalerhöhung von CdI und Rückbürgschaft*

(325) Um festzustellen, ob die Vergabe des mit der Siremar-Sparte und dem Liegeplatzvorrang gebündelten neuen Vertrags einen Vorteil für SNS im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, muss die Kommission die Einhaltung der Altmark-Kriterien prüfen (siehe Erwägungsgründe 301 bis 304).

8.1.3.1. Erstes Altmark-Kriterium

(326) Die Kommission erinnert daran, dass weder im Sinne des ersten Altmark-Kriteriums noch im Sinne des Artikels 106 Absatz 2 AEUV eine einheitliche und genaue Definition einer Dienstleistung existiert, die nach Unionsrecht eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) darstellen kann. Randnummer 46 der DAWI-Mitteilung lautet wie folgt:

„Da es keine einschlägigen EU-Vorschriften dazu gibt, wann eine Dienstleistung eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellt, haben die Mitgliedstaaten bei der Festlegung dieser Dienstleistung und der Gewährung von Ausgleichsleistungen für den Dienstleistungserbringer einen weiten Ermessenspielraum. Die Befugnisse der Kommission beschränken sich hierbei darauf zu kontrollieren, dass dem Mitgliedstaat bei der Festlegung der Dienstleistung als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse kein offenkundiger Fehler unterlaufen ist, und zu prüfen, ob die Ausgleichsleistungen staatliche Beihilfen umfassen. Gelten besondere EU-Vorschriften, so unterliegt der Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten diesen Vorschriften, wobei die Verpflichtung der Kommission, zu prüfen, ob die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die Zwecke der Beihilfenkontrolle ordnungsgemäß definiert wurde, davon unberührt bleibt."

(327) Nationale Behörden können daher die Ansicht vertreten, dass bestimmte Dienstleistungen im Interesse der Allgemeinheit liegen und im Wege gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden müssen, um den Schutz der öffentlichen Interessen sicherzustellen, wenn die Marktkräfte nicht ausreichen, um ihre Erbringung in dem erforderlichen Umfang bzw. zu den notwendigen Bedingungen zu gewährleisten.

(328) Auf dem Gebiet der Seekabotage sind in der Seekabotageverordnung detaillierte Unionsvorschriften zur Regelung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen festgelegt worden; zur Prüfung, ob Seeverkehrsunternehmen möglicherweise staatliche Beihilfen erhalten haben, sind die entsprechenden Vorschriften in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr enthalten (im Folgenden „Seeverkehrsleitlinien") ([110]).

(329) Artikel 4 Absatz 1 der Seekabotageverordnung sieht Folgendes vor:

„Ein Mitgliedstaat kann mit Schifffahrtsgesellschaften, die sich an Liniendiensten von, zwischen und nach Inseln beteiligen, als Voraussetzung für das Recht zur Erbringung von Kabotageleistungen Verträge über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes schließen oder ihnen entsprechende Verpflichtungen auferlegen. Beim Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie bei der Auferlegung entsprechender Verpflichtungen haben die Mitgliedstaaten darauf zu achten, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird."

(330) In Artikel 2 Absatz 3 der Seekabotageverordnung ist festgelegt, dass ein öffentlicher Dienstleistungsvertrag Folgendes umfassen kann:

— Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen,

— zusätzliche Verkehrsdienste,

— Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen,

— eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf.

(331) Gemäß Abschnitt 9 der Seeverkehrsleitlinien „können bezüglich der in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 vorgesehenen Dienstleistungen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt oder öffentliche Dienstleistungsverträge geschlossen werden", d. h. Liniendienste von, nach und zwischen Inseln.

([110]) Mitteilung C(2004) 43 der Kommission — Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3).

(332) Nach ständiger Rechtsprechung dürfen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nur auferlegt werden, wenn sie durch das Erfordernis gerechtfertigt sind, ausreichende regelmäßige Seeverkehrsdienste zu gewährleisten, die durch Marktkräfte allein nicht gewährleistet werden können ([111]). In der Mitteilung der Kommission zur Auslegung der Seekabotageverordnung ([112]) wird Folgendes bestätigt: „Es ist Sache der Mitgliedstaaten (einschließlich gegebenenfalls der regionalen oder kommunalen Behörden) und nicht der Reeder, festzulegen, für welche Strecken gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen notwendig sind. So können Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes insbesondere für Liniendienste in der Inselkabotage vorgesehen werden, um im Falle eines Marktversagens angemessene Verbindungen sicherzustellen." Ferner sind in Artikel 2 Absatz 4 der Seekabotageverordnung gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Verpflichtungen definiert, die der betreffende Gemeinschaftsreeder im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde.

(333) Im Einklang mit der Rechtsprechung ([113]) überprüft die Kommission zur Klärung der Frage, ob ein tatsächlicher Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen besteht und ob die Verwendung eines öffentlichen Dienstleistungsvertrag (d. h. der neue Vertrag) notwendig und verhältnismäßig war und somit das erste Altmark-Kriterium erfüllt ist, Folgendes:

1. ob eine Nutzernachfrage bestand,
2. ob diese Nachfrage nicht ohne eine von den Behörden auferlegte Verpflichtung von den Marktteilnehmern hätte befriedigt werden können (Vorliegen eines Marktversagens),
3. ob der bloße Rückgriff auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen unzureichend war, um diesen Mangel zu beheben (Ansatz der geringsten Beeinträchtigung).

1) Nutzernachfrage

(334) In der vorliegenden Sache wurden CdI und später SNS mit der Erbringung von gemischten Passagier- und Frachtdiensten sowie von Hochgeschwindigkeitsverbindungen nur für Passagiere auf mehreren Strecken betraut. Die CdI und später SNS auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betreffen die zu bedienenden Seeverkehrsverbindungen, den Typ und die Kapazität der den jeweiligen Seeverkehrsrouten zugeordneten Schiffe, die Verfügbarkeit eines Ersatzschiffes zur Sicherstellung der Kontinuität des Dienstes, die Frequenz des Dienstes und die Höchsttarife, die den Nutzern des Dienstes auf den jeweiligen Routen berechnet werden (d. h. niedrigere Fahrpreise für die Bewohner der kleineren Inseln und höhere Fahrpreise für andere Fahrgäste).

(335) Wie in Erwägungsgrund 184 beschrieben, hat Italien die im neuen Vertrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor allem deswegen auferlegt, um i) die territoriale Anbindung der kleineren Inseln Siziliens an Sizilien sicherzustellen und ii) zur wirtschaftlichen Entwicklung der betroffenen Inseln durch regelmäßige und verlässliche Seeverkehrsdienste beizutragen. Die Kommission ist der Ansicht, dass dies in der Tat legitime Ziele des öffentlichen Interesses sein können.

(336) Bevor CdI ursprünglich mit dem Betrieb der Seeverkehrsverbindungen gemäß dem neuen Vertrag betraut wurde, wurden diese Routen auf der Grundlage der ursprünglichen Verträge von Siremar bedient. Die Kommission stellt fest, dass die fraglichen Routen tatsächlich seit vielen Jahren, d. h. zumindest seit Inkrafttreten des ursprünglichen Vertrags, im Wesentlichen unverändert bedient wurden ([114]). Bei der Vergabe des neuen Vertrags im Jahr 2012 waren die italienischen Behörden und insbesondere Sizilien der Ansicht, dass diese Dienste weiterhin notwendig waren, um die Nutzernachfrage zu befriedigen.

(337) Um die echte Nachfrage der Nutzer nach diesen Diensten zu veranschaulichen, legte Italien Statistiken vor, aus denen hervorgeht, dass Siremar im Jahr 2010 insgesamt auf den fünf Routenbündeln 1 342 402 Passagiere und 311 114,50 laufende Meter Fracht befördert hat. Im Jahr 2011 lagen diese Zahlen bei 1 332 400 bzw. 290 704,70. Dies zeigt, dass in den zwei Jahren, bevor CdI mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut wurde, ein insgesamt beträchtlicher Bedarf an Seeverkehrsdiensten auf den betroffenen Routen bestand.

(338) Um festzustellen, ob eine tatsächliche Nutzernachfrage auf jeder der in den fünf Bündeln zusammengeschlossenen zwanzig betroffenen Routen besteht, ist allerdings eine ausführlichere Prüfung erforderlich. Zu diesem Zweck legte Italien nach Routen aufgeschlüsselte Statistiken für den Zeitraum 2007–2019 vor ([115]). Diese Statistiken umfassen die Gesamtzahl der pro Jahr beförderten Passagiere oder laufenden Meter Fracht, aus denen sich Durchschnittswerte pro Fahrt berechnen ließen. Zur Veranschaulichung zeigt Tabelle 5 zwei solcher Metriken für die Jahre 2010 und 2019. Diese Zahlen zeigen, dass in beiden Jahren bei den meisten Hin- und Rückfahrten auf den

([111]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 20. Februar 2001, Analir u. a., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.
([112]) Mitteilung der Kommission zur Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (COM(2014) 232 final vom 22.4.2014).
([113]) Siehe Urteil des Gerichts vom 1. März 2017, SNCM/Kommission, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, Rn. 130 und 134.
([114]) Des Weiteren merkt die Kommission an, dass die fünf Routenbündel bereits in den 1950er-Jahren mit einer gewissen Form des öffentlichen Ausgleichs betrieben wurden.
([115]) Italien legte für 2015 lediglich Schätzungen vor, die nicht von einem externen Berater validiert wurden, wie das gemäß dem neuen Vertrag erforderlich war; ferner legte Italien keine Daten für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 15. April 2016 vor (da CdI die Rückübertragung der Sparte auf Siremar SV vorbereitete) und für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 30. Juli 2012 (da die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von Siremar SV erfüllt wurden).

betreffenden Routen mehr als hundert Passagiere befördert wurden. 2010 wurden nur auf vier Routen durchschnittlich weniger als hundert Passagiere befördert, während dies im Jahr 2019 nur bei drei Routen der Fall war. Die Kommission stellt fest, dass die geringe Zahl der Passagiere auf diesen Routen durch die geringe Bevölkerungszahl und die geringe Größe der betreffenden Inseln sowie durch die relativ kurzen und häufigen Fahrten erklärt werden kann, die notwendig sind, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner dieser Inseln zu befriedigen. Des Weiteren hat die Kommission die nach Routen aufgeschlüsselten Statistiken für jedes Jahr bis Ende 2019 analysiert ([116]). Dabei hat die Kommission festgestellt, dass die Zahl der registrierten Fahrten und Passagiere auf den verschiedenen Strecken im Laufe der Jahre schwankte. Der Grund ist, dass es sich um relativ nahe beieinanderliegende, sehr kleine Inseln mit einer begrenzten Hafeninfrastruktur handelt. Dadurch müssen die Fahrpläne häufig angepasst werden, um den lokalen Bedürfnissen (z. B. Pendelgewohnheiten zur Erreichung von Bildungs- und Arbeitsstätten) Rechnung zu tragen und Verbindungsprobleme zu mindern (wenn beispielsweise an einem Liegeplatz wegen Instandhaltungsarbeiten nur kleinere Schiffe oder weniger Schiffe gleichzeitig anlegen können, wird eine Route eines Bündels unter Umständen für eine gewisse Zeit nicht bedient, während andere Routen dieses Bündels möglicherweise mit erhöhten Frequenzen bedient werden). Die der Kommission vorliegenden Daten weisen jedoch nicht darauf hin, dass es auf einer Route oder einem Routenbündel tatsächlich keine Nutzernachfrage gab oder gibt.

		Durchschnittswert Passagiere/Fahrt ([117])		**Durchschnittswert Fracht/Fahrt** ([118])	
Routen mit gemischten Verkehrsdiensten		**2010**	**2019**	**2010**	**2019**
Routenbündel Milazzo — Äolische Inseln — Neapel	C/1	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/2	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/3	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/4	(…)	(…)	(…)	(…)
	C/6	(…)	(…)	(…)	(…)
Routenbündel Palermo — Ustica	D/1	(…)	(…)	(…)	(…)
Routenbündel Trapani — Ägadische Inseln	D/2	(…)	(…)	(…)	(…)
	D/3	(…)	(…)	(…)	(…)
Routenbündel Trapani — Pantelleria	D/4	(…)	(…)	(…)	(…)
Routenbündel Trapani — Pelagische Inseln	D/5	(…)	(…)	(…)	(…)
		Durchschnittswert Passagiere/Fahrt			
Reine Passagierrouten		**2010**	**2019**		
Routenbündel Milazzo — Äolische Inseln (– Neapel)	ALC/2	(…)	(…)		
	ALC/2 bis	(…)	(…)		
	ALC/3	(…)	(…)		
	ALC/4	(…)	(…)		
	ALC/6	(…)	Nicht zutreffend ([119])		
Routenbündel Palermo — Ustica	ALD/1	(…)	(…)		
Routenbündel Trapani — Ägadische Inseln	ALD 2/3	(…)	(…)		
	ALD 2/3 bis	(…)	(…)		

Tabelle 5 — Statistik der Nutzernachfrage für die Jahre 2010 (Betrieb durch Siremar) und 2019 (Betrieb durch SNS)

([116]) Zur Veranschaulichung enthält Tabelle 5 diese nach Routen aufgeschlüsselten Statistiken für das Jahr 2019. Der Kürze wegen werden von der Kommission keine Zahlen für die anderen Jahre angegeben, in denen CdI oder SNS den Dienst betrieb.

([117]) Gesamtzahl der Passagiere dividiert durch die Gesamtzahl der Hin- und Rückfahrten in diesem Zeitraum.

([118]) Gesamtfrachtaufkommen (in laufenden Metern) dividiert durch die Gesamtzahl der Hin- und Rückfahrten in diesem Zeitraum.

([119]) Ab dem 1. September 2016 wurde die Route geändert und in zwei zusätzliche Dienste aufgeteilt: „ALC/2“ (erste Teilstrecke) und „ALC/2 bis“ (Rückfahrt).

(339) Um nachzuweisen, dass die Nutzernachfrage weiterhin bestand, als CdI und später SNS den Betrieb der Routen im Rahmen des neuen Vertrags übernahmen, legte Italien weitere Statistiken vor. Die Zahlen in Tabelle 6 zeigen, dass ab 2013 CdI und später SNS mehr Passagiere und Fracht beförderten als Siremar in den Jahren 2010 und 2011 (siehe Erwägungsgrund 337). Zwar gab es im zeitlichen Verlauf gewisse Schwankungen, doch bestätigen diese Zahlen, dass die Nutzernachfrage weiterhin bestand und in den jüngsten Jahren sogar gestiegen ist.

	Zahl der beförderten Passagiere	**Beförderte Fracht (in laufenden Metern)**
2012 (August–Dezember)	(…)	(…)
2013	(…)	(…)
2014	(…)	(…)
2015 ([120])	(…)	(…)
2016 (April–Dezember) ([121])	(…)	(…)
2017	(…)	(…)
2018	(…)	(…)
2019	(…)	(…)

Tabelle 6 — Statistiken für die Jahre 2012 bis 2019 (von CdI und SNS bediente Routen mit gemischten Verkehrsdiensten und reine Passagierrouten)

(340) Die Kommission ist der Auffassung, dass die obigen Statistiken (siehe Erwägungsgründe 337, 338 und 339) klar belegen, dass auf jeder der in fünf Bündeln zusammengefassten zwanzig Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eine echte Nachfrage nach Passagier- und Frachtdiensten besteht. Daher kann der Schluss gezogen werden, dass diese Dienste einer echten Nutzernachfrage Rechnung tragen und somit tatsächlich bestehende Bedürfnisse der Öffentlichkeit befriedigen.

2) Vorliegen eines Marktversagens

(341) Nach Randnummer 48 der DAWI-Mitteilung, wäre es „nicht zweckmäßig…, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an eine Dienstleistung zu knüpfen, die von im Einklang mit den Marktregeln handelnden Unternehmen zu normalen Marktbedingungen, die sich z. B. im Hinblick auf den Preis, objektive Qualitätsmerkmale, Kontinuität und den Zugang zu der Dienstleistung mit dem vom Staat definierten öffentlichen Interesse decken, zufriedenstellend erbracht wird oder erbracht werden kann“ ([122]). Daher muss die Kommission prüfen, ob angesichts der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die der Mitgliedstaat durch den neuen Vertrag auferlegt hat, die Dienstleistung unzulänglich wäre, wenn ihre Erbringung allein den Marktkräften überlassen bliebe. In Randnummer 48 der DAWI-Mitteilung ist diesbezüglich ausgeführt, dass sich „die Kommission darauf [beschränkt] zu prüfen, ob dem betreffenden Mitgliedstaat ein offensichtlicher Fehler unterlaufen ist“.

(342) Die Kommission hat bereits in früheren Beschlüssen geprüft, ob bei den in Rede stehenden Routenbündeln ein Marktversagen vorlag. Insbesondere hat die Kommission in ihrer Entscheidung von 2004 mit Bezug auf Siremar festgestellt, dass keiner der privaten italienischen Betreiber auf den von dem (damaligen) öffentlichen Betreiber bedienten Routenbündeln ganzjährig vergleichbare Verkehrsdienstleistungen anbot, die den Anforderungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß den Fünfjahresplänen umfassend gerecht würden ([123]). Diese Feststellung bezieht sich auf den Zeitraum von 1992 bis 2008 und wird weder durch das Urteil von 2009, mit dem die Entscheidung von 2004 für nichtig erklärt wurde, noch durch den Beschluss zur Tirrenia-Gruppe von 2020, in dem festgestellt wurde, dass der Siremar gewährte Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen eine bestehende Beihilfe darstellte, infrage gestellt.

(343) In ihrem Beschluss von 2012 stellte die Kommission allerdings fest, dass während des Zeitraums bis zur ersten Vergabe des neuen Vertrags andere Betreiber Liniendienste auf den betreffenden Routen anboten ([124]). Zum damaligen Zeitpunkt hatte Italien vorgebracht, dass Sizilien diese anderen Betreiber in mehreren Ausschreibungsverfahren ausgewählt habe, um zusätzliche öffentliche Dienstleistungen im Rahmen gesonderter Verträge zu erbringen. Bevor die Kommission mit ihrer Bewertung fortfährt, trifft sie die folgenden Feststellungen.

([120]) Die Zahlen für 2015 wurden nicht wie für die anderen Jahre von einem externen Berater validiert, sondern von den italienischen Behörden anhand von Unterlagen von CdI nachträglich erstellt.
([121]) Italien hat keine Daten für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 10. April 2016 vorgelegt. Italien hat vorgebracht, dass diese Statistiken nicht erhoben worden seien, da CdI damals die Rückübertragung der Sparte auf Siremar SV vorbereitete.
([122]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 20. Februar 2001, Analir u. a., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, Rn. 71.
([123]) Siehe Erwägungsgrund 135 der Entscheidung von 2004.
([124]) Siehe Erwägungsgründe 101 bis 103 und 201 des Beschlusses von 2012.

(344) Erstens beschränkt sich diese Bewertung auf die Wettbewerbssituation auf dem Markt in den Jahren vor Juli 2012, da dies der maßgebliche Zeitraum für die italienischen Behörden war, als sie die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen festlegten. Obwohl der neue Vertrag spezielle gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen hinsichtlich der zu erhebenden Fahrpreise auferlegte (einschließlich ermäßigter Tarife für die Bewohner der kleineren Inseln), hat Italien die Notwendigkeit der öffentlichen Dienstleistung nicht gerechtfertigt, indem es angab, dass CdI und später SNS die Fahrpreise auf einem niedrigeren Niveau als die von den anderen Betreibern erhobenen Fahrpreise halten mussten. Im Laufe der Untersuchung brachte Italien vielmehr vor, dass — soweit andere Betreiber Fährdienste auf den von CdI und später SNS bedienten Routen anboten — sich diese konkurrierenden Dienste im Hinblick auf die während des Jahres angebotene Kontinuität und Frequenz unterschieden, nicht gleichwertig seien (was Häfen oder Art des Dienstes, z. B. reine Passagierdienste statt gemischter Verkehrsdienste, anbelangt), nicht derselben Qualität entsprochen hätten oder ebenfalls im Rahmen gesonderter Verträge subventioniert worden seien. Die Kommission hat daher keine vergleichende Analyse der von den einzelnen Betreibern auf den fraglichen Routen erhobenen Fahrpreise durchgeführt. Vielmehr hat sich die Kommission auf mögliche Unterschiede im Hinblick auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität konzentriert (siehe Erwägungsgrund 330) sowie darauf, ob die konkurrierenden Betreiber ebenfalls im Rahmen gesonderter Verträge subventioniert wurden.

(345) Zweitens wurden die vergleichbaren Dienste, die andere Betreiber auf den im neuen Vertrag festgelegten Routenbündeln anboten, als von Sizilien definierte ergänzende DAWI ebenfalls im Rahmen von Regelungen für öffentliche Ausgleichsleistungen erbracht ([125]). Grundsätzlich stellt die Präsenz anderer Erbringer von DAWI auf den im neuen Vertrag festgelegten Routenbündeln die Gültigkeit der DAWI für diese Routenbündel nicht infrage, sondern bekräftigt sie vielmehr, da dieser Umstand darauf hindeutet, dass die Nachfrage nach diesen Verbindungen so groß und/oder vielfältig war, dass sie nur von mehreren Betreibern erfüllt werden konnte. Die Tatsache, dass andere Betreiber auf einem bestimmten Routenbündel vertreten sind, kann kein Indiz dafür sein, dass dieses Routenbündel allein durch Marktkräfte angemessen bedient werden kann, wenn diese anderen Betreiber im Rahmen gesonderter Verträge ebenfalls einen öffentlichen Ausgleich für ihre Dienste erhalten.

(346) Drittens verteilte Italien zwanzig Routen auf fünf Bündel bzw. Verbindungsnetze, die in den neuen Vertrag aufgenommen werden sollten ([126]). Die Kommission stellt fest, dass die Mitgliedstaaten gemäß Abschnitt 5.5.3 der Mitteilung über die Auslegung der Seekabotageverordnung ([127]) „oft Strecken von und nach verschiedenen Inseln, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden, in einem einzigen Bündel zusammenfassen [möchten], um Größenvorteile zu erzielen und Betreiber anzuziehen. Solche Bündelungen verstoßen grundsätzlich nicht gegen das Unionsrecht, solange sie nicht zu Diskriminierungen und unangemessenen Marktverfälschungen führen. Ausschlaggebend für die geeignete Größe eines Bündels sollte der erzielte optimale Synergieeffekt bei der Sicherung notwendiger Verkehrsverbindungen sein."

(347) In der vorliegenden Sache wurden die Routen zu Planungszwecken in geografischen Bündeln zusammengefasst, um mögliche Lücken oder Überschneidungen zu ermitteln und eine kohärente und vollständige Anbindung der Bewohner dieser Inseln sowohl an Sizilien als auch an die anderen Inseln, insbesondere die relativ größeren, sicherzustellen. Tatsächlich geht aus Tabelle 3 hervor, dass sich die Routen in den einzelnen Bündeln häufig überschneiden und einander ergänzen ([128]). Da bestimmte Dienste der Grundversorgung wie Schulen, große Lebensmittelgeschäfte und Fachärzte nur auf Sizilien oder den verhältnismäßig größeren Inseln verfügbar sind, hat Italien sich dafür entschieden, statt einzelner Routen Routenbündel zu vergeben. Zwar bieten private Betreiber einige Verbindungen zwischen den verhältnismäßig größeren Inseln (z. B. Lipari und Pantelleria) und Sizilien an, jedoch bieten sie keine ganzjährigen Verbindungen zu und zwischen allen Inseln. Angesichts der Notwendigkeit, Verbindungen zwischen mehreren kleinen Inseln in verschiedenen und manchmal recht abgelegenen Gebieten zu gewährleisten, ist die Kommission der Auffassung, dass Italien bei der Ermittlung der fünf Bündel, die je nach den Merkmalen der betreffenden Insel oder Inselgruppe eine oder mehrere Routen umfassen, keinen offenkundigen Fehler begangen hat. Aus diesen Gründen hat die Kommission angesichts der besonderen Umstände dieser Sache nicht jede einzelne Verbindung bewertet, sondern sich vielmehr auf die jeweiligen Bündel als kohärentes Paket von Verbindungen zu, von und innerhalb einer Inselgruppe oder Insel konzentriert.

(348) Vor diesem Hintergrund hat die Kommission auf der Grundlage der Wettbewerbssituation bis zum Zeitpunkt der ersten Vergabe der öffentlichen Dienstleistungen am 30. Juli 2012 und gestützt auf die Stellungnahmen der Beteiligten (siehe Abschnitt 5) die einzelnen Routenbündel analysiert, um sich zu vergewissern, dass Italien bei seiner Feststellung, dass ein Marktversagen vorlag, kein offenkundiger Fehler unterlaufen war:

— Milazzo — Äolische Inseln — Neapel. Von CdI wurden damals — und werden heute von SNS — fünf mit Fähren und fünf mit Schnellbooten bediente Routen, die die Äolischen Inseln mit Sizilien und dem Festland verbinden, betrieben ([129]). Die Wettbewerber bei diesem Routenbündel waren im Zeitraum von 2009 bis 2012 Ustica Lines, NGI, SNAV und Alilauro. Ustica Lines und NGI bedienten ganzjährig Verbindungen zwischen Milazzo und den Äolischen Inseln und erhielten öffentliche Ausgleichsleistungen, die im Rahmen gesonderter

([125]) Da die von den anderen Betreibern angebotenen Dienste nicht in den Anwendungsbereich dieses Beschlusses fallen, äußert sich die Kommission nicht dazu, ob es sich bei diesen Dienstleistungen um echte DAWI handelt.

([126]) Einzelheiten zu Routen und Frequenzen siehe Tabelle 3. Diese Frequenzen waren während des Verlängerungszeitraums (2009 bis 2012) weitgehend gleich, wobei auf einigen wenigen Einzelrouten und/oder während weniger Zeiträume des Jahres nur geringfügige Unterschiede bestanden.

([127]) Siehe Fußnote 112.

([128]) Auch der Zeitplan der einzelnen Routen in einem Bündel kann sich im Laufe der Zeit ändern — siehe Fußnote 119.

([129]) Es sei darauf hingewiesen, dass SNS seit dem 1. September 2016 nur vier verschiedene Hochgeschwindigkeitsrouten bedient (siehe Fußnote 119).

Verträge gewährt wurden. Ustica Lines bot dabei Hochgeschwindigkeitsverbindungen auf zwei Routen an, während NGI auf einer Route gemischte Verkehrsdienste anbot. SNAV und Alilauro betrieben auf Routen zwischen Neapel und den Äolischen Inseln einen Hochgeschwindigkeitsdienst nur während der Hauptsaison, ohne eine öffentliche Ausgleichszahlung zu erhalten. Die Kommission stellt zunächst fest, dass die Wettbewerber keine Dienstleistungen anboten, die mit denen von CdI und später SNS hinsichtlich der abgedeckten Routen, der Frequenz und der Kapazität vergleichbar waren. Im Gegenteil bedienten sie lediglich eine oder zwei Routen und boten in Bezug auf Kapazität und Fahrpläne einen wesentlich eingeschränkteren Dienst. Im Einzelnen erbrachte NGI Fährdienste mit Schiffen, für die andere Kapazitätsanforderungen galten. Was SNAV und Alilauro anbelangt, boten diese Wettbewerber keine Verbindung nach Milazzo, da ihre Routen nur Neapel mit den Äolischen Inseln verbanden und Verbindungen innerhalb dieser Inseln boten. Außerdem bedienten diese privaten Betreiber die betreffenden Routen nicht in der Nebensaison. Somit sind diese Dienste nicht mit denen vergleichbar, die zunächst von CdI und später von SNS im Rahmen des neuen Vertrags erbracht wurden. Pan Med hat vorgebracht, dass Wettbewerber ähnliche Dienste auf diesem Routenbündel angeboten hätten (siehe Erwägungsgrund 272). Pan Med hat diese Wettbewerber jedoch nicht namentlich genannt und auch nicht dargelegt, warum es der Auffassung war, dass deren Dienste den von CdI und später von SNS erbrachten Diensten ähnelten oder mit diesen vergleichbar waren. Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass alle Betreiber, die ganzjährig Dienste auf diesen Routen anboten, diese im Rahmen einer öffentlichen Ausgleichszahlung erbrachten. Dieser Umstand zusammen mit den geografischen und demografischen Gegebenheiten dieser Inseln (mit Bevölkerungszahlen zwischen rund 100 Einwohnern auf Alicudi bis etwa 10 700 Einwohnern auf Lipari) zeigt, dass die Marktkräfte allein nicht ausreichten, um das für die Gewährleistung der territorialen Anbindung erforderliche Maß an Verbindungen zu bieten. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass kein anderer Betreiber, der nur auf sein wirtschaftliches Interesse bedacht ist, Dienstleistungen in dem im neuen Vertrag geforderten Umfang erbracht hätte. Daher ist Italien bei seiner Feststellung, dass auf dem fraglichen Routenbündel ein Marktversagen bestand, kein offenkundiger Fehler unterlaufen.

— Trapani — Ägadische Inseln Von CdI wurden damals — und werden heute von SNS — zwei mit Fähren und vier mit Schnellbooten bediente Routen betrieben ([130]). Ustica Lines und Traghetti delle Isole ([131]) bedienten auch ganzjährig Verbindungen zwischen den Ägadischen Inseln und Sizilien und boten Hochgeschwindigkeits- bzw. Fährdienste an. Die Kommission stellt zunächst fest, dass Ustica Lines und Traghetti delle Isole von Sizilien eine Ausgleichszahlung für die Erbringung dieser Dienstleistungen im Rahmen separater Verträge erhielten. Ferner wurde von Traghetti delle Isole eine andere Verkehrsfrequenz verlangt als von CdI und später SNS, da Traghetti delle Isole nicht wie CdI und später SNS täglich Verbindungen anbieten musste. Darüber hinaus erbrachte Traghetti delle Isole Fährdienste mit Schiffen, für die andere Kapazitätsanforderungen galten, wozu beispielsweise die Beförderung gefährlicher Güter gehörte. Was Ustica Lines anbelangt, entsprach die erforderliche Frequenz im Wesentlichen der von CdI und später von SNS bereitgestellten (mehrere Verbindungen pro Tag). Allerdings erbrachte Ustica Lines Fährdienste mit Schiffen, für die andere Kapazitätsanforderungen galten. Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass alle Betreiber, die ganzjährig Dienste auf diesen Routen anboten, diese im Rahmen einer öffentlichen Ausgleichszahlung erbrachten. Dieser Umstand zusammen mit den geografischen und demografischen Gegebenheiten dieser Inseln (die Gesamtbevölkerung von Favignana, Levanzo und Marettimo liegt bei etwa 4 300 Einwohnern) zeigt, dass die Marktkräfte allein nicht ausreichten, um das für die Gewährleistung der territorialen Anbindung erforderliche Maß an Verbindungen zu bieten. Die Kommission gelangt somit zu dem Schluss, dass kein anderer Betreiber, der nur auf sein wirtschaftliches Interesse bedacht ist, Dienstleistungen in dem im neuen Vertrag geforderten Umfang erbracht hätte. Daher ist Italien bei seiner Feststellung, dass auf dem fraglichen Routenbündel ein Marktversagen bestand, kein offenkundiger Fehler unterlaufen.

— Porto Empedocle — Pelagische Inseln Von CdI wurden damals — und werden heute von SNS — ganzjährig sowohl Fähr- als auch Hochgeschwindigkeitsdienste erbracht. Ustica Lines war der einzige andere Betreiber, der ganzjährig Hochgeschwindigkeitsverbindungen auf dieser Route anbot, mit einer zusätzlichen Hochgeschwindigkeitsverbindung in der Hauptsaison. Die Kommission stellt zunächst fest, dass Ustica Lines von Sizilien eine Ausgleichszahlung für die Erbringung dieser Dienstleistungen im Rahmen eines separaten Vertrags erhielt. Darüber hinaus erbrachte Ustica Lines einen reinen Passagierdienst, ohne die Beförderung von Fracht und mit einer anderen Frequenz. Somit sind die Dienste von Ustica Lines nicht mit denen vergleichbar, die von CdI und später von SNS im Rahmen des neuen Vertrags erbracht wurden. Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass der einzige Betreiber, der ganzjährig Dienste auf diesem Routenbündel anbot, diese im Rahmen einer öffentlichen Ausgleichszahlung erbrachte. Dieser Umstand zusammen mit den geografischen und demografischen Gegebenheiten dieser Inseln (die Gesamtbevölkerung von Linosa und Lampedusa liegt bei etwa 6 500 Einwohnern) zeigt, dass die Marktkräfte allein nicht ausreichten, um das für die Gewährleistung der territorialen Anbindung erforderliche Maß an Verbindungen zu bieten. Die Kommission gelangt somit zu dem Schluss, dass kein anderer Betreiber, der nur auf sein wirtschaftliches Interesse bedacht ist, Dienstleistungen in dem im neuen Vertrag geforderten Umfang erbracht hätte. Daher ist Italien bei seiner Feststellung, dass auf dem fraglichen Routenbündel ein Marktversagen bestand, kein offenkundiger Fehler unterlaufen.

([130]) Während des Verlängerungszeitraums wurden die vier Hochgeschwindigkeitsrouten für Meldezwecke zu zwei Routen zusammengefasst.

([131]) Unterliegt derzeit der Koordinierung und Kontrolle durch die Caronte & Tourist-Gruppe.

— Trapani — Pantelleria. Von CdI wurden damals — und werden heute von SNS — ganzjährig Fährdienste erbracht. Traghetti delle Isole war der einzige andere Betreiber, der ganzjährig Fährdienste auf dieser Route erbrachte. Die Kommission stellt zunächst fest, dass Traghetti delle Isole von Sizilien ebenfalls eine Ausgleichszahlung für die Erbringung dieser Dienstleistungen im Rahmen separater Verträge erhielt. Des Weiteren erbrachte Traghetti delle Isole Fährdienste mit ähnlichen Frequenzen wie CdI und später SNS mit Schiffen, für die andere Kapazitätsanforderungen galten, wozu beispielsweise die Beförderung gefährlicher Güter gehörte. Pan Med hat vorgebracht, dass Wettbewerber ähnliche Dienste auf diesem Routenbündel angeboten hätten (siehe Erwägungsgrund 272). Pan Med hat diese Wettbewerber jedoch nicht namentlich genannt und auch nicht dargelegt, warum es der Auffassung war, dass deren Dienste den von CdI und später von SNS erbrachten Diensten ähnelten oder mit diesen vergleichbar waren. Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass der einzige andere Betreiber, der ganzjährig Dienste auf dieser Route anbot, diese im Rahmen einer öffentlichen Ausgleichszahlung erbrachte. Dieser Umstand zusammen mit den geografischen und demografischen Gegebenheiten von Pantelleria (einer kleinen Insel mit rund 7 800 Einwohnern) zeigt, dass die Marktkräfte allein nicht ausreichten, um das für die Gewährleistung der territorialen Anbindung erforderliche Maß an Verbindungen zu bieten. Die Kommission gelangt somit zu dem Schluss, dass kein anderer Betreiber, der nur auf sein wirtschaftliches Interesse bedacht ist, Dienstleistungen in dem im neuen Vertrag geforderten Umfang erbracht hätte. Daher ist Italien bei seiner Feststellung, dass auf dem fraglichen Routenbündel ein Marktversagen bestand, kein offenkundiger Fehler unterlaufen.

— Palermo — Ustica. Von CdI wurden damals — und werden heute von SNS — ganzjährig sowohl Fähr- als auch Hochgeschwindigkeitsdienste erbracht. Ustica Lines und NGI waren ganzjährig auf der Route aktiv, wobei Ustica Lines einen Hochgeschwindigkeitsdienst und NGI einen Fährdienst erbrachte. Die Kommission stellt zunächst fest, dass Ustica Lines und NGI von Sizilien ebenfalls Ausgleichszahlungen für die Erbringung dieser Dienstleistungen im Rahmen separater Verträge erhielten. Des Weiteren erbrachten beide Betreiber Fährdienste mit Schiffen, für die andere Kapazitätsanforderungen galten und die im Falle von NGI die Beförderung gefährlicher Güter umfassten. Darüber hinaus wurde auch eine andere Verkehrsfrequenz verlangt als von CdI und später SNS, da die anderen Betreiber nicht wie CdI und später SNS täglich Verbindungen anbieten mussten. Pan Med hat vorgebracht, dass Wettbewerber ähnliche Dienste auf diesem Routenbündel angeboten hätten (siehe Erwägungsgrund 272). Pan Med hat diese Wettbewerber jedoch nicht namentlich genannt und auch nicht dargelegt, warum es der Auffassung war, dass deren Dienste den von CdI und später von SNS erbrachten Diensten ähnelten oder mit diesen vergleichbar waren. Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass alle Betreiber, die ganzjährig Dienste auf diesem Routenbündel anboten, diese im Rahmen einer öffentlichen Ausgleichszahlung erbrachten. Dieser Umstand zusammen mit den geografischen und demografischen Gegebenheiten von Ustica (einer sehr kleinen Insel mit rund 1 300 Einwohnern) zeigt, dass die Marktkräfte allein nicht ausreichten, um das für die Gewährleistung der territorialen Anbindung erforderliche Maß an Verbindungen zu bieten. Die Kommission gelangt somit zu dem Schluss, dass kein anderer Betreiber, der nur auf sein wirtschaftliches Interesse bedacht ist, Dienstleistungen in dem im neuen Vertrag geforderten Umfang erbracht hätte. Daher ist Italien bei seiner Feststellung, dass auf dem fraglichen Routenbündel ein Marktversagen bestand, kein offenkundiger Fehler unterlaufen.

(349) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Marktkräfte zum Zeitpunkt der Vergabe der öffentlichen Dienstleistungen allein nicht ausreichten, um den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu erfüllen. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission ferner fest, dass bei allen derzeit im Rahmen des neuen Vertrags von SNS betriebenen Routenbündeln die in einem gewissen Maß vergleichbaren Dienste, welche von den anderen Betreibern erbracht wurden, ebenfalls subventioniert wurden und in jedem Fall hinsichtlich Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität nicht vollständig gleichwertig waren und daher den von Italien im neuen Vertrag festgestellten Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen nicht in vollem Umfang befriedigen konnten.

3) Ansatz der geringsten Beeinträchtigung

(350) Die Kommission stellt fest, dass sich die italienischen Behörden dafür entschieden haben, einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag mit einem einzigen Betreiber (CdI und später SNS) zu schließen, anstatt mehreren Betreibern gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufzuerlegen. Auf der Grundlage der von Italien vorgelegten Informationen räumt die Kommission ein, dass die Nutzernachfrage (wie vorstehend in den Erwägungsgründen 334 bis 340 beschrieben) nicht durch die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen hätte befriedigt werden können. Bei allen Routenbündeln ist für die Erbringung ganzjähriger Liniendienste die Zahlung eines entsprechenden Ausgleichs erforderlich. Sofern es private Betreiber gibt, die keine Ausgleichzahlung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen erhalten, wird der Dienst nur in der Hauptsaison angeboten (siehe Erwägungsgrund 348). Außerdem zeigt eine Analyse der detaillierten Abrechnung pro Route im Rahmen des neuen Vertrags, dass der Betrieb aller Routen durch SNS in den Jahren 2017, 2018 und 2019 strukturbedingt defizitär war, sodass diese Routen ohne öffentliche Ausgleichszahlung nicht mit der gewünschten Frequenz, Kapazität und Qualität hätten betrieben werden können ([132]). Ecorys gelangte in seinem Bericht an die Kommission zu einer ähnlichen

([132]) Für den Zeitraum vom 11. April bis zum 31. Dezember 2016 meldete SNS positive Ergebnisse für die Linien ALC/6 und ALD/3 bis. Die Kommission stellt jedoch fest, dass für einen erheblichen Teil der Nebensaison 2016 (1. Januar bis 10. April), in der die Routen in der Regel nicht rentabel sind, dieser Dienst von CdI betrieben wurde. Die Tatsache, dass SNS den Dienst in diesem Zeitraum nicht betrieb, führte daher aller Wahrscheinlichkeit nach zu einer Verzerrung der finanziellen Ergebnisse für diese Routen im Jahr 2016.

Schlussfolgerung (siehe Erwägungsgrund 119). Darüber hinaus nimmt die Kommission das Argument Italiens zur Kenntnis, dass die Entscheidung für einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag auch im Hinblick auf die Privatisierung von Siremar notwendig gewesen sei. Im Einzelnen brachte Italien vor, dass die Ausschreibung der Vermögenswerte von Siremar zusammen mit einem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag i) die Kontinuität des öffentlichen Seeverkehrsdienstes gewährleisten, ii) den Wert für den Staat maximieren und iii) die Beschäftigung des Personals sichern konnte. Aus diesen Gründen stimmte die Kommission der Ausschreibung der Siremar-Sparte in Bündelung mit dem neuen Vertrag durch Italien zu (siehe Erwägungsgrund 136). Damit akzeptierte die Kommission — und bekräftigt das im vorliegenden Beschluss auch —, dass Italien nicht auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen setzte, die für alle Betreiber galten, sondern beabsichtigte, einen einzelnen öffentlichen Dienstleistungsvertrag ursprünglich mit CdI und später mit SNS zu schließen.

Schlussfolgerung

(351) Auf der Grundlage der vorstehenden Bewertung kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien kein offenkundiger Fehler unterlaufen ist, als es die CdI und später SNS übertragenen Dienstleistungen als DAWI definierte. Die von der Kommission im Beschluss von 2012 geäußerten Zweifel sind damit ausgeräumt.

(352) Um zu dem Schluss zu gelangen, dass das erste Altmark-Kriterium erfüllt ist, muss die Kommission des Weiteren prüfen, ob CdI und später SNS mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut wurden. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im neuen Vertrag und seinen Anhängen (die beispielsweise Schiffsspezifikationen für jede Route enthalten) klar beschrieben sind. Ebenso sind die Vorschriften, die die Ausgleichsleistungen regeln, im Vertrag, im Gesetz von 2009 und in der CIPE-Richtlinie detailliert aufgeführt. Der neue Vertrag hat zudem eine feste Laufzeit (12 Jahre), weist CdI und später SNS als Betreiber der öffentlichen Dienstleistungen aus und enthält Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation (siehe auch Abschnitt 2.3.4). Deshalb betrachtet die Kommission das erste Altmark-Kriterium als erfüllt.

Liegeplatzvorrang

(353) Artikel 19-ter, Absatz 21 des Gesetzesdekrets 135/2009 legt eindeutig fest, dass der Liegeplatzvorrang für die Gewährleistung der territorialen Anbindung der Inseln und im Hinblick auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Siremar, notwendig ist. Gäbe es keinen Liegeplatzvorrang für Unternehmen, die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sind, müssten diese (bisweilen) beim Anlegen warten, bis sie an der Reihe sind; hierdurch müssten sie Verzögerungen in Kauf nehmen, die dem Ziel, Bürgern zuverlässige und bequeme Verbindungen zu gewährleisten, zuwiderlaufen würden. Tatsächlich ist ein regelmäßiger Fahrplan notwendig, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung der kleineren Inseln zu befriedigen und zur wirtschaftlichen Entwicklung der betreffenden Inseln beizutragen. Da der neue Vertrag bestimmte Verpflichtungen hinsichtlich der Fahrpläne enthält, wie etwa die Berücksichtigung der Fahrpläne anderer Transportmittel (z. B. Busse), trägt der Liegeplatzvorrang außerdem dazu bei, dass die Häfen Liegeplätze und Liegezeiten so zuteilen, dass der Betreiber von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse seinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nachkommen kann. Dieser Liegeplatzvorrang wurde nach dem Erwerb der Siremar-Sparte auf CdI und später auf SNS übertragen. Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass diese Maßnahme gewährt wurde, um CdI und später SNS in die Lage zu versetzen, ihre gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die echte DAWI darstellen, zu erfüllen (siehe Erwägungsgrund 351). Aus diesem Grund steht der Liegeplatzvorrang ebenfalls mit dem ersten Kriterium des Altmark-Urteils in Einklang.

8.1.3.2. Zweites Altmark-Kriterium

(354) Die Kommission erinnert daran, dass sie im Beschluss von 2012 (siehe den dortigen Erwägungsgrund 205) die vorläufige Auffassung vertreten hatte, dass das zweite Kriterium des Altmark-Urteils erfüllt ist.

(355) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass die Parameter, die der Berechnung des Ausgleichs zugrunde liegen, zuvor festgelegt wurden und die Transparenzanforderungen nach dem zweiten Altmark-Kriterium einhalten.

(356) Genauer gesagt werden die Parameter, auf deren Grundlage die Ausgleichsleistung berechnet wurde, in der CIPE-Richtlinie ausführlich erläutert und finden im neuen Vertrag (und seinen Anhängen) Anwendung; die Ausgleichshöchstbeträge sind im Gesetz von 2009 festgelegt. Die Methode zur Berechnung der Ausgleichsleistung, einschließlich z. B. der zu berücksichtigenden Kostenelemente, wird in der CIPE-Richtlinie ausführlich ausgeführt. Da der Liegeplatzvorrang keine finanzielle Leistung zugunsten des Betreibers der Dienstleistungen beinhaltet, ist die Kommission der Auffassung, dass diese Maßnahme mit dem zweiten Altmark-Kriterium in Einklang steht.

(357) Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das zweite Kriterium des Altmark-Urteils erfüllt ist.

8.1.3.3. Drittes Altmark-Kriterium

(358) Gemäß dem dritten Altmark-Kriterium darf der erhaltene Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns ganz oder teilweise zu decken.

(359) Das Altmark-Urteil enthält jedoch keine genaue Definition des angemessenen Gewinns. Laut der DAWI-Mitteilung gilt als angemessener Gewinn die Kapitalrendite, die ein typisches Unternehmen zugrunde legt, um unter Berücksichtigung des jeweiligen Risikos zu entscheiden, ob es die betreffende Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse über den gesamten Zeitraum der Betrauung erbringt. Die Höhe des Risikos hängt vom Wirtschaftszweig, der Art der Dienstleistung und der Ausgestaltung des Ausgleichsmechanismus ab.

(360) Im Beschluss von 2012 äußerte die Kommission Zweifel an der Verhältnismäßigkeit des an CdI gezahlten Ausgleichs. Insbesondere vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Risikoprämie von 6,5 % das Risiko nicht angemessen widerspiegelt, da CdI dem ersten Anschein nach nicht die Risiken trug, die sich normalerweise bei der Erbringung solcher Dienstleistungen ergeben. Genauer gesagt umfassen die Kostenelemente, die bei der Berechnung der Ausgleichszahlung berücksichtigt wurden, alle Kosten in Verbindung mit der Erbringung der Dienstleistung, wobei auch Schwankungen z. B. bei den Treibstoffpreisen berücksichtigt wurden. Infolgedessen war die Kommission zu jenem Zeitpunkt der Auffassung, dass CdI möglicherweise überkompensiert wurde.

(361) Die Kommission stellt fest, dass bestimmte Aspekte der im neuen Vertrag festgelegten Methode für die Berechnung des Ausgleichs das kommerzielle Risiko für CdI und später SNS allem Anschein nach tatsächlich verringerten. Insbesondere werden die Höchsttarife, die der Betreiber erheben kann, jährlich angepasst, um die Inflation und Schwankungen bei den Treibstoffkosten auszugleichen. Darüber hinaus enthält der neue Vertrag bestimmte Klauseln, die auf die Aufrechterhaltung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts der öffentlichen Dienstleistungen abzielen (siehe Erwägungsgrund 130). Sollten die Ausgleichszahlungen nicht ausreichen, um die Kosten der durch den neuen Vertrag übertragenen öffentlichen Dienstleistungen zu decken, erlauben diese Klauseln insbesondere eine Änderung i) des Umfangs dieser Dienstleistungen, ii) der Art und Weise, wie die Dienstleistungen erbracht werden (z. B. Schiffstyp), oder iii) der Höchsttarife.

(362) Für die vorgenannten Klauseln gilt allerdings eine Reihe von Einschränkungen. Vornehmlich wird nach Artikel 8 des neuen Vertrags das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht der öffentlichen Dienstleistungen nur alle drei Jahre überprüft. Sollte diese Überprüfung ergeben, dass die Ausgleichszahlungen nicht ausreichen, um die Kosten für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen zu decken, können sich der Betreiber und die italienischen Behörden lediglich darauf einigen, Änderungen für den nächsten Dreijahreszeitraum vorzunehmen. Für den Fall, dass die Einnahmen oder Kosten aus den öffentlichen Dienstleistungen unvorhersehbare strukturelle Abweichungen aufweisen, die mehr als 3 % über oder unter den im neuen Vertrag festgelegten Werten liegen, können die Parteien nach Artikel 9 des Vertrags (unter bestimmten Bedingungen) eine Korrektur des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts beantragen. Gemäß beiden Artikeln sind solche Änderungen (sofern es dazu kommt) das Ergebnis von Verhandlungen, und der Betreiber hat die öffentliche Dienstleistung unverändert weiter zu erbringen, bis eine Einigung erzielt wird. Infolgedessen bleibt der Betreiber teilweise dem Risiko ausgesetzt, dass die Ausgleichsleistung nicht ausreicht, um die Kosten für die Erbringung der Dienstleistungen zu decken. Zwar können die Artikel 8 und 9 des neuen Vertrags zur Wiederherstellung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts herangezogen werden, doch kann dies nur mit Blick in die Zukunft geschehen ohne die Möglichkeit einer rückwirkenden Korrektur.

(363) Wie in den Erwägungsgründen 49 bis 58 erläutert, sieht die CIPE-Richtlinie die Verwendung der Risikoprämie in Höhe von 6,5 % zur Bestimmung der Kapitalrendite nach der WACC-Formel vor. Italien hatte für Siremar zunächst einen Beta-Faktor von 0,56 in dieser Formel berücksichtigt. Der Beta-Faktor spiegelt das Risiko der vom Betreiber ausgeübten Tätigkeit wider, und sein Wert zeigt, dass Italien bei der Berechnung der Kapitalrendite die Tatsache berücksichtigt hatte, dass das Risiko der vom Betreiber ausgeübten Tätigkeit wesentlich geringer war als das Marktrisiko. Im Verlauf des förmlichen Prüfverfahrens (siehe Erwägungsgrund 218) stellte Italien jedoch klar, dass aufgrund der Begrenzung der Ausgleichsleistung durch das Gesetz von 2009 beschlossen worden sei, die Berechnung zu vereinfachen und den Satz von 6,5 % als pauschale Kapitalrendite zu verwenden. Die italienischen Behörden wiesen auch nach, dass die vollständige Anwendung der Methode, wie sie in der CIPE-Richtlinie festgelegt ist, zu einer Kapitalrendite von mehr als 6,5 % (d. h. 8,87 %) geführt hätte. Aus diesem Grund ist Italien der Ansicht, dass sein vereinfachter Ansatz konservativ sei und keine höhere Ausgleichszahlung an den Betreiber als in der CIPE-Richtlinie festgelegt zulasse.

(364) Vor diesem Hintergrund hatte die Kommission im Tirrenia/CIN-Beschluss von 2020 in Erwägungsgrund 363 die Kapitalrendite in Höhe von 6,5 %, die auch in der Berechnung des Ausgleichs für das damals untersuchte Unternehmen (CIN) zugrunde gelegt wurde, mit der gemittelten Kapitalrendite verglichen, die von einer Vergleichsgruppe im Jahr 2011 (dem Jahr vor der ersten Beauftragung von CdI) erzielt wurde. Die Vergleichsgruppe bestand aus ausgewählten Fährbetreibern, die Seeverkehrsverbindungen innerhalb Italiens oder zwischen Italien

und anderen Mitgliedstaaten anboten ([133]). Die Kommission stellt fest, dass Siremar ein Unternehmen von vergleichbarer Größe wie CIN ist. Die in Rede stehenden Routen unterscheiden sich jedoch von den von CIN betriebenen, da sie kürzer sind und kleinere Inseln verbinden. Die Kommission ist der Auffassung, dass die Vergleichsgruppe zwar nach wie vor für Siremar relevant ist, die Tätigkeiten von Siremar jedoch als risikoreicher angesehen werden können, was bedeutet, dass eine höhere Risikoprämie nicht unangemessen wäre. Die Analyse ergab, dass die von CdI und später von SNS realisierte Kapitalrendite knapp unter dem Mittelwert der von der Vergleichsgruppe erzielten Rendite liegt. Dieser Vergleich verdeutlicht, dass im Jahr vor der Beauftragung von CdI eine Kapitalrendite von 6,5 % nicht unangemessen für den Seeverkehrssektor war.

(365) Vor allem stellt die Kommission fest, dass unabhängig von dem Betrag, auf den das Unternehmen aufgrund der vorstehend genannten Methode Anspruch hätte (einschließlich der Kapitalrendite), SNS in der Praxis später nie einen höheren Ausgleich als den im Gesetz von 2009 festgelegten Höchstbetrag (d. h. 55 694 895 EUR) erhalten kann. Dasselbe galt für CdI in dem Zeitraum, in dem das Unternehmen die öffentlichen Dienstleistungen im Rahmen des neuen Vertrags erbrachte. Dieser Betrag, der 2009 festgelegt und nie an die Inflation angepasst wurde, war sehr wahrscheinlich konservativ, da er fast 17 % unter dem Betrag lag, den Siremar für die Erbringung der Dienstleistungen im selben Jahr benötigte ([134]). Unabhängig davon, ob CdI oder SNS mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut waren, zeigen die tatsächlichen Zahlen für den Zeitraum von 2012 bis 2019 in Tabelle 7, dass die Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen in keinem der Jahre ausreichten, um die Nettokosten der Dienstleistungen, zuzüglich einer Kapitalrendite von 6,5 %, zu decken ([135]). Im Jahr 2012 erhielt CdI eine geringfügige Überkompensation, die durch Verluste in den Jahren 2013 und 2014 mehr als ausgeglichen wurde. CdI betrieb den Dienst jedoch nur in den Monaten August bis Dezember. Dieser Zeitraum umfasst den rentabelsten Monat, in dem die touristische Nachfrage am höchsten ist (August), und schließt die ersten Monate im Jahr, in denen die Nachfrage sehr gering ist, aus. Ähnliche Erwägungen gelten im Hinblick auf die Ausgleichszahlung, die SNS im Jahr 2016 erhielt. Die Überkompensation, die SNS in diesem Jahr erhielt und die in späteren Jahren ebenfalls mehr als ausgeglichen wurde, war darauf zurückzuführen, dass SNS den Dienst nur im Zeitraum vom 11. April bis zum 31. Dezember 2016 betrieb, was die ersten drei Monate in jenem Jahr ausschloss. In Übereinstimmung mit Randnummer 47 des DAWI-Rahmens von 2011 bewertet die Kommission, ob eine Überkompensation über die gesamte Vertragslaufzeit vorliegt. Für den Zeitraum von 2012 bis 2019 erhielten SNS und CdI zusammen etwa 30,3 Mio. EUR weniger als ihnen aufgrund der Berechnung nach der verwendeten Methode, einschließlich einer Kapitalrendite in Höhe von 6,5 %, zugestanden hätte. Diese Zahl bestätigt, dass die Überprüfungsklauseln des neuen Vertrags den Betreiber nicht vor allen Risiken im Zusammenhang mit der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen schützen. Ungeachtet einiger Schwankungen zwischen den einzelnen Jahren betrug die von der Siremar-Sparte erzielte Kapitalrendite für den gesamten Zeitraum (bis 2019) somit etwa – 4,7 % statt der von Italien ursprünglich vorgesehenen 6,5 %. Tatsächlich ist der Gesamtbetrag der Ausgleichsleistungen, die CdI und SNS im Zeitraum von 2012 bis 2019 erhalten haben, niedriger als die Nettokosten, die bei der Bereitstellung der öffentlichen Dienstleistungen angefallen sind, selbst wenn eine Kapitalrendite von 0 % angenommen wird. Wie aus Tabelle 7 hervorgeht, hätten CdI und SNS zusammen einen zusätzlichen Ausgleich in Höhe von rund 12,7 Mio. EUR nur zur Deckung ihrer Nettokosten benötigt. Die Schlussfolgerung, dass die Überprüfungsklauseln des neuen Vertrags den Betreiber nicht vor allen Risiken schützen, gilt auch für SNS für sich genommen (Zeitraum 2016–2019): SNS erhielt etwa 23,3 Mio. EUR weniger als dem Unternehmen aufgrund der Berechnung nach der verwendeten Methode, einschließlich einer Kapitalrendite in Höhe von 6,5 %, zugestanden hätte. Die realisierte Kapitalrendite für SNS beträgt rund – 11,8 % anstelle der von Italien ursprünglich vorgesehenen 6,5 %, und SNS hätte einen zusätzlichen Ausgleich in Höhe von rund 15 Mio. EUR benötigt, nur um seine Nettokosten zu decken.

([133]) Im Einzelnen waren dies Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines (vormals Ustica Lines), Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV und Caronte & Tourist. Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe (z. B. Caremar, Toremar) waren aus der Vergleichsgruppe ausgeschlossen. Die Vergleichsgruppe umfasste aber die beiden Unternehmen Liberty Lines (vormals Ustica Lines) und Caronte & Tourist, die später den Dienst im Rahmen des neuen Vertrags unter dem SNS-Joint-Venture betreiben würden. Zum damaligen Zeitpunkt betrieben diese beiden Unternehmen jedoch andere Dienste, die nicht in den Geltungsbereich des ursprünglichen Vertrags fallen. Dementsprechend hat die Kommission sie nicht aus der Vergleichsgruppe ausgeschlossen.

([134]) Die Kommission erinnert daran, dass 2009 das letzte Jahr war, in dem Siremar seine Tätigkeit unter normalen Bedingungen ausübte (d. h. noch nicht unter Sonderverwaltung gestellt war).

([135]) In jenen Jahren betrug das von CdI und SNS jährlich investierte Nettokapital durchschnittlich 33,8 Mio. EUR.

Im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsverträge bediente Routen	1/8/2012 - 31/12/2012 (CdI)	2013 (CdI)	2014 (CdI)	2015 (CdI)	11/4/2016 - 31/12/2016 (SNS)	2017 (SNS)	2018 (SNS)	2019 (SNS)	Insgesamt
Einnahmen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Kosten	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Abschreibungen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Nettokosten der öffentlichen Dienstleistung	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Angemessener Gewinn (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Ausgleichsfähig	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Tatsächlicher Ausgleich	23,346,079 €	55,694,895 €	55,694,895 €	55,694,895 €	40,297,059 €	55,694,895 €	55,694,895 €	55,694,895 €	397,812,508 €
= Über-/Unterkompensation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 30,340,068 €

Tabelle 7 — Nettokosten der von CdI und SNS betriebenen öffentlichen Dienstleistungen für den Zeitraum 2012–2019

(366) Die Kommission nimmt ferner positiv zur Kenntnis, dass der Betreiber nach Artikel 5 des neuen Vertrags verpflichtet ist, Sizilien jedes Jahr seine (nach Routen unterteilte und von einem unabhängigen Rechnungsprüfer bestätigte) Betriebsabrechnung zu übermitteln, damit Sizilien prüfen kann, ob eine Überkompensation vorliegt. Dies bietet einen zusätzlichen Schutzmechanismus, um sicherzustellen, dass der Betreiber nicht in den Genuss einer Überkompensation kommt. Die italienischen Behörden legten diese Betriebsabrechnungen auch für den Zeitraum 2012–2019 vor, sodass die Kommission die in Tabelle 7 wiedergegebenen Berechnungen vornehmen konnte ([136]).

(367) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ausgleichszahlungen an den Betreiber für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten zu decken, die bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen anfallen, wobei die entsprechenden Einnahmen und ein angemessener Gewinn zu berücksichtigen sind. Genauer gesagt ist die Kommission der Auffassung, dass die in der CIPE-Richtlinie vorgesehene Risikoprämie von 6,5 % in Kombination mit dem im Gesetz von 2009 festgelegten Ausgleichshöchstbetrag bewertet werden muss. Vor diesem Hintergrund entsprach die Kapitalrendite, die CdI und später SNS aus einer Ex-ante-Perspektive erwarten konnten, den Risiken, die das Unternehmen bei der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen im Rahmen des neuen Vertrags eingegangen war. Die Zweifel der Kommission an der Erfüllung des dritten Kriteriums des Altmark-Urteils sind damit ausgeräumt.

(368) Hinsichtlich des Liegeplatzvorrangs und einer sich daraus ergebenden möglichen Überkompensation brachte Italien vor, dass ein etwaiger finanzieller Vorteil aus dem Liegeplatzvorrang nicht beziffert werden könne (siehe Erwägungsgrund 227). In jedem Fall stellt die Kommission Folgendes fest: Sollten durch diese Maßnahme die Betriebskosten des Betreibers der öffentlichen Dienstleistungen gesenkt oder seine Einnahmen erhöht werden, würden sich diese Auswirkungen in der internen Buchführung des Betreibers in vollem Umfang niederschlagen. Die von der Kommission in Erwägungsgrund 365 vorgenommene Analyse bestätigt, dass CdI und SNS zusammen im Zeitraum von 2012 bis 2019 keine Überkompensation erhalten haben. Dies gilt auch für SNS für sich genommen in den Jahren, in denen das Unternehmen die öffentlichen Dienstleistungen im Rahmen des neuen Vertrags erbrachte (Zeitraum 2016–2019). Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass auch der Liegeplatzvorrang das dritte Altmark-Kriterium erfüllt.

8.1.3.4. Viertes Altmark-Kriterium

(369) Das vierte Altmark-Kriterium ist erfüllt, wenn der Empfänger eines Ausgleichs für die Erbringung einer DAWI im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde, das die Wahl desjenigen Bieters ermöglichte, der in der Lage ist, die geforderten DAWI zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erbringen, oder wenn der Ausgleich unter Bezugnahme auf die Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet wurde.

(370) Nach Randnummer 63 der DAWI-Mitteilung besteht die einfachste Möglichkeit für Behörden, das vierte Altmark-Kriterium zu erfüllen, darin, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie öffentliche Ausschreibung gemäß der Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([137]) und der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([138]) durchzuführen.

(371) Darüber hinaus wird in Randnummer 65 der DAWI-Mitteilung darauf hingewiesen, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs bei einer öffentlichen Ausschreibung das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nur dann ausgeschlossen werden kann, wenn das Verfahren gewährleistet, dass sich derjenige Bewerber ermitteln lässt, der die ausgeschriebenen Leistungen zu „den geringsten Kosten für die Allgemeinheit“ erbringen kann.

(372) Die Kommission stellt fest, dass in der vorliegenden Sache das Ausschreibungsverfahren vor dem Inkrafttreten der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([139]) (die für öffentliche Aufträge über den Betrieb von Seeverkehrsdiensten gilt) und der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([140]) erfolgte. Zu jener Zeit waren Richtlinie 2004/17/EG und Richtlinie 2004/18/EG anwendbar. Richtlinie 2004/17/EG gilt jedoch nicht für Seeverkehrsdienste in der Art wie die von Siremar angebotenen ([141]).

([136]) Mit Ausnahme des Jahres 2015 und der ersten Monate des Jahres 2016 (siehe Fußnoten 120 und 121). Die Kommission bedauert zwar, dass Italien diese Daten nicht vorgelegt hat, merkt jedoch an, dass dies nur den letzten Zeitraum betrifft, in dem CdI den Dienst betrieb, während sich die Bewertung der Kommission auf SNS konzentriert, wie in Erwägungsgrund 295 erläutert.

([137]) Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1).

([138]) Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge (ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114).

([139]) Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

([140]) Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

([141]) In Artikel 5 der Richtlinie 2004/17/EG wird klargestellt, dass nur Verkehrsleistungen per Schiene, automatische Systeme, Straßenbahn, Trolleybus, Bus oder Kabel in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen.

(373) Öffentliche Aufträge für die Vergabe von Dienstleistungen im Bereich der See-, Küsten- oder Binnenschifffahrt fallen stattdessen in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2004/18/EG, wie in deren Erwägungsgrund 20 dargelegt. Allerdings sind Schifffahrtsdienste in Anhang II Teil B dieser Richtlinie aufgeführt, was besagt ([142]), dass sie nur Artikel 23 und Artikel 35 Absatz 4 dieser Richtlinie unterliegen. Das bedeutet, dass ein öffentlicher Auftrag für Seeverkehrsdienste nach Richtlinie 2004/18/EG nur den Verpflichtungen hinsichtlich der technischen Spezifikationen (Artikel 23) und der Verpflichtung zur Veröffentlichung einer Bekanntmachung über die Auftragsvergabe (nach der Auftragsvergabe und somit am Ende, nicht zu Beginn des Vergabeverfahrens — Artikel 35 Absatz 4) unterliegt. Alle anderen in Richtlinie 2004/18/EG vorgesehenen Vorschriften — einschließlich der Bestimmungen über den Inhalt der zu veröffentlichenden Bekanntmachungen (Artikel 36 Absatz 1) und der Bestimmungen über die Auswahlkriterien (Artikel 45 bis 52) — sind nicht auf öffentliche Aufträge für Seeverkehrsdienste anwendbar.

(374) Darüber hinaus gilt die Richtlinie 2004/18/EG ohnehin nicht für Dienstleistungskonzessionen im Sinne ihres Artikels 1 Absatz 4 ([143]). Die Kommission merkt an, dass Dienstleistungskonzessionen mit einem gewissen grenzüberschreitenden Interesse gleichwohl den im AEUV festgelegten allgemeinen Grundsätzen der Transparenz und Gleichbehandlung unterliegen.

(375) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Richtlinie 2004/18/EG nur im Falle eines öffentlichen Auftrags Anwendung finden kann, nicht aber, wenn es sich um eine Dienstleistungskonzession handelt. Da es in der vorliegenden Sache außerdem um Schifffahrtsdienste geht, wären nur einige der Anforderungen dieser Richtlinie anwendbar. Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass sie sich nicht allein auf die Einhaltung der Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge stützen kann, um die Erfüllung des vierten Altmark-Kriteriums nachzuweisen. Aus diesem Grund bewertet die Kommission im Folgenden, ob das von Italien angewandte Ausschreibungsverfahren vom Wettbewerb bestimmt, transparent und diskriminierungsfrei war. Bei dieser Bewertung stützt sich die Kommission auf die einschlägigen Leitlinien in ihrer Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe ([144]) (insbesondere die Randnummern 89 ff.).

Vom Wettbewerb bestimmte und transparente Ausschreibung

(376) Randnummer 90 der Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe besagt, dass ein Ausschreibungsverfahren wettbewerblich ([145]) sein muss, damit alle interessierten und qualifizierten Bieter teilnehmen können. Ferner muss das Verfahren gemäß Randnummer 91 dieser Bekanntmachung transparent sein, damit alle interessierten Bieter in jeder Phase des Ausschreibungsverfahrens in gleicher Weise ordnungsgemäß informiert sind. In dieser Randnummer wird auch betont, dass der Zugang zu Informationen, ausreichend Zeit für interessierte Bieter und die Klarheit der Auswahl- und Zuschlagskriterien für ein transparentes Auswahlverfahren von entscheidender Bedeutung sind; außerdem ist hier festgelegt, dass die Ausschreibung hinreichend bekannt gemacht werden muss, damit alle potenziellen Bieter davon Kenntnis erlangen können.

(377) Einleitend weist die Kommission darauf hin, dass der Sonderverwalter nach italienischem Recht ([146]) zwar die Möglichkeit hatte, private Verhandlungen mit potenziellen Erwerbern zu führen, von dieser Möglichkeit in der vorliegenden Sache aber keinen Gebrauch machte, ausgenommen in der zweiten Phase des Verfahrens nach Veröffentlichung und Bekanntmachung eines Aufrufs zur Interessenbekundung und um bessere Angebote von CdI und SNS zu erhalten. Tatsächlich wurde ein offenes Ausschreibungsverfahren bevorzugt, um sicherzustellen, dass die Siremar-Sparte zum Marktpreis verkauft und somit ein maximaler Verkaufserlös erzielt würde. Da keine privaten Verhandlungen ohne eine öffentliche Ausschreibung erfolgten, sind die von der Kommission im Beschluss von 2011 geäußerten Zweifel im Hinblick auf diese Möglichkeit ausgeräumt.

(378) In der vorliegenden Sache wurde das Ausschreibungsverfahren durch die Veröffentlichung einer Aufforderung zur Interessenbekundung für den Erwerb der Siremar-Sparte in einer internationalen und mehreren nationalen Tageszeitungen sowie auf ausgewählten einschlägigen Websites der Branche eingeleitet (siehe Erwägungsgrund 75). In diesem Aufruf wurde „jeder, der die Kontinuität des Seeverkehrsdienstes gewährleisten kann“ aufgefordert, sein Interesse zu bekunden, und es wurden keine weiteren Bedingungen gestellt. Potenzielle Interessenten erhielten auch ausreichend Zeit (d. h. 16 Tage), um ihr Interesse zu bekunden. In der folgenden Due-Diligence-Phase des Verfahrens erhielten die qualifizierten Bieter fast vier Monate Zeit für die Prüfung aller einschlägigen Informationen, um sich entscheiden zu können, ob und wie viel sie für die Siremar-Sparte bieten wollten.

([142]) Nach Artikel 21 der Richtlinie 2004/18/EG.

([143]) Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 2004/18/EG lautet: „‚Dienstleistungskonzessionen‘ sind Verträge, die von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nur insoweit abweichen, als die Gegenleistung für die Erbringung der Dienstleistungen ausschließlich in dem Recht zur Nutzung der Dienstleistung oder in diesem Recht zuzüglich der Zahlung eines Preises besteht.“

([144]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1).

([145]) In Fußnote 146 der Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe merkt die Kommission an, dass die Unionsgerichte im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen oftmals die Bezeichnung „offenes“ Ausschreibungsverfahren verwenden. Die Verwendung der Bezeichnung „offen“ entspricht jedoch keinem spezifischen Verfahren gemäß den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Bezeichnung „wettbewerblich“ angemessener erscheint, wobei die materiellen Bedingungen aus der Rechtsprechung unberührt bleiben.

([146]) Insbesondere das Gesetzesdekret 134/2008.

(379) In der Aufforderung zur Interessenbekundung wurde klargestellt, dass die Siremar-Sparte nach den besonderen Regeln des Marzano-Verfahrens mit dem ausdrücklichen Ziel verkauft werden würde, die Kontinuität des Seeverkehrsdienstes im Rahmen der Regelung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse zu gewährleisten. Darüber hinaus bezog sich die Aufforderung auf Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets 135/2009, in dem festgelegt wurde, dass nach Abschluss des Ausschreibungsverfahrens ein neuer Vertrag mit dem Käufer der Siremar-Sparte geschlossen werden sollte. In diesem Artikel wurde auch angegeben, dass die Laufzeit eines solchen neuen Vertrags nicht länger als zwölf Jahre betragen würde und was der Vertrag umfassen sollte. Darüber hinaus wurde in besagtem Artikel festgelegt, dass der Siremar gezahlte Ausgleichshöchstbetrag über die gesamte Laufzeit des neuen Vertrags 55 694 895 EUR pro Jahr betragen sollte. Schließlich wurde in Artikel 19-ter festgelegt, dass der Erwerber von Siremar den Liegeplatzvorrang auf den Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen behalten würde.

(380) Wie im Beschluss von 2011 dargelegt, enthielt die Aufforderung zur Interessenbekundung keine spezifischen Einzelheiten über die genauen zum Verkauf stehenden Vermögenswerte, über das Zuschlagskriterium und über den Zeitplan der nächsten Schritte des Ausschreibungsverfahrens. Aus den in den folgenden Erwägungsgründen dargelegten Gründen betrachtet die Kommission das Ausschreibungsverfahren dennoch insgesamt als ausreichend transparent.

(381) Erstens wurde im Aufruf zur Interessenbekundung erwähnt, dass die Bieter in der Lage sein müssen, „die Kontinuität des Seeverkehrsdienstes zu gewährleisten“. Dies war das einzige von Italien berücksichtigte Auswahlkriterium, um zu entscheiden, ob ein Interessent an der Ausschreibung teilnehmen durfte. Zwar wurde im Aufruf nicht angegeben, wie die Bieter die Erfüllung dieser Anforderung nachweisen konnten, doch bedeutete dies automatisch, dass alle geeigneten Nachweise verwendet werden konnten ([147]). Die Kommission stellt fest, dass keine der fünf interessierten Parteien ausgeschlossen wurde, was darauf hindeutet, dass jede von ihnen hinreichende Beweise dafür vorgelegt hatte, dass sie über ausreichende finanzielle Mittel verfügte, um die Kontinuität des Dienstes zu gewährleisten. Die Kommission ist der Auffassung, dass dieses Auswahlkriterium für alle interessierten Bieter klar und im Hinblick auf das verfolgte Ziel gerechtfertigt war.

(382) Zweitens wurde, wie in Erwägungsgrund 379 erläutert, durch den Verweis auf das Gesetzesdekret 135/2009 den interessierten Parteien deutlich gemacht, dass nach Abschluss des Ausschreibungsverfahrens ein neuer Vertrag (mit einer maximalen Laufzeit von zwölf Jahren) geschlossen würde und dass der jährliche Betrag der Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen auf höchstens 55 694 895 EUR pro Jahr festgesetzt wäre. Darüber hinaus wurde im Aufruf zur Interessenbekundung angegeben, dass das Ziel der Verkauf der mit der Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse betrauten Sparte war. Des Weiteren wurden, wie von Italien bestätigt, allen an der Due-Diligence-Phase teilnehmenden fünf Parteien die einschlägigen Informationen über den Umfang des Verkaufs, einschließlich des Entwurfs des zwischen dem Käufer und dem Staat abzuschließenden Vertrags, zur Verfügung gestellt. Dies ermöglichte es den Parteien, sich zu entscheiden, ob und in welcher Höhe sie ein Angebot abgeben wollten. Die Kommission weist darauf hin, dass es bei Verkaufsverfahren zwischen privaten Anbietern gängige Praxis ist, kommerziell sensible Informationen erst in der Due-Diligence-Phase zur Verfügung zu stellen. Aus demselben Grund mussten die interessierten Parteien Vertraulichkeitsvereinbarungen unterzeichnen, bevor sie Zugang zu den entsprechenden Unterlagen erhielten (siehe Erwägungsgrund 76). Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass aus dem Aufruf zur Interessenbekundung hinreichend klar hervorging ([148]), dass der Verkauf die mit einem neuen Vertrag gebündelte Siremar-Sparte betraf. Nach der Interessenbekundung erhielten die Parteien Zugang zu allen Informationen, die sie benötigten, um über ein mögliches Angebot zu entscheiden.

(383) Drittens stellt die Kommission in Bezug auf den Zeitplan für die nachfolgenden Phasen des Ausschreibungsverfahrens Folgendes fest. Die interessierten Bieter wurden mit Schreiben vom 24. November 2010 zur Teilnahme an der Due-Diligence-Prüfung eingeladen. Mit Schreiben vom 2. Februar 2011 teilte dann der Sonderverwalter den interessierten Bietern die relevanten Einzelheiten zu den nächsten konkreten Schritten des Verfahrens, insbesondere zum Zeitplan und den Kriterien für die Zulassung zur zweiten Phase der Due-Diligence-Prüfung, mit. Die Kommission betrachtet es als unwahrscheinlich, dass potenzielle Bieter von ihrer Interessenbekundung abgehalten wurden, weil diese Informationen in der Aufforderung zur Interessenbekundung fehlten ([149]).

(384) Viertens stellt die Kommission fest, dass auf der Grundlage der Aufforderung sechs Parteien ihr Interesse am Erwerb der Siremar-Sparte bekundet hatten (siehe Erwägungsgründe 76 und 77). Zu diesen Parteien zählten einige der wichtigsten lokalen Fähr- und Schiffsbetreiber: Caronte & Tourist S.p.A. und Ustica Lines S.p.A. (die ein gemeinsames Gebot abgaben), Riccardo Sanges & C. S.r.l., Traghetti delle Isole S.p.A. und Mediterranea Holding S.p.A. (zu dessen Anteilseignern einige erfahrene lokale Betreiber gehörten und das sich mit anderen Betreibern

([147]) Außerdem war, wie in Erwägungsgrund 373 dargelegt, Artikel 36 Absatz 1 der Richtlinie 2004/18/EG nicht auf diese Ausschreibung anwendbar. Daher war Italien im Grunde nicht verpflichtet, im Aufruf zur Interessenbekundung Auswahlkriterien anzugeben.

([148]) Die Kommission weist darauf hin, dass Italien auch nicht verpflichtet war, in der Aufforderung zur Interessenbekundung eine detaillierte Beschreibung der genauen zu veräußernden Vermögenswerte und des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags zu liefern, da Artikel 36 Absatz 1 der Richtlinie 2004/18/EG nicht auf dieses Ausschreibungsverfahren anwendbar war.

([149]) Da außerdem Artikel 36 Absatz 1 der Richtlinie 2004/18/EG auf dieses Ausschreibungsverfahren nicht anwendbar war, war Italien auch nicht verpflichtet, in der Aufforderung zur Interessenbekundung zu beschreiben, wie die nachfolgenden Phasen des Ausschreibungsverfahrens organisiert würden.

zusammengeschlossen hatte, um CdI zu bilden). Die Kommission ist der Auffassung, dass dies bestätigt, dass allen potenziellen Bietern ausreichend Gelegenheit gegeben wurde, ihr Interesse an einer Teilnahme am Ausschreibungsverfahren zu bekunden. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass interessierte Parteien keine aufwendigen Verfahren befolgen mussten und keine erheblichen Kosten gehabt hätten, ihr Interesse zu bekunden. Es genügte ein Nachweis ihrer Fähigkeit, die Kontinuität des Seeverkehrsdienstes zu gewährleisten. Die sechs Parteien, die ihr Interesse bekundet hatten, erfüllten dieses Auswahlkriterium und wurden daher zur Due-Diligence-Phase eingeladen. Fünf von ihnen beschlossen, daran teilzunehmen. Erst nach dieser Phase mussten die Parteien entscheiden, ob und in welcher Höhe sie ein Angebot abgeben wollten.

(385) Auf der Grundlage des Vorstehenden ist die Kommission der Auffassung, dass das Ausschreibungsverfahren insgesamt gesehen nach dem Wettbewerbsprinzip ablief und transparent war. Insbesondere wurde die Absicht von Siremar, den Geschäftsbetrieb zur Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse (d. h. die Siremar-Sparte) zu veräußern, auf breiter Basis und in einer Weise bekannt gemacht, dass alle potenziellen Bieter auf den betreffenden regionalen und internationalen Märkten erreicht wurden. Darüber hinaus berücksichtigt die Kommission, dass potenzielle Bieter problemlos ihr Interesse bekunden konnten und zu diesem Zeitpunkt keine Verpflichtungen eingingen. Unter der Voraussetzung, dass sie die Erfüllung des einzigen Auswahlkriteriums nachweisen konnten, erhielten diese Parteien anschließend alle notwendigen Informationen und entsprechend Zeit, um entscheiden zu können, ob und in welcher Höhe sie ein Angebot für die Siremar-Sparte abgeben wollten. Aus diesen Gründen betrachtet die Kommission ihre Zweifel dahin gehend, dass das Ausschreibungsverfahren aufgrund möglicher Mängel in der Aufforderung zur Interessenbekundung nicht ausreichend transparent war, als ausgeräumt.

Diskriminierungsfreier Charakter der Ausschreibung und höchster Preis als Zuschlagskriterium

(386) In Randnummer 92 der Bekanntmachung über den Begriff der staatlichen Beihilfe wird betont, dass die diskriminierungsfreie Behandlung aller Bieter in allen Phasen des Verfahrens sowie objektive, vorher mitgeteilte Auswahl- und Zuschlagskriterien unerlässlich sind, um sicherzustellen, dass die sich aus dem Verfahren ergebende Transaktion den Marktbedingungen entspricht Darüber hinaus ist in dieser Randnummer festgelegt, dass zur Gewährleistung der Gleichbehandlung die Zuschlagskriterien einen objektiven Vergleich und eine objektive Bewertung der Angebote ermöglichen sollten. Außerdem sollte nach Randnummer 95 der Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe das höchste Angebot das einzige maßgebliche Kriterium für die Auswahl des Käufers sein, wenn öffentliche Stellen Vermögenswerte verkaufen ([150]), wobei auch den geforderten vertraglichen Vereinbarungen (zum Beispiel einer Garantie des Verkäufers) Rechnung zu tragen ist.

(387) Wie vorstehend erwähnt (Erwägungsgrund 378), enthielt der Aufruf zur Interessenbekundung nur eine Auswahlbedingung und zwar, dass die Bieter in der Lage sein mussten, „die Kontinuität des Seeverkehrsdienstes zu gewährleisten“. Alle sechs Parteien, die die fünf Interessenbekundungen im Rahmen des Verfahrens abgaben, erfüllten die Auswahlbedingung und wurden daher zur Due-Diligence-Phase eingeladen. Die Kommission ist der Auffassung, dass das einzige anwendbare Auswahlkriterium objektiv war und allen interessierten Parteien im Aufruf zur Interessenbekundung hinreichend deutlich gemacht wurde.

(388) Fünf der sechs potenziellen Bieter beschlossen, an der Due-Diligence-Phase teilzunehmen. In dieser Phase, die zwischen November 2010 und März 2011 stattfand, erhielten die fünf potenziellen Bieter Zugang zu einem Datenraum, der alle relevanten Informationen enthielt, die ihnen eine Bewertung der zum Verkauf stehenden Sparte erlaubten (siehe Erwägungsgrund 77). Am 2. Februar 2011 übermittelte der Sonderverwalter ein Schreiben, in dem das Verfahren und die Voraussetzungen für die Abgabe eines Angebots detailliert beschrieben wurden (siehe Erwägungsgrund 383). Insbesondere wurden in diesem Schreiben die Verkaufsbedingungen klar dargelegt. Diese waren die Erstellung eines Geschäftsplans für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß ihrer Definition im Vertragsentwurf und die Vorlage der erforderlichen Garantien, um die finanzielle Solidität des Bieters nachzuweisen. Italien bestätigte, dass das einzige Zuschlagskriterium der höchste Preis gewesen sei, falls mehr als ein Angebot eingehen sollte. Speziell aus dem Grund, den höchstmöglichen Preis aus zwei gültigen und vergleichbaren Angeboten zu erzielen, hatte Italien das Verfahren mehrfach wiederholt und die Sparte im Oktober 2011 schließlich an CdI (abgeschlossen im Juli 2012) und danach im April 2016 an SNS vergeben (siehe Abschnitt 2.3.3.2).

(389) Die im Beschluss von 2011 von der Kommission geäußerten Zweifel, dass das Gesetzesdekret 134/2008 den Zuschlag auf der Grundlage weiterer Kriterien erlauben würde, sind damit ausgeräumt. Alle Parteien wurden während der verschiedenen Phasen des Ausschreibungsverfahrens korrekt und gleichwertig informiert, sodass sie ein Angebot in voller Kenntnis des Verfahrens und der Voraussetzungen abgeben konnten. Die Kommission ist außerdem der Auffassung, dass das Zuschlagskriterium einen objektiven Vergleich und eine objektive Bewertung der Angebote ermöglicht.

Sicherstellung, dass die Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbracht werden

(390) In der vorliegenden Sache wurde von Italien nicht allein der neue Vertrag selbst, sondern der mit der Siremar-Sparte gebündelte und an bestimmte Bedingungen hinsichtlich des Personalbestands geknüpfte neue Vertrag ausgeschrieben. Im Beschluss von 2012 vertrat die Kommission den vorläufigen Standpunkt, dass Bieter, soweit

([150]) Siehe Urteil des Gerichts vom 28. Februar 2012, Land Burgenland und Österreich/Kommission, verbundene Rechtssachen T-268/08 und T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, Rn. 87.

sie bereits angemessen mit Schiffen und Besatzungen ausgestattet waren, geringere Kosten gehabt hätten, wenn sie nicht verpflichtet gewesen wären, einen Teil der Vermögenswerte und der Mitarbeiter von Siremar zu übernehmen. Die Kommission vertrat daher die vorläufige Auffassung, dass die Ausschreibung des neuen Vertrags ohne Verpflichtung zur Übernahme der für die Erfüllung der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse erforderlichen Schiffe und Besatzungen von Siremar zu geringeren Kosten für die Allgemeinheit geführt hätte.

(391) Da Siremar ein Großunternehmen unter Sonderverwaltung war, sah das allgemeine nationale Recht ([151]) vor, dass der Erwerber den vorhandenen Personalbestand für einen Zeitraum von zwei Jahren aufrechterhalten musste. Vor diesem Hintergrund sah der Vertrag für die Übertragung der Sparte vor, dass CdI — und später SNS — den ehemaligen Mitarbeitern von Siremar eine Beschäftigung (im Rahmen neuer Verträge) anbieten musste und über den Zeitraum von zwei Jahren keine Entlassungen ([152]) vornehmen durfte. Die Kommission stellt zunächst fest, dass dieses Erfordernis auf einer rechtlichen Verpflichtung beruhte, die die italienischen Behörden bei der Gestaltung der Übertragung der Sparte nicht außer Acht lassen konnten, und dass diese Verpflichtung zeitlich auf zwei Jahre begrenzt war. Die Kommission stellt ferner fest, dass die Siremar-Sparte die öffentlichen Dienstleistungen auf der Grundlage der im neuen Vertrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen fortsetzte. Diesbezüglich brachte Italien vor, dass CdI und später SNS nur die Besatzungsmitglieder und Verwaltungsmitarbeiter übernahmen, die für den fortlaufenden Betrieb der öffentlichen Dienstleistungen erforderlich waren ([153]). Angesichts der Tatsache, dass die Beschäftigungskosten durch die im Rahmen des neuen Vertrags an SNS gezahlten Ausgleichsleistungen gedeckt würden, ist die Kommission der Auffassung, dass die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Personalbestands in der Praxis keine Belastung für CdI und später SNS darstellt. Daher ist es unwahrscheinlich, dass diese Verpflichtung den Verkaufspreis der Sparte gesenkt und CdI und später SNS auf diese Weise einen Vorteil verschafft hat. Darüber hinaus war diese Lösung auch für Siremar (und damit für den Eigentümer Italien) von Vorteil, da das Unternehmen keine Abfindungskosten für die von CdI und später SNS wieder eingestellten Mitarbeiter zahlen musste. Die Kommission stellt fest, dass Ecorys die Gesamtabfindungskosten für das gesamte Personal von Siremar auf mindestens 34 Mio. EUR geschätzt hatte.

(392) Durch die Bündelung der Vermögenswerte der Siremar-Sparte mit einem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag ([154]) unterliegt der Erwerber der Sparte der Verpflichtung, die Kontinuität der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen zu gewährleisten, und erhält einen Liegeplatzvorrang. Zunächst stellt die Kommission fest, dass nur die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlichen Vermögenswerte mit dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag gebündelt wurden. Die einzige Schnellfähre, die zu diesem Zweck als nicht notwendig erachtet wurde, wurde im Wege eines gesonderten Ausschreibungsverfahrens verkauft. Zweitens ist die Kommission der Auffassung, dass die Bündelung der Vermögenswerte der Siremar-Sparte mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag aus folgenden Gründen nicht zu einem niedrigeren Verkaufswert führt, als wenn die Vermögenswerte und dieser Vertrag getrennt veräußert worden wären:

— Wie bereits erwähnt, führte der Sonderverwalter von Tirrenia und Siremar getrennte Ausschreibungen durch, um sieben Schiffe zu verkaufen, die weder in der Tirrenia- noch in der Siremar-Sparte enthalten waren. Von diesen sieben Schiffen konnte nur eines an einen Bieter verkauft werden, der beabsichtigte, es weiterhin zu Schifffahrtszwecken zu nutzen. Die anderen sechs Schiffe konnten nur zum Zweck der Verschrottung verkauft werden. Des Weiteren wiesen die Schiffsmakler ([155]), die gebeten wurden, den Wert der Schiffe von Siremar zu ermitteln, im März 2011 darauf hin, dass diese Schiffe relativ alt und auf die örtlichen Routen, auf denen sie betrieben wurden, zugeschnitten seien. Daher hatten sie einen begrenzten Marktwert auf den internationalen Märkten und hätten nur auf wenigen Routen im Mittelmeer eingesetzt werden können. Aus diesen Gründen und angesichts der damals schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erscheint es unwahrscheinlich, dass die 18 Schiffe von Siremar alle zu Schifffahrtszwecken hätten verkauft werden können (d. h. zu einem höheren Preis als ihrem Schrottwert) ([156]). Die Kommission ist der Auffassung, dass die Bündelung dieser Schiffe mit dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag es ermöglichte, einen höheren Preis ([157]) für die Schiffe von Siremar zu erzielen, da der Käufer als Gegenleistung für den Betrieb der Schiffe auf den Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Ausgleichzahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen über einen Zeitraum von zwölf Jahren erhalten würde.

— Im Beschluss von 2012 sprach die Kommission die Möglichkeit an, dass Bieter, die bereits ausreichend mit Schiffen und Besatzungen ausgestattet sind, es vorziehen würden, die Schiffe von Siremar nicht übernehmen

([151]) Artikel 63 Absatz 2 des Gesetzesdekrets 270/1999 schreibt vor, dass sich jeder potenzielle Erwerber einer Sparte eines Großunternehmens unter Sonderverwaltung verpflichten muss, das Niveau der Belegschaft (d. h. die Zahl der Beschäftigten) aufrechtzuerhalten und die Geschäftstätigkeit für mindestens zwei Jahre nach dem Erwerb fortzusetzen.

([152]) Außer in genau definierten Fällen.

([153]) Wie mit den Gewerkschaften im November 2011 vereinbart, waren dies praktisch alle Beschäftigten der Sparte zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Kaufvertrags.

([154]) Ein Entwurf dieses Vertrags wurde allen Bietern im Datenraum zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus waren seine wichtigsten Bestimmungen bereits in Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets 135/2009 festgelegt worden.

([155]) Ferrando & Massone Srl.

([156]) Tatsächlich waren Ferrando & Massone Srl in ihrem Bericht der Auffassung, dass zwei der Schiffe keinerlei finanziellen Wert hatten.

([157]) Der Grund ist, dass der Wert eines Schiffes, das noch nicht das Ende seiner Nutzungsdauer erreicht hat, für die Schifffahrt höher wäre als sein Schrottwert. In einem Szenario, in dem die Schiffe separat verkauft werden, ist es wahrscheinlich, dass zumindest einige Schiffe zu ihrem Schrottwert verkauft werden müssten. Durch die Bündelung des Verkaufs der Schiffe mit dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag können daher alle Schiffe, die für die Schifffahrt einsatzfähig sind, weiterhin in Betrieb bleiben und daher zu einem höheren Preis als ihrem Schrottwert verkauft werden.

und dessen Mitarbeiter nicht einstellen zu müssen. Die Kommission stellt jedoch fest, dass die Siremar-Sparte im Jahr 2010 einen Personalbestand von insgesamt rund 500 Personen hatte und über 18 Schiffe verfügte. Die Kommission hält es für unwahrscheinlich, dass potenzielle Bieter über derart umfangreiche Ressourcen und Vermögenswerte für den sofortigen (Wieder-)Einsatz zur Erfüllung der im neuen Vertrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfügten. Dies gilt umso mehr, als der neue Vertrag spezifische Anforderungen an die Schiffe enthält (z. B. im Hinblick auf Kapazität und Geschwindigkeit), die auf den Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einzusetzen sind. Jeder Betreiber, der über die erforderlichen Ressourcen verfügte, hätte sie wahrscheinlich bereits auf anderen Routen eingesetzt, und ihre Umschichtung im Einklang mit dem neuen Vertrag hätte zwangsläufig zum Verlust von Einnahmen aus ihrer früheren Nutzung geführt. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass weder SNS noch CdI gegenüber der Kommission vorgebracht haben, dass sie es vorgezogen hätten, die Schiffe von Siremar nicht erwerben zu müssen.

(393) Um zu überprüfen, dass die Bündelung des neuen Vertrags mit der Siremar-Sparte und der Beschäftigungsbedingung für CdI und später SNS nicht belastend war, hat die Kommission im Zuge des förmlichen Prüfverfahrens eine Studie bei dem unabhängigen Sachverständigen Ecorys in Auftrag gegeben (siehe Erwägungsgründe 117 bis 121). Ecorys sollte den Marktwert der Siremar-Sparte ohne die damit verbundenen zusätzlichen Auflagen ermitteln. Ecorys gelangte zu dem Schluss, dass der Verkauf der Siremar-Sparte ohne jede damit verbundene Auflage und insbesondere ohne den neuen Vertrag für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen (und somit auch ohne die Verpflichtung, deren Kontinuität zu gewährleisten) zum Liquidationswert des Unternehmens, d. h. schätzungsweise – 0,3 Mio. EUR, erfolgt wäre. Ecorys stützte sich bei dieser Schlussfolgerung auf die Annahme, dass die Siremar-Sparte ohne Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen nicht rentabel weitergeführt werden könnte. Ecorys stellte fest, dass der Liquidationswert niedriger war als der Wert, der sich aus der Ausschreibung ergab, und wies darauf hin, dass eine sofortige Liquidation (im Wesentlichen ein Verkauf der Schiffe) daher für einen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsteilnehmer keine gangbare Alternative sei. Des Weiteren verglich Ecorys den Anteil der Arbeitskosten an den Gesamteinnahmen und das Verhältnis Arbeitskosten/Personal der Siremar-Sparte mit den Werten mehrerer vergleichbarer Fährunternehmen. Die Analyse ergab keine wesentlichen Unterschiede in der Mitarbeiterzahl oder der Personalkostenstruktur, die auf einen Personalüberschuss oder übermäßige Arbeitskosten hätten hindeuten können. Ein potenzieller Käufer hätte somit wenig Spielraum gehabt, einen Teil der Belegschaft zu entlassen oder zu ersetzen. Auf dieser Grundlage gelangte Ecorys zu dem Schluss, dass es keine Anhaltspunkte dafür gab, dass sich die Beschäftigungsbedingung wesentlich auf den Wert der Siremar-Sparte ausgewirkt hat. Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass weder die Bündelung des neuen Vertrags mit der Siremar-Sparte noch die Beschäftigungsbedingung den Verkaufspreis der Sparte gedrückt haben.

(394) Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Personalbestands durch das allgemeine nationale Recht und nicht durch den Verkäufer bedingt war. Außerdem war diese Bedingung für den Erwerber der Siremar-Sparte nicht belastend, wie auch Ecorys, der unabhängige Sachverständige der Kommission, bestätigte. Die Bedingung, die Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen zu gewährleisten, die eine direkte Folge der Bündelung der Vermögenswerte und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist, kann nicht als preisdrückend angesehen werden. Im Gegenteil hätte der separate Verkauf der Vermögenswerte, wie oben dargelegt und von Ecorys bestätigt, zu einem niedrigeren Preis geführt. Darüber hinaus ist es angesichts der großen Anzahl von Schiffen und Besatzungsmitgliedern, die zur Erbringung der Dienstleistung erforderlich waren, höchst unwahrscheinlich, dass es potenzielle Bieter gegeben hätte, die an der Erteilung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags interessiert gewesen wären, ohne auch die Vermögenswerte zu übernehmen. Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass jeder marktwirtschaftlich handelnde Verkäufer beschlossen hätte, die Vermögenswerte der Siremar-Sparte zusammen mit einem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag zu verkaufen, um so den höchsten Preis zu erzielen. Auf dieser Grundlage kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien keine Bedingungen auferlegt hat, die geeignet waren, den Preis zu drücken, oder die ein privater Verkäufer nicht gefordert hätte. Daher gelangt die Kommission auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen zu dem Schluss, dass ihre Bedenken, die Ausschreibung des neuen Vertrags in Bündelung mit der Siremar-Sparte und der Beschäftigungsbedingung hätte möglicherweise nicht die geringsten Kosten für die Allgemeinheit zur Folge, ausgeräumt sind.

(395) Auf Grundlage der vorstehenden Bewertung (siehe Erwägungsgründe 376 bis 394) kommt die Kommission zu dem Schluss, dass das Ausschreibungsverfahren im Einklang mit den Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge offen, transparent und diskriminierungsfrei war.

(396) In Randnummer 68 der DAWI-Mitteilung ist ausgeführt, dass „bei Ausschreibungen, bei denen nur ein einziges Angebot abgegeben wird, nicht davon ausgegangen werden [kann], dass durch das Verfahren hinreichend sichergestellt ist, dass die geringsten Kosten für die Allgemeinheit verursacht werden“.

(397) Diesbezüglich stellt die Kommission zunächst fest, dass im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens für den Verkauf der Siremar-Sparte in Bündelung mit dem neuen Vertrag ursprünglich zwei Angebote eingingen. Die Sparte wurde ursprünglich an einen dieser Bieter, CdI, vergeben. In der Endphase des Verfahrens, nachdem die Urteile der italienischen Verwaltungsgerichte zum Ausschluss von CdI führten, bestätigte SNS sein früheres Angebot, welches als das einzig gültige Angebot interpretiert werden kann, das letztlich eingereicht wurde.

(398) Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass unter den besonderen faktischen Umständen dieses Verfahrens der maßgebliche Zeitpunkt für die Feststellung, ob mehr als ein Angebot eingereicht wurde und ob daher davon ausgegangen werden kann, dass das Angebot zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit führte, der Zeitpunkt

sein sollte, zu dem das erfolgreiche Angebot von SNS ursprünglich abgegeben wurde, d. h. im Mai 2011. Dies ist der Zeitpunkt, zu dem SNS den Wert der mit dem neuen Vertrag gebündelten Sparte beurteilt hatte, und zu diesem Zeitpunkt gab es bei dem Verfahren zwei konkurrierende Parteien: CdI und SNS. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass CdI die Ausschreibung vorübergehend gewonnen, die Sparte übernommen und den Dienst zwischen 2012 und 2016 betrieben hatte, bevor die Urteile der Verwaltungsgerichte zur Wiederaufnahme des Ausschreibungsverfahrens und zur endgültigen Vergabe der Sparte an SNS führten. Vor diesem Hintergrund sollte für die Beurteilung, ob das vierte Altmark-Kriterium erfüllt ist, berücksichtigt werden, dass CdI im Rahmen des in Rede stehenden Ausschreibungsverfahrens ebenfalls ein Angebot abgegeben hatte und daher davon ausgegangen werden kann, dass durch das Verfahren hinreichend sichergestellt war, dass die geringsten Kosten für die Allgemeinheit verursacht wurden.

(399) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission demnach zu dem Schluss, dass das vierte Altmark-Kriterium in der vorliegenden Sache erfüllt ist.

Strenge Schutzvorkehrungen bei der Gestaltung des Verfahrens

(400) Als ergänzende Erwägung stellt die Kommission Folgendes fest: Falls der maßgebliche Zeitpunkt für die Beurteilung, ob durch das Angebot ein Marktpreis erzielt wurde, der Zeitpunkt ist, zu dem das letzte Angebot von SNS endgültig bestätigt wurde (d. h. im Januar 2016) — was die Kommission bestreitet —, wurde nur ein Angebot eingereicht, da SNS in dieser Phase des Ausschreibungsverfahrens der einzige Teilnehmer war. In diesem Fall würde eine solche Ausschreibung normalerweise nicht ausreichen, um sicherzustellen, dass dem erfolgreichen Bieter kein Vorteil verschafft wurde.

(401) Allerdings hat die Kommission den in Randnummer 68 der DAWI-Mitteilung ausgedrückten Standpunkt in ihren Ausführungen im DAWI-Leitfaden ([158]) differenziert, in dem sie feststellt, dass dies nicht bedeutet, „dass es keine Fälle geben kann, in denen aufgrund besonders strenger Vorkehrungen bei der Ausgestaltung des Verfahrens auch ein Verfahren, in dessen Rahmen nur ein einziges Angebot eingereicht wird, ausreichend sein kann, um die Erbringung der Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu gewährleisten“.

(402) Die Kommission ist der Auffassung, dass in der vorliegenden zu prüfenden Beihilfesache, wie auch bei der Privatisierung der Tirrenia-Sparte, die im Rahmen des Tirrenia/CIN-Beschlusses von 2020 bewertet wurde, solche Schutzvorkehrungen vorlagen. Dies wird nachstehend weiter ausgeführt:

— Das Ausschreibungsverfahren wurde so organisiert, dass das Interesse potenzieller Bieter maximiert wurde. Darüber hinaus mussten diese potenziellen Bieter keine aufwendigen Verfahren durchlaufen und keine erheblichen Kosten auf sich nehmen, um ihr Interesse zu bekunden. Infolgedessen gingen fünf Interessenbekundungen von sechs italienischen Unternehmen ein, von denen alle zur Due-Diligence-Phase eingeladen wurden (siehe Erwägungsgrund 388).

— Ein echter Wettbewerb war bis zum Ende des Ausschreibungsverfahrens möglich. Es wurden sechs potenzielle Bieter zur Due-Diligence-Phase eingeladen. Zwei von ihnen (Ustica Lines S.p.A. und Caronte & Tourist S.p.A.) gründeten ein Joint Venture und unterbreiteten ein verbindliches Angebot unter dem Namen SNS. Mediterranea, das sich seinerseits mit privaten lokalen Betreibern zusammenschloss, um CdI zu gründen, gab ein weiteres Angebot ab. Die Kommission ist der Auffassung, dass die beiden anderen Parteien, die an der Due-Diligence-Phase teilnahmen, aufgrund ihres Profils ein echtes Interesse an der Abgabe eines Angebots hatten (da sie z. B. in diesem Sektor und/oder in Italien bereits tätig waren).

— Auf der Grundlage der Bewertung des von Italien beauftragten unabhängigen Sachverständigen wurde im Voraus ein Mindestpreis festgelegt (siehe Erwägungsgrund 78). Dieser Mindestpreis wurde allen potenziellen Bietern im Datenraum bekannt gemacht und stellte einen relativ hohen Ausgangspunkt für die Abgabe der Angebote dar. Wie in Erwägungsgrund 79 dargelegt, wurden in der ersten Runde keine verbindlichen Angebote abgegeben, was darauf hindeutet, dass der Mindestpreis für die Siremar-Sparte relativ hoch angesetzt worden war. Dieser hohe Mindestpreis trug zwar dazu bei, dass das Verfahren zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit führte, könnte aber auch die beiden anderen potenziellen Bieter von der Abgabe eines Angebots abgehalten haben.

— Das erste gültige Angebot von CdI wurde im Datenraum zur Verfügung gestellt, und die anderen Bieter wurden ausdrücklich aufgefordert, ein besseres Angebot abzugeben. Die Frist für die Einreichung besserer Angebote wurde anschließend vom Sonderverwalter auf Antrag von SNS verlängert. Nachdem SNS sein Angebot ebenfalls eingereicht hatte, wurde das Verfahren mehrfach wiederholt, da die beiden eingegangenen verbindlichen Angebote nicht ohne Weiteres vergleichbar waren, wobei die Parteien jedes Mal aufgefordert wurden, bessere Angebote abzugeben. Die Aufforderung zur Abgabe besserer Angebote ist eine besonders strenge Schutzvorkehrung, um sicherzustellen, dass das höchstmögliche Angebot erzielt wird (und damit die geringsten Kosten für die Allgemeinheit verursacht werden). In diesem Verfahren deuten die Existenz zweier ernsthafter Bieter und der Schriftwechsel zwischen Siremar SV und CdI sowie SNS auf einen echten Wettbewerb hin. Der Umstand, dass dieser Wettbewerb durch die Rückbürgschaft vorübergehend verfälscht wurde,

([158]) Siehe insbesondere die Antwort der Kommission auf Frage 68 in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Leitfaden zur Anwendung der Vorschriften der Europäischen Union über staatliche Beihilfen, öffentliche Aufträge und den Binnenmarkt auf Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und insbesondere auf Sozialdienstleistungen von allgemeinem Interesse“ vom 29. April 2013 (http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_de.pdf).

wodurch zunächst CdI den Zuschlag erhielt, stellt diese Schlussfolgerung nicht infrage. Vielmehr handelt es sich um ein weiteres Indiz dafür, dass ein echter Wettbewerb zwischen den Bietern bestand, auch wenn unter diesen besonderen Umständen die Verfahrensvorschriften nicht eingehalten wurden.

(403) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Ausschreibungsverfahren angesichts der genannten Schutzvorkehrungen, darunter insbesondere der Mindestpreis und die Aufforderung zur Abgabe höherer Gebote, ausreichend war, um die Erbringung der Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu gewährleisten, selbst wenn in der letzten Phase der Ausschreibung nur ein gültiges Angebot abgegeben wurde. Der Vollständigkeit halber stellt die Kommission fest, dass sich die vorliegende Sache von den folgenden Beihilfesachen, in denen nur ein Angebot abgegeben wurde, unterscheidet:

— Im Ausschreibungsverfahren für den Betrieb einer schnellen Passagierschiffsverbindung zwischen Messina und Reggio Calabria reichte nur Ustica Lines ein Angebot ein. Dieses Unternehmen war jedoch auch das einzige, das Interesse bekundet hatte, sodass ein echter Wettbewerb nie möglich war. In jener Sache kam die Kommission daher zwangsläufig zu dem Schluss, dass das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt war und dass der Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse eine staatliche Beihilfe darstellte ([159]). Die Kommission erinnert daran, dass in der hier zu prüfenden Sache sechs Parteien ihr Interesse bekundet hatten und fünf von ihnen am letzten Teil der Ausschreibung teilnahmen.

— Im Ausschreibungsverfahren für die Vergabe der Pressevertriebskonzessionen in Belgien reichte nur bpost (der etablierte Anbieter dieser Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse) ein Angebot ein. Während ursprünglich drei Unternehmen Interesse an einer Teilnahme an der Ausschreibung bekundet hatten, zog sich ein Unternehmen vor Ablauf der Frist zur Angebotsabgabe zurück, während das andere Unternehmen bekannt gab, dass es kein Angebot mehr abgeben wolle (allerdings drei Tage, nachdem bpost sein Angebot abgegeben hatte). Die belgischen Behörden brachten dennoch vor, dass während des Ausschreibungsverfahrens ein echter Wettbewerb stattgefunden und es ausreichende Schutzvorkehrungen gegeben habe, um sicherzustellen, dass die Ausschreibung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit führte. Die Kommission stellte jedoch fest, dass die Schutzvorkehrungen in jener Sache unzureichend waren, und kam daher zu dem Schluss, dass das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt war und der Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse eine staatliche Beihilfe darstellte ([160]). Während die italienischen Behörden ein offenes Ausschreibungsverfahren angewandt hatten, führten die belgischen Behörden ein Verhandlungsverfahren durch ([161]), das nach Randnummer 66 der DAWI-Mitteilung „nur in Ausnahmefällen als ausreichend betrachtet werden [kann], um das vierte Altmark-Kriterium zu erfüllen“. Die Kommission stellt fest, dass abgesehen von diesem wichtigen Unterschied auch die Schutzvorkehrungen in der Sache bpost völlig anders gestaltet waren als in der vorliegenden Sache. Schließlich ist anzumerken, dass in der Sache bpost der etablierte Anbieter von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse den Zuschlag erhielt, nachdem er das einzige Angebot abgegeben hatte und nur ein möglicher Wettbewerber bestand. In der vorliegenden Sache wurde die Ausschreibung von einem Bieter (SNS) gewonnen, der keine Verbindung zum etablierten Anbieter von DAWI hatte, wobei andere mögliche Wettbewerber bestanden und die vorstehend genannten Schutzvorkehrungen galten. Aus diesen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Umstände in der Sache bpost nicht mit denen in der vorliegenden Sache vergleichbar sind.

(404) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass sich das für den Verkauf der Siremar-Sparte angewandte Ausschreibungsverfahren in folgenden Punkten erheblich von dem Verfahren zur Auswahl des Betreibers der Schifffahrtsdienste zwischen dem französischen Festland und Korsika ([162]) (im Folgenden „Sache SNCM“) unterscheidet:

— Die französischen Behörden vergaben die Dienstleistungen im öffentlichen Interesse nach einem Verhandlungsverfahren mit vorheriger Veröffentlichung einer Bekanntmachung. Nach Randnummer 66 der DAWI-Mitteilung kann ein solches Verfahren „nur in Ausnahmefällen als ausreichend betrachtet werden, um das vierte Altmark-Kriterium zu erfüllen“. Im Gegensatz dazu nutzten die italienischen Behörden ein offenes Ausschreibungsverfahren, bei dem private Verhandlungen erst in der letzten Phase des Verfahrens stattfanden, um die bereits eingegangenen Angebote zu vergleichen und zu verbessern.

— In der Sache SNCM wurden zwar zwei Angebote abgegeben, doch wurde eines der Angebote aufgrund eines Auswahlkriteriums abgelehnt. Die beiden Angebote wurden daher nicht einmal auf ihre Vorzüge bezüglich des wirtschaftlich günstigsten Angebots miteinander verglichen. Selbst wenn also tatsächlich zwei Angebote eingereicht wurden, reichte dies nicht aus, um einen wirksamen Wettbewerb zu gewährleisten. Im Rahmen der Siremar-Ausschreibung nahmen jedoch fünf Parteien an der Endphase teil, und es wurden zwei Angebote abgegeben (siehe Erwägungsgrund 398). Selbst wenn zum Zweck der Beurteilung, ob das vierte Altmark-Kriterium erfüllt ist, davon ausgegangen wird, dass letztendlich nur SNS ein gültiges Angebot abgab, was die Kommission bestreitet, fand bis zum Ende des Verfahrens ein echter Wettbewerb statt (siehe Erwägungsgrund 402).

([159]) Beschluss der Kommission in der Beihilfesache SA.42710, Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse — schnelle Personenseeverkehrsverbindung zwischen Messina und Reggio Calabria — Italien (ABl. C 40 vom 2.2.2018, S. 4).

([160]) Beschluss der Kommission in der Beihilfesache SA.42366, Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen an bpost im Zeitraum 2016–2020 — Belgien (ABl. C 341 vom 16.9.2016, S. 5).

([161]) Artikel 30 der Richtlinie 2004/18/EG, Artikel 1 Absatz 9 Buchstabe a der Richtlinie 2004/17/EG.

([162]) Beschluss der Kommission in der Beihilfesache SA.22843, Vertrag über den öffentlichen Seeverkehrsdienst für Korsika 2007–2013, vergeben an SNCM und CMN (ABl. L 220 vom 17.8.2013, S. 20).

— In der Sache SNCM war der etablierte Betreiber, die SNCM/CMN-Gruppe, ebenfalls an der Ausschreibung beteiligt und verfügte über einen erheblichen Wettbewerbsvorteil, da er bereits Schiffe besaß, die den im Vertrag über die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen festgelegten technischen Anforderungen entsprachen. Diese Anforderungen verlangten den Bau fast maßgeschneiderter Schiffe, die einigen Schiffen von SNCM ähnlich waren. Das bedeutete hohe Kosten für potenzielle interessierte Bieter. In der vorliegenden Sache konnte und wollte der etablierte Betreiber Siremar SV kein Angebot abgeben, und SNS hatte keine Verbindung zum etablierten Betreiber. Da die Ausschreibung Schiffe umfasste, die die technischen Anforderungen für den Betrieb des öffentlichen Dienstes erfüllten, hatte keiner der potenziellen Bieter gegenüber den anderen einen Wettbewerbsvorteil.

— Darüber hinaus vertrat die Kommission in der Sache SNCM die Auffassung, dass die extrem knappe Frist zwischen dem vorgesehenen Termin für die Vergabe des Auftrags und dem Termin für die Aufnahme der Dienste (weniger als einen Monat) eine erhebliche Marktzutrittsschranke für neue Marktteilnehmer darstellen konnte. Die Kommission stellt fest, dass im Fall von Siremar fast ein Jahr zwischen dem ersten Abschluss des Ausschreibungsverfahrens (Oktober 2011) und dem Beginn des Betriebs des öffentlichen Dienstes durch CdI (August 2012) verging und dass es mehr als vier Jahre dauerte, bevor die Sparte und der neue Vertrag von SNS übernommen wurden (April 2016).

(405) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass auch im Rahmen dieser ergänzenden Erwägung das vierte Altmark-Kriterium in der vorliegenden Sache eingehalten wird.

(406) Da die vier Voraussetzungen, die der Gerichtshof in der Rechtssache Altmark aufgestellt hat, kumulativ erfüllt sind, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Vergabe des mit der Siremar-Sparte und dem Liegeplatzvorrang gebündelten neuen Vertrags an SNS dem Unternehmen keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft.

8.1.3.5. Schlussfolgerung in Bezug auf die Vergabe des mit der Siremar-Sparte und dem Liegeplatzvorrang gebündelten neuen Vertrags an SNS

(407) Da nicht alle in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien erfüllt sind, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Vergabe des mit der Siremar-Sparte und dem Liegeplatzvorrang gebündelten neuen Vertrags an SNS keine staatliche Beihilfe für SNS darstellt.

8.1.3.6. Kapitalerhöhung von CdI

(408) Die Kommission weist darauf hin, dass CdI zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses inaktiv ist und sich in Liquidation befindet. Mit notarieller Urkunde vom April 2016 änderte das Unternehmen seinen Namen und seine Gesellschaftsform von Compagnia delle Isole S.p.A. in *Compagnia delle Isole S.r.l. in liquidazione*. Außerdem verlegte es seinen satzungsmäßigen Sitz von Palermo nach Neapel und bestellte einen Insolvenzverwalter. Seither hat das Unternehmen keinen Geschäftszweck mehr, übt keine Geschäftstätigkeit aus, hat alle seine Schiffe verkauft und hat keine Beschäftigten mehr (mit Ausnahme der gesetzlich vorgeschriebenen Mitarbeiter für in Liquidation befindliche Unternehmen). Auch wenn das Liquidationsverfahren noch nicht abgeschlossen ist, ist die Kommission der Auffassung, dass jede mögliche Wettbewerbsverzerrung endete, als CdI seine Geschäftstätigkeit einstellte. Vor diesem Hintergrund besteht kein Grund mehr für die Fortsetzung des förmlichen Prüfverfahrens in Bezug auf die in der vorliegenden Beihilfesache noch zu prüfenden Maßnahmen, soweit sie dieses Unternehmen betreffen. Infolgedessen ist die Untersuchung der Kapitalerhöhung von CdI gegenstandslos geworden ([163]).

8.1.3.7. Rückbürgschaft

(409) Wie in Abschnitt 3.3.2 dargelegt, vertrat die Kommission in ihrem Beschluss von 2012 die vorläufige Auffassung, dass die Rückbürgschaft möglicherweise eine staatliche Beihilfe für CdI und/oder Unicredit beinhaltete. Auf der Grundlage der während des förmlichen Prüfverfahrens eingegangenen Informationen stellt die Kommission zunächst fest, dass die mögliche staatliche Beihilfe für diese beiden Unternehmen getrennt bewertet werden sollte, da die Rolle dieser Unternehmen in dem Prozess unterschiedlich war.

Beihilfe für Unicredit

(410) *Wirtschaftlicher Vorteil*: Um als staatliche Beihilfe eingestuft zu werden, muss eine Maßnahme ihrem Empfänger einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffen. In ihrem Beschluss von 2012 erinnerte die Kommission daran, dass die Beihilfe nach der Garantiemitteilung bei Übernahme der Garantie gewährt wird und nicht erst dann, wenn die Garantie in Anspruch genommen wird oder aufgrund der Garantie Zahlungen erfolgen. In Nummer 2.3.1 der Garantiemitteilung heißt es außerdem: „Auch wenn die Beihilfe für gewöhnlich den Kreditnehmer begünstigt, ist nicht auszuschließen, dass sie unter bestimmten Umständen auch unmittelbar dem Kreditgeber zugutekommt". Darüber hinaus wird in der Garantiemitteilung klargestellt, dass Garantien direkt vom Staat gestellt oder als Rückgarantien für einen Erstbürgen übernommen werden können. Schließlich wird in der Garantiemitteilung erläutert, dass unter solchen Umständen Folgendes gilt: „Insbesondere wenn beispielsweise für einen bereits gewährten Kredit oder eine sonstige bereits eingegangene finanzielle Verpflichtung im Nachhinein eine staatliche

([163]) Siehe auch frühere Beschlüsse der Kommission in Bezug auf die Gegenstandslosigkeit, z. B. Mines de Potasse d'Alsace (ABl. L 86 vom 24.3.2006, S. 20) und Ducatt (Sache SA.39990, noch nicht im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht).

Garantie übernommen wird, ohne dass die Konditionen des Kredits oder der finanziellen Verpflichtung entsprechend angepasst werden, oder wenn ein garantierter Kredit dazu benutzt wird, um einen anderen, nicht garantierten Kredit an dasselbe Kreditinstitut zurückzuzahlen, kann die Garantie auch eine Beihilfe für den Kreditgeber darstellen, da die Kredite stärker gesichert werden. Umfasst die Garantie eine Beihilfe für den Kreditgeber, so ist zu berücksichtigen, dass es sich bei einer solchen Beihilfe grundsätzlich um eine Betriebsbeihilfe handeln könnte."

(411) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass in der vorliegenden Sache Sizilien die Rückbürgschaft zugunsten von CdI indirekt, d. h. über Unicredit als Erstbürgen, stellte. Sizilien hatte die Rückbürgschaft zugunsten von Unicredit für die aufgeschobenen Raten des Kaufpreises für die Siremar-Sparte an demselben Tag gestellt, an dem Unicredit die eigene Bürgschaft zugunsten von CdI gewährte (siehe Abschnitt 2.3.3.5). Die Rückbürgschaft durch Sizilien war eine Bedingung, die Unicredit für die Gewährung der eigenen Bürgschaft zu den betreffenden Konditionen verlangt hatte, wie vom CdS in seiner Entscheidung 592/14 festgestellt. Gemäß der Garantiemitteilung hätte die Rückbürgschaft Unicredit einen Vorteil verschafft, wenn die Bürgschaft Siziliens im Nachhinein für eine bereits eingegangene finanzielle Verpflichtung übernommen worden wäre, ohne die Konditionen dieser finanziellen Verpflichtung entsprechend anzupassen. Da die Rückbürgschaft in der vorliegenden Sache jedoch an demselben Tag gestellt wurde, an dem die Bürgschaft von Unicredit zugunsten von CdI gewährt wurde — die Rückbürgschaft war eine notwendige Voraussetzung für die Gewährung dieser Bürgschaft —, gibt es keinen Beleg dafür, dass Unicredit als Erstbürge die mit der eigenen Bürgschaft verbundenen Risiken verringert hätte. Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Rückbürgschaft Unicredit keinen Vorteil verschaffte.

(412) *Schlussfolgerung*: Da nicht alle in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien erfüllt sind, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Rückbürgschaft durch Sizilien für die von Unicredit gewährte Bürgschaft in Bezug auf die aufgeschobenen Raten des Kaufpreises für die Siremar-Sparte keine Beihilfe für Unicredit darstellt.

Beihilfe für CdI

(413) Die Kommission erinnert daran, dass CdI zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses inaktiv ist und sich in Liquidation befindet (siehe Erwägungsgrund 408). Auch wenn das Liquidationsverfahren noch nicht abgeschlossen ist, ist die Kommission der Auffassung, dass jede mögliche Wettbewerbsverzerrung endete, als CdI seine Geschäftstätigkeit einstellte. Vor diesem Hintergrund besteht kein Grund mehr für die Fortsetzung des förmlichen Prüfverfahrens in Bezug auf die in der vorliegenden Beihilfesache noch zu prüfenden Maßnahmen, soweit sie dieses Unternehmen betreffen. Infolgedessen ist die Untersuchung etwaiger Beihilfen, die CdI durch die Rückbürgschaft gewährt wurden, gegenstandslos geworden.

8.1.4. *Die durch das Gesetz von 2010 festgelegten Maßnahmen*

(414) Im Beschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass alle Maßnahmen gemäß dem Gesetz von 2010 staatliche Beihilfen zugunsten der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe darstellen, soweit die jeweiligen Begünstigten in der Lage waren, diese Maßnahmen zur Deckung des laufenden Liquiditätsbedarfs einzusetzen und dadurch ihre finanzielle Lage insgesamt zu verbessern.

(415) Auf der Grundlage der während des förmlichen Prüfverfahrens erhaltenen Informationen ist die Kommission der Auffassung, dass die drei Maßnahmen getrennt bewertet werden sollten.

8.1.4.1. Mögliche Verwendung der für die Nachrüstung der Schiffe vorgesehenen Mittel zur Deckung laufender Kosten

(416) Da die Kriterien für die Einstufung einer Maßnahme als staatliche Beihilfe kumulativ sind, ist es gleich, welches Kriterium die Kommission zuerst bewertet. In diesem Fall prüft die Kommission zunächst, ob Siremar durch die Maßnahme tatsächlich ein Vorteil verschafft wird.

(417) Wirtschaftlicher Vorteil: Die Kommission stellt fest, dass Siremar 7 215 800 EUR für die zur Einhaltung internationaler Sicherheitsnormen erforderliche Nachrüstung von Schiffen erhalten hatte und diese Mittel gemäß dem Gesetz von 2010 vorübergehend zur Deckung seines Liquiditätsbedarfs verwenden konnte (siehe Erwägungsgrund 132). Siremar nutzte diese Mittel jedoch nicht für Liquiditätszwecke. Italien bestätigte vielmehr, dass diese Mittel für die ursprünglich vorgesehene Nachrüstung der Schiffe verwendet wurden (siehe Erwägungsgrund 228). Daher stellt die Kommission fest, dass Siremar diese Mittel nicht für Liquiditätszwecke verwendet hat, d. h. zur Vermeidung von Kosten, die das Unternehmen normalerweise mit eigenen finanziellen Mitteln hätte decken müssen, und dass Siremar daher durch diese Maßnahme keinen wirtschaftlichen Vorteil erhalten hat.

(418) Da das Kriterium des wirtschaftlichen Vorteils im Fall von Siremar nicht erfüllt ist, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahme keine Beihilfe darstellt und dass ihre im Beschluss von 2011 geäußerten Zweifel in Bezug auf Siremar ausgeräumt sind.

8.1.4.2. Abgabenbefreiungen im Zusammenhang mit dem Privatisierungsverfahren

(419) Wie in Erwägungsgrund 133 Buchstabe b beschrieben, sind gemäß Artikel 1 des Gesetzes von 2010 bestimmte Handlungen und Vorgänge, die zur Privatisierung der Tirrenia-Gruppe vorgenommen wurden und die in Artikel 19-ter Absätze 1 bis 15 des Gesetzesdekrets 135/2009, mit Änderungen in das Gesetz von 2009 umgesetzt, dargelegt sind, von allen Abgaben, die normalerweise für diese Handlungen und Vorgänge zu entrichten wären, befreit.

(420) Die Kommission stellt zunächst fest, dass diese nicht an Bedingungen geknüpfte Abgabenbefreiung zwei getrennte Übertragungsvorgänge betrifft: 1) die Übertragung der ehemaligen Tirrenia-Tochtergesellschaften Caremar, Saremar und Toremar von Tirrenia (jetzt unter Sonderverwaltung) auf die Regionen Kampanien, Sardinien und Toskana und 2) die Übertragung der Siremar-Sparte von Siremar SV auf CdI und später SNS. Die erlassenen Abgaben betreffen insbesondere die Eintragungsgebühr, die Grundbuch- und Hypothekeneintragungsgebühren, die Stempelsteuer (zusammen im Folgenden „indirekte Abgaben"), die Mehrwertsteuer und die Körperschaftssteuer. Die Begünstigten dieser Beihilfemaßnahme wären der Verkäufer, der Käufer oder beide. Im vorliegenden Beschluss wird nur der zweite Übertragungsvorgang bewertet.

(421) Zu Beginn stellt die Kommission fest, dass gemäß dem Präsidialdekret Nr. 633 vom 26. Oktober 1972 Übertragungen von laufenden Betrieben oder Geschäftseinheiten auf ein anderes Unternehmen nicht als Lieferung von Gegenständen gelten und daher von der Mehrwertsteuer befreit sind. Daher fallen Transaktionen wie der Verkauf der Siremar-Sparte nicht in den Anwendungsbereich der Mehrwertsteuer, und Siremar konnte durch die Abgabenbefreiung kein Vorteil hinsichtlich der Mehrwertsteuer entstanden sein. In Bezug auf die indirekten Abgaben nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass im Vertrag über den Verkauf der Siremar-Sparte an CdI eindeutig festgelegt ist, dass der Käufer sämtliche Steuern, Abgaben und Notarkosten im Zusammenhang mit der Transaktion zu tragen hat. Italien legte außerdem Nachweise dafür vor, dass CdI eine solche Abgabenbefreiung bei der Eintragung des Vertrags nicht in Anspruch genommen hatte. Daher erkennt die Kommission an, dass CdI kein Vorteil durch diese Maßnahme verschafft wurde. Der Kaufvertrag über die Übertragung der Sparte auf SNS, der dieselbe Bestimmung enthält, sieht jedoch auch vor, dass der Käufer auf der Grundlage der im Gesetz von 2010 vorgesehenen Abgabenbefreiungen von einer fester Eintragungsgebühr profitiert.

(422) Vor diesem Hintergrund nimmt die Kommission folgende Bewertungen vor:

1. ob Siremar (unter SV) und SNS bei der Übertragung der Siremar-Sparte auf SNS von einer Befreiung von der Eintragungsgebühr, den Grundbuch- und Hypothekeneintragungsgebühren und der Stempelgebühr (die „indirekten Abgaben") profitierten und

2. ob Siremar (unter SV) in den Genuss einer Befreiung von der Körperschaftssteuer auf die Erlöse aus der Übertragung der Siremar-Sparte auf SNS kam.

(423) Staatliche Mittel: Eine Abgabenbefreiung bedeutet per Definition einen Verzicht auf staatliche Mittel. Da diese Befreiungen zudem durch das Gesetz von 2010 gewährt wurden (siehe Erwägungsgrund 133 Buchstabe b), sind sie dem Staat zuzurechnen.

(424) Selektivität: Da die Abgabenbefreiungen nur für Vorgänge und Handlungen im Zusammenhang mit der Privatisierung der ehemaligen Tirrenia-Gruppe gewährt werden, sind sie selektiv. Italien hat weder vorgebracht noch nachgewiesen, dass die Abgabenbefreiungen nicht selektiv sind.

(425) Wirtschaftlicher Vorteil: Hinsichtlich der indirekten Abgaben war Siremar von der Entrichtung dieser Abgaben für Vorgänge und Handlungen im Zusammenhang mit der Übertragung der Siremar-Sparte auf SNS befreit und kam somit in den Genuss eines wirtschaftlichen Vorteils in Höhe der Abgaben, die normalerweise für diese Art von Vorgängen und Handlungen nach nationalem Recht geschuldet werden.

(426) Hinsichtlich der indirekten Abgaben profitierte SNS gemäß dem Gesetz von 2010 von einer festen Gebühr für die Eintragung des Vertrags über den Erwerb der Siremar-Sparte, wie in Artikel 9 dieses Vertrags vorgesehen. Daher wurde SNS ein wirtschaftlicher Vorteil in Höhe der Differenz zwischen der normalerweise für die Eintragung solcher Rechtsakte nach nationalem Recht anfallenden Gebühr und der tatsächlich gezahlten Gebühr gewährt. […]

(427) Was die Befreiung der Erlöse aus der Übertragung der Siremar-Sparte auf CdI und später auf SNS von der Körperschaftssteuer betrifft, weist die Kommission in einer Vorbemerkung darauf hin, dass der maßgebliche Zeitpunkt für die Beurteilung, ob eine Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt, der Zeitpunkt ist, zu dem die Maßnahme gewährt wird, d. h. zu dem das nationale Recht dem Begünstigten einen Rechtsanspruch auf Empfang einer Unterstützung im Rahmen der betreffenden Maßnahme verleiht ([164]). In der vorliegenden Sache ist dieser Zeitpunkt der Zeitpunkt, zu dem das Gesetz von 2010 in Kraft trat. Sodann kann die Kommission bei ihrer Prüfung rechtswidrig gewährter Beihilfen auf der Grundlage der ihr vorliegenden Informationen untersuchen, ob diese Beihilfen gemäß der im nationalen Recht vorgesehenen anwendbaren Methode bereits ausgezahlt wurden und ob sie in Zukunft ausgezahlt werden könnten. Dies gibt Auskunft darüber, ob die Kommission die Rückforderung von nicht mit dem Binnenmarkt vereinbaren Beihilfen anordnet oder ob sie die Mitgliedstaaten anweist, zukünftig keine mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen auszuzahlen; jedoch wird das Vorliegen einer Beihilfe zum Zeitpunkt ihrer Gewährung hierdurch nicht infrage gestellt.

(428) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission zunächst fest, dass die Übertragung der Siremar-Sparte gegen eine Gegenleistung erfolgte, die zunächst von CdI und später von SNS gezahlt wurde. Der Verkauf der Sparte an CdI für 69,15 Mio. EUR wurde jedoch für nichtig erklärt (siehe Erwägungsgrund 99). Daher hatte die diesbezügliche Befreiung keine praktische Wirkung, und Siremar wurde durch diese erste Übertragung kein Vorteil gewährt. Dagegen würde für den Verkauf an SNS für 55,1 Mio. EUR normalerweise Körperschaftssteuer anfallen. Die Befreiung von dieser Steuer stellt einen wirtschaftlichen Vorteil dar, da der Erlös aus dem Verkauf bestimmter

([164]) Urteil des Gerichtshofs vom 19. Dezember 2019, Arriva Italia u. a., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, Rn. 36.

Vermögenswerte üblicherweise bei der Berechnung der Körperschaftssteuer eines Unternehmens berücksichtigt wird. Im Fall eines Insolvenzverfahrens wie dem von Siremar SV ist die Methode zur Berechnung der Erträge in Artikel 183 des konsolidierten Einkommensteuergesetzes festgelegt. Auf der Grundlage dieser Bestimmung ergibt sich der Ertrag eines Unternehmens für den Zeitraum vom Beginn des Insolvenzverfahrens bis zu dessen Abschluss aus der Differenz zwischen dem Vermögen des Unternehmens zu Beginn des Verfahrens und dem Restvermögen am Ende des Verfahrens. Zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses ist das Liquidationsverfahren gegen Siremar SV noch nicht abgeschlossen, und es ist daher nicht absehbar, ob und in welcher Höhe eine Steuerschuld besteht, da unklar ist, ob überhaupt eine Körperschaftssteuer fällig wird. Aus den in Erwägungsgrund 427 dargelegten Gründen hat dies jedoch keinen Einfluss auf die Feststellung, ob ein wirtschaftlicher Vorteil vorliegt, da das Gesetz von 2010 ein vorbehaltloses Recht auf Abgabenbefreiung vorsah.

(429) Auswirkungen auf den Handel: Aus den in den Erwägungsgründen 312 und 313 dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Befreiung von Siremar und SNS von bestimmten Abgaben geeignet ist, den Handel in der Union zu beeinträchtigen und den Wettbewerb im Binnenmarkt zu verzerren.

(430) Schlussfolgerung: Die mit dem Gesetz von 2010 gewährten Befreiungen von der Körperschaftssteuer auf die Erlöse aus dem Verkauf der Siremar-Sparte an SNS und von den indirekten Abgaben im Zusammenhang mit der Übertragung dieser Sparte auf SNS stellen staatliche Beihilfen zugunsten von Siremar dar. Die Tatsache, dass SNS gemäß dem Gesetz von 2010 eine feste Gebühr für die Eintragung des Vertrags über den Erwerb der Siremar-Sparte anstelle der nach nationalem Recht üblicherweise zu entrichtenden Gebühr gezahlt hat, stellt eine staatliche Beihilfe zugunsten von SNS dar.

8.1.4.3. Möglichkeit der Nutzung von FAS-Mitteln

(431) In den Beschlüssen von 2011 und 2012 erwähnte die Kommission, dass den ehemaligen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe die Möglichkeit eingeräumt worden war, FAS-Mittel zur Deckung des laufenden Liquiditätsbedarfs einzusetzen (siehe Erwägungsgrund 133 Buchstabe c). Im Verlauf des förmlichen Prüfverfahrens stellten die italienischen Behörden jedoch klar, dass die Mittel des FAS nicht als zusätzliche Ausgleichsleistung für die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe (einschließlich Siremar) gedacht waren. Die Mittel seien vielmehr zur Ergänzung der Haushaltsmittel bereitgestellt worden, die für die Zahlung des Ausgleichs für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse an die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe vorgesehen waren, falls sich die vorgesehenen Mittel als unzureichend erweisen sollten. Tatsächlich habe Artikel 1 Absatz 5-ter des Gesetzes von 2010 den Regionen die Verwendung der FAS-Mittel zur vollständigen oder teilweisen Finanzierung der regulären Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen und damit die Gewährleistung der Kontinuität der öffentlichen Seeverkehrsdienste ermöglicht. Diese Maßnahme betreffe also lediglich eine Mittelzuweisung innerhalb des italienischen Staatshaushalts für die Zahlung des Ausgleichs für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse.

(432) In Anbetracht des Vorstehenden kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die FAS-Mittel lediglich eine Finanzierungsquelle darstellen, die es dem Staat ermöglicht, die Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (die auf der Grundlage des verlängerten ursprünglichen Vertrags gewährt werden) zu leisten, und keine Maßnahme, die Siremar zusätzlich zu diesen Ausgleichszahlungen zugutekommen kann. Die mögliche Verwendung von FAS-Mitteln stellt also keine staatliche Beihilfe für Siremar dar und wird daher in diesem Beschluss nicht weiter bewertet.

8.1.5. *Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe*

(433) Auf der Grundlage der vorstehenden Bewertung stellt die Kommission Folgendes fest:

— Die Ausgleichszahlungen an Siremar für den Betrieb der Seeverkehrsrouten im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 30. Juli 2012 und der Liegeplatzvorrang auf diesen Routen im selben Zeitraum stellen eine staatliche Beihilfe für Siremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar und gelten als neue Beihilfe.

— Die Verlängerung der Rettungsbeihilfe vom 28. August 2011 bis zum 18. September 2012 stellt eine staatliche Beihilfe für Siremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

— Die Vergabe des neuen Vertrags an CdI für den Zeitraum vom 1. August 2012 bis zum 11. April 2016, der mit der Siremar-Sparte und dem Liegeplatzvorrang gebündelt war, war für nichtig erklärt worden und konnte nicht getrennt bewertet werden. Die Vergabe des neuen Vertrags an SNS für den Zeitraum vom 11. April 2016 bis zum 11. April 2028, der mit der Siremar-Sparte und dem Liegeplatzvorrang gebündelt ist, erfüllt die vier Altmark-Kriterien und stellt daher keine staatliche Beihilfe für SNS im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Die Untersuchung in Bezug auf die Kapitalerhöhung von CdI ist gegenstandslos geworden. Die Rückbürgschaft stellt keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV für Unicredit dar. Die Untersuchung in Bezug auf etwaige Beihilfen, die CdI durch die Rückbürgschaft gewährt wurden, ist gegenstandslos geworden.

— Da Siremar die für die Nachrüstung von Schiffen vorgesehenen Mittel nicht für Liquiditätszwecke verwendet hat, was durch das Gesetz von 2010 möglich war, stellt diese Maßnahme keine Beihilfe für Siremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

— Die mit dem Gesetz von 2010 gewährten Befreiungen von i) indirekten Abgaben im Zusammenhang mit der Übertragung der Siremar-Sparte und ii) von der Körperschaftssteuer auf die Erlöse aus dem Verkauf der Siremar-Sparte stellen staatliche Beihilfen für Siremar und SNS im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

— Die nach dem Gesetz von 2010 vorgesehene Möglichkeit, FAS-Mittel zur Deckung des laufenden Liquiditätsbedarfs einzusetzen, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

8.2. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(434) Alle in den Anwendungsbereich dieses Beschlusses fallenden Maßnahmen wurden vor der förmlichen Genehmigung durch die Kommission in Kraft gesetzt. Daher wurden diese Beihilfemaßnahmen, soweit sie nicht durch die DAWI-Entscheidung von 2005 und den DAWI-Beschluss von 2011 von der Anmeldepflicht befreit waren, von Italien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt ([165]).

8.3. **Vereinbarkeit der Beihilfe**

(435) Soweit die oben bezeichneten Maßnahmen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen, muss sich ihre Vereinbarkeit anhand der in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels sowie in Artikel 106 Absatz 2 AEUV festgelegten Ausnahmen beurteilen lassen.

8.3.1. *Verlängerung des ursprünglichen Vertrags zwischen dem Staat und Siremar*

8.3.1.1. Anwendbare Vorschriften

(436) Wie bereits vorstehend erwähnt, erfolgte die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags über das Jahr 2008 hinaus durch aufeinanderfolgende Rechtsakte:

a) Das Gesetzesdekret 207/2008, umgewandelt in das Gesetz Nr. 14 vom 27. Februar 2009, legte die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2009 fest,

b) das Gesetzesdekret 135/2009, umgewandelt in das Gesetz von 2009, legte unter anderem die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags vom 1. Januar 2010 bis zum 30. September 2010 fest, und

c) das Gesetzesdekret 125/2010, umgewandelt in das Gesetz von 2010, sah eine weitere Verlängerung des ursprünglichen Vertrags vom 1. Oktober 2010 bis zum Ende der Verfahren zur Privatisierung von Tirrenia und Siremar vor.

(437) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags dem Inkrafttreten des DAWI-Beschlusses von 2011 und des DAWI-Rahmens von 2011 zeitlich vorausgeht. Jedoch enthält das DAWI-Paket von 2011 Bestimmungen — in Artikel 10 des DAWI-Beschlusses von 2011 und Randnummer 69 des DAWI-Rahmens von 2011 —, welche die Anwendung des Pakets auch für Beihilfen vorsehen, die vor seinem Inkrafttreten am 31. Januar 2012 gewährt wurden. So lautet Artikel 10 Buchstabe b des DAWI-Beschlusses von 2011 wie folgt:

„Beihilfen, die vor dem Inkrafttreten dieses Beschlusses [d. h. vor dem 31. Januar 2012] wirksam wurden und weder mit dem Binnenmarkt vereinbar waren noch von der Anmeldungspflicht nach Entscheidung 2005/842/EG befreit waren, jedoch die Voraussetzungen dieses Beschlusses erfüllen, gelten als mit dem Binnenmarkt vereinbar und sind von der vorherigen Anmeldepflicht befreit."

(438) In Bezug auf den DAWI-Rahmen von 2011 heißt es in den Randnummern 68 und 69, dass die Kommission die Grundsätze dieses Rahmens unabhängig vom Zeitpunkt der Meldung auf alle angemeldeten Beihilfevorhaben sowie auf alle rechtswidrigen Beihilfen anwendet, über die sie nach dem 31. Januar 2012 entscheidet, selbst wenn diese Beihilfen vor dem 31. Januar 2012 gewährt wurden. Wurde die Beihilfe vor dem 31. Januar 2012 gewährt, so finden die in den Randnummern 14, 19, 20, 24, 39 und 60 des DAWI-Rahmens von 2011 dargelegten Grundsätze jedoch keine Anwendung.

([165]) Die italienischen Behörden haben lediglich die im Rahmen des neuen Vertrags gewährten Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen angemeldet, die nach Auffassung der Kommission keine staatliche Beihilfe darstellen (siehe Erwägungsgrund 9). Darüber hinaus hat Siremar SV vorgebracht, dass die Ausgleichsleistungen, die Siremar für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gewährt wurden, eine vereinbare Beihilfe gewesen und damit von der Anmeldepflicht gemäß dem DAWI-Beschluss von 2011 befreit gewesen seien. Die Kommission wird in Abschnitt 8.3.1 prüfen, ob dies tatsächlich der Fall war.

(439) Infolgedessen bedeuten die vorstehend beschriebenen Grundsätze für die Anwendung des DAWI-Beschlusses von 2011 und des DAWI-Rahmens von 2011, dass die Siremar während des Verlängerungszeitraums gewährten Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gemäß dem DAWI-Paket von 2011 bewertet werden können. Sollten die einschlägigen Bestimmungen des DAWI-Beschlusses von 2011 oder des DAWI-Rahmens von 2011 eingehalten werden, ist die betreffende Beihilfemaßnahme für den gesamten Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 30. Juli 2012 mit dem Binnenmarkt vereinbar ([166]).

(440) Die Kommission stellt fest, dass sowohl die am 19. Dezember 2005 in Kraft getretene DAWI-Entscheidung von 2005 als auch der DAWI-Beschluss von 2011 nur auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Schiffsverkehr zu Inseln anwendbar sind, dessen durchschnittliches jährliches Verkehrsaufkommen während der beiden Geschäftsjahre, die dem Jahr vorausgehen, in dem die Betrauung mit den DAWI erfolgte, höchstens 300 000 Passagiere betrug. Aus den von Italien vorgelegten Nachweisen geht hervor, dass in den Jahren 2007 und 2008 die Zahl der Passagiere auf vier von Siremar im Rahmen des ursprünglichen, verlängerten Vertrags betriebenen Seeverkehrsverbindungen im Durchschnitt den Schwellenwert von 300 000 Passagieren pro Jahr nicht überstieg. Hierbei handelt es sich um die Routenbündel Trapani — Pantelleria, Porto Empedocle — Pelagische Inseln, Palermo — Ustica (d. h. die Routen mit gemischten Verkehrsdiensten D1, D4, D5 und die reine Passagierroute ALD/1). Alle anderen Routen lagen entweder einzeln über dem Schwellenwert (wie die Route ALC/6, Lipari — Vulcano — Milazzo) oder waren Teil eines Routenbündels, das den Schwellenwert deutlich überstieg (wie die Routenbündel Milazzo — Äolische Inseln — Neapel und Trapani — Ägadische Inseln). Daher kann die Kommission in Bezug auf die im Rahmen des ursprünglichen, verlängerten Vertrags betriebenen anderen 16 Routen die Vereinbarkeit des an Siremar für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags bis zum 30. Juli 2012 gezahlten Ausgleichs weder auf der Grundlage der DAWI-Entscheidung von 2005 noch auf der Grundlage des DAWI-Beschlusses von 2011 bewerten.

(441) Demzufolge würde die Bewertung der Vereinbarkeit der Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die Siremar ab 2009 bis zum Abschluss der Privatisierung gewährt wurden, normalerweise in den Anwendungsbereich des DAWI-Rahmens von 2011 fallen. Gemäß Randnummer 9 des DAWI-Rahmens von 2011 sind Beihilfen für DAWI-Erbringer, die sich in Schwierigkeiten befinden, jedoch nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 zu prüfen. Siremar wurde am 17. September 2010 dem Sonderverwaltungsverfahren unterstellt und am 5. Oktober 2010 für zahlungsunfähig erklärt. Daher befand sich das Unternehmen als Erbringer von DAWI zumindest während eines Teils des Verlängerungszeitraums (vom 5. Oktober 2010 bis zu seinem Verkauf am 30. Juli 2012) in Schwierigkeiten im Sinne von Randnummer 10 Buchstabe c der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004.

(442) Die Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2014 ([167]) traten am 1. August 2014 in Kraft und gelten rückwirkend für Beihilfen an Unternehmen, die mit DAWI betraut sind. In diesen Leitlinien ist festgelegt, dass die Vereinbarkeitsprüfung von Beihilfen, die DAWI-Erbringern in Schwierigkeiten vor dem 31. Januar 2012 (dem Datum, an dem der DAWI-Rahmen von 2011 in Kraft trat) gewährt wurden, nach dem DAWI-Rahmen von 2011 erfolgt — mit Ausnahme der Bestimmungen in den Randnummern 9, 14, 19, 20, 24, 39 und 60 ([168]). Daher sind für den gesamten Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zur Übertragung der Sparte auf CdI am 30. Juli 2012 dieselben Bestimmungen anzuwenden.

(443) Da 16 der zu prüfenden Routen von Siremar nicht in den Anwendungsbereich der DAWI-Entscheidung von 2005 und des DAWI-Beschlusses von 2011 fallen, sowie aus Gründen der Kürze und Effizienz, wird die Kommission zunächst prüfen, ob die Ausgleichszahlungen, die Siremar für den Betrieb aller zwanzig Seeverkehrsrouten der fünf Routenbündel während des Verlängerungszeitraums gewährt wurden, mit den Bestimmungen des DAWI-Rahmens von 2011 in Einklang stehen, mit Ausnahme der in Randnummern 9, 14, 19, 20, 24, 39 und 60 dieses Rahmens genannten Bestimmungen. Erst nach diesem ersten Schritt wird die Kommission prüfen, ob dieselbe Ausgleichszahlung (nur für die Routenbündel, für die der Schwellenwert von 300 000 Passagieren nicht überschritten wird) möglicherweise mit dem Binnenmarkt vereinbar und nach der DAWI-Entscheidung von 2005 von der Anmeldungspflicht befreit war, da sie Beihilfen betrifft, die zwischen dem 19. Dezember 2005 und dem 31. Januar 2012 gewährt worden waren (siehe Erwägungsgrund 436).

([166]) Der Vollständigkeit halber verweist die Kommission auf die Übergangsbestimmung in Artikel 10 Buchstabe a des DAWI-Beschlusses von 2011, wonach Beihilferegelungen, die vor dem Inkrafttreten jenes Beschlusses wirksam wurden (also vor dem 31. Januar 2012), und die mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldungspflicht nach der DAWI-Entscheidung von 2005 befreit waren, für einen weiteren Zeitraum von zwei Jahren (d. h. bis einschließlich 30. Januar 2014) mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht befreit sind. Das bedeutet, dass jede Beihilfe, die im Rahmen der in Rede stehenden Beihilferegelung im Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten der DAWI-Entscheidung von 2005 am 19. Dezember 2005 und dem Inkrafttreten des DAWI-Beschlusses von 2011 am 31. Januar 2012 gewährt wurde, als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet wird, jedoch erst ab dem Zeitpunkt, zu dem sie gewährt wurde, und bis einschließlich 30. Januar 2014. In jedem Fall ist für Beihilfen, die ab dem 31. Januar 2012 gewährt wurden, die Übergangsbestimmung nach Artikel 10 Buchstabe a des DAWI-Beschlusses von 2011 nicht anwendbar, und die Vereinbarkeit ist auf der Grundlage des DAWI-Beschlusses von 2011 zu prüfen.

([167]) ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1.

([168]) Siehe Randnummer 140 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2014.

8.3.1.2. Echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gemäß Artikel 106 AEUV

(444) Randnummer 12 des DAWI-Rahmens von 2011 besagt Folgendes: „Die Beihilfe muss für eine echte und genau abgesteckte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags bestimmt sein." In Randnummer 13 dieses Rahmens ist festgelegt, dass die „Mitgliedstaaten Dienstleistungen, die von unter normalen Marktbedingungen handelnden Unternehmen unter Bedingungen, die sich — z. B. im Hinblick auf den Preis, die objektiven Qualitätsmerkmale, die Kontinuität und den Zugang zu der Dienstleistung — mit dem öffentlichen Interesse, wie vom Staat definiert, decken, bereits zufriedenstellend erbracht werden oder erbracht werden können, nicht mit der Verpflichtung zur Erbringung öffentlicher Dienstleistungen verbinden [können]. In Bezug auf die Feststellung, ob eine Dienstleistung vom Markt erbracht werden kann, beschränkt sich die Bewertung der Kommission auf die Prüfung der Frage, ob die Definition des Mitgliedstaats mit einem offensichtlichen Fehler behaftet ist, sofern in den EU-Rechtsvorschriften keine strengeren Bestimmungen vorgesehen sind." Schließlich verweist Randnummer 56 des DAWI-Rahmens von 2011 auf den „weiten Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten" hinsichtlich der Art der Dienstleistungen, die als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingestuft werden können.

(445) Die Bewertung, ob es sich um echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt, muss auch vor dem Hintergrund der DAWI-Mitteilung (siehe Erwägungsgründe 326 und 341), der Seekabotageverordnung (siehe Erwägungsgründe 328 bis 330) und der Rechtsprechung (siehe Erwägungsgründe 332 und 333) vorgenommen werden. Daher muss die Kommission für den Verlängerungszeitraum bewerten,

1. ob eine Nutzernachfrage bestand,
2. ob diese Nachfrage nicht ohne eine von den Behörden auferlegte Verpflichtung von den Marktteilnehmern hätte befriedigt werden können (Vorliegen eines Marktversagens),
3. ob der bloße Rückgriff auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen unzureichend gewesen wäre, um diesen Mangel zu beheben (Ansatz der geringsten Beeinträchtigung).

(446) Die Kommission weist darauf hin, dass die von Siremar während des Verlängerungszeitraums bedienten Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen dieselben sind, mit denen CdI und später SNS im Rahmen des neuen Vertrags betraut wurden. Außerdem hat die Kommission die Wettbewerbssituation in Bezug auf diese Routenbündel während des Verlängerungszeitraums bereits beschrieben und bewertet. Vor diesem Hintergrund stützt sich die folgende Bewertung auf die relevanten Teile der bereits weiter oben für den neuen Vertrag vorgenommenen Bewertung (siehe Abschnitt 8.1.3.1) und nimmt darauf Bezug.

(447) In diesem Zusammenhang erinnert die Kommission zunächst daran (siehe Erwägungsgrund 184), dass Italien die im ursprünglichen Vertrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in erster Linie auferlegt hatte, um i) die territoriale Anbindung der kleineren Inseln Siziliens an Sizilien sicherzustellen und ii) durch regelmäßige und verlässliche Seeverkehrsdienste zur wirtschaftlichen Entwicklung der kleineren Inseln beizutragen. Die Kommission gelangte bereits zu dem Schluss, dass es sich dabei in der Tat um legitime Ziele des öffentlichen Interesses handelt (siehe Erwägungsgrund 335).

(448) Die in Rede stehenden Routen werden seit vielen Jahren, d. h. zumindest seit Inkrafttreten des ursprünglichen Vertrags, weitgehend unverändert betrieben. Italien bestätigte, dass sich der Umfang der Siremar übertragenen Dienstleistungen während des Verlängerungszeitraums nicht geändert hatte. Die Kommission stellt fest, dass vor dem Verlängerungszeitraum die Anzahl der im Rahmen der Regelung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse bedienten Routen im Laufe des Jahres 2008 zurückgegangen war. Insbesondere wurde die Route Mazara del Vallo — Pantelleria, die von Siremar sechs Tage in der Woche mit der Schnellfähre Guizzo betrieben wurde, eingestellt, und für die Routenbündel Äolische Inseln und Ägadische Inseln wurde auf bestimmten Routen die Frequenz in der Hauptsaison verringert.

(449) Um die echte Nutzernachfrage nach diesen Diensten zu veranschaulichen, legten die italienischen Behörden detaillierte Statistiken vor, aus denen hervorgeht, dass Siremar im Jahr 2008, dem letzten Jahr des ursprünglichen Vertrags vor der Verlängerung, insgesamt auf den fünf Routenbündeln 1 821 387 Passagiere und 397 626,5 laufende Meter Fracht befördert hatte. Die Zahlen für 2009 zeigen, dass Siremar auf diesen Routen 1 513 214 Passagiere und 324 540 laufende Meter Fracht befördert hatte.

(450) Diese Zahlen waren 2010 etwas niedriger (siehe Erwägungsgrund 337), aber vergleichbar. Das belegt, dass die Gesamtnutzernachfrage signifikant war und über die Jahre relativ stabil blieb. Außerdem legten die italienischen Behörden für den Zeitraum von 2007 bis 2019 detaillierte Statistiken auf der Ebene der einzelnen Routen vor ([169]). Die Kommission stellt fest, dass die Zahl der Fahrten und Passagiere auf den verschiedenen Routenbündeln im Laufe der Jahre schwankte. Das lässt sich dadurch erklären, dass diese Routen sehr kleine Inseln verbinden, die relativ nahe beieinander liegen und über eine begrenzte Hafeninfrastruktur verfügen. Dies erfordert eine häufige Anpassung der Fahrpläne, um der Nachfrage der Nutzer auf lokaler Ebene Rechnung zu tragen. Die Kommission hat bereits nachgewiesen (siehe Tabelle 5), dass im Jahr 2010 auf jeder der Routen eine Nutzernachfrage bestand. Die gleiche Analyse für die Jahre 2009, 2011 und den Zeitraum von Januar bis Juli 2012 ([170]) lieferte keine Hinweise darauf, dass die Nutzernachfrage nach den Fährdiensten auf einem der betreffenden Routenbündel nicht mehr bestand.

([169]) Mit Ausnahme des Jahres 2015 (nicht von externen Beratern validierte Daten — siehe Fußnote 120) und des Zeitraums vom 1. Januar bis zum 10. April 2016 (fehlende Daten — siehe Fußnote 121).

([170]) Der Kürze wegen verzichtet die Kommission in diesem Beschluss auf die detaillierten Zahlen.

(451) Die Kommission ist der Auffassung, dass die oben genannten Statistiken eindeutig belegen, dass auf jeder der fraglichen Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Zeitraum zwischen Januar 2009 und Juli 2012 eine echte Nachfrage nach Passagier- und Frachtdiensten bestand. Daraus lässt sich folgern, dass diese Dienste einer echten Nutzernachfrage Rechnung trugen und somit tatsächlich bestehende Bedürfnisse der Öffentlichkeit befriedigten.

(452) Wie in Erwägungsgrund 341 erläutert, hat die Kommission auch zu prüfen, ob angesichts der von Italien durch die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags auferlegten Verpflichtungen diese Dienstleistungen unzulänglich gewesen wären, wenn ihre Erbringung allein den Marktkräften überlassen worden wäre. In Randnummer 48 der DAWI-Mitteilung ist diesbezüglich ausgeführt, dass sich „die Kommission darauf [beschränkt] zu prüfen, ob dem betreffenden Mitgliedstaat ein offensichtlicher Fehler unterlaufen ist".

(453) Die Kommission weist zunächst darauf hin, dass bei der Definition der DAWI für Siremar für den Zeitraum von 1992 bis 2008 kein offensichtlicher Fehler erkannt wurde, was die Kommission in ihrer Entscheidung von 2004 bekräftigt hatte, und dass diese Feststellung weder durch das Urteil von 2009 noch durch den Beschluss zur Tirrenia-Gruppe von 2020 infrage gestellt wurde (siehe Erwägungsgrund 342). Außerdem wäre die Rentabilität dieser Routen aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Lage Italiens zwischen 2009 bis 2012 wahrscheinlich noch geringer gewesen.

(454) Die Kommission stellt ferner fest, dass im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 30. Juli 2012 auf allen Routenbündeln, die Siremar im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags zu bedienen hatte, andere Betreiber Seeverkehrsdienste anboten, wenn auch nicht zwingend ganzjährig, oft mit einer anderen Frequenz oder einem anderen Schiffstyp und häufig auch mit öffentlichen Ausgleichszahlungen. Die Kommission hat vorstehend (Erwägungsgründe 341 bis 349) bereits für alle betreffenden Routenbündel geprüft, ob die von anderen Betreibern, die keine öffentlichen Ausgleichsleistungen erhielten, erbrachten Dienste denjenigen gleichwertig waren, die CdI und später SNS im Rahmen des neuen Vertrags zu erbringen hatten. Die Kommission erinnert daran, dass diese Bewertung auf der Wettbewerbssituation auf diesen Routen zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 30. Juli 2012 beruhte. Da die von CdI und später SNS zu erbringenden Dienstleistungen hinsichtlich der bedienten Routen und der Frequenzen nahezu identisch mit denen sind, die Siremar während des Verlängerungszeitraums zu erbringen hatte, gilt die Schlussfolgerung der Kommission, dass die Marktkräfte allein nicht ausreichten, um den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen zu erfüllen, auch für Siremar während des gesamten Verlängerungszeitraums. Insbesondere stellt die Kommission fest, dass zum Zeitpunkt der Betrauung kein anderer Betreiber ganzjährig Dienstleistungen auf einem der von Siremar betriebenen Routenbündel anbot, ohne eine öffentliche Ausgleichsleistung zu erhalten. Die anderen Betreiber, die ebenfalls mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut waren, boten Dienste an, die in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität nicht gleichwertig waren und daher die Siremar aufgrund des ursprünglichen Vertrags (in der verlängerten Fassung) auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht in vollem Umfang erfüllten.

(455) Schließlich beschloss Italien im Hinblick auf die geplante Privatisierung und zur Gewährleistung der Kontinuität der im Rahmen des ursprünglichen Vertrags erbrachten öffentlichen Dienstleistungen, diesen Vertrag unverändert (mit Ausnahme der ab 2010 geltenden Änderung der Methode zur Berechnung des Ausgleichs) zu verlängern. Die Kommission räumt ein, dass die Nutzernachfrage, wie in den Erwägungsgründen 449 bis 451 beschrieben, nicht durch die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für alle Betreiber, die die fraglichen Routen bedienten, hätte befriedigt werden können. Auf den von Siremar bedienten Routen wurden alle vergleichbaren Dienste der anderen Betreiber ebenfalls subventioniert, und das Angebot dieser Betreiber entsprach in jedem Fall nicht der ganzjährig geforderten Regelmäßigkeit, Kontinuität und Qualität. Darüber hinaus ist der Betrieb dieser Routen in der Nebensaison verlustbehaftet, sodass sie ohne Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen wahrscheinlich nur in der Hauptsaison bedient würden. Ecorys zog in seinem Bericht eine ähnliche Schlussfolgerung und erklärte, dass diese Routen wirtschaftlich nicht rentabel seien (siehe Erwägungsgrund 119). Des Weiteren erkennt die Kommission an, dass in Anbetracht des Verfahrens zur Privatisierung von Siremar die Verlängerung des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsvertrags die einzige Möglichkeit war, die Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen bis zum Abschluss des Privatisierungsverfahrens zu gewährleisten.

(456) Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien kein offensichtlicher Fehler unterlaufen ist, als es die an Siremar übertragenen Dienstleistungen während des Verlängerungszeitraums als DAWI definierte. Die in den Beschlüssen von 2011 und 2012 geäußerten Zweifel der Kommission sind damit ausgeräumt.

8.3.1.3. Notwendigkeit eines Betrauungsakts, in dem die Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen und die Methoden zur Berechnung der Ausgleichsleistungen festgelegt sind

(457) Wie in Abschnitt 2.3 des DAWI-Rahmens von 2011 dargelegt ist, muss die Zuständigkeit für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne des Artikels 106 AEUV dem betreffenden Unternehmen im Wege eines oder mehrerer offizieller Akte übertragen werden.

(458) In diesen Akten muss insbesondere Folgendes festgelegt sein:

a) der genaue Gegenstand der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung und ihre Dauer,

b) das Unternehmen und das betreffende Gebiet,

c) die Art der gewährten ausschließlichen Rechte,

d) die Parameter für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen,

e) die Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation.

(459) In ihren Beschlüssen von 2011 und 2012 äußerte die Kommission Zweifel dahin gehend, ob der Betrauungsakt eine umfassende Beschreibung des Gegenstands der von Siremar während des Verlängerungszeitraums zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen enthielt. Insbesondere wies die Kommission darauf hin, dass für die Zeiträume 2000 bis 2004 und 2005 bis 2008 kein Fünfjahresplan angenommen worden war, wie es der ursprüngliche Vertrag verlangte. Die Kommission erinnerte jedoch auch daran, dass verschiedene Elemente der Betrauung in verschiedenen Akten enthalten sein können, ohne dass dadurch die Geeignetheit der Definition der Verpflichtungen infrage gestellt wird. Während des Verlängerungszeitraums umfasste der Betrauungsakt für Siremar den ursprünglichen Vertrag (in der im Laufe der Zeit geänderten und verlängerten Fassung), die validierten Fünfjahrespläne, eine Reihe von Ad-hoc-Entscheidungen der italienischen Behörden, die CIPE-Richtlinie und das Gesetz von 2009.

(460) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission zunächst fest, dass der ursprüngliche Vertrag (in der im Laufe der Zeit geänderten Fassung), der den Kern des Betrauungsaktes für Siremar ausmacht, bis zum Abschluss der Privatisierung auf der Grundlage einer Reihe von Gesetzesdekreten (siehe Erwägungsgrund 436) in vollem Umfang anwendbar blieb. Aus diesen Dokumenten geht hervor, dass Siremar bis zum Abschluss der Privatisierung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut war.

(461) Nach dem ursprünglichen Vertrag werden in den Fünfjahresplänen die zu bedienenden Routen und anzulaufenden Häfen, der Typ und die Kapazität der für die Seeverkehrsverbindungen verwendeten Schiffe, die einzuhaltende Verkehrsfrequenz und die zu zahlenden Fahrpreise, einschließlich der Fahrpreisermäßigungen insbesondere für die Bewohner der kleineren Inseln, festgelegt. Italien brachte jedoch vor, dass es keinen Fünfjahresplan für die Unternehmen der Tirrenia-Gruppe (einschließlich Siremar) für den Zeitraum von 2000 bis 2004 verabschiedet habe, da die Untersuchung der Kommission in der Beihilfesache Nummer SA.15631 diese Unternehmen betreffend zwischen 1999 und 2004 noch andauerte ([171]). Folglich betraf der letzte offiziell genehmigte Fünfjahresplan für Siremar den Zeitraum von 1995 bis 1999, und Siremar betrieb seinen Dienst in den Folgejahren weiterhin auf der Grundlage des Routennetzes von 1999. Nach Erlass der Entscheidung von 2004 erstellte das Verkehrsministerium einen Planentwurf für den Zeitraum von 2005 bis 2008. Dieser Plan enthielt keine erheblichen Abweichungen beim Routennetz oder bei den Fahrplänen. Da bereits mit vorbereitenden Gesprächen und Planungen für die bevorstehende Privatisierung begonnen worden war, beschloss Italien, diesen Plan nicht förmlich zu genehmigen. Daher galten die Verpflichtungen für Siremar im Rahmen des ursprünglichen Vertrags weiterhin in der 1999 festgelegten und im Dekret von 2004 bestätigten Form (siehe Erwägungsgrund 40). Das bedeutet, sofern keine Entscheidung zur Änderung eines bestimmten Elements (z. B. einer Route, einer Frequenz, eines Schiffstyps) gegenüber dem Plan von 2004 getroffen wurde, galten die Bestimmungen des ursprünglichen Vertrags, wie sie in jenem Jahr angewandt wurden, während des Zeitraums vom 1. Januar 2009 bis zum 30. Juli 2012 weiterhin in vollem Umfang. Des Weiteren bestätigte Italien, dass während des gesamten Verlängerungszeitraums keine interministeriellen Dekrete zur Änderung der von den Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Siremar, zu erhebenden Tarife erlassen worden waren. Auf dieser Grundlage gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass angesichts der besonderen Umstände der Privatisierung der Tirrenia-Gruppe im Allgemeinen und der Siremar-Sparte im Besonderen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Siremar während des Verlängerungszeitraums erfüllen musste, hinreichend klar definiert worden waren.

(462) Die Kommission hatte im Beschluss von 2011 in den Erwägungsgründen 239 und 240 bereits festgestellt, dass die für die Berechnung des Ausgleichsbetrags erforderlichen Parameter zuvor festgelegt wurden und klar beschrieben sind. Insbesondere enthält der ursprüngliche Vertrag für das Jahr 2009 eine erschöpfende und genaue Liste der zu berücksichtigenden Kostenelemente sowie die Methode zur Berechnung der Kapitalrendite für den Betreiber (siehe Erwägungsgründe 45 bis 47). Für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 30. Juli 2012 ist die entsprechende Methode in der CIPE-Richtlinie dargelegt (siehe Erwägungsgründe 48 bis 58.). In der CIPE-Richtlinie sind die Kostenelemente und die Kapitalrendite, die zu berücksichtigen sind, aufgeführt, während im Gesetz von 2009 festgelegt ist, dass der Siremar zu zahlende Ausgleichshöchstbetrag ab 2010 bei 55 694 895 EUR liegt. Schließlich wurde im ursprünglichen Vertrag zugesichert, dass der Ausgleich für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistung auf der Grundlage der dabei entstandenen tatsächlichen Kosten und Einnahmen gewährt wird, und es war eine Auszahlung des Ausgleichs in Raten vorgesehen. Auf diese Weise konnte eine Überkompensation leicht erkannt und vermieden werden. Gegebenenfalls konnte der Staat eine entstandene Überkompensation von Siremar zurückfordern.

(463) Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass in Einhaltung des DAWI-Rahmens von 2011 für den Zeitraum der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags die Betrauungsakten eine klare Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie Angaben zur Dauer, dem Unternehmen und dem betreffenden Gebiet, den Parametern für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen und den Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation enthielten.

([171]) Nach Erlass der Entscheidung von 2001 hatten die italienischen Behörden einen Fünfjahresplan für Tirrenia di Navigazione für den Zeitraum von 2000 bis 2004 erstellt. Dieser Plan wurde per Ministerialdekret vom 20. September 2001 gebilligt.

8.3.1.4. Dauer des Betrauungszeitraums

(464) Randnummer 17 des DAWI-Rahmens von 2011 besagt: „Die Dauer des Betrauungszeitraums sollte durch Verweis auf objektive Kriterien wie etwa die Notwendigkeit einer Amortisierung nicht übertragbaren festen Sachanlagevermögens begründet werden. Die Dauer des Betrauungszeitraums darf jedoch den Zeitraum grundsätzlich nicht überschreiten, der für die Abschreibung der Vermögenswerte, die für die Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse am wichtigsten sind, erforderlich ist."

(465) Italien brachte vor, dass die Dauer der Verlängerung dem Zeitraum entspreche, der für die Abschreibung der für die Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingesetzten wichtigsten Vermögenswerte, d. h. Siremars Schiffe, erforderlich sei. Im Einzelnen beträgt die Gesamtlaufzeit des ursprünglichen Vertrags in der verlängerten Form etwas mehr als 23,5 Jahre. Die von Siremar für den Betrieb des öffentlichen Dienstes eingesetzten Schiffe haben eine Nutzungsdauer ([172]) von 30 Jahren (für Motorfähren) bzw. 20 Jahren (für Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge) und werden über diesen Zeitraum abgeschrieben. Darüber hinaus ergab die im Zusammenhang mit der Privatisierung der Sparte vorgenommene Bewertung des Sachverständigen, dass die Schiffe relativ alt waren und der Erbringung lokaler Dienstleistungen auf dem Mittelmeer dienten. Daher waren sie nicht leicht übertragbar, was grundsätzlich einen langen Betrauungszeitraum rechtfertigt. Außerdem erinnerte Italien daran, dass die Verlängerung vom 1. Januar 2009 bis zum 30. Juli 2012 notwendig gewesen sei, um die Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen bis zum Abschluss der Privatisierung zu gewährleisten.

(466) Auf dieser Grundlage kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Dauer des Betrauungszeitraums hinreichend gerechtfertigt ist und daher Randnummer 17 des DAWI-Rahmens von 2011 eingehalten wird.

8.3.1.5. Einhaltung der Richtlinie 2006/111/EG und getrennte Buchführung

(467) Nach Randnummer 18 des DAWI-Rahmens von 2011 ist die „Beihilfe nur dann nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar, wenn das Unternehmen, soweit erforderlich, die Bestimmungen der Richtlinie 2006/111/EG ([173]) [über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen] einhält."

(468) Darüber hinaus sieht Randnummer 44 des DAWI-Rahmens von 2011 Folgendes vor: „Übt ein Unternehmen auch Tätigkeiten aus, bei denen es sich nicht um die betreffende Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt, müssen in dessen Buchführung die Kosten und Einnahmen in Verbindung mit der Erbringung der betreffenden Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von allen anderen Tätigkeiten im Einklang mit den in Randnummer 31 dargelegten Grundsätzen getrennt ausgewiesen werden."

(469) Die Kommission stellt fest, dass die Einhaltung der beiden Randnummern des DAWI-Rahmens von 2011 eine korrekte getrennte Buchführung des mit der Erbringung der Dienstleistung betrauten Unternehmens erfordert. Im Hinblick auf diesen Punkt erinnerte Italien daran, dass Siremar nach Artikel 2 der Entscheidung von 2004 ab dem 1. Januar 2004 für jede Route getrennte Bücher zu führen hatte. Im Zusammenhang mit den Entscheidungen von 2001 und 2004 und auf Ersuchen der Kommission hatte PriceWaterhouseCoopers (im Folgenden „PWC") eine Studie erstellt, in der die analytische Buchführung von Siremar für den Zeitraum 1992–1999 wiedergegeben wurde; diese wurde von den italienischen Behörden durch Angaben für die Jahre 2000 und 2001 ergänzt. Diesbezüglich bestätigte PWC in seiner Stellungnahme, dass die zur Erstellung der Buchführung angewandte Methodik angemessen war und der geltenden Buchführungspraxis entsprach. Nach Angaben Italiens hat Siremar seine analytische Buchführung weiterhin auf dieser Grundlage erstellt und damit den Vorgaben in der Entscheidung von 2004 entsprochen. Für den untersuchten Zeitraum hat Italien auch die Routenabrechnungen von Siremar für die Jahre 2009 und 2010 als Nachweis vorgelegt.

(470) Der Sonderverwalter hatte für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 30. Juli 2012 keine solchen Abrechnungen erstellt. Italien bestätigte jedoch, dass Siremar während des Verlängerungszeitraums keine Tätigkeiten ausgeführt habe, die außerhalb seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen lagen. Daher sei jegliche Quersubventionierung ausgeschlossen. Darüber hinaus legte der Sonderverwalter dem Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung in den Jahren 2011 und 2012 vierteljährliche Finanzberichte vor. Diese Finanzberichte sind auf der Website von Siremar SV verfügbar und zeigen, dass die Betriebsergebnisse zwischen September 2010 und Juni 2012 negativ waren (ein Verlust von insgesamt 0,7 Mio. EUR). Außerdem hatten sich diese Verluste bis September 2012 auf 4,8 Mio. EUR erhöht. Die Kommission ist der Auffassung, dass dies ein starkes Indiz dafür ist, dass Siremar SV im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 30. Juli 2012, als keine Routenabrechnungen erstellt wurden, keine Überkompensation erhalten hat (siehe auch Abschnitt 8.3.1.6). Die Kommission stellt fest, dass die beiden Hauptziele der getrennten Buchführung, d. h. die Vermeidung von Überkompensation und Quersubventionierung, somit auch für diesen Zeitraum erfüllt sind.

(471) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen und unter Berücksichtigung der besonderen Umstände der Privatisierung, die von der Sonderverwaltung unter Gewährleistung der Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen durchgeführt wurde, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die in den Randnummern 18 und 44 des DAWI-Rahmens von 2011 festgelegten Anforderungen erfüllt sind.

([172]) Wie von der interministeriellen Konferenz am 30. Dezember 2004 beschlossen. Mit diesem Beschluss wurde der ursprünglich vorgesehene Abschreibungszeitraum für Motorfähren von 20 auf 30 Jahre und für Fahrgast-Schnellboote von 15 auf 20 Jahre verlängert. Die interministerielle Konferenz wurde gemäß Artikel 11 des Gesetzes Nr. 856/1986 eingerichtet und umfasste Vertreter des Verkehrsministeriums, des Wirtschaftsministeriums und des Ministeriums für wirtschaftliche Entwicklung.

([173]) ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17.

8.3.1.6. Höhe der Ausgleichsleistung

(472) Randnummer 21 des DAWI-Rahmens von 2011 besagt Folgendes: „Die Höhe der Ausgleichsleistung darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Nettokosten für die Erfüllung der Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen einschließlich eines angemessenen Gewinns zu decken."

(473) Da in der vorliegenden Sache zumindest ein Teil der Ausgleichsleistungen eine rechtswidrige Beihilfe darstellt, die vor dem Inkrafttreten des DAWI-Rahmens von 2011 gewährt wurde ([174]), sieht Randnummer 69 des Rahmens ausdrücklich vor, dass für die Beurteilung der staatlichen Beihilfe die Net-avoided-cost-Methode (Methode zur Berechnung der vermeidbaren Nettokosten) nicht erforderlich ist. Stattdessen können andere Methoden wie die Kostenallokationsmethode verwendet werden. Nach der letztgenannten Methode würden die Nettokosten als Differenz zwischen den Kosten und den Einnahmen aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wie im Betrauungsakt festgelegt und geschätzt, berechnet. In den Randnummern 28 bis 38 des DAWI-Rahmens von 2011 wird die Anwendung dieser Methode ausführlicher beschrieben.

(474) In ihren Beschlüssen von 2011 und 2012 konnte die Kommission nicht feststellen, ob die Höhe der Ausgleichsleistung verhältnismäßig war, da sie nach wie vor Zweifel an der Einstufung einiger der Siremar übertragenen öffentlichen Dienstleistungen als echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse hatte. Auf diese Zweifel wurde in Abschnitt 8.3.1.2 eingegangen.

(475) Die Kommission hatte jedoch auch Bedenken hinsichtlich der Risikoprämie von 6,5 % geäußert, die ab 2010 zur Anwendung kam. Insbesondere bezweifelte die Kommission, dass diese Prämie ein angemessenes Risikoniveau widerspiegelt, da Siremar dem ersten Anschein nach offenbar nicht die Risiken trug, die sich normalerweise bei der Erbringung solcher Dienstleistungen ergeben. Die Kommission erinnert daran, dass sie im Beschluss von 2011 den vorläufigen Standpunkt vertrat, dass Siremar möglicherweise nur für die Erfüllung des öffentlichen Auftrags ab 2010 überkompensiert wurde. Das bedeutet, dass die Kommission nicht nachträglich prüfen muss, ob für das Jahr 2009 ([175]) eine Überkompensation vorlag.

(476) Daher wird die Kommission im Einklang mit Randnummer 47 des DAWI-Rahmens von 2011 prüfen, ob im gesamten Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2010 und dem 30. Juli 2012 eine Überkompensation vorlag. Im Hinblick auf diesen Zeitraum stellt die Kommission Folgendes fest:

— Erstens geht aus dem von der Sonderverwaltung im Mai 2011 erstellten Bericht über die Gründe für die Insolvenz von Tirrenia und Siremar hervor, dass sich die öffentliche Ausgleichsleistung für Siremar im Rahmen des ursprünglichen Vertrags vor 2010 auf durchschnittlich 70 Mio. EUR pro Jahr belief. Dies entsprach zwischen 70 % und 75 % des Umsatzes von Siremar in diesem Zeitraum. Daher war Siremar bei seiner Tätigkeit fast vollständig auf die Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen angewiesen. Während Siremar zwischen 1999 und 2008 zunehmend auf öffentliche Ausgleichsleistungen angewiesen war, wäre ein auf 55,7 Mio. EUR begrenzter jährlicher Ausgleichsbetrag nicht ausreichend gewesen, damit Siremar seine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hätte langfristig erfüllen können. Insbesondere wird in dem Bericht darauf hingewiesen, dass die bis einschließlich 2009 angewandte Methode zur Berechnung des öffentlichen Ausgleichs gemäß dem ursprünglichen Vertrag es Siremar stets ermöglicht hatte, alle seine Produktionsfaktoren (Kapital und Arbeitskraft) angemessen zu entlohnen, obwohl das Unternehmen durchschnittlich eine niedrige Eigenkapitalrendite erzielte. Allerdings war diese Methode ab 2010 nicht mehr anwendbar. Vielmehr wurde die in der CIPE-Richtlinie und im Gesetz von 2009 festgelegte neue Methode angewandt, in der eine Obergrenze vorgesehen war, die für Siremar deutlich unter der in den vorhergehenden zehn Jahren erhaltenen durchschnittlichen Ausgleichsleistung lag.

— Zweitens geht aus den vorgelegten Unterlagen hervor, dass Siremar für das Jahr 2010 rund 66 Mio. EUR beantragt hatte, Italien aber nur eine Ausgleichszahlung in Höhe von 55,7 Mio. EUR bewilligte. Außerdem bedeutet dieser Betrag, dass die Ausgleichsleistung zwischen 2009 und 2010 um 17 % sank, als die neue Methode zur Berechnung der Ausgleichsleistung in Kombination mit einer festen Obergrenze in Kraft trat. Bei einem Vergleich der Zeiträume zwischen 2008 und 2009 sowie 2010 und 2011 ist der Unterschied noch deutlicher: Die Ausgleichsleistung ging in diesem Zeitraum um beachtliche 22 % zurück.

— Drittens stellt die Kommission auf der Grundlage der von Siremar für 2010 erstellten Routenabrechnungen fest, dass Siremar 2010 ein positives Betriebsergebnis von rund 5,9 Mio. EUR verzeichnete. Italien stellte klar, dass dieser Betrag dem ROIC entsprochen habe, der sich aus der Anwendung eines Satzes von 7,6 % auf ein investiertes Kapital in Höhe von 77,5 Mio. EUR errechnete. Die Kommission stellt fest, dass das für 2010 angegebene investierte Kapital mehr als doppelt so hoch ist wie das von CdI und später SNS angegebene

([174]) Wie in Erwägungsgrund 440 festgestellt. Die Rechtmäßigkeit der für die anderen Routen gewährten Beihilfe wird in Abschnitt 8.3.1.8 weitergehend untersucht.

([175]) Die italienischen Behörden übermittelten einige Informationen in Bezug auf dieses Jahr: die Berechnung des Ausgleichsbetrags für 2009, d. h. 67 Mio. EUR, der auf der Grundlage der im ursprünglichen Vertrag festgelegten Methode ermittelt wurde, und die Routenabrechnungen. Für jenes Jahr hatte Siremar rund 72,2 Mio. EUR beantragt, Italien hatte die Erstattung eines Teils der veranschlagten Kosten jedoch abgelehnt, da diese nach der anwendbaren Methode nicht beihilfefähig waren. Der gewährte Betrag in Höhe von 67 Mio. EUR entsprach einem erheblichen Rückgang gegenüber dem für 2008 genehmigten Ausgleichsbetrag (d. h. 75,4 Mio. EUR). Italien stellte ferner klar, dass sich nach dem ursprünglichen Vertrag ein ROIC in Höhe von 2,9 Mio. EUR ergab. Dieser Betrag wurde zu den Gesamtkosten addiert, um eine Ausgleichsleistung in Höhe von 67 Mio. EUR festzulegen.

durchschnittliche pro Jahr investierte Kapital (siehe Fußnote 135) und dass der Satz höher ist als die in der CIPE-Richtlinie festgelegte Risikoprämie von 6,5 %, aber niedriger als der Satz, der sich aus der vollständigen Anwendung der CIPE-Methode ergibt (d. h. 8,87 %, siehe Erwägungsgrund 218). Wäre der Satz von 6,5 % angewandt worden, hätte sich ein ROIC von nur 5 Mio. EUR ergeben. Die Kommission stellt daher fest, dass Siremar für das Jahr 2010 eine Überkompensation in Höhe von rund 0,9 Mio. EUR erhalten hat.

— Viertens wurden die Jahresabschlüsse für 2010, 2011 und 2012 nicht erstellt, nachdem Siremar im September 2010 unter Sonderverwaltung gestellt worden war (in diesem Fall ein Liquidationsverfahren). Gleiches gilt für die Routenabrechnungen für die Jahre 2011 und 2012. Dagegen erstellte die Sonderverwaltung entsprechend dem geltenden Recht vierteljährliche Berichte und übermittelte sie den nationalen Aufsichtsbehörden, d. h. dem Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung. Aus diesen Berichten geht hervor, dass die Betriebsergebnisse zwischen September 2010 und Juni 2012 negativ waren und der Verlust 0,7 Mio. EUR betrug. Bis September 2012, d. h. nach der Übertragung der Sparte auf CdI, hatten sich diese Betriebsverluste auf 4,8 Mio. EUR erhöht. Daher erlitt Siremar Verluste, als das Unternehmen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen weiterhin erfüllte, während das Verfahren für den Verkauf der Siremar-Sparte im Gange war. Die Kommission bedauert, dass für 2011 und das erste Halbjahr 2012 keine Routenabrechnungen erstellt wurden, allerdings hat Italien bestätigt, dass Siremar während der Verlängerung keine Dienstleistungen erbrachte, die außerhalb seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen lagen. Da die Finanzergebnisse für den Zeitraum von September 2010 bis September 2012 insgesamt negativ waren, deuten diese Unterlagen stark darauf hin, dass Siremar in der Zeit nach seiner Unterstellung unter Sonderverwaltung nicht überkompensiert wurde und die im Jahr 2010 erhaltene Überkompensation in den Folgejahren wieder verlor.

(477) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission unter Berücksichtigung der besonderen Umstände der Privatisierung der Siremar-Sparte und auf der Grundlage der von den italienischen Behörden übermittelten Informationen fest, dass die für 2010 ermittelte begrenzte Überkompensation durch die Verluste im darauffolgenden Zeitraum aufgezehrt wurde. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Siremar bei Betrachtung des gesamten Zeitraums vom 1. Januar 2010 bis zum 30. Juli 2012 keine Überkompensation erhalten hat. Da die Kommission in ihrem Beschluss von 2011 Zweifel im Hinblick auf eine mögliche Überkompensation von Siremar lediglich für diesen Zeitraum geäußert hatte, ist die Kommission der Auffassung, dass ihre Zweifel in dieser Frage ausgeräumt sind.

(478) Gemäß Randnummer 49 des DAWI-Rahmens von 2011 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gewährten Ausgleichsleistungen nicht dazu führen, dass Unternehmen eine Überkompensation (gemäß Randnummer 47 dieses Rahmens) erhalten. Auf Ersuchen der Kommission müssen die Mitgliedstaaten entsprechende Nachweise zur Verfügung stellen. Ferner müssen sie regelmäßig zum Ende der Betrauungsdauer und in jedem Fall in Abständen von höchstens drei Jahren Kontrollen vornehmen oder sicherstellen, dass solche Kontrollen durchgeführt werden. Diesbezüglich stellt die Kommission fest, dass die italienischen Behörden die erforderlichen Nachweise, wie oben beschrieben (siehe Erwägungsgründe 469 und 470), beigebracht haben. In den Jahren 2009 und 2010 hatte Siremar seine Routenabrechnungen dem beaufsichtigenden Ministerium übermittelt, damit dieses die Höhe der Ausgleichszahlungen überprüfen konnte. Ab dem 17. September 2010 bot die Präsenz des vom italienischen Staat ernannten Sonderverwalters, der genauen Bestimmungen nach nationalem Recht unterstand sowie zivil- und strafrechtlich haftbar war, einen weiteren Schutz vor einer Überkompensation. Darüber hinaus erinnert die Kommission daran, dass die Ausgleichsleistung in Raten ausgezahlt wird, dass die endgültige Auszahlung auf der Grundlage der tatsächlichen Kosten und Einnahmen des jeweiligen Jahres erfolgt und dass nach dem 25. November 2010 durch Beschluss der interministeriellen Konferenz eine etwaige Überkompensation von künftigen Subventionsvorauszahlungen abgezogen wird (siehe Erwägungsgrund 43). Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass Siremar 2010 zwar eine Überkompensation erhalten hatte, diese aber in den Folgejahren aufgezehrt wurde, da Siremar SV Verluste erlitt (siehe Erwägungsgrund 476). Daher wurde für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 30. Juli 2012 insgesamt keine Überkompensation gewährt. Vor diesem Hintergrund kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die vorstehend beschriebenen Maßnahmen angesichts der besonderen Umstände der Privatisierung, die von der Sonderverwaltung unter Gewährleistung der Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen durchgeführt wurde, als ausreichend angesehen werden könnten, um eine Überkompensation zu vermeiden und aufzudecken.

(479) Aufgrund der vorstehenden Ausführungen (siehe Erwägungsgründe 472 bis 478) gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die geltenden Vorgaben in Abschnitt 2.8 des DAWI-Rahmens von 2011 (Höhe der Ausgleichsleistungen) eingehalten wurden.

8.3.1.7. Der Liegeplatzvorrang

(480) Artikel 19-ter, Absatz 21 des Gesetzesdekrets 135/2009 legt eindeutig fest, dass der Liegeplatzvorrang zur Gewährleistung der territorialen Anbindung der Inseln sowie im Hinblick auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Siremar, notwendig ist. Gäbe es keinen Liegeplatzvorrang für Unternehmen, die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sind, müssten diese (bisweilen) beim Anlegen warten, bis sie an der Reihe sind; hierdurch müssten sie Verzögerungen in Kauf nehmen, die dem Ziel, Bürgern zuverlässige und bequeme Verbindungen zu bieten, zuwiderlaufen würden. Im Falle von Siremar ist durchaus ein regelmäßiger Zeitplan notwendig, um die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung der kleineren Inseln zu befriedigen und zur wirtschaftlichen Entwicklung dieser Inseln beizutragen. Da Siremar nach dem ursprünglichen Vertrag bestimmten Verpflichtungen hinsichtlich der Fahrzeiten unterlag, trug der

Liegeplatzvorrang außerdem dazu bei, dass die Häfen die Liegeplätze und Liegezeiten so zuteilten, dass Siremar seinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nachkommen konnte.

(481) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass diese Maßnahme gewährt wurde, damit Siremar seine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllen konnte, die eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellen (siehe Erwägungsgrund 456). Darüber hinaus bestätigten die italienischen Behörden, dass der Liegeplatzvorrang nur für Dienstleistungen gilt, die im Rahmen der Regelung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse erbracht werden, und dass Siremar während der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags keine Dienstleistungen außerhalb seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbrachte. Die Kommission hat die Vereinbarkeit der DAWI und der damit verbundenen Ausgleichszahlungen, die Siremar während der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags erhielt, bereits eingehend geprüft (siehe Erwägungsgründe 444 bis 479). Die Kommission ist daher der Auffassung, dass sich ihre Bewertung der Vereinbarkeit des Liegeplatzvorrangs auf die Feststellung beschränken kann, ob diese Maßnahme zu einer Überkompensation führen könnte.

(482) Italien hat angegeben, dass ein möglicher finanzieller Vorteil aus dem Liegeplatzvorrang nicht quantifiziert werden könne (siehe Erwägungsgrund 227). In jedem Fall stellt die Kommission Folgendes fest: Sollten durch diese Maßnahme die Betriebskosten des Betreibers der öffentlichen Dienstleistungen gesenkt oder seine Einnahmen erhöht werden, würden sich diese Auswirkungen in der internen Buchführung des Betreibers in vollem Umfang niederschlagen. Daher sind die Kontrollen im Hinblick auf eine mögliche Überkompensation, die wie oben beschrieben (siehe Abschnitt 8.3.1.6) auf Siremar angewandt wurden, auch geeignet, eine mögliche Überkompensation aufgrund des Liegeplatzvorrangs aufzudecken.

(483) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Liegeplatzvorrang, der untrennbar mit der von Siremar erbrachten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse verbunden ist, auch auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV und des DAWI-Rahmens von 2011 mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

8.3.1.8. Einhaltung der DAWI-Entscheidung von 2005

(484) Wie in Erwägungsgrund 440 erläutert, betrug das durchschnittliche jährliche Verkehrsaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der Betrauung mit den Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auf den folgenden Routenbündeln nicht mehr als 300 000 Passagiere:

— Trapani — Pantelleria (Route mit gemischten Verkehrsdiensten D4),

— Porto Empedocle — Pelagische Inseln (Route mit gemischten Verkehrsdiensten D5),

— Palermo — Ustica (Route mit gemischten Verkehrsdiensten D1 und reine Passagierroute ALD/1).

(485) Daher sind für die Routen D1, D4, D5 und ALD/1 die Anforderungen von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c der DAWI-Entscheidung von 2005 erfüllt. Ferner ist die Kommission der Auffassung, dass Artikel 2 Absatz 2 der DAWI-Entscheidung von 2005, der die Einhaltung der Seekabotageverordnung vorschreibt, ebenfalls erfüllt ist ([176]). Auf dieser Grundlage kommt die Kommission zu dem Schluss, dass diese vier Routen auf der Basis der DAWI-Entscheidung von 2005 bewertet werden können.

(486) Die Kommission hat bereits festgestellt (siehe Abschnitt 8.3.1.3), dass für den Zeitraum der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags die Betrauungsakten eine klare Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie Angaben zur Dauer, dem Unternehmen und dem betreffenden Gebiet, den Parametern für die Berechnung, Überwachung und Änderung der Ausgleichsleistungen und den Maßnahmen zur Vermeidung und Rückforderung einer etwaigen Überkompensation enthielten. Daher wird für die Routen D1, D4, D5 und ALD/1 Artikel 4 (Öffentlicher Auftrag) der DAWI-Entscheidung von 2005 eingehalten.

(487) Darüber hinaus ist die Kommission zu dem Schluss gekommen (siehe Abschnitt 8.3.1.6), dass i) Siremar während des Zeitraums der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags insgesamt keine Überkompensation erhalten hat und ii) die italienischen Behörden regelmäßige Kontrollen durchführten, um zu verhindern, dass Siremar eine Überkompensation erhielt. Auf dieser Grundlage stellt die Kommission fest, dass auch Artikel 5 (Ausgleichszahlung) und Artikel 6 (Vermeidung von Überkompensierung durch Kontrolle) der DAWI-Entscheidung von 2005 für die Routen D1, D4, D5 und ALD/1 eingehalten werden.

(488) Angesichts des untrennbaren Zusammenhangs mit der Erbringung der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse und in Anbetracht der obigen Bewertung (siehe Abschnitt 8.3.1.7) steht auch der für den Betrieb der Routen D1, D4, D5 und ALD/1 gewährte Liegeplatzvorrang im Einklang mit der DAWI-Entscheidung von 2005.

8.3.1.9. Schlussfolgerung

(489) Auf der Grundlage der Würdigung in den Erwägungsgründen 436 bis 483 gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Siremar für die Erbringung der Seeverkehrsdienste, welche Gegenstand der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags sind, im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 1. August 2012 gewährten Ausgleichsleistungen sowie der damit untrennbar verbundene Liegeplatzvorrang den geltenden Bedingungen des DAWI-Rahmens von 2011 entsprechen und daher gemäß Artikel 106 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

([176]) Die Kommission erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass festgestellt wurde, dass die Bedienung dieser vier Routen eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellt (siehe Abschnitt 8.3.1.2) und die Anforderungen hinsichtlich gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß der Seekabotageverordnung erfüllt. Darüber hinaus akzeptierte die Kommission die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags mit Siremar angesichts des Verfahrens zur Privatisierung dieses Unternehmens, weshalb ihre mit Gründen versehene Stellungnahme vom 21. Juni 2012 Siremar nicht betraf (siehe Erwägungsgrund 143).

(490) Darüber hinaus ist auf der Grundlage der Würdigung in den Erwägungsgründen 484 bis 488 festzustellen, dass die Siremar gewährten Ausgleichszahlungen und der Liegeplatzvorrang für den Betrieb der Routen D1, ALD/1, D4 und D5 während des Verlängerungszeitraums ebenfalls mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Verpflichtung zur vorherigen Anmeldung gemäß der DAWI-Entscheidung von 2005 befreit sind.

8.3.2. *Rechtswidrige Verlängerung der Rettungsbeihilfe für Siremar*

(491) Auf der Grundlage der Entscheidung von 2010 war die Rettungsbeihilfe für Siremar, soweit sie sich auf den am 28. August 2011 auslaufenden Zeitraum von sechs Monaten beschränkte, mit dem Binnenmarkt vereinbar. Gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 war Italien jedoch verpflichtet, der Kommission innerhalb von sechs Monaten entweder i) den Nachweis der vollständigen Rückzahlung des Darlehens und/oder der Beendigung der Bürgschaft oder ii) einen Umstrukturierungsplan (oder Liquidationsplan) zu übermitteln.

(492) Die Bürgschaft wurde am 11. Juli 2011 abgerufen, doch zahlte Siremar dem Staat den gesamten geschuldeten Betrag erst am 18. September 2012 zurück (siehe Erwägungsgrund 65). Daher konnte Italien nicht nachweisen, dass innerhalb des am 28. August 2011 ablaufenden Zeitraums von sechs Monaten das Darlehen vollständig zurückgezahlt und/oder die Bürgschaft beendet wurde.

(493) Den von Italien im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens übermittelten Informationen zufolge (siehe Abschnitt 4.2) sei ein Liquidationsplan für Siremar vor Ablauf der in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 festgelegten Sechsmonatsfrist auf der Website von Siremar SV verfügbar gewesen. Des Weiteren brachte Italien vor, dass es die Kommission jederzeit über den Fortgang des Privatisierungsverfahrens der Siremar-Sparte auf dem Laufenden gehalten habe.

(494) Die Informationen in der Akte der Kommission bestätigen, dass die italienischen Behörden die Kommission tatsächlich über die damals laufende Privatisierung der Siremar-Sparte informierten. Darüber hinaus bestätigte Italien auch Siremars Absicht, die Rettungsbeihilfe vor Ablauf der Sechsmonatsfrist aus den Erlösen aus der Privatisierung zurückzuzahlen. Allerdings hatten die italienischen Behörden der Kommission keinen förmlichen Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan vorgelegt. Die Kommission besaß zu jenem Zeitpunkt keine Kenntnis davon, dass auf der Website von Siremar SV ein Liquidationsplan veröffentlicht worden war. Zudem kann die Tatsache, dass die Kommission über das Privatisierungsverfahren der Siremar-Sparte informiert wurde, die förmliche Vorlage eines Liquidationsplans nicht ersetzen. Insbesondere muss der Kommission die Möglichkeit gegeben werden, zu beurteilen, ob der Liquidationsplan im Einklang mit den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 steht, weshalb er von Italien hätte förmlich vorgelegt werden müssen.

(495) Ferner stellt die Kommission fest, dass sie in ihrem Schreiben vom 5. Oktober 2011 Italien ersucht hatte, die Einhaltung der Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2004 und der Entscheidung von 2010 zu bestätigen. Am 28. November 2011 sandte die Kommission ein Erinnerungsschreiben an Italien, auf das die italienischen Behörden am 12. Dezember 2011 antworteten. Daher hatte Italien, soweit es die Kommission angeht, bis zum letztgenannten Zeitpunkt (und damit nach Ablauf der Sechsmonatsfrist) weder i) einen Nachweis über die vollständige Rückzahlung des Darlehens und/oder die Beendigung der Bürgschaft noch ii) einen Umstrukturierungsplan (oder Liquidationsplan) vorgelegt.

(496) In seiner Antwort auf das Schreiben der Kommission vom 5. Oktober 2011 bestätigte Italien, dass für Siremar eine Rückzahlung der Rettungsbeihilfe vor dem 28. August 2011 nach dem Verkauf der Tirrenia-Sparte beabsichtigt gewesen sei, sich das Verfahren zur Privatisierung der Tirrenia-Sparte jedoch aufgrund der Notwendigkeit, eine Genehmigung der Fusion durch die Kommission einzuholen, verzögert habe. Da der Erlös aus der Privatisierung der Tirrenia-Sparte für die Rückzahlung an den Staat notwendig gewesen sei, habe diese Rückzahlung nicht vor Ablauf der Frist am 28. August 2011 erfolgen können. Die Kommission weist darauf hin, dass sich die italienischen Behörden in ihrem Schreiben vom 12. Dezember 2011 in keiner Weise auf den nach ihren späteren Angaben bereits vor dem 28. August 2011 öffentlich zugänglichen Liquidationsplan von Siremar bezogen hatten. Stattdessen hatte Italien lediglich versucht zu erklären, warum die Rückzahlung nicht vor Ablauf der Sechsmonatsfrist erfolgen könne. Hätten die italienischen Behörden der Kommission jedoch vor dem 28. August 2011 einen Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan vorgelegt, hätten sie solche Erklärungen nicht abgeben müssen. Die Kommission wertet dies als weiteren Beleg dafür, dass Italien innerhalb der geforderten Sechsmonatsfrist keinen Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan vorgelegt hat.

(497) Auch wenn der Kommission das Privatisierungsverfahren bekannt war, ist Italien angesichts der vorstehenden Ausführungen der in der Entscheidung von 2010 vorgesehenen Verpflichtung, der Kommission innerhalb von sechs Monaten nach Genehmigung der Rettungsbeihilfe einen Umstrukturierungsplan (oder Liquidationsplan) zu übermitteln, nicht nachgekommen. Infolgedessen muss die Rettungsbeihilfe ab dem Ablauf der Sechsmonatsfrist am 28. August 2011 als rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe betrachtet werden.

Die Kommission ist der Auffassung, dass die rechtswidrig verlängerte Rettungsbeihilfe auch aus anderen Gründen nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten kann, da sie weder die einschlägigen Bedingungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien noch die des DAWI-Rahmens von 2011 erfüllt ([177]).

(498) Die Kommission stellt in der vorliegenden Sache fest, dass die rechtswidrig verlängerte Rettungsbeihilfe nicht für eine echte und genau abgesteckte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gewährt wurde, wie in Randnummer 12 des DAWI-Rahmens von 2011 gefordert. Siremar erhielt bereits einen Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen auf der Grundlage des ursprünglichen (verlängerten) Vertrags, während die Rettungsbeihilfe als befristete Maßnahme und nicht als Ausgleichsleistung für DAWI angemeldet und genehmigt wurde. Aus diesem Grund kann diese Maßnahme nach dem DAWI-Rahmen von 2011 nicht als vereinbar gelten.

(499) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass Siremar SV bereits am 18. September 2012 einen Betrag in Höhe von 15 511 529,35 EUR zurückzahlte. Diese Zahlung überstieg den Betrag von 15 121 838,33 EUR ([178]), der dem Staat zum 11. Juli 2011 geschuldet wurde. Da die rechtswidrig verlängerte Rettungsbeihilfe jedoch für unvereinbar befunden wurde, muss die Rückzahlung mindestens auch die gesetzlichen Rückforderungszinsen enthalten. Sollten die von Siremar SV bereits gezahlten Zinsen nicht ausreichen, müsste der verbleibende Zinsbetrag noch zurückgefordert werden.

8.3.3. *Abgabenbefreiungen im Zusammenhang mit dem Privatisierungsverfahren*

(500) Die Kommission hat vorstehend den Schluss gezogen (siehe Erwägungsgründe 419 bis 430), dass die mit dem Gesetz von 2010 Siremar gewährte Befreiung von der Körperschaftssteuer auf die Erlöse aus dem Verkauf der Siremar-Sparte und die Siremar und SNS gewährte Befreiung von den indirekten Abgaben im Zusammenhang mit der Übertragung dieser Sparte staatliche Beihilfen zugunsten von Siremar und SNS darstellen.

(501) In beiden Fällen entspricht die Beihilfe der Differenz zwischen den für solche Transaktionen üblicherweise fälligen Abgaben und den tatsächlich entrichteten Abgaben. Die Vereinbarkeit dieser staatlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt ist daher im Hinblick auf die in Artikel 107 Absätze 2 und 3 AEUV und Artikel 106 Absatz 2 AEUV vorgesehenen Ausnahmen zu prüfen.

(502) Erstens ist die Kommission der Auffassung, dass keine dieser Befreiungen auf der Grundlage einer der in Artikel 107 Absätze 2 und 3 AEUV vorgesehenen Ausnahmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten kann.

(503) Zweitens stellt die Kommission fest, dass es sich bei diesen Abgabenbefreiungen beim Verkauf der Siremar-Sparte um einmalige Maßnahmen im Zusammenhang mit einer Übertragung von Vermögenswerten handelt, die Teil der umfassenderen Umstrukturierung und Privatisierung der Tirrenia-Gruppe war. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass diese Beihilfe nicht untrennbar mit den von Siremar und später SNS erbrachten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse verbunden ist und daher nicht nach derselben Vereinbarkeitsgrundlage beurteilt werden sollte. Tatsächlich beziehen sich diese Befreiungen nicht auf die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gemäß ihrer Definition im ursprünglichen oder im neuen Vertrag ([179]). Daher können die in Artikel 106 Absatz 2 AEUV festgelegten Vereinbarkeitsgründe nicht geltend gemacht werden.

(504) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass die Siremar und SNS gewährten Abgabenbefreiungen Betriebsbeihilfen darstellen, welche die Kosten verringern, die Siremar SV und SNS andernfalls aus Eigenmitteln hätten bestreiten müssen, und daher mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind ([180]).

8.3.4. *Schlussfolgerung zur Vereinbarkeit der Beihilfen*

(505) Auf der Grundlage der vorstehenden Bewertung stellt die Kommission Folgendes fest:

— Die Siremar gewährten Ausgleichsleistungen und der Liegeplatzvorrang für die Bedienung der Seeverkehrsrouten im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 1. August 2012 sind nach Artikel 106 AEUV, dem DAWI-Rahmen von 2011 und für vier in drei Bündeln zusammengefassten Routen auch nach der DAWI-Entscheidung von 2005 mit dem Binnenmarkt vereinbar.

— Die Rettungsbeihilfe für Siremar wurde vom 28. August 2011 bis zum 18. September 2012 (dem Zeitpunkt der Rückzahlung) rechtswidrig verlängert und ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

— Siremars Befreiung von indirekten Abgaben für Vorgänge und Handlungen im Zusammenhang mit der Übertragung der Siremar-Sparte auf SNS und von der Körperschaftssteuer auf die Erlöse aus dieser Übertragung stellt eine mit dem Binnenmarkt unvereinbare Betriebsbeihilfe für Siremar dar.

([177]) Selbst wenn diese Beihilfe vor dem Inkrafttreten der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2014 gewährt wurde, muss die Kommission gemäß Randnummer 139 dieser Leitlinien bei der Würdigung von Beihilfen zugunsten von DAWI-Erbringern in Schwierigkeiten, was für Siremar zutrifft, die Bestimmungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2014 anwenden, unabhängig davon, wann die Beihilfe gewährt wurde. Wenn die Kommission die Vereinbarkeit von Beihilfen, die DAWI-Erbringern in Schwierigkeiten vor dem 31. Januar 2012 gewährt wurden, gemäß den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien von 2014 würdigt, gelten diese Beihilfen als mit dem Binnenmarkt vereinbar, sofern sie die Voraussetzungen des DAWI-Rahmens von 2011 — mit Ausnahme der Randnummern 9, 14, 19, 20, 24, 39 und 60 — erfüllen.

([178]) Dieser Betrag umfasste Zinsen in Höhe von 11 367,51 EUR, die dem Staat für den Zeitraum vom 30. Juni 2011 bis zum 11. Juli 2011 geschuldet wurden.

([179]) Ergänzend stellt die Kommission in Bezug auf die Siremar im Rahmen dieser Abgabenbefreiungen gewährte Beihilfe fest, dass Siremar SV zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses keine Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse bzw. keine andere wirtschaftliche Tätigkeit mehr ausübt.

([180]) Urteil des Gerichtshofs vom 14. Februar 1990, Frankreich/Kommission, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, Rn. 41.

— Die Tatsache, dass SNS gemäß dem Gesetz von 2010 eine feste Gebühr für die Eintragung des Vertrags über den Erwerb der Siremar-Sparte anstelle der nach nationalem Recht üblicherweise zu entrichtenden Gebühr gezahlt hat, stellt eine unvereinbare Betriebsbeihilfe zugunsten von SNS dar.

8.4. **Erwiderungen in Bezug auf die Eingaben von CdI**

(506) Wie vorstehend beschrieben (siehe Abschnitt 6), übermittelte CdI der Kommission drei Eingaben. Diese Eingaben wurden nach Ablauf der Fristen für Stellungnahmen Beteiligter zu den Beschlüssen von 2011 und 2012 eingereicht.

(507) Die Kommission trifft hinsichtlich der von CdI in seinen Eingaben vorgebrachten Argumente folgende Feststellungen:

— In Bezug auf die Angaben zu den Routen, die CdI zwischen dem 1. August 2012 und dem 31. Dezember 2012 bediente, bestätigt die Kommission, dass sie diese Informationen bei ihrer Bewertung berücksichtigt hat.

— In Bezug auf den Verkauf der Siremar-Sparte, einschließlich der Frage, ob der Verkauf zum Marktpreis erfolgte, stellt die Kommission fest, dass die italienischen Behörden und CdI zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses sowohl den ursprünglichen Kaufvertrag als auch den neuen Vertrag bereits aufgehoben hatten und dass dieser Vertrag in Bündelung mit der Siremar-Sparte letztlich an SNS vergeben worden war. Wie in Erwägungsgrund 295 dargelegt, wäre es aus Gründen der Logik unmöglich, die Untersuchung über die ursprüngliche Vergabe des mit der Siremar-Sparte gebündelten neuen Vertrags an CdI für den Zeitraum vom 1. August 2012 bis zum 10. April 2016 abzuschließen. Daher wird sich die Kommission nicht zu den Eingaben von CdI im Zusammenhang mit der Privatisierung der Siremar-Sparte äußern.

— In Bezug auf die in mehreren Schreiben von CdI enthaltene implizite Behauptung, dass die ihm mit dem neuen Vertrag für den Zeitraum vom 1. August 2012 bis zum 10. April 2016 auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellten, kam die Kommission in Erwägungsgrund 351 zu dem Schluss, dass diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wie sie SNS übertragen wurden, eine echte Nutzernachfrage befriedigen, einem tatsächlichen Marktversagen entgegenwirken und als Ansatz der geringsten Beeinträchtigung angesehen werden können. Die Kommission stellt jedoch fest, dass der neue Vertrag zwischen Italien und CdI aufgehoben wurde und die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen letztlich SNS übertragen wurden; somit ist es aus den vorstehend dargelegten Gründen nicht möglich, getrennt zu beurteilen, ob die CdI mit dem neuen Vertrag auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellen. Daher wird sich die Kommission nicht zu den Eingaben von CdI in dieser Frage äußern.

— Im Hinblick auf die Rückbürgschaft und die Kapitalerhöhung ist die Kommission in den Erwägungsgründen 408 und 413 zu dem Schluss gelangt, dass die Untersuchung dieser Maßnahmen gegenstandslos geworden ist. Daher wird sich die Kommission nicht zu den Eingaben von CdI hinsichtlich dieser Maßnahmen äußern.

— Was die wirtschaftliche Diskontinuität zwischen Siremar SV und CdI anbelangt, stellt die Kommission fest, dass es aus den vorstehend dargelegten Gründen nicht erforderlich ist, das Vorliegen einer möglichen wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Siremar SV und CdI getrennt zu beurteilen, da die Siremar-Sparte und der neue Vertrag letztlich an SNS vergeben wurden. Vielmehr wird die Kommission in Abschnitt 11 das Vorliegen einer wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Siremar SV und SNS prüfen ([181]). Als zusätzliches Argument weist die Kommission ferner darauf hin, dass sich CdI derzeit in Liquidation befindet und inaktiv ist. Daher wäre die Untersuchung von CdI gewährten Beihilfen in der vorliegenden Beihilfesache gegenstandslos. Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass auch die Beurteilung einer möglichen wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Siremar SV und CdI gegenstandslos wäre. Daher wird sich die Kommission nicht zu den Eingaben von CdI hinsichtlich der wirtschaftlichen Diskontinuität zwischen Siremar SV und CdI äußern.

9. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(508) Die Kommission stellt fest, dass Italien einige der untersuchten Beihilfemaßnahmen unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig umgesetzt hat. Auf der Grundlage der vorstehenden Bewertung entschied die Kommission, dass die Ausgleichsleistung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse, die Siremar im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gewährt wurde, nach Artikel 106 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Da der Liegeplatzvorrang außerdem untrennbar mit der Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch Siremar verbunden ist, ist diese Maßnahme nach Artikel 106 AEUV ebenfalls mit dem Binnenmarkt vereinbar. Für vier der 20 betroffenen Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen war Italien von der nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV geltenden Verpflichtung zur vorherigen Anmeldung befreit, da die Ausgleichsleistung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen und der Liegeplatzvorrang, die Siremar für den Betrieb dieser vier Routen gewährt wurden, mit der DAWI-Entscheidung von 2005 in Einklang standen.

([181]) Im Übrigen weist die Kommission darauf hin, dass sich die Frage einer möglichen wirtschaftlichen Kontinuität zwischen CdI und SNS, bei denen es sich um zwei getrennte Parteien in einem Ausschreibungsverfahren handelt, nicht stellt, da die Sparte auf Siremar SV rückübertragen und anschließend zusammen mit dem neuen Vertrag an SNS vergeben wurde.

(509) Allerdings ist die Rettungsbeihilfe für Siremar, die vom 28. August 2011 bis zum 18. September 2012 rechtswidrig verlängert wurde, mit dem Binnenmarkt unvereinbar. Schließlich stellt auch die Siremar und SNS gewährte Befreiung von indirekten Abgaben für Vorgänge und Handlungen im Zusammenhang mit der Übertragung der Siremar-Sparte sowie die Siremar gewährte Befreiung von der Körperschaftssteuer auf die Erlöse aus dem Verkauf der Siremar-Sparte eine Betriebsbeihilfe für Siremar und SNS dar, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist.

(510) Dieser Beschluss betrifft keine anderen Fragen, die unter die Beschlüsse von 2011 und 2012 fallen oder die der Kommission im Zuge des im Rahmen dieser Beschlüsse eingeleiteten Prüfverfahrens durch Beteiligte zur Kenntnis gebracht wurden, noch greift er etwaigen diesbezüglichen Entscheidungen vor.

10. **RÜCKFORDERUNG**

(511) Nach dem AEUV und der ständigen Rechtsprechung der Gerichte der Europäischen Union ist die Kommission, wenn sie die Unvereinbarkeit einer Beihilfe mit dem Binnenmarkt festgestellt hat, befugt zu beschließen, dass der betreffende Mitgliedstaat sie umzugestalten oder aufzuheben hat ([182]). Ebenfalls nach ständiger Rechtsprechung der Gerichte der Europäischen Union dient die einem Mitgliedstaat durch einen Beschluss der Kommission auferlegte Verpflichtung zur Aufhebung einer mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe zur Wiederherstellung der früheren Lage ([183]).

(512) Der Gerichtshof der Europäischen Union urteilte in diesem Zusammenhang, dass dieses Ziel erreicht ist, wenn der Empfänger den als rechtswidrige Beihilfe gewährten Betrag zurückgezahlt und dadurch den Vorteil, den er auf dem Binnenmarkt gegenüber seinen Mitbewerbern besaß, verloren hat, und die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt ist ([184]).

(513) An diese Rechtsprechung anknüpfend, heißt es in Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates ([185]): „In Negativbeschlüssen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern."

(514) Da die in Rede stehenden Maßnahmen unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt wurden und als rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfen zu betrachten sind, müssen diese Beihilfen zurückgefordert werden, um die Lage wiederherzustellen, die vor ihrer Gewährung auf dem Binnenmarkt bestanden hat. Der Rückforderungszeitraum erstreckt sich von dem Zeitpunkt, ab dem die Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung gestellt wurde, bis zu ihrer tatsächlichen Rückzahlung. Auf den zurückzufordernden Betrag werden bis zur tatsächlichen Rückzahlung Zinsen erhoben.

(515) In der vorliegenden Sache befindet sich der Beihilfeempfänger, Siremar SV, bereits in einem Insolvenzverfahren. Daher kann eine tatsächliche Rückforderung dadurch erfolgen, dass die Forderung, die der zurückzufordernden Beihilfe entspricht, in die Insolvenztabelle eingetragen wird ([186]). In diesem Fall muss nach Eintragung der Forderung i) der Gesamtbetrag der Beihilfe wiedererlangt werden oder, wenn das nicht erreicht werden kann, ii) das Unternehmen abgewickelt werden und endgültig seine Tätigkeiten einstellen.

(516) Die Siremar SV und SNS gewährten unvereinbaren staatlichen Beihilfen, die in Erwägungsgrund 505 aufgeführt sind, müssen, soweit sie ausgezahlt wurden, an Italien zurückgezahlt werden. Im Einzelnen werden die zurückzufordernden Beihilfen wie folgt festgelegt:

a) Nennbetrag der Rettungsbeihilfe, d. h. 15 121 838,33 EUR, zuzüglich Rückforderungszinsen ab dem Zeitpunkt der Auszahlung der beiden Darlehenstranchen und ab dem Zeitpunkt des Abrufs der staatlichen Bürgschaft durch BIIS (d. h. ab dem 28. Februar 2011 für die erste Tranche in Höhe von 12 000 000 EUR, ab dem 23. März 2011 für die zweite Tranche in Höhe von 3 000 000 EUR und ab dem 11. Juli 2011 für den Betrag über 121 838,33 EUR) bis zur vollständigen Rückzahlung. Die Kommission weist darauf hin, dass der Nennbetrag der Beihilfe und ein Teil der Rückforderungszinsen von Siremar SV bereits zurückgezahlt wurden.

b) Soweit die indirekten Abgaben für Vorgänge und Handlungen im Zusammenhang mit der Übertragung der Siremar-Sparte vom Verkäufer (d. h. Siremar SV) zu entrichten sind, entspricht der Nennbetrag der Beihilfe den für diese Art von Transaktionen üblicherweise zu entrichtenden Abgaben. Von Italien ist außerdem die Differenz zwischen der von SNS für die Eintragung des Vertrags über den Erwerb der Siremar-Sparte gemäß dem Gesetz von 2010 gezahlten festen Gebühr und der nach nationalem Recht normalerweise zu zahlenden

([182]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 1973, Kommission/Deutschland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, Rn. 13.
([183]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1990, Belgien/Kommission, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, Rn. 66.
([184]) Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juni 1999, Belgien/Kommission, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, Rn. 64 und 65.
([185]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).
([186]) Das nationale Recht regelt den Rang der Beihilfeforderung in der Insolvenztabelle, sofern der Rang mit dem Effektivitätsgrundsatz und dem Grundsatz der Gleichwertigkeit im Einklang steht. Siehe Randnummer 64 der Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (ABl. C 247 vom 23.7.2019 S. 1). Eine Forderung, die sich aus einer Beihilfe ergibt, kann auf keinen Fall nachrangig gegenüber gewöhnlichen unbesicherten Forderungen sein. Die endgültige Eintragung der sich aus einer staatlichen Beihilfe ergebenden Forderung bewirkt, dass keine weiteren Rückforderungszinsen mehr auflaufen.

Gebühr zu berechnen. … Italien muss ferner eine Liste aller Dokumente vorlegen, für die effektiv eine Abgabenbefreiung erfolgte, sowie die Differenz zwischen den normalerweise von Siremar und SNS zu entrichtenden Abgaben und den tatsächlich entrichteten Abgaben berechnen. Zu diesen Beträgen sind Rückforderungszinsen hinzuzurechnen, die ab dem Datum der amtlichen Dokumente, für die eine Abgabenbefreiung gewährt wurde, bis zur vollständigen Rückzahlung aufgelaufen sind.

(517) Darüber hinaus darf Italien die Erlöse aus dem Verkauf der Siremar-Sparte nicht von der von Siremar SV zu entrichtenden Körperschaftssteuer befreien.

11. WIRTSCHAFTLICHE KONTINUITÄT

(518) Bei einem Verkauf oder einer Übertragung des Unternehmens, das eine rechtswidrige und unvereinbare staatliche Beihilfe erhalten hat, kann die Verpflichtung zur Rückzahlung auf andere Unternehmen ausgedehnt werden, auf die die Anteile oder Geschäfte des Begünstigten übertragen wurden ([187]). Im Falle eines Anteilskaufs, bei dem der Begünstigte weiterhin existiert und auf dem Markt aktiv ist und lediglich den Eigentümer gewechselt hat, verbleibt die Verpflichtung zur Rückzahlung der Beihilfe beim Begünstigten. Im Falle eines Asset Deals, bei dem ein anderes Unternehmen das Geschäft mit einigen oder allen Vermögenswerten des ursprünglichen Begünstigten fortführt, sollte dieses andere Unternehmen als Begünstigter der staatlichen Beihilfe angesehen werden, sofern die Übertragungs- oder Verkaufsstruktur den Schluss zulässt, dass eine wirtschaftliche Kontinuität zwischen den beiden Unternehmen besteht.

(519) Kann hingegen nachgewiesen werden, dass der Vorteil der rechtswidrigen Beihilfe trotz der Übertragung eines Teils oder der Gesamtheit der Vermögenswerte beim ursprünglichen Empfänger verbleibt und das erwerbende Unternehmen eine wesentlich andere Tätigkeit ausübt, so verbleibt die Rückzahlungsverpflichtung beim ursprünglichen Empfänger der Beihilfe. Nach der Rechtsprechung können bei der Prüfung, ob eine wirtschaftliche Kontinuität besteht, folgende Faktoren berücksichtigt werden: der Gegenstand der Übertragung (Aktiva und Passiva, Fortbestand der Belegschaft, gebündelte Aktiva), der Übertragungspreis, die Identität der Eigentümer des erwerbenden und des ursprünglichen Unternehmens, der Zeitpunkt der Übertragung (nach Beginn der Untersuchung, nach Verfahrenseinleitung oder nach der abschließenden Entscheidung) und die ökonomische Folgerichtigkeit der Transaktion ([188]).

(520) Nach derselben Rechtsprechung können die genannten Faktoren je nach den Besonderheiten der vorliegenden Sache in unterschiedlichem Umfang berücksichtigt werden. Daraus folgt, dass die Kommission nicht verpflichtet ist, alle vorstehend genannten Faktoren zu berücksichtigen, was durch den Gebrauch der Wendung „berücksichtigt werden können“ ([189]) belegt wird, und dass es keine Hierarchie zwischen diesen Faktoren gibt. In der vorliegenden Sache ist die Kommission insbesondere der Auffassung, dass bei der Bewertung der wirtschaftlichen Kontinuität die Besonderheit der Transaktion zwischen Siremar SV und SNS berücksichtigt werden sollte, bei der es um die Privatisierung eines öffentlichen Unternehmens im Wege eines Ausschreibungsverfahrens für die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit einer Laufzeit von zwölf Jahren in Verbindung mit den für den Betrieb der in diesem Vertrag festgelegten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erforderlichen Vermögenswerten ging. Bis heute besteht Siremar SV weiterhin als eigenständiges Unternehmen, übt aber keine Geschäftstätigkeit aus und befindet sich weiterhin in einem Insolvenzverfahren, dessen Hauptzweck darin besteht, seine Gläubiger zu befriedigen und die Liquidation abzuschließen.

(521) Um festzustellen, ob eine wirtschaftliche Kontinuität zwischen Siremar SV und SNS besteht, und um somit festzustellen, ob auch SNS für die Rückzahlung der von Siremar SV erhaltenen unvereinbaren Beihilfe in Anspruch genommen werden sollte, wandte die Kommission die vorstehend genannten Faktoren im Hinblick auf die besonderen Umstände in der vorliegenden Sache an.

11.1. **Gegenstand der Übertragung**

(522) Dieser Indikator betrifft den Umfang der Übertragung der bestehenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten von Siremar (später Siremar SV), einschließlich der vertraglichen Beziehungen mit den Beschäftigten und Lieferanten, auf SNS. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass keine der bestehenden Verbindlichkeiten übertragen wurde: Sie verblieben in vollem Umfang bei Siremar SV, was auch zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses noch immer der Fall ist. Die Übertragung beinhaltete die vollständige Abschreibung aller Ansprüche auf die übertragenen Vermögenswerte, wie Hypotheken, Pfändungen und Prioritätsansprüche.

(523) Darüber hinaus stellt die Kommission in Bezug auf die Vermögenswerte zunächst fest, dass das Verfahren zum Verkauf der Siremar-Sparte auf einen gescheiterten Versuch folgte, Tirrenia di Navigazione in seiner Gesamtheit mit allen Aktiva und Passiva, einschließlich der damaligen Tochtergesellschaft Siremar, zu privatisieren. Der

([187]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([188]) Urteil des Gerichts vom 24. September 2019, Fortischem/Kommission, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, Rn. 208.
([189]) Urteil des Gerichts vom 28. März 2012, Ryanair/Kommission, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, Rn. 156.

zweite, erfolgreiche Versuch zur Privatisierung der Siremar-Sparte, betraf die Marke Siremar ([190]), die Vermögenswerte, die für die Erfüllung der Siremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen als notwendig erachtet wurden, und die vertraglichen Beziehungen mit Lieferanten, wobei der Gegenstand dieser Privatisierung im Vergleich zum ersten Versuch unterschiedlich und enger gefasst war (ca. 45 % in Bezug auf die Anzahl der Schiffe). Diejenigen Vermögenswerte von Siremar SV, die als nicht notwendig für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angesehen wurden, wurden separat im Rahmen unterschiedlicher und nicht miteinander zusammenhängender Ausschreibungen verkauft und umfassten das Schnellschiff Guizzo.

(524) Schließlich stellt die Kommission fest, dass es hinsichtlich der Belegschaft keine Übertragung von Arbeitsverträgen von Siremar SV auf CdI und später auf SNS gab. Tatsächlich schreibt Artikel 2112 des italienischen Zivilgesetzbuchs vor, dass im Falle der Übertragung eines Unternehmens die bestehenden Arbeitsverträge mit dem Käufer fortbestehen und jeder Arbeitnehmer alle daraus resultierenden Rechte behält. Nach dem Gesetzesdekret 270/1999 ist diese übliche Regelung jedoch nicht auf die Übertragung einer Sparte eines Unternehmens anwendbar, das einem Sonderverwaltungsverfahren unterliegt und wesentliche öffentliche Dienstleistungen erbringt. Der neue Eigentümer ist hingegen verpflichtet, das für die Erbringung der Dienstleistung erforderliche Personal zu übernehmen und zwei Jahre lang auf Massenentlassungen zu verzichten (siehe Erwägungsgrund 195). Die Kommission stellt fest, dass die übliche Regelung zwar eine klare Kontinuität des Personalbestands von Siremar SV über CdI zu SNS ermöglicht hätte, diese Ausnahme Siremar SV faktisch jedoch die Möglichkeit gab, alle Verträge mit seinen Mitarbeitern zu kündigen. Sodann boten CdI und später SNS den Mitarbeitern, die tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen beschäftigt waren, neue Verträge an.

(525) Die Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Beschäftigtenzahl war durch ein allgemeines Gesetz festgelegt, das von den italienischen Behörden bei der Gestaltung des Verkaufsverfahrens nicht außer Acht gelassen werden konnte. Die Kommission weist jedoch darauf hin, dass auch ohne diese rechtliche Verpflichtung in der Schifffahrtsbranche für den Betrieb von Schiffen eine verbindliche Mindestzahl von Beschäftigten mit genau definierten Qualifikationen benötigt wird, die in den Besatzungslisten festgeschrieben sind (siehe Erwägungsgrund 210). Tatsächlich hätten CdI und später SNS in der vorliegenden Sache nach Abschluss des neuen Vertrags innerhalb kurzer Zeit über 500 Mitarbeiter einstellen müssen, um ihren Verpflichtungen nachkommen zu können. Es ist daher sehr wahrscheinlich, dass SNS aus Gründen der Zweckmäßigkeit und zur Senkung der Anwerbungskosten die meisten Mitarbeiter von Siremar SV eingestellt hätte, auch wenn das Unternehmen nicht verpflichtet gewesen wäre, diesen Mitarbeitern neue Arbeitsverträge anzubieten.

(526) Vor diesem Hintergrund kommt die Kommission zu dem Schluss, dass es de facto zwar eine Kontinuität beim Personalbestand gab, diese jedoch auf die faktischen Umstände der Sache (d. h. den Umfang der Übertragung) und auf die allgemein geltenden Arbeitsgesetze zurückzuführen war. Andererseits wurden fast alle Vermögenswerte von Siremar SV und keine seiner Verbindlichkeiten auf SNS übertragen. Was den Gegenstand der Übertragung betrifft, so ist die Kommission insgesamt der Auffassung, dass es Anzeichen für eine wirtschaftliche Kontinuität zwischen diesen Unternehmen gibt.

11.2. **Übertragungspreis**

(527) Nach der ständigen Rechtsprechung wäre die Übertragung der Vermögenswerte zu einem unter dem Marktpreis liegenden Preis ebenfalls ein Indikator für eine wirtschaftliche Kontinuität zwischen dem liquidierten Unternehmen, das zur Rückzahlung der Beihilfe an den Staat verpflichtet ist, und dem neu gegründeten Unternehmen. In der vorliegenden Sache stellt die Kommission fest, dass die Vermögenswerte im Rahmen einer Ausschreibung übertragen wurden, die hinreichend offen, transparent und diskriminierungsfrei war, um einen Marktpreis zu erzielen (wie in Abschnitt 8.1.3.4 beschrieben). Es gibt keine Hinweise darauf, dass die gemeinsame Ausschreibung der Vermögenswerte und des öffentlichen Dienstleistungsauftrags negative Auswirkungen auf das Ergebnis der Ausschreibung hatte. Italien hat im Gegenteil gezeigt, dass bei der Durchführung getrennter Ausschreibungen für einige der anderen Schiffe von Tirrenia und Siremar nur der Schrottwert hätte erzielt werden können. Tatsächlich haben die dem Käufer auferlegten Bedingungen, z. B. die Vorgabe, den Personalbestand zwei Jahre lang aufrechtzuerhalten, den Preis nicht gedrückt, wie Ecorys in seinem Bericht feststellte (siehe Erwägungsgrund 121). Darüber hinaus lag der letztlich von SNS gezahlte Preis, d. h. 55,1 Mio. EUR, über dem Mindestpreis, den die Banca Profilo in ihrem unabhängigen Sachverständigengutachten ermittelt hatte (55 Mio. EUR), und SNS muss auf die beiden aufgeschobenen Raten in Höhe von jeweils 9 Mio. EUR Zinsen zu einem jährlichen Satz von 1,5 % zahlen. Wie in Erwägungsgrund 122 dargelegt, wurde der Marktwert zum Zeitpunkt der Übertragung der Sparte auf SNS im zweiten Ecorys-Bericht nach der Nettobewertungsmethode auf deutlich weniger geschätzt, und zwar auf 39,9 Mio. EUR. Schließlich stellt die Kommission fest, dass die zahlreichen Aufforderungen zur Einreichung verbesserter Angebote während des Ausschreibungsverfahrens (siehe Erwägungsgründe 79 bis 100) eindeutig zeigen, dass es eine Wettbewerbsdynamik zwischen CdI und SNS gab, und auch wenn CdI letztlich vom Verfahren ausgeschlossen wurde, war das Unternehmen zu dem Zeitpunkt, als das erfolgreiche Angebot von SNS zuerst abgegeben wurde, noch ein aktiver Bieter. Nach ständiger Rechtsprechung kann in Fällen, in denen eine Behörde ein Unternehmen im Rahmen einer offenen, transparenten und bedingungsfreien Ausschreibung veräußert, davon ausgegangen werden, dass der Marktpreis dem höchsten verbindlichen und glaubwürdigen Angebot

([190]) Wie in Fußnote 41 beschrieben, bietet SNS seine Dienste derzeit jedoch ausschließlich als Caronte & Tourist oder als Liberty Lines und nicht eigenständig an (siehe beispielsweise die Website von Siremar, http://siremar.it/, auf der der Nutzer sofort auf die Website eines der beiden Unternehmen weitergeleitet wird).

entspricht. Außerdem könnte nach der Rechtsprechung selbst das Vorliegen unzulässiger Bedingungen bei dem Ausschreibungsverfahren diese Feststellung nicht infrage stellen, sofern diese Bedingungen die Höhe des betreffenden Angebots nicht minderten ([191]).

(528) In Anbetracht des Vorstehenden kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Umstände der Veräußerung die Übertragung etwaiger von Siremar SV erhaltener wirtschaftlicher Vorteile an SNS ausschließen. Daher kann in diesem Fall der Übertragungspreis nicht als Anzeichen für eine wirtschaftliche Kontinuität angesehen werden.

11.3. **Identität der Eigentümer**

(529) Wenn die Übertragung der Vermögenswerte zwischen zwei verbundenen Einheiten erfolgt, ist dies ein Zeichen dafür, dass der Zweck der Übertragung darin bestehen kann, die Verpflichtung zur Rückzahlung von Beihilfen zu umgehen, die in einem Kommissionsbeschluss als rechtswidrig und unvereinbar eingestuft wurden. In der vorliegenden Sache stellt die Kommission fest, dass Siremar SV und SNS keinerlei Verbindungen zueinander hatten und haben. Siremar SV war ein öffentliches Unternehmen, das sich letztlich vollständig im Besitz des Wirtschaftsministeriums befand (siehe Erwägungsgrund 22). SNS ist ein privates Unternehmen, das zu 50 % im Besitz von Ustica Lines S.p.A. und zu 50 % im Besitz von Caronte & Tourist S.p.A. steht. Daher stellt die Kommission fest, dass Siremar SV und SNS keine gegenseitige Kontrolle ausüben konnten.

(530) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass auch das Kriterium der Identität der Anteilseigner auf keine wirtschaftliche Kontinuität in der vorliegenden Sache hindeutet.

11.4. **Zeitpunkt der Übertragung**

(531) Wenn die Übertragung der Vermögenswerte zeitlich nach dem Erlass eines Kommissionsbeschlusses erfolgte, in dem Zweifel an der Vereinbarkeit einer bereits gewährten Beihilfe mit dem Binnenmarkt geäußert wurden, ist dies ein weiterer Hinweis darauf, dass eine solche Übertragung zur Umgehung einer Rückzahlungsanordnung erfolgt sein könnte. Die Kommission stellt in der vorliegenden Sache fest, dass die Veröffentlichung des Aufrufs zur Interessenbekundung am 4. Oktober 2010 erfolgte, während SNS sein verbindliches Angebot am 23. Mai 2011 abgab. Der Beschluss der Kommission zur Einleitung eines förmlichen Prüfverfahrens unter anderem wegen der Privatisierung der Siremar-Sparte wurde mehrere Monate später, am 5. Oktober 2011, erlassen. Danach unterzeichnete CdI am 20. Oktober 2011 den Kaufvertrag auf der Grundlage seines letzten Angebots vom 13. Oktober 2011. Die Übertragung wurde aufgrund der Anfechtungsklagen gegen die Vergabe der Sparte und des neuen Vertrags an CdI erst am 30. Juli 2012 abgeschlossen. Am 7. November 2012 weitete die Kommission das förmliche Prüfverfahren unter anderem auf den von CdI unterzeichneten neuen Vertrag aus. Nach Abschluss der in Abschnitt 2.3.3.2 beschriebenen Rechtsstreitigkeiten wurde die Sparte letztendlich im April 2016 an SNS vergeben.

(532) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass weder SNS noch Siremar SV zu dem Zeitpunkt, als SNS sein verbindliches Angebot erstellte und übermittelte, d. h. im Mai 2011, wissen konnten, dass die Kommission einige Monate später ein förmliches Prüfverfahren einleiten würde, selbst wenn die Übertragung auf SNS nach den Beschlüssen von 2011 und 2012 erfolgte. Es erscheint sehr unwahrscheinlich, dass eine der beiden Parteien den Inhalt der Beschlüsse von 2011 und 2012 bereits hätte kennen, die damit verbundenen Risiken hätte einschätzen und die Übertragung der Vermögenswerte hätte beschließen können, um die Untersuchung gegenstandslos zu machen.

(533) Darüber hinaus weist die Kommission darauf hin, dass Italien die Kommission im Zusammenhang der mit ihr im Hinblick auf die Durchführung der Seekabotageverordnung geführten Gespräche frühzeitig über seine Absicht informiert hatte, die Siremar-Sparte in Bündelung mit dem neuen Vertrag zu veräußern (siehe auch Abschnitt 2.4). Des Weiteren hatte Italien aus Gründen der Rechtssicherheit den Entwurf des neuen Vertrags auch angemeldet (siehe Erwägungsgrund 9). Dies ist ein weiterer Hinweis darauf, dass Italien nicht die Absicht hatte, eine künftige Rückzahlungsanordnung zu umgehen, indem es die Übertragung der Sparte und die Vergabe des neuen Vertrags in der in Abschnitt 8.1.3 beschriebenen und bewerteten Weise organisierte.

(534) Angesichts der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass unter Berücksichtigung der zuvor beschriebenen besonderen Umstände, insbesondere der langwierigen Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der erstmaligen Vergabe der Sparte an CdI, der Zeitpunkt der Ereignisse darauf schließen lässt, dass in diesem Fall keine wirtschaftliche Kontinuität besteht, selbst wenn die Übertragung auf SNS nach dem Erlass der Beschlüsse von 2011 und 2012 erfolgte.

11.5. **Ökonomische Folgerichtigkeit der Transaktion**

(535) Dieser Indikator bezieht sich sowohl auf die Absichten der an der Übertragung der Vermögenswerte beteiligten Parteien als auch auf die wirtschaftliche Begründung dieser Übertragung im Hinblick auf die künftige Geschäftstätigkeit des Unternehmens, das diese Vermögenswerte einsetzen wird. Diesbezüglich stellt die Kommission zunächst fest, dass die italienischen Behörden zum einen die Absicht hatten, der Verpflichtung zur Liberalisierung des Seeverkehrssektors nach der Seekabotageverordnung nachzukommen, indem sie ihren wichtigsten öffentlichen Betreiber, die Tirrenia-Gruppe, einschließlich Siremar, privatisierten und das übernehmende Unternehmen mit der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betrauten. Diese Übertragung von Vermögenswerten zusammen mit dem Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen war zwar nach der Seekabotageverordnung nicht vorgeschrieben, aber eine der Optionen, die Italien zur Umsetzung der Liberalisierung zur

([191]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 24. Oktober 2013, Land Burgenland/Kommission, verbundene Rechtssachen C-214/12 P, C-215/12 P und C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, Rn. 94 bis 96.

Verfügung standen (siehe Erwägungsgrund 136), wobei diese Option im Vergleich zu zwei getrennten Verfahren unter diesen Umständen auch die beste Lösung war, um einen optimalen Verkaufspreis der Vermögenswerte zu erzielen (siehe Erwägungsgrund 393). Zum anderen bestand die Absicht von SNS darin, die Routen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen effizienter zu betreiben als Siremar (später Siremar SV) und damit einen Gewinn zu erzielen.

(536) Der Tätigkeitsbereich, d. h. die Erbringung von Seeverkehrsdiensten zu und zwischen bestimmten sizilianischen Inseln im Rahmen bestimmter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Hinblick auf Frequenz, Fahrpreise und Merkmale der Schiffe, war im Wesentlichen unverändert geblieben.

(537) Was die künftige Geschäftstätigkeit des Unternehmens anbelangt, so stellt die Kommission fest, dass SNS zwar dieselben oder sehr ähnliche Routen und Frequenzen wie Siremar anbietet, dies aber die logische Folge der anhaltenden Notwendigkeit ist, echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu erbringen, wie sie im neuen Vertrag festgelegt sind. Mit anderen Worten sollte die Kontinuität der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse nicht mit der wirtschaftlichen Kontinuität nach dem Beihilferecht verwechselt und vermengt werden. Tatsächlich ist die Kommission der Auffassung, dass Italien den Umfang der von SNS erbrachten öffentlichen Dienstleistungen nicht willkürlich hätte ändern können, ohne den eigentlichen Zweck des neuen Vertrags, d. h. i) die territoriale Anbindung der Inseln an das Festland sicherzustellen und ii) zur wirtschaftlichen Entwicklung der betreffenden Inseln beizutragen, zu beeinträchtigen.

(538) Darüber hinaus weist die Kommission darauf hin, dass die Bedingungen für die laufende Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch SNS deutlich anders gestaltet sind, als die bis einschließlich 2009 geltenden Bedingungen. Die Höhe des Ausgleichs wird unter Anwendung eines anderen Mechanismus bestimmt, wodurch der Betreiber effizienter wirtschaften muss. Da es außerdem keine Garantie für eine vollständige Kostendeckung gibt und die Höhe der nominalen Ausgleichsleistung für mehrere Jahre festgeschrieben ist (d. h., dass sie de facto sinkt), hatte SNS keine andere Wahl, als die von Siremar verfolgte Geschäftsstrategie vollständig zu überarbeiten. Siremar hatte in seiner langen Geschichte innerhalb der Tirrenia-Gruppe durchgehend als öffentlicher Dienstleister ohne jegliche Strategie zur Erzielung einer nachhaltigen Rentabilität gearbeitet, und Siremar SV hatte lediglich eine geordnete Abwicklung des Unternehmens zum Ziel bei gleichzeitiger Sicherstellung der Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen bis zur Übertragung des Eigentums auf CdI und später auf SNS im Anschluss an das Ausschreibungsverfahren.

(539) Die Kommission stellt fest, dass SNS in seinem ersten Geschäftsplan für den Zeitraum von 2011 bis 2022, der im Mai 2011 erstellt wurde, folgende Ziele festgelegt hatte: Steigerung der Effizienz der Flotte hinsichtlich Wartung, Versicherung und Treibstoffkosten, Verbesserung des Verkaufs über das Internet, Einsparung von Arbeitskosten durch neue Arbeitsverträge und Senkung von Kosten durch den Abschluss neuer Verträge mit Lieferanten. In seinem zweiten Geschäftsplan für den Zeitraum von 2016 bis 2027, der im Februar 2016 erstellt wurde, aktualisierte SNS seine Finanzprognosen und Annahmen auf der Grundlage der Daten von CdI, änderte die Zuweisung bestimmter Schiffe zu den verschiedenen Routen, insbesondere bei reinen Passagierdiensten, und passte bestimmte Annahmen hinsichtlich Personalkosten und Abschreibungen an ([192]). Schließlich unterteilte SNS seine Geschäftstätigkeit ab dem 1. September 2016 in Fährdienste und reine Passagierdienste, wies diese Dienste Caronte & Tourist bzw. Liberty Lines zu und nahm eine anteilige Übertragung seiner Vermögenswerte vor. Die Kommission stellt fest, dass dies einen wesentlichen Unterschied bei der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen zwischen SNS und Siremar SV darstellt.

(540) Demnach erfüllte SNS seine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf der Grundlage seiner eigenen Geschäftsstrategie zu anderen Betriebsbedingungen als Siremar SV. In der Tat verlangten die italienischen Behörden von SNS weder ein bestimmtes Geschäftsmodell noch die Aufrechterhaltung eines bestimmten Portfolios an Tätigkeiten, der über die im neuen Vertrag festgelegten Tätigkeiten hinausgeht, noch die Übernahme bestimmter Vermögenswerte oder Mitarbeiter, die nicht untrennbar mit der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne des neuen Vertrags verbunden waren. In dieser Hinsicht stand (und steht) es SNS frei, die Art und Weise der Unternehmensführung nach eigenem Ermessen zu ändern.

(541) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Routen und Frequenzen an sich zwar zwangsläufig ähnlich sind, da sie einen ähnlichen Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen befriedigen, die Bedingungen für ihre Erfüllung und die dahinterstehende Geschäftsstrategie sich jedoch unterscheiden. Tatsächlich war diese de facto bestehende Ähnlichkeit der durchgeführten Tätigkeiten auf die besonderen Umstände der Sache zurückzuführen und wurde durch die andersartigen finanziellen Bestimmungen für die Tätigkeiten von SNS abgemildert. Was die ökonomische Folgerichtigkeit der Transaktion betrifft, so ist die Kommission insgesamt der Auffassung, dass es gewisse Anzeichen für eine wirtschaftliche Kontinuität in dieser Sache gibt.

11.6. **Schlussfolgerung zur wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Siremar SV und SNS**

(542) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen stellt die Kommission fest, dass der Übertragungspreis, der Zeitpunkt der Übertragung und die Identität der Eigentümer keinen Hinweis auf eine wirtschaftliche Kontinuität liefern. Auch wenn der Gegenstand der Transaktion und ihre ökonomische Folgerichtigkeit einige Elemente

([192]) Der Geschäftsplan 2016–2027 enthielt keine Frequenz für die Routen (siehe Erwägungsgrund 123). Außerdem wurden darin auch nicht die wichtigsten strategischen „Treiber" des Geschäftsplans berücksichtigt, die im Plan 2011–2022 enthalten waren: neue Arbeitsverträge für alle Mitarbeiter, Verkauf über das Internet, Effizienz bei Treibstoffkosten, operative Effizienz.

enthalten, die auf eine mögliche wirtschaftliche Kontinuität hindeuten, stellt die Kommission in Bezug auf diese Kriterien fest, dass sich jedes Element einer potenziellen Kontinuität durch die besonderen Umstände dieser Transaktion bedingt, d. h. die Bündelung der Übertragung der Vermögenswerte und des öffentlichen Dienstleistungsauftrags in einem einzigen Verfahren, den Umfang der Transaktion und das allgemein geltende Arbeitsrecht. Insbesondere gibt es keine Hinweise auf eine versuchte Umgehung einer Rückzahlungspflicht. Vor diesem Hintergrund gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass unter dem Strich keine wirtschaftliche Kontinuität zwischen Siremar und SNS besteht. Dies bedeutet auch, dass die Verpflichtung zur Rückzahlung der rechtswidrigen und unvereinbaren staatlichen Beihilfen, die Siremar gewährt wurden, nicht auf SNS ausgeweitet wird —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Ausgleichsleistungen und der Liegeplatzvorrang, die Siremar für die Erbringung von Seeverkehrsdiensten im Rahmen des ursprünglichen Vertrags innerhalb des verlängerten Zeitraums vom 1. Januar 2009 bis zum 30. Juli 2012 gewährt wurden, stellen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Mit Ausnahme der staatlichen Beihilfen für den Betrieb der Routen D1 (Trapani — Pantelleria), D4 (Porto Empedocle — Linosa — Lampedusa), D5 (Palermo — Ustica) und ALD/1 (Palermo — Ustica) wurde die Beihilfe von Italien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Beihilfe ist mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

(1) Die Verlängerung der Rettungsbeihilfe vom 28. August 2011 bis zum 18. September 2012 stellt eine staatliche Beihilfe zugunsten von Siremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Die staatliche Beihilfe wurde von Italien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Beihilfe — in Höhe von 15 121 838,33 EUR — ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Artikel 3

(1) Die Befreiung von indirekten Abgaben im Zusammenhang mit der Übertragung der Siremar-Sparte auf SNS stellt eine staatliche Beihilfe für Siremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Die staatliche Beihilfe wurde von Italien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt.

(2) Die Tatsache, dass SNS gemäß dem Gesetz von 2010 eine feste Gebühr für die Eintragung des Vertrags über den Erwerb der Siremar-Sparte anstelle der nach nationalem Recht üblicherweise zu entrichtenden Gebühr gezahlt hat, stellt eine staatliche Beihilfe für SNS im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Die staatliche Beihilfe wurde von Italien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt.

(3) Die Befreiung von der Körperschaftssteuer auf die Erlöse aus dem Verkauf der Siremar-Sparte an SNS stellt eine staatliche Beihilfe für Siremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Die staatliche Beihilfe wurde von Italien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt.

(4) Die in Absatz 1, 2 und 3 dieses Artikels genannten staatlichen Beihilfen sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

(5) Zum Zeitpunkt des Erlasses dieses Beschlusses hat Italien die in Absatz 3 dieses Artikels genannte Beihilfe noch nicht ausgezahlt.

Artikel 4

(1) Die Vergabe des mit der Siremar-Sparte und dem Liegeplatzvorrang gebündelten neuen Vertrags an SNS für den Zeitraum vom 11. April 2016 bis zum 11. April 2028 stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(2) Die nach dem Gesetz von 2010 vorgesehene Möglichkeit, Mittel des *Fondo Aree Sottoutilizzate* zur Deckung des laufenden Liquiditätsbedarfs einzusetzen, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

(3) Die im Gesetz von 2010 vorgesehene Möglichkeit, die für die Nachrüstung und Modernisierung der Flotte bereits zugesagten finanziellen Mittel vorübergehend zur Deckung eines dringenden Liquiditätsbedarfs zu verwenden, wurde von Siremar nicht in Anspruch genommen. Sie stellt daher keine staatliche Beihilfe für Siremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 5

(1) Italien fordert die in den Artikeln 2 und 3 genannten mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen, soweit sie bereits ausgezahlt wurden, von den Empfängern zurück.

(2) Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die von dem Tag, an dem die Beihilfe dem Empfänger zur Verfügung gestellt wurde, bis zur tatsächlichen Rückzahlung berechnet werden.

(3) Die Zinsen werden nach Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 und nach der Verordnung (EG) Nr. 271/2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 anhand der Zinseszinsformel berechnet.

(4) Auf der Grundlage der ihr zu Verfügung stehenden Informationen erkennt die Kommission an, dass der Empfänger den Nennbetrag der in Artikel 2 genannten Beihilfe sowie einen Teil der Rückforderungszinsen bereits zurückgezahlt hat.

(5) Italien stellt mit dem Tag des Erlasses dieses Beschlusses alle ausstehenden Zahlungen für die in Artikel 3 Absatz 2 genannten Beihilfen ein.

Artikel 6

(1) Die in Artikel 5 genannte Beihilfe wird sofort in wirksamer Weise zurückgefordert.

(2) Italien stellt sicher, dass dieser Beschluss innerhalb von vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 7

(1) Italien übermittelt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses die folgenden Informationen:

— Gesamtbetrag (Nennbetrag und Zinsen), der vom Empfänger zurückzufordern ist;

— ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;

— Unterlagen, die belegen, dass Rückzahlungsanordnungen an die Empfänger ergangen sind.

(2) Italien unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 6 genannten Beihilfe abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Italien unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Italien ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die von den Empfängern bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 8

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Die Kommission kann die Beihilfebeträge und die Rückforderungszinsen, die gemäß diesem Beschluss zurückzuzahlen sind, unbeschadet von Artikel 30 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates veröffentlichen.

Brüssel, den 17. Juni 2021

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Exekutiv-Vizepräsidentin