



2025/440

14.3.2025

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2025/440

af 8. juli 2024

vedrørende foranstaltningerne SA.32014, SA.32015 og SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN gennemført af Italien og regionen Campanien til fordel for Caremar og dets køber SNAV/Rifim

(meddelt under nummer C(2024) 4656)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

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

efter at have opfordret interesserede parter til i overensstemmelse med ovennævnte artikler at fremsætte bemærkninger ⁽¹⁾, under hensyntagen til disse bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

- (1) Den 5. oktober 2011 indledte Kommissionen på baggrund af flere klager ⁽²⁾ og udvekslinger med de italienske myndigheder ⁽³⁾ den formelle undersøgelsesprocedure med hensyn til en række foranstaltninger, som Italien havde vedtaget til fordel for selskaberne i det tidligere Tirrenia-rederi («åbningsafgørelsen fra 2011») ⁽⁴⁾. Ved afgørelse af 7. november 2012 som ændret den 19. december 2012 (herefter »udvidelsesafgørelsen fra 2012») ⁽⁵⁾ udvidede Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure til at omfatte visse yderligere offentlige støtteforanstaltninger til fordel for disse selskaber.

⁽¹⁾ EUT C 28 af 1.2.2012, s. 18, og EUT C 84 af 22.3.2013, s. 58.

⁽²⁾ Den 23. marts 2009, 9. december 2009, 21. december 2009, 6. januar 2010, 27. september 2010 og 12. oktober 2010 modtog Kommissionen seks klager over forskellige støtteforanstaltninger truffet af den italienske stat til fordel for selskaberne i den tidligere Tirrenia-rederikoncern, som bestod af rederierne Tirrenia di Navigazione S.p.A. («Tirrenia»), Adriatica S.p.A. («Adriatica»), Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A. («Caremar»), Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A. («Saremar»), Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. («Siremar») og Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A. («Toremar»).

⁽³⁾ Med hensyn til Caremar havde de italienske myndigheder den 29. juli 2010 anmeldt den kompensation for offentlig tjeneste, som den italienske stat havde betalt til Caremar i 2009 og 2010, til Kommissionen. Anmeldelsen og de efterfølgende udvekslinger med de italienske myndigheder, der bl.a. udvidede anmeldelsen til at omfatte den kompensation, der blev udbetalt indtil udgangen af 2011, blev registreret under sagsnummer N 338/2010. Foranstaltningen blev imidlertid efterfølgende registreret som uanmeldt støtte under sagsnummer SA 32014, SA 32015 og SA 32016, fordi statsstøtten var blevet gennemført, før Kommissionen kunne tage stilling til dens forenelighed med det indre marked. Den 28. september 2011 meddelte Italien Kommissionen, at Italien agtede at privatisere de regionale selskaber i den tidligere Tirrenia-koncern, herunder Caremar.

⁽⁴⁾ Åbningsafgørelsen fra 2011 blev offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende (EUT C 28 af 1.2.2012, s. 18). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til de undersøgte foranstaltninger.

⁽⁵⁾ Udvidelsesafgørelsen fra 2012 blev offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende (EUT C 84 af 22.3.2013, s. 58). Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til de undersøgte foranstaltninger.

- (2) Ovennævnte formelle undersøgelsesprocedure er allerede afsluttet af Kommissionen for Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar og Laziomar ved særskilte afgørelser vedtaget for hver af disse selskaber i Tirrenia-koncernen ⁽⁶⁾.
- (3) Med hensyn til Caremar vedrørte åbningsafgørelsen fra 2011 følgende foranstaltninger:
- de kompensationer, der var ydet for driften af en række færgeruter mellem den 1. januar 2009 og den 31. december 2011
 - fortrinsretten ved allokering af kajpladser i henhold til lovdekret nr. 135 af 25. september 2009 (»lovdekret 135/2009«), omsat til lov nr. 166 af 20. november 2009 (»lov 166/2009«)
 - de foranstaltninger, der er fastsat ved lovdekret nr. 125 af 5. august 2010 (herefter »lovdekret 125/2010«), omsat til lov nr. 163 af 1. oktober 2010 (herefter »lov 163/2010«), og
 - privatiseringen af Caremar.
- (4) Italien fremsatte bemærkninger til de foranstaltninger, der var omfattet af åbningsafgørelsen fra 2011, den 15. november 2011, 30. november 2011 og 16. marts 2012. Ved brev af 19. juli 2012 fremsendte de italienske myndigheder yderligere oplysninger om privatiseringen af Caremar. Disse oplysninger, som omfattede en detaljeret beskrivelse af de betingelser, som sidstnævnte pålagde potentielle tilbudsgivere, var ikke blevet stillet til rådighed for Kommissionen på det tidspunkt, hvor åbningsafgørelsen fra 2011 blev vedtaget. De italienske myndigheder fremsendte yderligere oplysninger den 4. oktober 2012 på baggrund af Kommissionens anmodning om oplysninger ved brev af 18. juli 2012.
- (5) Caremar fremsendte bemærkninger til åbningsafgørelsen fra 2011 den 19. og 21. marts 2012, som blev videresendt til Italien den 26. marts 2012. Den 26. april 2012 bekræftede Italien modtagelsen af Caremars bemærkninger.
- (6) Kommissionen modtog også bemærkninger fra flere virksomheder samt klager over den kompensation, der blev ydet Caremar for levering af tjenester i Napolibugten. Disse klager blev behandlet af Kommissionen som bemærkninger fra interesserede parter i forbindelse med den formelle undersøgelsesprocedure, da de vedrørte det samme emne, som var omfattet af åbningsafgørelsen fra 2011.
- (7) Den 28. februar 2012 indsendte selskabet Alilauro S.p.A. (»Alilauro«) en klage med påstand om ulovlig statsstøtte til Caremar som følge af forlængelsen af den oprindelige aftale. Den 7. marts 2012 fremsendte Alilauro sine bemærkninger til åbningsafgørelsen fra 2011.

⁽⁶⁾ Ved Kommissionens afgørelse (EU) 2018/261 af 22. januar 2014 vedrørende foranstaltningerne SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) og SA.32016 (2011/C) gennemført af regionen Sardinien til fordel for Saremar (EUT L 49 af 22.2.2018, s. 22) afsluttede Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende de foranstaltninger, som regionen Sardinien havde vedtaget til fordel for Saremar. Ved Kommissionens afgørelse (EU) 2022/756 af 30. september 2021 om foranstaltningerne SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) gennemført af Italien og regionen Sardinien til fordel for Saremar (EUT L 138 af 17.5.2022, s. 19) afsluttede Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende de resterende foranstaltninger til fordel for Saremar. Ved Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1412 af 2. marts 2020 vedrørende foranstaltningerne SA.32014, SA.32015 og SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) gennemført af Italien til fordel for Tirrenia di Navigazione og dets køber Compagnia Italiana di Navigazione (EUT L 332 af 12.10.2020, s. 45) afsluttede Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende foranstaltningerne til fordel for Tirrenia og dets køber Compagnia Italiana di Navigazione for perioden 2009-2020. Ved Kommissionens afgørelse (EU) 2022/348 af 17. juni 2021 om foranstaltningerne SA.32014, SA.32015 og SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) gennemført af Italien og regionen Toscana til fordel for Toremar og dets køber, Moby (EUT L 64 af 2.3.2022, s. 6) afsluttede Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende foranstaltningerne til fordel for Toremar og dets køber Moby S.p.A. for perioden 2009-2023. Ved Kommissionens afgørelse (EU) 2022/448 af 17. juni 2021 vedrørende foranstaltningerne SA.32014, SA.32015 og SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) gennemført af Italien til fordel for Siremar og dets køber Società Navigazione Siciliana (EUT L 97 af 24.3.2022, s. 1) afsluttede Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende foranstaltningerne til fordel for Siremar og dets køber Società Navigazione Siciliana for perioden 2009-2028. Ved Kommissionens afgørelse (EU) 2022/1328 af 30. september 2021 vedrørende foranstaltningerne SA.32014, SA.32015 og SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) gennemført af Italien og regionen Lazio til fordel for Laziomar og dets køber, CLN (EUT L 200 af 29.7.2022, s. 154) afsluttede Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende foranstaltningerne til fordel for Laziomar og dets køber Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. for perioden 2011-2024.

- (8) Kommissionen modtog bemærkninger fra selskaberne Medmar Navi S.p.A. (herefter »Medmar«) og Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (herefter »NLG«) den 29. februar 2012, fra selskabet SNAV S.p.A. (herefter »SNAV«) og sammenslutningen Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei (herefter »ACAP«) den 1. marts 2012 og fra selskabet Grandi Navi Veloci (herefter »GNV«) den 5. marts 2012. Den 16. marts 2012 videresendte Kommissionen bemærkningerne fra NLG, SNAV, ACAP og GNV til Italien, som Italien ikke reagerede på trods en påmindelse sendt til de italienske myndigheder den 1. oktober 2012. Den 19. marts 2012 videresendte Kommissionen Medmars bemærkninger til Italien, som Italien besvarede den 24. april 2012.
- (9) Den 7. november 2012 forlængede Kommissionen ved udvidelsesafgørelsen fra 2012 undersøgelsesproceduren vedrørende den kompensation for offentlig tjeneste, der er betalt til alle selskaberne i det tidligere Tirrenia-rederi indtil afslutningen af privatiseringsprocessen. For Caremars vedkommende vedrørte forlængelsen følgende foranstaltninger:
- kompensationen ydet til Caremar pr. 1. januar 2012 under de samme betingelser som i 2011
 - den kompensation, der skulle betales for driften af den offentlige tjeneste i henhold til den offentlige tjenesteydelseskontrakt, og
 - de betingelser, som de italienske myndigheder har stillet potentielle tilbudsgivere i forbindelse med proceduren for salg af Caremar
 - Italien fremsatte sine bemærkninger til udvidelsesafgørelsen fra 2012 ved brev af 7. december 2012 og 13. december 2012.
- (10) Kommissionen modtog også bemærkninger fra GNV den 3. december 2012, fra Medmar den 29. februar 2013 og 5. marts 2013, fra NLG den 5. marts 2013 og fra Alilauro den 13. marts 2013.
- (11) Den 26. februar 2013, 12. marts 2013 og 12. april 2013 fremsendte de italienske myndigheder yderligere oplysninger om kompensationen og privatiseringen af Caremar.
- (12) Den 20. juni 2014 fremsendte de italienske myndigheder en kopi til Kommissionen af afgørelsen af 28. maj 2014 fra den regionale forvaltningsdomstol for Campanien om annullation af udbudsproceduren vedrørende privatiseringen af Caremar. De italienske myndigheder meddelte Kommissionen, at der verserede en klage over denne afgørelse fra den regionale forvaltningsdomstol for Campanien ved den øverste domstol i forvaltningsretlige sager (Consiglio di Stato). Den 10. februar 2015 annullerede Consiglio di Stato afgørelsen af 28. maj 2014 fra den regionale forvaltningsdomstol for Campanien og bekræftede den endelige tildeling af forretningsdelen Caremar til SNAV/Rifim S.r.l. (herefter »SNAV/Rifim«).
- (13) Den 15. juli 2015 indgav Marworld Ship Management and Service S.p.A. (»Marworld«) en klage til Kommissionen vedrørende privatiseringen af Caremar⁽⁷⁾. Da klagen vedrørte et emne, der var omfattet af åbningsafgørelsen fra 2011 og udvidelsesafgørelsen fra 2012, behandlede Kommissionen den som bemærkninger fra interesserede parter i forbindelse med den formelle undersøgelsesprocedure.

(7) Kommissionen registrerede klagen under sag SA.42685.

- (14) Mellem 2014 og 2019 fokuserede Kommissionen på den formelle undersøgelsesprocedure vedrørende de andre selskaber i Tirrenia-koncernen og prioriterede selskaberne Saremar⁽⁸⁾ og Tirrenia⁽⁹⁾, hvilket de italienske myndigheder havde anmodet om. Undersøgelsen førte til vedtagelsen i perioden 2014-2022 af de endelige afgørelser vedrørende selskaberne Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar og Laziomar (jf. betragtning 2). Sideløbende hermed afsluttede Kommissionen den 2. marts 2020 undersøgelsen vedrørende rederierne i Tirrenia-koncernen, herunder Caremar, men ikke Tirrenia, for perioden 1992-2008⁽¹⁰⁾.
- (15) Den 25. januar 2018, 14. marts 2019, 10. august 2021 og 8. december 2022 anmodede Kommissionen de italienske myndigheder om yderligere oplysninger om Caremar. De italienske myndigheder fremsendte disse oplysninger den 9. maj 2018, 31. maj 2019, 14. juni 2019, 1. oktober 2021, 27. december 2022 og 3. februar 2023. Desuden fandt der flere uformelle udvekslinger sted via e-mail med de italienske myndigheder i perioden oktober 2022 til maj 2023.
- (16) Den 29. maj 2024 indvilligede Belgien undtagelsesvis i at give afkald på sin ret ifølge artikel 342 i TEUF sammenholdt med artikel 3 i forordning nr. 1/1958⁽¹¹⁾ og i at lade denne afgørelse vedtage og offentliggøre på engelsk.
- (17) Denne afgørelse afslutter den formelle undersøgelsesprocedure, der blev indledt ved åbningsafgørelsen fra 2011 og forlænget ved udvidelsesafgørelsen fra 2012, for den del, der vedrører foranstaltningerne til fordel for Caremar og dets køber, dvs. den midlertidige sammenslutning af virksomheder SNAV/Rifim.

2. BAGGRUND

- (18) Caremar har hovedsagelig leveret søtransporttjenester mellem det italienske fastland (Napoli, Sorrento og Pozzuoli) og øerne i Napolibugten (Capri, Ischia og Procida) og indtil den 1. juni 2011 også mellem det italienske fastland (Formia og Anzio) og øerne Ponza og Ventotene i Pontino-øhavet.
- (19) Disse tjenester er blevet drevet af Caremar i henhold til offentlige tjenesteydelseskontrakter med forpligtelser til offentlig tjeneste. Denne afgørelse omfatter de søtransporttjenester, der leveres af Caremar på grundlag af: i) den offentlige tjenesteydelseskontrakt med udløb ved udgangen af 2008 (»den oprindelige aftale«) som forlænget for at dække perioden fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012 og ii) den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, der dækker perioden fra den 16. juli 2015 til den 15. juli 2024.

⁽⁸⁾ Ved brev af 14. maj 2013 anmodede regionen Sardinien Kommissionen om at udskille foranstaltningerne vedrørende Saremar fra den formelle undersøgelsesprocedure, der blev indledt ved åbningsafgørelsen fra 2011 og forlænget ved udvidelsesafgørelsen fra 2012, og om at give disse foranstaltninger høj prioritet, navnlig i lyset af den nært forestående privatisering af virksomheden.

⁽⁹⁾ Ved notat af 2. august 2017 anmodede de italienske myndigheder Kommissionen om at prioritere afslutningen af undersøgelsen vedrørende Tirrenia og dets køber CIN i lyset af visse klausuler i den salgskontrakt, der var indgået med CIN. Kontrakten med CIN var desuden den første af de nye offentlige tjenesteydelseskontrakter indgået med køberne af selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern, der udløb.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1411 af 2. marts 2020 om Italiens statsstøtte C 64/99 (ex NN 68/99) til fordel for rederierne Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar og Toremar (Tirrenia-koncernen) (EUT L 332 af 12.10.2020, s. 1).

⁽¹¹⁾ Forordning nr. 1 om den ordning, der skal gælde for Det Europæiske Økonomiske Fællesskab på det sproglige område (EFT 17 af 6.10.1958, s. 385).

- (20) Fra den 1. august 2012 til den 15. juli 2015 leverede Caremar søtransporttjenester på grundlag af en kontrakt om offentlig tjeneste indgået mellem regionen Campanien og Caremar den 19. december 2012 (herefter »aftalen om forlængelse«) ⁽¹²⁾. Denne aftale indeholdt bestemmelser om fortsat levering af de tjenester, som Caremar leverede under forlængelsen af den oprindelige aftale i Napolibugten fra den 1. august 2012 (dvs. fra den dato, hvor forlængelsen af den oprindelige aftale i henhold til lov 163/2010 udløb). Aftalen om forlængelse skulle oprindeligt udløbe den 31. december 2012, men blev først forlænget til den 31. december 2013 og efterfølgende ved forskellige forvaltningsafgørelser i regionen Campanien ⁽¹³⁾ indtil den 15. juli 2015, dvs. datoen for afslutning af privatiseringen af Caremar og ikrafttrædelsen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt med Caremars køber. Aftalen om forlængelse er ikke omfattet af den formelle undersøgelse, der er omfattet af åbningsafgørelsen fra 2011 og udvidelsesafgørelsen fra 2012 ⁽¹⁴⁾, og vurderes derfor ikke af Kommissionen i denne afgørelse.
- (21) Caremars aktiviteter er begrænset til levering af offentlige søtransporttjenester, som de italienske myndigheder har overdraget, nemlig tjenesterne omfattet af den forlængede oprindelige aftale, aftalen om forlængelse og derefter den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.
- (22) Tirrenia-koncernen var ejet af Italien gennem selskabet Fintecna ⁽¹⁵⁾ og omfattede oprindelig seks rederier, nemlig Tirrenia, Adriatica S.p.A. (»Adriatica«), Caremar, Saremar, Siremar og Toremar. Disse rederier leverede søtransporttjenester i henhold til separate offentlige tjenesteydelseskontrakter, som var indgået med den italienske stat i 1991 og havde været i kraft i 20 år i perioden fra januar 1989 til december 2008. Fintecna ejede 100 % af aktiekapitalen i Tirrenia, som igen var enejer af de regionale rederier Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar og Toremar. Adriatica, som tidligere drev en lang række ruter mellem Italien og Albanien, Kroatien, Grækenland og Montenegro, blev fusioneret med Tirrenia i 2004.
- (23) Disse offentlige tjenesteydelseskontrakter havde til formål at sikre regelmæssige og pålidelige søtransporttjenester på de pågældende ruter. Med henblik herpå ydede Italien offentlig kompensation til selskaberne i Tirrenia-koncernen for de tjenester, der blev leveret i henhold til disse offentlige tjenesteydelseskontrakter.
- (24) Ifølge artikel 1 i den oprindelige aftale skulle de havne, der skulle anløbes, de fartøjstyper, der skulle anvendes, og den krævede sejlhyppighed af den tjeneste, der var overdraget til Caremar, beskrives nærmere i femårsplaner. Den sidste femårsplan for Caremar, der var formelt godkendt, gjaldt perioden 2000-2004, mens den plan, der blev udarbejdet for perioden 2005-2008, aldrig formelt blev godkendt af de kompetente ministerier. De italienske myndigheder forklarede, at en mere langsigtet planlægning ikke længere var mulig som følge af manglende budgettering af de nødvendige midler, og at der i stedet er blevet truffet ad hoc-beslutninger af myndighederne.

⁽¹²⁾ Regionen Campanien bemyndigede ved afgørelse nr. 502 af 21. september 2012 indgåelsen af en aftale om forlængelse med Caremar, og godkendte aftalen om forlængelse ved regionalt dekret nr. 314 af 19. december 2012.

⁽¹³⁾ Aftalen blev forlænget flere gange indtil afslutningen af privatiseringen af Caremar (ved regional forvaltningsafgørelse nr. 191 af 18. juni 2013 indtil den 31. december 2013, ved regional forvaltningsafgørelse nr. 632 af 27. december 2013 indtil den 28. februar 2014, ved regional forvaltningsafgørelse nr. 60 af 28. februar 2014 indtil den 30. april 2014, ved regional forvaltningsafgørelse nr. 123 af 29. april 2014 indtil den 30. juni 2014, ved regional forvaltningsafgørelse nr. 243 af 27. juni 2014 indtil den 31. december 2014, ved regional forvaltningsafgørelse nr. 697 af 23. december 2014 indtil den 31. marts 2015 og ved regional forvaltningsafgørelse nr. 161 af 28. marts 2015 indtil senest den 31. juli 2015). Ved lov nr. 228 af 24. december 2012 godkendte Italien betalingen til regionen Campanien af de midler, der var nødvendige for at sikre territorial kontinuitet i de maritime tjenester i det regionale område indtil afslutningen af privatiseringen af Caremar.

⁽¹⁴⁾ Jf. betragtning 54 og 55 i udvidelsesafgørelsen fra 2012.

⁽¹⁵⁾ Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) er fuldt ejet af det italienske økonomi- og finansministerium og er specialiseret i håndtering af aktiebeholdnings- og privatiseringsprocesser samt håndtering af projekter vedrørende rationalisering og omstrukturering af virksomheder, der befinder sig i industrielle, finansielle eller organisatoriske vanskeligheder.

- (25) Den oprindelige aftale mellem Italien og Caremar er allerede blevet vurderet af Kommissionen i afgørelse (EU) 2020/1411 ⁽¹⁶⁾, hvorved statsstøtteundersøgelsen vedrørende rederierne i Tirrenia-koncernen, undtagen Tirrenia, for perioden 1992-2008 blev afsluttet ⁽¹⁷⁾. I denne afgørelse fastslog Kommissionen, at den tildelte støtte til Caremar til levering af cabotagesejladstjenester udgjorde eksisterende støtte.
- (26) Disse cabotagesejladstjenester har primært til formål at opfylde lokalbefolkningens mobilitetsbehov og kunne sammenlignes med lokale transporttjenesteydelser nær byområder med hensyn til sejlhyppighed og sejlplan, især i Napolibugten.

3. FORANSTALTNINGER, DER ER GENSTAND FOR DEN FORMELLE UNDERSØGELSE

- (27) Den formelle undersøgelse, der er omfattet af åbningsafgørelsen fra 2011 og udvidelsesafgørelsen fra 2012 for så vidt angår Caremar, vedrører følgende foranstaltninger:
- a) kompensationen ydet til Caremar for levering af søtransporttjenester i henhold til den forlængede oprindelige aftale (dvs. fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012)
 - b) fortrinsretten ved allokering af kajpladser i henhold til lov 166/2009
 - c) foranstaltningerne i lov 163/2010
 - d) privatiseringen af Caremar, herunder de betingelser, som de italienske myndigheder har stillet potentielle tilbudsgivere i forbindelse med proceduren for salg af Caremar
 - e) kompensationen ydet for levering af søtransporttjenester i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.

3.1. Tilrettelæggelse af Caremars søtransporttjenester fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012

3.1.1. Forpligtelsen til offentlig tjeneste

- (28) Ved artikel 26 i lovdekret nr. 207 af 30. december 2008 (herefter »lovdekret 207/2008«), omsat til lov nr. 14 af 27. februar 2009 (herefter »lov 14/2009«), blev der fastsat en forlængelse af den oprindelige aftale (samt af de offentlige tjenesteydelseskontrakter, der var overdraget til de andre selskaber i Tirrenia-koncernen), som oprindeligt skulle udløbe den 31. december 2008, med et år, dvs. indtil den 31. december 2009.

⁽¹⁶⁾ Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1411 af 2. marts 2020 om Italiens statsstøtte C 64/99 (ex NN 68/99) til fordel for rederierne Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar og Toremar (Tirrenia-koncernen) (EUT L 332 af 12.10.2020, s. 1).

⁽¹⁷⁾ Den 6. august 1999 indledte Kommissionen proceduren efter artikel 108, stk. 2, i TEUF med hensyn til kompensationen til de seks selskaber i Tirrenia-koncernen, herunder Caremar. I undersøgelsesfasen anmodede de italienske myndigheder om, at sagen vedrørende Tirrenia-koncernen blev opdelt, således at en endelig afgørelse vedrørende Tirrenia kunne prioriteres. Denne anmodning var motiveret af de italienske myndigheders plan om at privatisere koncernen, herunder først Tirrenia, og deres hensigt om at fremskynde processen i forhold til denne virksomhed. Kommissionen besluttede, at den kunne imødekomme de italienske myndigheders anmodning, og afsluttede ved Kommissionens beslutning 2001/851/EF af 21. juni 2001 om Italiens statsstøtte til fordel for rederiselskabet Tirrenia di Navigazione (EFT L 318 af 4.12.2001, s. 9) den procedure, der var indledt vedrørende den støtte, der var tildelt Tirrenia. Støtte blev erklæret forenelig med forbehold af visse forpligtelser fra de italienske myndigheders side. Ved Kommissionens beslutning 2005/163/EF af 16. marts 2004 om Italiens statsstøtte til fordel for rederierne Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar og Toremar (Tirrenia-koncernen) (EUT L 53 af 26.2.2005, s. 29) erklærede Kommissionen den støtte, som Italien havde ydet til andre virksomheder i Tirrenia-koncernen (undtagen Tirrenia, som var omfattet af Kommissionens beslutning 2001/851/EF), for delvist forenelig med det indre marked, delvist forenelig med forbehold af opfyldelsen af en række forpligtelser fra de italienske myndigheders side og delvist uforenelig med det indre marked. Beslutning 2005/163/EF blev annulleret af Retten ved dom af 4. marts 2009 (forenede sager), Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA m.fl. (T-292/04) og Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04) mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, EU:T:2009:48. For at efterkomme denne dom genåbnede Kommissionen den formelle undersøgelsesprocedure, som blev afsluttet ved Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1411.

- (29) Ved artikel 19b i lovdekret 135/2009, omsat til lov 166/2009, blev det bestemt, at Caremars aktiebeholdning med henblik på privatiseringen af Tirrenia-koncernen ville blive overdraget fra moderselskabet til regionen Campanien uden betaling. Regionen Campanien ville efterfølgende overdrage Caremars forretning med drift af transportforbindelserne til Pontino-øhavet som en selvstændig forretning under navnet Laziomar til regionen Lazio ⁽¹⁸⁾.
- (30) I artikel 19b i lovdekret 135/2009, omsat til lov 166/2009, blev det også præciseret, at der ville blive indgået nye offentlige tjenesteydelseskontrakter mellem den italienske stat og Tirrenia og Siremar inden den 31. december 2009. De regionale tjenester ville ligeledes blive omfattet af udkast til offentlige tjenesteydelseskontrakter, der skulle indgås mellem de regionale myndigheder i Sardinien og Toscana og rederierne Saremar og Toremar inden den 31. december 2009 og mellem regionen Campanien og Caremar inden den 28. februar 2010. De nye udkast til offentlige tjenesteydelseskontrakter ville blive udbudt blandt rederierne selv og derefter indgået med køberne efter gennemførelsen af privatiseringen af hvert af disse rederier ⁽¹⁹⁾.
- (31) Med henblik herpå blev den oprindelige aftale forlænget yderligere fra den 1. januar 2010 til den 30. september 2010 for Caremar ved artikel 19b i lovdekret 135/2009, omsat til lov 166/2009.
- (32) I artikel 19b i lovdekret 135/2009, omsat til lov 166/2009, blev der også fastsat faste årlige kompensationslofter for driften af de offentlige tjenester pr. 1. januar 2010 (under forlængelsen af den oprindelige aftale samt under de nye offentlige tjenesteydelseskontrakter). Hvad angår Caremar blev loftet fastsat til i alt 29 869 832 EUR ⁽²⁰⁾.
- (33) Ved artikel 1, stk. 5a, i lovdekret 125/2010, omsat til lov 163/2010, blev der fastlagt en yderligere forlængelse af den oprindelige aftale fra den 1. oktober 2010 og indtil afslutningen af privatiseringen af Tirrenia og Siremar, hvilket skete henholdsvis den 19. juli 2012 og den 31. juli 2012. For så vidt angår Caremar fandt den forlængede oprindelige aftale derfor anvendelse indtil den 31. juli 2012.
- (34) De ruter med forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev drevet af Caremar i henhold til den forlængede oprindelige aftale, var:
- a) i perioden 1. januar 2009 — 31. juli 2012 — otte ruter i Napolibugten (Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Napoli, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Napoli, Procida/Pozzuoli) — i denne periode indebar den forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar, kun meget marginale ændringer med hensyn til sejlhyppighed og fartplaner (som sammenfattet i betragtning 39), og
 - b) i perioden 1. januar 2009 — 31. maj 2011 ⁽²¹⁾ — tre ruter i Pontino-øhavet (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) — i denne periode var der ingen ændring af forpligtelsen til offentlig tjeneste pålagt Caremar på disse ruter.

⁽¹⁸⁾ Denne overdragelse blev formaliseret den 1. juni 2011.

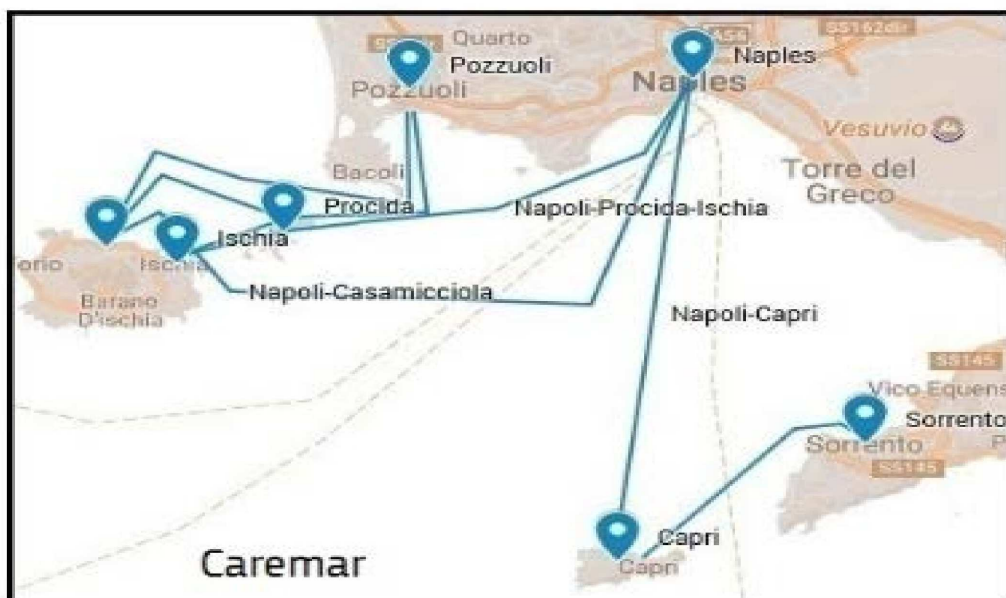
⁽¹⁹⁾ Artikel 19b, stk. 10, i lovdekret 166/2009.

⁽²⁰⁾ Heraf 19 839 226 EUR fra Campanien og 10 030 606 EUR fra Lazio.

⁽²¹⁾ Pr. 1. juni 2011 blev disse ruter drevet af det nystiftede Laziomar. Kommissionen har i sin afgørelse vurderet compensationen til Laziomar for driften af disse ruter fra den 1. juni 2011 til den 14. januar 2024 i sin afgørelse af 30. september 2021 vedrørende foranstaltningerne SA.32014, SA.32015 og SA. 32016 (11/C) (ex 11/NN) gennemført af Italien og regionen Lazio til fordel for Laziomar og dets køber, CLN (EUT L 200 af 29.7.2022, s. 154), se fodnote 6.

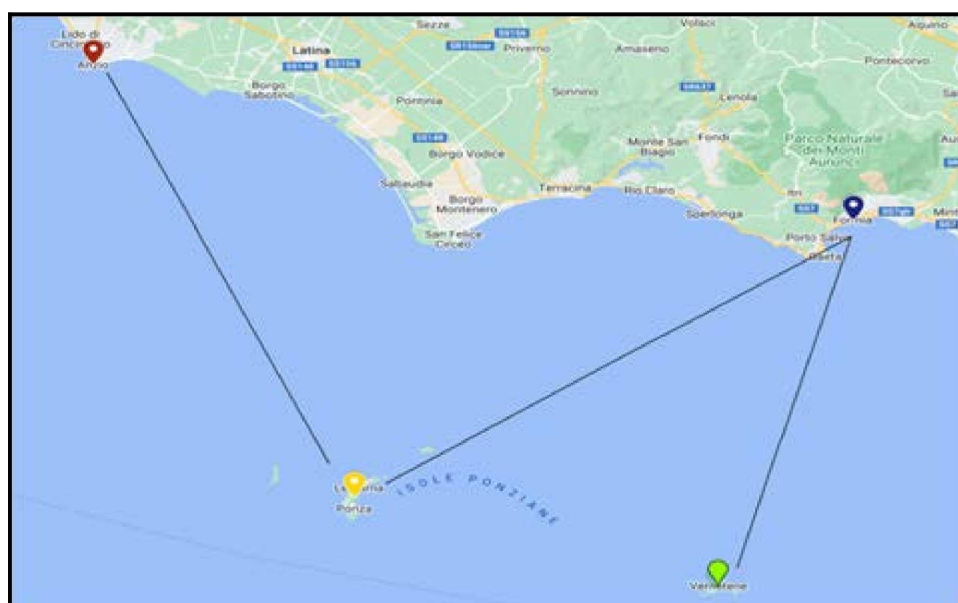
Figur 1

Ruter drevet af Caremar i Napolibugten i perioden 2009-2012



Figur 2

Ruter drevet af Caremar i Pontino-øhavet i perioden 2009-2011



- (35) De forpligtelser, som var knyttet til de ruter, der er nævnt i betragtning 34, var de samme som de forpligtelser, der blev pålagt Caremar i henhold til den oprindelige aftale, og forblev næsten uændrede med undtagelse af visse ændringer med hensyn til sejlhyppighed og fartplaner, som blev indført af regionen Campanien i årenes løb i rammerne for allokering af kajpladser («quadri accosti»), godkendt og offentliggjort af regionen Campanien med henblik på at tilpasse udbuddet til brugerefterspørgslen som forklaret nedenfor.

- (36) Den 1. januar 2009, dvs. på tidspunktet for den første forlængelse af den oprindelige aftale ⁽²²⁾, var den forpligtelse til offentlig tjeneste, som Caremar var pålagt med hensyn til fartøjstype, sejlhyppighed og fartplaner, den samme som den, der var fastsat i den oprindelige aftale ⁽²³⁾. I den forbindelse gælder navnlig følgende:
- a) På ruten **Capri/Sorrento** skulle Caremar hele året levere otte daglige kombinerede tjenester (dvs. transport af passagerer, køretøjer og postforsendelser) med hurtigfærge («TMV» ⁽²⁴⁾) ⁽²⁵⁾.
 - b) På ruten **Capri/Napoli** skulle Caremar hele året levere seks daglige kombinerede tjenester til/fra Napoli (Calata Massa) ⁽²⁶⁾ med TMV (50 minutters rejse)/med færge (en rejsetid på 1 time og 20 minutter) ⁽²⁷⁾. Caremar skulle desuden levere otte yderligere kombinerede tjenester om sommeren: syv med TMV/færge i hele sommerperioden ⁽²⁸⁾ og en med TMV i perioden 1. juni-30. september ⁽²⁹⁾.
 - c) På ruten **Ischia/Napoli** skulle Caremar hele året levere tre daglige kombinerede færgetjenester til Napoli (Calata Massa) ⁽³⁰⁾ og fire daglige passagertjenester med hydrofoil til/fra Napoli (Beverello) ⁽³¹⁾.
 - d) På ruten **Ischia/Procida/Napoli** skulle Caremar hele året levere 14 daglige kombinerede færgetjenester til/fra Napoli (Calata Massa) ⁽³²⁾ og otte daglige passagertjenester med hydrofoil til/fra Napoli (Beverello) ⁽³³⁾.
 - e) På ruten **Ischia/Procida/Pozzuoli**, skulle Caremar hele året levere seks daglige kombinerede færgetjenester ⁽³⁴⁾.
 - f) På ruten **Ischia/Procida** skulle Caremar ikke levere andre tjenester end dem, der allerede blev leveret på ruten Ischia-Procida-Pozzuoli.
 - g) På ruten **Procida/Pozzuoli** skulle Caremar ud over de afgang, der skulle tilbydes på ruten Ischia/Procida/Pozzuoli, hele året levere to daglige passagertjenester med hydrofoil ⁽³⁵⁾.

⁽²²⁾ Fastsat ved lovdekret 207/2008, omsat til lov 14/2009, jf. betragtning 28.

⁽²³⁾ Regional forvaltningsafgørelse nr. 548 af 1. april 2007.

⁽²⁴⁾ TMV er akronym for «Traghetto Motonave Veloce».

⁽²⁵⁾ Fra Capri til Sorrento (25 minutters rejse) **kl. 7.00, kl. 8.40, kl. 13.40 og kl. 18.15** og fra Sorrento til Capri (20 minutters rejse) **kl. 7.45, kl. 9.25, kl. 14.30 og kl. 19.00**.

⁽²⁶⁾ Havnen i Napoli har flere moler, hvoraf de vigtigste er Calata Massa-molen (for TMV'er og færger) og Beverello-molen (for hydrofoilbåde).

⁽²⁷⁾ Fra Napoli til Capri **kl. 5.40** (med TMV), **kl. 17.00** (med TMV) og **kl. 18.40** (med færge) og fra Capri til Napoli **kl. 14.50** (med færge), **kl. 15.40** (med TMV) og **kl. 19.50** (med TMV).

⁽²⁸⁾ Fra Napoli til Capri **kl. 7.35** (med færge), **kl. 12.15** (med TMV), **kl. 12.55** (med færge) og fra Capri til Napoli **kl. 5.45** (med færge), **kl. 9.30** (med færge), **kl. 10.25** (med TMV) og **kl. 20.05** (med TMV), som blev flyttet til **kl. 22.20** i perioden fra den 1. juni til den 30. september).

⁽²⁹⁾ Fra Napoli til Capri **kl. 21.10**.

⁽³⁰⁾ Fra Ischia havn til Napoli (en rejsetid på 1 time og 25 minutter) **kl. 9.00, kl. 13.50 og kl. 20.10**.

⁽³¹⁾ Fra Ischia havn til Napoli (45 minutters rejse) **kl. 6.50 og kl. 8.50** og fra Napoli til Ischia havn (45 minutters rejse) **kl. 7.50 og kl. 18.15**.

⁽³²⁾ Fra Napoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time og 40 minutter) **kl. 6.25** (med afgang fra Procida kl. 7.30), **kl. 8.55** (med afgang fra Procida kl. 10.00), **kl. 10.40** (med afgang fra Procida kl. 11.55), **kl. 14.30** fra Napoli til Procida (med afgang fra Procida kl. 15.35), **kl. 15.40** (med afgang fra Procida kl. 16.45), **kl. 17.30** (med afgang fra Procida kl. 18.35), **kl. 19.20** (med afgang fra Procida kl. 20.25) og **kl. 21.55** (med afgang fra Procida kl. 23.00). Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli (en samlet rejsetid på 1 time og 35 minutter) **kl. 6.45** (med afgang fra Procida kl. 7.15), **kl. 12.30** (med afgang fra Procida kl. 12.55), **kl. 15.20** (med afgang fra Procida kl. 16.50), **kl. 17.15** (med afgang fra Procida kl. 17.45), **kl. 19.30** (med afgang fra Procida kl. 20.00).

⁽³³⁾ Fra Napoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time og 10 minutter) **kl. 9.55** (med afgang fra Procida kl. 10.35), **kl. 13.10** (med afgang fra Procida kl. 13.50), **kl. 15.10** (med afgang fra Procida kl. 15.50) og **kl. 20.20** (med afgang fra Procida kl. 20.55).

Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli (en samlet rejsetid på 1 time og 10 minutter) **kl. 12.00** (med afgang fra Procida kl. 12.10), **kl. 14.15** (med afgang fra Procida kl. 15.05), **kl. 16.15** (med afgang fra Procida kl. 16.25), **kl. 19.10** (med afgang fra Procida kl. 19.20).

⁽³⁴⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Pozzuoli (en samlet rejsetid på 1 time) **kl. 8.30** (med afgang fra Procida kl. 8.50), **kl. 11.20** (med afgang fra Procida kl. 11.40), og **kl. 17.35** (med afgang fra Procida kl. 18.00).

Fra Pozzuoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time) **kl. 9.55** (med afgang fra Procida kl. 10.30), **kl. 13.50** (med afgang fra Procida kl. 14.20), **kl. 18.55** (med afgang fra Procida kl. 19.30).

⁽³⁵⁾ Fra Procida til Pozzuoli (15 minutters rejse) **kl. 8.25** og fra Pozzuoli til Procida (15 minutters rejse) **kl. 8.50**.

- h) På ruten **Procida/Napoli** skulle Caremar ud over de afgang, der skulle tilbydes på ruten Ischia/Procida/Napoli, hele året levere fire daglige passagertjenester med hydrofoil ⁽³⁶⁾.
- i) På ruten **Ponza/Formia** skulle Caremar levere to daglige kombinerede færgetjenester (en rejsetid på to timer og 30 minutter) hele året og én daglig passagertjeneste med hydrofoil.
- j) På ruten **Ponza/Anzio** skulle Caremar levere to daglige højhastighedspassagertjenester i højsæsonen fra mandag til lørdag og fire daglige kombinerede tjenester på søn- og helligdage.
- k) På ruten **Formia/Ventotene** skulle Caremar hele året levere to daglige kombinerede færgetjenester (to timers rejse) og to ⁽³⁷⁾ daglige passagertjenester med hydrofoil (60 minutters rejse).

(37) Ovennævnte forpligtelse til offentlig tjeneste blev ikke ændret den 1. januar 2010 og 1. oktober 2010, dvs. på tidspunktet for den anden og tredje forlængelse af den oprindelige aftale ⁽³⁸⁾.

(38) Efter en offentlig høring, der blev gennemført i november-december 2010, vedtog regionen Campanien ved regional forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011 og gennemførelsesdekret nr. 172 af 21. september 2011 et treårigt program (2011-2013) for minimumstjenester i Napolibugten. For Caremars vedkommende bekræftede dette program Caremars tidligere ruter og forpligtelser i henhold til den oprindelige aftale, og der blev indført visse ændringer i fartplanerne for ruterne med virkning fra den 1. oktober 2011 til den 31. december 2013 ⁽³⁹⁾. Dette program blev marginalt ændret af regionen Campanien ved regional forvaltningsafgørelse nr. 857 af 30. december 2011 (som kun fandt anvendelse på Caremar), hvorved der med virkning fra den 16. januar 2012 blev indført visse ændringer af fartplanerne for og hyppigheden af tjenesterne beskrevet i det treårige program. Disse ændringer blev besluttet af regionen Campanien efter anmodning fra lokalsamfund og kommuner om at tilpasse visse fartplaner og sejlhyppigheden til pendlernes behov ⁽⁴⁰⁾. Det treårige program for 2011-2013 blev efterfølgende forlænget af regionen Campanien indtil udgangen af 2015 ved yderligere retsakter ⁽⁴¹⁾ og indgik i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt (jf. betragtning 83).

(39) De ændringer, som regionen Campanien indførte i Caremars forpligtelser til offentlig tjeneste i Napolibugten ved det treårige program for 2011-2013 omhandlet i betragtning 38, kan sammenfattes som følger:

- a) På ruten **Capri/Sorrento** skulle Caremar stadig levere otte daglige kombinerede TMV-tjenester hele året (men fartplanen for 2009, jf. betragtning 36, litra a), blev ændret to gange med minimale tidsjusteringer, første gang pr. 1. oktober 2011 ⁽⁴²⁾ og anden gang pr. 16. januar 2012 ⁽⁴³⁾.

⁽³⁶⁾ Fra Procida til Napoli (40 minutters rejse) **kl. 6.35** og **kl. 9.20** og fra Napoli til Procida (40 minutters rejse) **kl. 7.30** og **kl. 17.45**.

⁽³⁷⁾ Fire daglige tjenester om mandagen.

⁽³⁸⁾ Fastsat ved lovdekret 135/2009, omsat til lov 166/2009, jf. betragtning 31, og lovdekret 125/2010, omsat til lov 163/2010, jf. betragtning 33.

⁽³⁹⁾ For en beskrivelse af de drøftelser, der førte til fastlæggelsen af det treårige program, der blev vedtaget ved regional forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011, se betragtning 178-181.

⁽⁴⁰⁾ Navnlig behovet for at sikre tilstrækkelige transporttjenester til studerende, der bor på Ischia, men studerer i Procida, som forklaret i betragtningerne til regional forvaltningsafgørelse nr. 857 af 30. december 2011, hvilket indebar visse variationer i fartplanerne og en lille stigning i antallet af forbindelser til øen Procida.

⁽⁴¹⁾ Ved regional forvaltningsafgørelse nr. 632 af 27. december 2012 (indtil den 30. september 2014) og ved regional forvaltningsafgørelse nr. 230 af 5. maj 2015 (indtil den 31. december 2015).

⁽⁴²⁾ Fra Capri til Sorrento (25 minutters rejse) **kl. 7.00**, **kl. 8.40**, **kl. 13.35** (i stedet for **kl. 13.40**) og **kl. 18.30** (i stedet for **kl. 18.15**) og fra Sorrento til Capri (20 minutters rejse) med afgang **kl. 7.45**, **kl. 9.25**, **kl. 14.25** (i stedet for **kl. 14.30**) og **kl. 19.00** i sommerperioden (**kl. 19.15** i vinterperioden).

⁽⁴³⁾ Fra Capri til Sorrento (25 minutters rejse) **kl. 7.00**, **kl. 8.40**, **kl. 13.35** (i stedet for **kl. 13.40**) og **kl. 18.45** (i stedet for **kl. 18.30**) og fra Sorrento til Capri (20 minutters rejse) med afgang **kl. 7.45**, **kl. 9.25** og **kl. 14.30** (i stedet for **kl. 14.25**) og **kl. 19.25** (i stedet for **kl. 19.00** om sommeren og **kl. 19.15** om vinteren).

- b) På ruten **Capri/Napoli** skulle Caremar stadig levere seks daglige kombinerede tjenester hele året fra/til Napoli (Calata Massa) med visse ændringer i fartplanerne pr. 1. oktober 2011⁽⁴⁴⁾ og pr. 16. januar 2012⁽⁴⁵⁾ sammenlignet med dem, der er anført i betragtning 36, litra b). Den otte yderligere kombinerede tjenester, der skulle leveres i sommerperioden (jf. betragtning 36, litra b)), blev pr. 1. oktober 2011 (med marginale ændringer i fartplanerne pr. 16. januar 2012) ændret til seks daglige kombinerede supplerende tjenester, der skulle leveres hele året (med forskellige fartplaner for sommerperioden⁽⁴⁶⁾ og vinterperioden⁽⁴⁷⁾), og yderligere to supplerende tjenester, der kun skulle leveres i perioden 1. juni – 30. september⁽⁴⁸⁾.
- c) På ruten **Ischia/Napoli** skulle Caremar levere tre daglige kombinerede færgetjenester hele året (med marginale ændringer i fartplanerne, jf. betragtning 36, litra c), pr. 1. oktober 2011⁽⁴⁹⁾ og pr. 16. januar 2012⁽⁵⁰⁾). En yderligere daglig kombineret færgetjeneste blev indført pr. 16. januar 2012, da Caremar skulle drive en yderligere færgeoverfart til havnen i Casamicciola på Ischia⁽⁵¹⁾. For så vidt angår passagertjenester med hydrofoil til/fra Napoli (Beverello), blev antallet af afgang, som Caremar skulle drive, reduceret over tid. Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 skulle Caremar levere fire daglige passagertjenester med hydrofoil (jf. betragtning 36, litra c)). Disse fire afgang var ikke længere omfattet af fartplanen pr. 1. oktober 2011 og blev kun delvis genindført pr. 16. januar 2012, idet Caremar blev pålagt en daglig passagertjeneste med hydrofoil fra Napoli til Ischia havn⁽⁵²⁾.
- d) På ruten **Ischia/Procida/Napoli** skulle Caremar hele året levere flere daglige kombinerede færgetjenester til/fra Napoli (Calata Massa) og daglige passagertjenester med hydrofoil til/fra Napoli (Beverello). For så vidt angår kombinerede tjenester, blev antallet af afgang, som Caremar skulle tilbyde, gradvist reduceret en smule over tid. Faktisk blev de 14 daglige kombinerede tjenester, som Caremar skulle levere hele året (jf. betragtning 36, litra d)), reduceret til 13 pr. 1. oktober 2011⁽⁵³⁾ (især én afgang fra havnen i Casamicciola på Ischia⁽⁵⁴⁾ og 12 afgang til/fra Ischia havn⁽⁵⁵⁾), og yderligere reduceret til ti afgang pr. 16. januar 2012⁽⁵⁶⁾ (især én afgang fra havnen i Casamicciola på Ischia⁽⁵⁷⁾ og ni afgang til/fra Ischia

⁽⁴⁴⁾ Fra Napoli til Capri med TMV: **kl. 5.35** (i stedet for kl. 5.40), **kl. 12.00**, **kl. 17.00** og fra Capri til Napoli med TMV: **kl. 10.25**, **kl. 15.30** (i stedet for kl. 15.40) og **kl. 19.55** (i stedet for kl. 19.50).

⁽⁴⁵⁾ Fra Napoli til Capri med TMV: **kl. 5.35** (i stedet for kl. 5.40), **kl. 12.00** og **kl. 17.25** (i stedet for kl. 17.00) og fra Capri til Napoli med TMV: **kl. 10.20** (i stedet for kl. 10.25), **kl. 15.35** (i stedet for kl. 15.30) og **kl. 20.15** (i stedet for kl. 19.55).

⁽⁴⁶⁾ Fra Napoli til Capri med færge: **kl. 7.35**, **kl. 13.00**, **kl. 18.40** og fra Capri til Napoli **kl. 5.45**, **kl. 9.20** og **kl. 14.50**. Pr. 16. januar 2012 var fartplanen: fra Napoli til Capri med færge: **kl. 7.25**, **kl. 13.00** og **kl. 18.35** og fra Capri til Napoli med færge: **kl. 5.40**, **kl. 9.20** og **kl. 14.50**.

⁽⁴⁷⁾ Fra Napoli til Capri med færge: **kl. 9.05** og **kl. 14.20** og fra Capri til Napoli med færge: **kl. 6.45**, **kl. 11.00**, **kl. 16.15** og **kl. 20.10**. Pr. 16. januar 2012 var fartplanen: fra Napoli til Capri med færge: **kl. 9.00**, **kl. 14.20** og fra Capri til Napoli med færge: **kl. 6.45**, **kl. 11.00**, **kl. 16.15** og **kl. 20.10**.

⁽⁴⁸⁾ Fra Napoli til Capri med TMV: **kl. 21.20** og fra Capri til Napoli med TMV **kl. 23.30**. Pr. 16. januar 2012 var fartplanen: fra Napoli til Capri med TMV **kl. 21.35** og fra Capri til Napoli med TMV **kl. 23.50**.

⁽⁴⁹⁾ Fra Ischia til Napoli (en rejsetid på 1 time og 25 minutter) **kl. 8.45** og fra Napoli til Ischia (en rejsetid på 1 time og 20 minutter) **kl. 16.05** og **kl. 20.25**.

⁽⁵⁰⁾ Fra Ischia til Napoli (en rejsetid på 1 time og 25 minutter) **kl. 8.45** og en yderligere afgang **kl. 13.50** og fra Napoli til Ischia (en rejsetid på 1 time og 20 minutter) **kl. 20.15** (i stedet for kl. 20.25), og afgang kl. 16.05 blev nedlagt.

⁽⁵¹⁾ Fra Napoli til Ischia (en rejsetid på 1 time og 15 minutter) **kl. 15.45**.

⁽⁵²⁾ Fra Napoli til Ischia (en rejsetid på 1 time og 5 minutter) **kl. 14.45**.

⁽⁵³⁾ Afgangen kl. 15.40 fra Napoli til Procida og derefter til Ischia havn blev nedlagt.

⁽⁵⁴⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli (en samlet rejsetid på 1 time) **kl. 12.55** fra havnen i Casamicciola (med afgang fra Procida kl. 13.35).

⁽⁵⁵⁾ Fra Napoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time og 35 minutter) **kl. 6.25** (med afgang fra Procida kl. 7.30), **kl. 9.10** (i stedet for kl. 8.55, med afgang fra Procida kl. 10.20), **kl. 10.45** (i stedet for kl. 10.40, med afgang fra Procida kl. 11.45), **kl. 15.15** (i stedet for kl. 14.30, med afgang fra Procida kl. 16.15), **kl. 17.45** (i stedet for kl. 17.30, med afgang fra Procida kl. 18.45), **kl. 19.30** (i stedet for kl. 19.20, med afgang fra Procida kl. 20.30) og **kl. 22.15** (i stedet for kl. 21.55, med afgang fra Procida kl. 23.15). Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli (en samlet rejsetid på 1 time og 35 minutter) **kl. 7.00** (i stedet for kl. 6.45, med afgang fra Procida kl. 7.30), **kl. 13.55** (i stedet for kl. 12.30, med afgang fra Procida kl. 14.35), **kl. 15.30** (i stedet for kl. 15.20, med afgang fra Procida kl. 16.15), **kl. 17.25** (i stedet for kl. 17.15, med afgang fra Procida kl. 18.05), **kl. 19.55** (i stedet for kl. 19.30) med afgang fra Procida kl. 20.30).

⁽⁵⁶⁾ Afgangene kl. 7.00 og kl. 13.55 fra Ischia til Procida og derefter til havnen på Ischia blev nedlagt.

⁽⁵⁷⁾ Fartplanen var den samme (dvs. afgang kl. **12:55** fra havnen i Casamicciola (Ischia), se fodnote 54).

havn)⁽⁵⁸⁾, dog med indførelsen af to daglige kombinerede tjenester i perioden 15. juni – 15. september⁽⁵⁹⁾. For så vidt angår passagertjenester steg antallet af afgang, som Caremar skulle drive, en smule over tid. Faktisk blev de otte daglige passagertjenester, som Caremar skulle levere hele året (jf. betragtning 36, litra d)), øget til ti pr. 1. oktober 2011⁽⁶⁰⁾ med indførelsen af yderligere to afgang i perioden 1. juni – 30. september⁽⁶¹⁾. Pr. 16. januar 2012 blev Caremars daglige passagertjenester reduceret til ni hele året⁽⁶²⁾, mens de to yderligere afgang i perioden 1. juni – 30. september blev opretholdt med marginale tidsjusteringer⁽⁶³⁾.

- e) På ruten **Ischia/Procida/Pozzuoli** skulle Caremar hele året levere seks daglige kombinerede færgetjenester. Der var visse ændringer i fartplanerne for de seks kombinerede tjenester, der er beskrevet i betragtning 36, litra e), pr. 1. oktober 2011 og pr. 16. januar 2012. Rent faktisk skulle Caremar pr. 1. oktober 2011 tilbyde en afgang til havnen i Casamicciola på Ischia⁽⁶⁴⁾ og fem afgang til/fra Ischia havn⁽⁶⁵⁾, hvorimod Caremar pr. 16. januar 2012 skulle levere to daglige kombinerede tjenester fra/til havnen i Casamicciola på Ischia⁽⁶⁶⁾ og fire til/fra Ischia havn⁽⁶⁷⁾. Fra den 16. januar 2012 skulle Caremar desuden levere yderligere to kombinerede færgetjenester i perioden 16. september – 14. juni (skoleperiode)⁽⁶⁸⁾.
- f) På ruten **Ischia/Procida** skulle Caremar fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 ikke levere andre tjenester end dem, der allerede blev leveret på ruterne Ischia/Procida/Pozzuoli og Ischia/Procida/Napoli (jf. betragtning 36, litra f)). Dette ændrede sig ikke mellem den 1. oktober 2011 og den 15. januar 2012. Pr. 16. januar 2012 skulle Caremar hele året levere én daglig passagertjeneste med hydrofoil til Ischia havn⁽⁶⁹⁾ ud over de eksisterende tjenester på ruterne Ischia/Procida/Pozzuoli og Ischia/Procida/Napoli.

⁽⁵⁸⁾ Fra Napoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time og 35 minutter) **kl. 6.25** (med afgang fra Procida kl. 7.30), **kl. 10.45** (med afgang fra Procida kl. 11.50), **kl. 15.10** (i stedet for kl. 15.15, med afgang fra Procida kl. 16.20), **kl. 17.30** (i stedet for kl. 17.45, med afgang fra Procida kl. 18.35), **kl. 19.30** (i stedet for kl. 19.20, med afgang fra Procida kl. 20.30) og **kl. 21.55** (i stedet for kl. 22.15, med afgang fra Procida kl. 23.00). Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli (en samlet rejsetid på 1 time og 35 minutter) **kl. 15.20** (i stedet for kl. 15.30, med afgang fra Procida kl. 15.50), **kl. 17.20** (i stedet for kl. 17.25, med afgang fra Procida kl. 17.50), **kl. 19.25** (med afgang fra Procida kl. 20.30).

⁽⁵⁹⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli (en samlet rejsetid på 1 time og 35 minutter) **kl. 7.00** (med afgang fra Procida kl. 7.25) og fra Napoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time og 35 minutter) **kl. 9.25** (med afgang fra Procida kl. 10.30).

⁽⁶⁰⁾ Fra Napoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time og 10 minutter) **kl. 8.50** (i stedet for kl. 9.55, med afgang fra Procida kl. 9.30 fra Procida), **kl. 11.45** (med afgang kl. 12.25 fra Procida), **kl. 13.10** (med afgang kl. 13.50 fra Procida), **kl. 15.10** (med afgang fra Procida kl. 15.50) og **kl. 18.15** (med afgang kl. 18.55 fra Procida).

Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli (en samlet rejsetid på 1 time og 10 minutter) **kl. 7.30** (med afgang fra Procida kl. 7.55), **kl. 10.10** (med afgang kl. 10.35 fra Procida), **kl. 13.05** (i stedet for kl. 12.00, med afgang kl. 13.30 fra Procida), **kl. 14.30** (i stedet for kl. 14.15, med afgang kl. 14.55 fra Procida), **kl. 16.30** (i stedet for kl. 16.15, med afgang kl. 16.55 fra Procida).

⁽⁶¹⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli **kl. 19.35** (med afgang kl. 20.00 fra Procida) og fra Napoli til Procida og derefter til Ischia **kl. 20.55** (med afgang kl. 21.30 fra Procida).

⁽⁶²⁾ Fra Napoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time og 10 minutter) **kl. 8.40** (i stedet for kl. 8.50, med afgang kl. 9.30 fra Procida), **kl. 11.45** (med afgang kl. 12.25 fra Procida), **kl. 13.10** (med afgang kl. 13.50 fra Procida) og **kl. 18.15** (med afgang kl. 18.55 fra Procida).

Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli (en samlet rejsetid på 1 time og 10 minutter) **kl. 6.45** (i stedet for 7.30, med afgang kl. 7.05 fra Procida), **kl. 10.15** (i stedet for kl. 10.10, med afgang kl. 10.35 fra Procida), **kl. 13.00** (i stedet for kl. 13.05, med afgang kl. 13.15 fra Procida), **kl. 14.30** (i stedet for kl. 14.15, med afgang kl. 14.55 fra Procida), **kl. 16.25** (i stedet for kl. 16.30, med afgang kl. 16.45 fra Procida).

⁽⁶³⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli **kl. 19.35** (med afgang kl. 20.00 fra Procida) og fra Napoli til Procida og derefter til Ischia **kl. 21.05** (i stedet for 20.55, med afgang kl. 21.50 fra Procida).

⁽⁶⁴⁾ Fra Pozzuoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time og 15 minutter) **kl. 10.20** (med afgang kl. 10.55 fra Procida).

⁽⁶⁵⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Pozzuoli (en samlet rejsetid på 1 time) **kl. 8.30** (afgang fra Procida kl. 9.10), **kl. 11.30** (i stedet for kl. 11.20, med afgang fra Procida kl. 12.10), **kl. 18.00** (i stedet for kl. 17.35, med afgang fra Procida kl. 18.35). Fra Pozzuoli til Procida og derefter til Ischia (en samlet rejsetid på 1 time og 15 minutter) **kl. 13.50** (med afgang fra Procida kl. 14.20) og **kl. 19.15** (i stedet for kl. 18.55, med afgang fra Procida kl. 19.45).

⁽⁶⁶⁾ Fra Pozzuoli til Procida og derefter til Ischia **kl. 10.15** (med afgang fra Procida kl. 10.55) og fra Ischia til Procida og derefter til Pozzuoli **kl. 17.30** fra havnen i Casamicciola (med afgang fra Procida kl. 18.00).

⁽⁶⁷⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Pozzuoli **kl. 8.35** (med afgang fra Procida kl. 9.00), **kl. 11.30** (med afgang fra Procida kl. 11.55) og fra Pozzuoli til Procida og derefter til Ischia **kl. 14.00** (med afgang fra Procida kl. 14.30) og **kl. 18.55** (med afgang fra Procida kl. 19.35).

⁽⁶⁸⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Pozzuoli **kl. 7.20** (med afgang fra Procida kl. 7.50) og fra Pozzuoli til Procida og derefter til Ischia **kl. 9.00** (med afgang fra Procida kl. 9.40).

⁽⁶⁹⁾ Fra Procida til Ischia (20 minutters rejse) **kl. 15.30**.

- g) På ruten **Procida/Pozzuoli** skulle Caremar ud over de afgang, der skulle tilbydes på ruten Ischia/Procida/Pozzuoli, hele året levere to passagertjenester med hydrofoil (jf. betragtning 36, litra g)), med marginale ændringer i fartplanerne pr. 1. oktober 2011 ⁽⁷⁰⁾ og pr. 16. januar 2012 ⁽⁷¹⁾.
- h) På ruten **Procida/Napoli** skulle Caremar ud over de afgang, der skulle drives på ruten Ischia/Procida/Napoli, hele året levere fire daglige passagertjenester med hydrofoil til/fra Napoli (Beverello) ⁽⁷²⁾ (jf. betragtning 36, litra h)), med marginale ændringer i fartplanerne mellem den 1. oktober 2011 og den 16. januar 2012 ⁽⁷³⁾.
- (40) I henhold til artikel 1 i den forlængede oprindelige aftale skulle Caremar opfylde ovennævnte fartplan i overensstemmelse med forpligtelserne vedrørende kontinuitet og hyppighed, regelmæssighed og punktlighed.
- (41) Med hensyn til antallet, typen og kapaciteten af de fartøjer, der skulle anvendes på færgeruterne, henvises der i artikel 1 i den forlængede oprindelige aftale til femårsplanerne.
- (42) Med hensyn til billetpriserne skulle Caremar i henhold til artikel 4 i den forlængede oprindelige aftale hvert år forelægge (og begrunde) det prisniveau, som selskabet havde til hensigt at anvende, for de kompetente italienske myndigheder.
- (43) Den forlængede oprindelige aftale indeholdt ingen bestemmelser om tjenesteydelsens kvalitet.
- (44) Artikel 12 i den forlængede oprindelige aftale præciserede sanktionerne over for Caremar for manglende overholdelse af forpligtelsen til offentlig tjeneste, medmindre Caremar påviser, at den manglende overholdelse ikke kan tilskrives Caremar som følge af force majeure. I henhold til den forlængede oprindelige aftale kunne bøden variere fra 800 EUR til 40 000 EUR afhængigt af overtrædelsens grovhed.

3.1.2. *Kompensation*

- (45) For de søtransporttjenester, der blev drevet i perioden 1. januar 2009 – 31. juli 2012, fik Caremar tildelt en samlet offentlig kompensation på 97 835 927 EUR.
- (46) Tabel 1 viser den årlige kompensation til Caremar for perioden 1. januar 2009 – 31. juli 2012 i henhold til den forlængede oprindelige aftale:

⁽⁷⁰⁾ Fra Procida til Pozzuoli (15 minutters rejse) **kl. 8.10** (i stedet for kl. 8.25) og fra Pozzuoli til Procida (15 minutters rejse) **kl. 8.55** (i stedet for kl. 8.50).

⁽⁷¹⁾ Fra Procida til Pozzuoli (15 minutters rejse) **kl. 8.10** (i stedet for kl. 8.25) og fra Pozzuoli til Procida (15 minutters rejse) **kl. 8.50** (i stedet for kl. 8.55).

⁽⁷²⁾ Fra Procida til Napoli (40 minutters rejse) **kl. 6.35** og **kl. 9.20** og fra Napoli til Procida (40 minutters rejse) **kl. 7.30** og **kl. 17.45**.

⁽⁷³⁾ Fra Procida til Napoli (40 minutters rejse) **kl. 6.35** og **kl. 9.25** (i stedet for kl. 9.20) og fra Napoli til Procida (40 minutters rejse) **kl. 7.30** og **kl. 17.30** (i stedet for kl. 17.45).

Tabel 1

Kompensation udbetalt for perioden 1. januar 2009 – 31. juli 2012

(EUR)

År	Kompensation
2009	32 474 450
2010	29 869 832
2011	24 018 645
2012 (januar-juli)	11 473 000

(47) Den årlige kompensation, der blev ydet Caremar for opfyldelsen af de maritime tjenesteydelseskontrakter, blev fastsat som følger:

- for perioden 1. januar 2009 – 31. december 2009 på grundlag af de samme lovbestemmelser, som fandt anvendelse i henhold til den oprindelige aftale (jf. betragtning 48-52), og
- for perioden 1. januar 2010 – 31. juli 2012 på grundlag af en ny metode fastlagt i beslutning nr. 111 fra *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* af 9. november 2007 ⁽⁷⁴⁾ om kriterier for fastlæggelse af forpligtelser til offentlig tjeneste og takstordninger i sektoren for cabotagesejls af almindelig interesse (»beslutning 111/2007«) (jf. betragtning 53).

3.1.2.1. Kompensation ydet fra den 1. januar 2009 til den 31. december 2009

(48) I præsidentielt dekret nr. 501 af 1. juni 1979 (»dekret 501/79«) angives de forskellige elementer (indtægter og omkostninger), som skal indgå i beregningen af den støtte, der udbetales til rederier, der leverer maritime offentlige tjenester i forbindelse med opfyldelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste. Ved lov nr. 856 af 5. december 1986 (»lov 856/86«) blev der endvidere fastsat visse ændringer af ordningen for forpligtelser til offentlig tjeneste i forbindelse med søtransport i Italien. Med hensyn til forbindelserne til større og mindre øer blev kriterierne for beregning af kompensation for offentlig tjeneste ændret ved denne lovs artikel 11. Støtten skulle netop beregnes på grundlag af forskellen mellem indtægterne og omkostningerne ved tjenesten som bestemt ud fra gennemsnitlige og objektive parametre og skulle omfatte et rimeligt afkast af den investerede kapital. I henhold til samme artikel skulle de offentlige tjenesteydelseskontrakter også omfatte en liste over støttede ruter, sejlhyppighed og de typer skibe, der skulle anvendes. Støtten skulle godkendes af de ansvarlige ministre.

(49) De principper, der er fastlagt i dekret 501/79 og lov 856/86, var afspejlet i den oprindelige aftale.

(50) Som følge heraf blev kompensationen for udførelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i 2009 beregnet i overensstemmelse med den metode, der er fastlagt i den oprindelige aftale. Kompensationen svarede nærmere bestemt til det akkumulerede nettotab i forbindelse med de tjenesteydelser, der blev leveret under ordningen for offentlig tjeneste, hvortil et variabelt beløb svarende til afkastet af den investerede kapital blev lagt.

(51) Følgende omkostningslementer indgik i beregningen af kompensationen, som var fastsat af de offentlige myndigheder: provisionsomkostninger, reklameomkostninger, omkostninger til tjenester til passagerer om bord, omkostninger til lastning, losning og manøvrering, omkostninger til personale på land, omkostninger til vedligeholdelse af skibe, administrative omkostninger, forsikringsomkostninger, leje- og leasingomkostninger samt omkostninger til brændstof, skatter og afskrivninger.

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

- (52) Med hensyn til de årlige betalinger skulle følgende beløb udbetales som årlig kompensation for offentlig tjeneste i henhold til den oprindelige aftale. Der udbetales et første forskud senest den 30. marts hvert år svarende til 70 % af den kompensation, der blev udbetalt det foregående år. En anden udbetaling på 20 % af kompensationen i det foregående år foretages senest den 30. juni. Forskellen mellem de udbetalte beløb og forskellen mellem driftsomkostninger og indtægter i det indeværende år som anslået på grundlag af resultaterne fra de foregående år gav saldoen, som skulle udbetales senest den 30. november. Hvis det viste sig, at Caremar havde modtaget et beløb, der oversteg nettoomkostningerne ved de leverede tjenester (indtægter minus tab), skulle Caremar tilbagebetale forskellen ⁽⁷³⁾.

3.1.2.2. Kompensation ydet fra den 1. januar 2010 til den 31. juli 2012

- (53) Fra den 1. januar 2010 til den 31. juli 2012 blev kompensationen for driften af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i form af søtransporttjenester fastsat ved hjælp af en ny metode fastsat i beslutning 111/2007.
- (54) Beslutning 111/2007 blev ifølge præamblen udstedt med henblik på privatiseringen af de offentlige virksomheder, der leverede søtransporttjenester under en ordning for offentlig tjeneste ⁽⁷⁴⁾. Bestemmelserne i beslutning 111/2007 blev anvendt på de tjenester, der blev leveret af virksomhederne i Tirrenia-koncernen fra 2010, herunder Caremar, dvs. inden ikrafttrædelsen af de forskellige nye offentlige tjenesteydelseskontrakter efter de pågældende privatiseringer.
- (55) I henhold til beslutning 111/2007 var kompensationen for forpligtelsen til offentlig tjeneste baseret på de nettoomkostninger, der var nødvendige for at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste, plus et passende afkast. Dette afkast blev fastsat på forhånd for hele reguleringsperioden omfattet af den offentlige tjenesteydelseskontrakt. Den samlede kompensation blev under alle omstændigheder også begrænset til det niveau for offentlige midler, der ved lov blev tildelt den pågældende offentlige tjenesteydelseskontrakt, hvis den var lavere end den kompensation, der blev beregnet på grundlag af nettoomkostningsmetoden.
- (56) De nettoomkostninger, der var nødvendige for at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste, blev beregnet på grundlag af forskellen mellem selskabets omkostninger og indtægter ved drift af offentlige søfartstjenester. Omkostninger og indtægter skal navnlig identificeres pr. rute, og de omkostninger, der er fælles for public service-aktiviteter og (eventuelle) kommercielle aktiviteter, skal fordeles på en gennemsigtig måde på grundlag af de på forhånd fastlagte kriterier, der er knyttet som bilag til den pågældende offentlige tjenesteydelseskontrakt og beskrevet i en særlig rapport.
- (57) Kapitalafkastet beregnes på grundlag af de vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger (»WACC«). Den krævede egenkapitalforrentning ⁽⁷⁵⁾ beregnes ved hjælp af CAPM-modellen. På grundlag af denne model beregnes egenkapitalomkostningerne som en funktion af: i) den risikofrie rente, ii) betaværdien (et estimat af et selskabs risikoprofil i forhold til aktiemarkedet) og iii) risikopræmien på aktier til aktiemarkedet.
- (58) Egenkapitalomkostningerne blev beregnet ved at anvende en præmie for ekstra risiko på afkastet af risikofrie aktiviteter. Denne præmie beregnes som markedsrisikopræmien multipliceret med betaværdien, som måler, hvor risikobetonet en specifik aktivitet er i forhold til markedet.
- (59) Ifølge beslutning 111/2007 svarer afkastet af risikofrie aktiviteter til det gennemsnitlige bruttoudbytte af toneangivende tiårige obligationer med henvisning til de foregående tolv måneder, for hvilke data foreligger.

⁽⁷³⁾ I henhold til artikel 3, stk. 10, i den oprindelige aftale skal enhver overkompensation, der følger af selskabets attesterede regnskaber, tilbagebetales af selskabet senest 15 dage efter godkendelsen af selskabets balancer for det pågældende år.

⁽⁷⁴⁾ I henhold til artikel 1, nr. 999, i lov nr. 296 af 27. december 2006 og artikel 1, litra e), i lovdekret nr. 430 af 5. december 1997.

⁽⁷⁵⁾ Den ønskede forrentning for en aktieinvestor i lyset af selskabets risikoprofil og de dermed forbundne pengestrømme.

- (60) I beslutning 111/2007 fastsættes en markedsrisikopræmie på 4 %. Hvis der er tale om en tjeneste, som drives på et ikke-eksklusivt grundlag, betales rederiet for den formodede yderligere risiko med et tillæg på yderligere 2,5 % til markedsrisikopræmien.
- (61) I praksis kan kompensationen til Caremar imidlertid ikke overstige loftet på 29 869 832 EUR ⁽⁷⁸⁾ om året i henhold til lov 166/2009 (jf. betragtning 32). Selv om der i lov 166/2009 fastsættes et loft for den årlige kompensation til alle Tirrenia-virksomheder for leveringen af søtransporttjenester, omfatter beslutning 111/2007 en række garantier, der sikrer disse virksomheder tilstrækkelig dækning af deres driftsomkostninger.
- (62) I henhold til beslutning 111/2007 skal navnlig omfanget af tjenesterne, de maksimale billetpriser, der er fastsat i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, og den kompensation, der faktisk udbetales, fastsættes på forhånd, således at tjenesteleverandøren får dækket alle omkostningerne ved driften af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Følgende formel anvendes:

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

hvor:

VA(RSP) er den diskonterede værdi af kompensationen for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste

VA(AI(X)) er den diskonterede værdi af andre indtægter (billetindtægter osv.)

VA(CA) er den diskonterede værdi af de støtteberettigede driftsomkostninger, gældsindfrielse og afkast af den investerede kapital.

- (63) Hvis det efterfølgende under driften af tjenesten underlagt en offentlig serviceforpligtelse viste sig, at den tildelte kompensation ikke var tilstrækkelig til at dække de støtteberettigede driftsomkostninger under hensyntagen til de øvrige indtægter, kunne virksomheden ikke forlade sig på en automatisk revision med tilbagevirkende kraft af kompensationen for forpligtelsen til offentlig tjeneste eller anmode om en sådan revision i reguleringsperioden omfattet af kontrakten, men kun anmode de kompetente italienske myndigheder om at vedtage en af følgende nye foranstaltninger: omfanget af de støttede aktiviteter kan reduceres, eller alternativt kan tilrettelæggelsen af tjenesten (f.eks. færgetyperne) tilpasses, eller de maksimale billetpriser ændres.
- (64) Det prisloft, der finder anvendelse på hver tjeneste, eksklusive skatter og havneafgifter, justeres hvert år på grundlag af følgende formel for prisloft:

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

hvor:

ΔT er den årlige procentvise ændring i prisloftet

ΔP er inflationsraten i referenceåret

X er den reelle årlige sats for justering af prisloftet, som er fastsat i aftalen, og som forbliver konstant i hele aftalens løbetid.

- (65) I beslutning 111/2007 angives det også, at prisloftet kan justeres for at afspejle udsving i brændstofomkostninger baseret på offentligt tilgængelige standardpriser.
- (66) Med hensyn til de årlige betalinger fandt de principper, der fandt anvendelse under forlængelsen af den oprindelige aftale, jf. betragtning 52, fortsat anvendelse i perioden 1. januar 2009 – 31. juli 2012.

⁽⁷⁸⁾ Heraf 19 839 226 EUR fra Campanien og 10 030 606 EUR fra Lazio.

3.2. Privatiseringen af Caremar

- (67) Ved afgørelse nr. 444 af 9. august 2011 fastsatte regionen Campaniens regionalregering retningslinjerne for gennemførelsen af det begrænsede udbud ⁽⁷⁹⁾ for privatiseringen af Caremar og tildelingen til Caremars køber af en kontrakt om offentlig cabotagevejleds vedrørende levering af søtransporttjenester over en periode på ni år mod kompensation for offentlig tjeneste.
- (68) Ved dekret nr. 202 af 12. juli 2012 om fastsættelse af de indledende procedurer iværksatte regionen Campanien det begrænsede udbud, hvor det valgte tildelingskriterium var kriteriet om den mest fordelagtige pris.
- (69) Indkaldelsen af interessetilkendegivelser blev offentliggjort i supplementet til *Den Europæiske Unions Tidende* den 17. juli 2012 og i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr. 86 af 25. juli 2012 samt på regionen Campaniens websted.
- (70) Der var ingen tekniske krav til adgang til udbuddet. Selv om det oprindelige udkast til udbud for Caremar omfattede visse tekniske og finansielle krav (dvs. forud fastsat antal sømil og omsætning i søtransportsektoren), som kun ville have gjort det muligt for rederier at deltage i udbudsproceduren, ændrede de italienske myndigheder efter udvekslingerne mellem de italienske myndigheder og Kommissionen den 26. oktober 2011, 22. december 2011 og 14. marts 2012 efter åbningsafgørelsen fra 2011 det endelige udbud ved at fjerne de tekniske kriterier i pointgivning og erstatte dem med finansielle krav vedrørende tilstrækkelig økonomisk og finansiell kapacitet, hvilket enten kunne dokumenteres ved en bekræftelse fra mindst to finansielle institutioner med en økonomisk og finansiell kapacitet på 6 mio. EUR eller nettoaktiver på mindst 6 mio. EUR.
- (71) Efter bekendtgørelsen af udbuddet indkom der inden udløbet af fristen for indgivelse af interessetilkendegivelser den 21. september 2012 ti interessetilkendegivelser, nemlig fra Alilauro Gruson S.p.A. (herefter »Aligruson«), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetur, Usticalines S.p.A.
- (72) Ved dekret nr. 34 af 21. februar 2013 godkendte regionen Campanien resultaterne af undersøgelsen i prækvalifikationsfasen og gav alle undtagen Vetur adgang til den næste fase (udbudsfasen).
- (73) Ved dekret nr. 78 af 17. maj 2013 blev de ni ansøgere, der kunne komme i betragtning, opfordret til at afgive bud ⁽⁸⁰⁾. Indkaldelsen af bud indeholdt udkastet til den nye niårige kontrakt, der skulle indgås mellem den valgte tilbudsgiver og regionen Campanien, samt mere detaljerede oplysninger om udbudsproceduren ⁽⁸¹⁾. Det fremgik navnlig af indkaldelsen af bud, at tildelingskriteriet ville være:

⁽⁷⁹⁾ Begrænset udbud som omhandlet i artikel 55, stk. 6, i den italienske lov om offentlige kontrakter — lovdekret nr. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) var en procedure i to faser, hvor kun tilbudsgivere, der er blevet indbudt til budfasen, kan afgive bud.

⁽⁸⁰⁾ Dekret nr. 78 af 17. maj 2013 blev offentliggjort i *Bollettino Ufficiale della Regione Campania* nr. 28 af 27. maj 2013 samt på regionen Campaniens websted. Sideløbende hermed offentliggjorde regionen Campanien på sit websted også præciseringer til indkaldelsen af bud i form af svar på ofte stillede spørgsmål.

⁽⁸¹⁾ Ud over det nye udkast til en niårig kontrakt, der skulle indgås mellem den valgte tilbudsgiver og regionen Campanien, omfattede disse oplysninger udkastet til aftalen vedrørende salg af Caremar, udkastet til den forretningsplan, som parterne skulle følge ved afgivelsen af deres tilbud, et udkast til en tilbudsmodel og et udkast til en model for loyalitetserklæring, som parterne kunne følge ved afgivelsen af deres tilbud, og de regler, der skulle følges for at få adgang til Caremars lokaler og datarummet. Med hensyn til proceduren blev parterne bl.a. underrettet om tidsplanen og betingelserne for: i) adgang til datarummet for udbudsproceduren og til Caremars forretningslokaler, ii) afgivelse af tilbud, iii) fremlæggelse af en garanti til støtte for tilbuddet, iv) tildeling af udbuddet (herunder tildelingskriteriet) og v) muligheden for at anmode om præciseringer af budet.

»den mest fordelagtige pris svarende til den laveste forskel, der opnås ved at trække den pris, der tilbydes for købet af aktierne, fra den kompensationsværdi, som konkurrenten ønsker, til fordel for det laveste (x) tilbud, der fremkommer ved anvendelse af følgende formel:

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

hvor:

- *a* er vederlaget for minimumstjenesterne på grundlag af det udbud, der er omhandlet i punkt 2.1, litra b),
- *Da* * 75 % er den rabat, der tilbydes på grundlag af budet, ganget med korrektionsfaktoren for at tage hensyn til den niårige fordeling af denne nedsættelse, og
- 6 er aktiekursen omhandlet i punkt 2.1, litra a), udbudt i opadgående retning.«

- (74) Hvad angår minimumsprisen for salget af Caremar, blev der i indkaldelsen af bud desuden anført en minimumspris på 6 000 000 EUR ⁽⁸²⁾ og et maksimumsbeløb for kompensationen for offentlig tjeneste på 19 839 226 EUR for hvert af de ni år, kontrakten løb.
- (75) Ved fristens udløb blev der modtaget tre tilbud fra følgende ansøgere: i) den midlertidige virksomhedssammenslutning SNAV/Rifim S.r.l. (»SNAV/Rifim«), ii) Aligruson og iii) TTT Lines S.p.A. i en midlertidig virksomhedssammenslutning med partnerne Marittima S.r.l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Sidstnævnte blev i sidste ende udelukket af udbudsudvalget, fordi sammenslutningen ikke var i stand til at stille en passende finansiel garanti til støtte for sit tilbud.
- (76) Den 4. oktober 2013 meddelte Marworld regionen Campanien, at selskabet havde indgivet en klage til den regionale forvaltningsdomstol for Campanien, herunder over afgørelsen om udelukkelse.
- (77) Ved dekret nr. 178 af 29. oktober 2013 bekræftede regionen Campanien nedenstående rangordning, som udbudsudvalget havde udarbejdet ⁽⁸³⁾ på grundlag af de numeriske værdier angivet i de enkelte bud under anvendelse af formlen beskrevet i indkaldelsen af bud (jf. betragtning 73). SNAV/Rifim tilbød 111 395 812 EUR (herunder 6 000 001 EUR for køb af Caremar), mens Aligruson tilbød 128 556 568 EUR (herunder 6 000 060 EUR for køb af Caremar). Efter at have afgivet det vindende bud i udbudsproceduren fik SNAV/Rifim tildelt kontrakten.
- (78) Ved dom af 5. juni 2014 annullerede den regionale forvaltningsdomstol for Campanien tildelingen af kontrakten, idet den fandt, at ingen af de tre ansøgere burde have været opfordret til at afgive bud. Regionen Campanien appellerede denne dom. Ved dom af 10. februar 2015 annullerede den italienske øverste forvaltningsdomstol dommen afsagt af den regionale forvaltningsdomstol for Campanien og opretholdt derfor udbudsudvalgets afgørelse.

⁽⁸²⁾ Ifølge oplysningerne fra Italien blev Caremars basisauktionspris på 6 000 000 EUR beregnet ved at lægge kapitalgevinsterne på flåden og en generisk goodwillkomponent vedrørende det forhold, at Caremar var et selskab med egen knowhow og tilstedeværelse i området, og at det var et anerkendt mærke på det marked, hvor det opererede, til værdien af selskabets bogførte nettoaktiver pr. 31. december 2010 (dvs. 4 470 008 EUR).

⁽⁸³⁾ Denne rangordning blev offentliggjort af udbudsudvalget på dets offentlige møde den 29. juli 2013. Ved den lejlighed oplyste udbudsudvalget, at det vindende tilbud var blevet sendt til den ordregivende myndighed (dvs. regionen Campanien) med henblik på kontrol. Ved dekret nr. 130 af 2. august 2012 besluttede regionen Campanien at indlede den diskretionære kontrolprocedure i henhold til artikel 86, stk. 3, i lovdekret nr. 136/2006 og anmodede udbudsudvalget om at vurdere, om det af SNAV/Rifim afgivne tilbud var tilstrækkeligt. Udbudsudvalget gennemgik på sit møde den 16. og 27. september 2013 i detaljer de finansielle antagelser, der lå til grund for tilbuddet indgivet af SNAV/Rifim, og erklærede, at tilbuddet var hensigtsmæssigt og pålideligt. Udbudsudvalget meddelte resultaterne af kontrolproceduren på sit offentlige møde den 16. oktober 2013, hvor det ligeledes bekræftede rangordningslisten offentliggjort den 29. juli 2013.

- (79) Efter dommen afsagt af den regionale forvaltningsdomstol for Campanien om opretholdelse af udbudsudvalgets afgørelse om at tildele kontrakten til SNAV/Rifim gjorde SNAV/Rifim gennemførelsen af sit tilbud betinget af regionen Campaniens bekræftelse af, at Caremars finansielle betingelser ikke havde ændret sig i forhold til dem, som tilbudsgiverne havde vurderet under udbudsproceduren gennemført i 2013. Efter at have konstateret, at Caremars egenkapital pr. 31. december 2024 var 2 155 008 EUR lavere end på tidspunktet for SNAV/Rifims afgivelse af deres vindende tilbud, besluttede regionen Campanien at genoprette Caremars egenkapital til niveauet ved udgangen af 2013. Ved regional afgørelse nr. 316 af 21. maj 2015 ⁽⁸⁴⁾ tildelte regionen Campanien derfor Caremar 2 155 008 EUR på betingelse af, at den valgte tilbudsgiver købte selskabet, for at genoprette Caremars finansielle situation til den værdi, det havde på tidspunktet for afgivelse af det vindende tilbud om køb af Caremar.
- (80) Salgsaftalen mellem regionen Campanien og SNAV/Rifim blev undertegnet den 16. juli 2015, og på denne dato blev ejendomsretten til hele aktiekapitalen i Caremar overdraget SNAV/Rifim af regionen Campanien til en fast pris på 6 000 001 EUR.
- (81) Da køberen var en kollektiv enhed, blev Caremars aktier solgt og købt af SNAV og Rifim, som hæftede solidarisk for alle kontraktlige forpligtelser, dvs. at SNAV købte 75 000 aktier, og Rifim de resterende 75 000 aktier, svarende til 50 % af Caremars samlede aktiekapital.

3.3. Den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt

3.3.1. Forpligtelsen til offentlig tjeneste

- (82) Den 16. juli 2015 underskrev regionen Campanien og Caremar den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt om levering af søtransporttjenester. Denne offentlige tjenesteydelseskontrakt har været i kraft i ni år (dvs. frem til den 15. juli 2024).
- (83) Den forpligtelse til offentlig tjeneste, der er pålagt Caremar (og dermed dets køber SNAV/Rifim), vedrører levering af rutesejls med passagerer og/eller passagerer, køretøjer (herunder redningskøretøjer) og postforsendelser til forud fastsatte priser med færger og hurtige fartøjer (dvs. TMV i forbindelse med kombinerede tjenester eller hydrofojlåbåde i forbindelse med passagertjenester) i henhold til de fartplaner, der er angivet i søtransportprogrammet fastsat i regionen Campaniens forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011 (vedhæftet som bilag D til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt) som ændret ved forvaltningsafgørelse nr. 857 af 30. december 2011 (vedhæftet som bilag E til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt) og eventuelle efterfølgende ændringer heraf.
- (84) Med hensyn til de færgeruter, der skal drives, skal Caremar levere søtransporttjenester på følgende otte ruter i henhold til de fartplaner, der er angivet i bilag D og E til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt: Capri/Napoli, Capri/Sorrento, Ischia/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli og Procida/Napoli.
- (85) De nærmere bestemmelser om forpligtelsen til offentlig tjeneste med hensyn til fartøjstype (færge, TMV, hydrofojlåbåde), fartplan og sejlhyppighed (årlig/sæsonbestemt) på hver rute er de samme som dem, der gjaldt i henhold til den forlængede oprindelige aftale fra den 16. januar 2012, jf. betragtning 39).
- (86) I henhold til artikel 8, stk. 4, litra d), i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt skal Caremar opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste i overensstemmelse med forpligtelserne til kontinuitet og hyppighed, regelmæssighed og punktlighed. I artikel 8, stk. 4, litra l), præciseres det, at overholdelsen af disse forpligtelser altid skal sikres, også i perioden med ordinær og ekstraordinær renovering af fartøjer.

⁽⁸⁴⁾ Offentliggjort i *Bollettino Ufficiale della Regione Campania* nr. 35 af 8. juni 2015. Denne afgørelse blev bekræftet ved præsidentielt dekret nr. 116 af 15. juli 2015, offentliggjort i *Bollettino Ufficiale della Regione Campania* nr. 45 af 20. juli 2015.

- (87) I henhold til artikel 8, stk. 4, litra c), i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt skal Caremar for så vidt angår kombinerede tjenester prioritere transport af postforsendelser (inden for en grænse på 12 løbende meter), hvis den befordringspligtige virksomhed kræver det. I henhold til artikel 9 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt er Caremar desuden forpligtet til efter anmodning fra regionen Campanien uden yderligere kompensation at foretage op til ti yderligere sejlads om året for at opfylde ekstraordinære behov for offentlig tjeneste.
- (88) Med hensyn til antallet, typen og kapaciteten af de fartøjer, der skulle anvendes på færgeruterne, er Caremar i henhold til artikel 8, stk. 1, artikel 8, stk. 4, litra m), og artikel 8, stk. 5, i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt forpligtet til at anvende mindst syv af de fartøjer, der er anført i bilag H til kontrakten (eller tilsvarende med hensyn til antal, tekniske egenskaber, kapacitet og komfort), og til altid at garantere tilgængeligheden af et reservefartøj med de karakteristika, der er anført i nævnte bilag H. Caremar er desuden forpligtet til at sikre, at de fartøjer, der er nævnt i bilag H, altid fungerer effektivt ⁽⁸⁵⁾).
- (89) Med hensyn til billetpriserne skal Caremar i henhold til artikel 8, stk. 4, litra e), og artikel 13 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt overholde de billetpriser, der er fastsat i regional forvaltningsafgørelse nr. 183 af 29. april 2011 og regional forvaltningsafgørelse nr. 67 af 7. marts 2013, vedhæftet som bilag B og C til den offentlige tjenesteydelseskontrakt og eventuelle senere ændringer heraf. Caremar kan årligt anmode regionen Campanien om en tilpasning af billetpriserne til inflationen, men regionen Campanien kan beslutte ikke at foretage den ønskede tilpasning eller at suspendere den tilpasning, der allerede er foretaget ⁽⁸⁶⁾. Desuden skal Caremar i henhold til artikel 8, stk. 4, litra b), gratis sørge for akut transport af patienter med ambulance fra det nationale sundhedsvæsen.
- (90) Med hensyn til tjenesteydelsens kvalitet skulle Caremar i henhold til artikel 8, stk. 4, litra v), i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt overholde de kvalitetsstandarder, der er fastsat i artikel 11 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt med hensyn til punktlighed, rejsekomfort og information til brugerne som anført i bilag O til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, som også fastsætter de gældende sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse af disse standarder. I henhold til artikel 8, stk. 4, litra f), skal Caremar desuden opfylde de kvalitetsniveauer, der er fastsat af regionen Campanien i »Carta di Servizio« vedtaget i henhold til regional forvaltningsafgørelse nr. 3 af 16. marts 2012.
- (91) Ud over de sanktioner, der er fastsat i bilag O for manglende overholdelse af de minimumskvalitetsstandarder, der er fastsat i artikel 11 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, indeholder artikel 25 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt yderligere sanktioner for manglende overholdelse af den forpligtelse til offentlig tjeneste, der er pålagt Caremar (f.eks. forpligtelser til kontinuitet og regelmæssighed ⁽⁸⁷⁾, punktlighed ⁽⁸⁸⁾, billetpriser ⁽⁸⁹⁾), medmindre Caremar påviser, at den manglende overholdelse ikke kan tilskrives Caremar som følge af force majeure.

⁽⁸⁵⁾ Artikel 8, stk. 4, litra m), i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.

⁽⁸⁶⁾ Artikel 13, stk. 4, og artikel 13, stk. 5, i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.

⁽⁸⁷⁾ F.eks. er der i artikel 25, stk. 1, litra A), i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt fastsat en bøde på 80 EUR/sømil for hver sejlads, der ikke gennemføres, og der er fastsat en yderligere bøde på 5 000 EUR, hvis den samme sejlads ikke gennemføres mere end syv gange på en måned. Hvis Caremar i løbet af en periode på tre måneder ikke gennemfører den samme sejlads to gange mere end syv gange i løbet af en måned, tilbagekaldes overdragelsen af den offentlige tjenesteydelseskontrakt.

⁽⁸⁸⁾ F.eks. fastsættes der i artikel 25, stk. 1, litra B), i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt en bøde på 150 EUR for hver manglende begrundede meddelelse inden for 24 timer efter forsinkelser på over 30 minutter. For hver forsinkelse på over 30 minutter er bøden 500 EUR, hvis forsinkelsen vedrører en sejlads, der allerede var forsinket med over 30 minutter i samme måned.

⁽⁸⁹⁾ F.eks. fastsættes der i artikel 25, stk. 1, litra I), i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt en bøde på 1 500 EUR i tilfælde af to skriftlige klager i et kvartal over overtrædelse af billetpriser, og bøden øges til 5 000 EUR i tilfælde af en tredje klage i samme kvartal.

3.3.2. *Kompensation*

- (92) Regionen Campanien fastsatte på basis af udbudsproceduren det årlige grundkompensationsbeløb i henhold til den nye kontrakt for leveringen af forpligtelser til offentlig tjeneste på de i betragtning 84 nævnte færgeruter til 178 553 034 EUR over den niårige kontraktperiode (19 839 226 EUR årligt) med forbehold af nedjustering. Det beløb, som SNAV/Rifim tilbød, og som blev fastsat på grundlag af budet, var på 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR årligt ⁽⁹⁰⁾) med en rabat på 81 542 961 EUR over den niårige kontraktperiode. For perioden 16. juli 2015 – 31. december 2015 blev kompensationen fastsat til 4 940 327,79 EUR ⁽⁹¹⁾.
- (93) I henhold til artikel 16 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt beregnes kompensationen for offentlig tjeneste på grundlag af den metode, der er fastlagt i beslutning 111/2007 ⁽⁹²⁾, hvorefter kompensationen ikke må overstige, hvad der er nødvendigt for at dække de nettoomkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste (økonomisk-finansiell ligevægt), herunder en rimelig fortjeneste (jf. betragtning 55-66).
- (94) Artikel 17 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt bestemmer, at parterne hvert tredje år skal kontrollere betingelserne for kontraktens økonomiske balance i overensstemmelse med de stabilitetskriterier, der er fastsat i beslutning 111/2007. I tilfælde af afvigelser fra denne kontraktlige balance (f.eks. i tilfælde af underkompensation på mere end 5 % af den samlede kompensation) bestemmes det i artikel 17 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, at der træder en afbalanceringsmekanisme i kraft med vurdering af alle de parametre, der er knyttet til kompensationsbetalingen. Hvis kompensationsbeløbet viser sig at være utilstrækkeligt til at dække driftsomkostningerne ved leveringen af tjenesten, giver den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt mulighed for at revidere de centrale parametre for kompensationsberegningen, nemlig prissystemet, en reduktion af det serviceniveau, der leveres, eller selskabets materielle aktiver til levering af tjenesterne. I tilfælde af overkompensation skal regionen Campanien nedsætte den kompensation, der udbetales for den næste reguleringsperiode, og tilbagesøge enhver overkompensation, der allerede er udbetalt (se artikel 17, stk. 4, og artikel 18).
- (95) Kompensationen udbetales årligt i tre rater: Der udbetales et første forskud senest den 30. april hvert år svarende til 70 % af kompensationen, en anden udbetaling på 20 % af kompensationen foretages senest den 30. september, og det skyldige beløb efter fradrag af nedsættelser og bøder betales senest den 31. januar det følgende år ⁽⁹³⁾.
- (96) I henhold til artikel 18 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt skal enhver overkompensation tilbagebetales til regionen Campanien senest 30 dage efter regionen Campaniens anmodning. I perioden 16. juli 2015 – 31. december 2017 blev det ved kontrolproceduren konstateret, at der var sket en overkompensation på 835 057 EUR, som blev returneret til regionen Campanien. For perioden 1. januar 2018 – 31. december 2021 blev den årlige kompensation på 10 778 897 EUR nedsat til 9 093 983 EUR i forbindelse med kontrollen vedrørende perioden indtil den 31. december 2017. På grundlag af de foreliggende regnskaber blev der ved kontrolproceduren for årene 2018-2021 konstateret en overkompensation på 1 389 811 EUR, som blev returneret til regionen Campanien.
- (97) I henhold til artikel 20 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt har regionen Campanien tilsynsbeføjelser med hensyn til kontrakten og overvåger dens korrekte opfyldelse, tilstrækkeligheden og kvaliteten af operatørens aktiver, overholdelsen af retlige forpligtelser og opfyldelsen af kvalitetsmålene under varetagelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste.

⁽⁹⁰⁾ Artikel 16, stk. 2, i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt lyder som følger: »Ovennævnte kompensation må i denne tjenesteydelseskontrakts løbetid ikke overstige 10 778 897 EUR for kalenderåret plus moms, angivet i nedadgående retning i budet.»

⁽⁹¹⁾ Artikel 16, stk. 3, i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.

⁽⁹²⁾ Artikel 16, stk. 1, i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.

⁽⁹³⁾ Artikel 16, stk. 5, i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt. I henhold til artikel 16, stk. 6, i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt udbetales kompensationen for perioden 16. juli 2015 – 31. december 2015 i to rater: den første rate på 70 % senest den 15. august 2015 og den anden rate på 30 % senest den 31. januar 2016.

- (98) På baggrund af den regelmæssige revision af kontraktens økonomiske balance i henhold til artikel 17 blev den kompensation, der var fastsat på forhånd på grundlag af udbudsproceduren (10 778 897 EUR), nedsat af regionen Campanien til 9 093 983 EUR for perioden 2018-2021 og yderligere nedsat til 9 087 149 EUR for perioden 2022-2024. Tabel 2 viser den på forhånd fastlagte kompensation og den faktisk udbetalte kompensation til Caremar for perioden fra august 2015 til 2021.

Tabel 2

Kompensation beregnet og udbetalt til Caremar i henhold til den nye tjenesteydelseskontrakt for perioden 2015-2021

(EUR)

År	Beregnet kompensation	Udbetalt kompensation
2015 (fra juli 2015)	10 778 897	4 961 000
2016	10 778 897	10 778 000
2017	10 778 897	10 778 897
2018	9 093 983	10 363 306
2019	9 093 983	8 462 289
2020	9 093 983	10 365 064
2021	9 093 983	8 593 982

3.4. Fortrinsret ved allokering af kajpladser

- (99) I henhold til artikel 19b, stk. 21, i lovdekret 135/2009, omsat til lov 166/2009, beholder selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern, herunder Caremar, de allerede allokerede kajpladser og fortrinsretten ved allokering af ankomst- og afgangstidspunkter i overensstemmelse med de procedurer, der er fastsat af søfartsmyndighederne i henhold til lov nr. 84 af 28. januar 1994 og den italienske søfartslov, med det formål at garantere den territoriale kontinuitet med øerne og i lyset af forpligtelserne til offentlig tjeneste.

3.5. Foranstaltningerne i lov 163/2010

- (100) Ved lov 163/2010 blev der fastsat en mulighed for, at selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern, herunder Caremar, midlertidigt kunne anvende de finansielle midler, der allerede var afsat⁽⁹⁴⁾ til opgradering og modernisering af flåden, til at dække deres akutte nye likviditetsbehov i stedet. Selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern, som udnyttede denne mulighed, skulle imidlertid supplere disse øremærkede midler, således at de fortsat kunne foretage de nødvendige opgraderinger af deres skibe. Disse opgraderinger var nødvendige for at opfylde de nye internationale sikkerhedsstandarder efter Stockholftalen af 1996⁽⁹⁵⁾.
- (101) Ved hjælp af to faciliteter⁽⁹⁶⁾ blev der navnlig hensat 23 750 000 EUR til at betale for alle Tirrenia-koncernens opgraderinger. Caremar gjorde brug af disse faciliteter til at opgradere sine skibe.

⁽⁹⁴⁾ Som fastsat i artikel 19, stk. 13a, i lovdekret nr. 78 af 1. juli 2009, omsat til lov nr. 102 af 3. august 2009 (herefter »lov 102/2009«), og i artikel 19b, stk. 19, i lov 166/2009.

⁽⁹⁵⁾ Disse sikkerhedsstandarder blev derefter nærmere beskrevet i Rådets direktiv 98/18/EF af 17. marts 1998 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EFT L 144 af 15.5.1998, s. 1), gennemført ved lovdekret nr. 45 af 4. februar 2000, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/24/EF af 14. april 2003 om ændring af Rådets direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe (EUT L 123 af 17.5.2003, s. 18), gennemført ved lovdekret nr. 52 af 8. marts 2005, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/25/EF af 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav til ro-ro-passagerskibe (EUT L 123 af 17.5.2003, s. 22), gennemført ved lovdekret nr. 65 af 14. marts 2005.

⁽⁹⁶⁾ Alle midlerne (dvs. 7 000 000 EUR), der var hensat i henhold til artikel 19b, stk. 19, i lovdekret 166/2009, og 16 750 000 EUR fra de midler, der var hensat i henhold til lov 102/2009.

(102) Artikel 1 i lov 163/2010 bestemte endvidere følgende:

- a) Artikel 19b i lovdekret 135/2009, omsat med ændringer til lov 166/2009, ændres med tilføjelsen af stk. 24a, hvorefter alle officielle akter og handlinger i forbindelse med gennemførelsen af stk. 1-15 i lov 166/2009 er omfattet af afgiftsfritagelse. Disse bestemmelser vedrører liberaliseringen af cabotagesejladsen gennem privatiseringen af Tirrenia-koncernen, herunder dens forberedende fase, dvs. overdragelsen af de regionale rederier til de respektive regioner.
- b) For at sikre kontinuiteten i den offentlige tjeneste og støtte privatiseringen af selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern kan de pågældende regioner anvende midlerne i *Fondo Aree Sottoutilizzate* »FAS«⁽⁹⁷⁾ i henhold til beslutning nr. 1 fra *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* af 6. marts 2009⁽⁹⁸⁾.

4. TRAKTATBRUDSPROCEDURE 2007/4609

(103) Efter tidligere udvekslinger mellem Kommissionens tjenestegrene og Italien sendte Kommissionens generaldirektør for energi og transport den 19. december 2008 en anmodning om oplysninger til Italien. Denne anmodning vedrørte bl.a. en oversigt over de ruter, der var omfattet af offentlig tjeneste på daværende tidspunkt, og det omfang af offentlige tjenester, som Italien forventede under de foreslåede nye aftaler. Italien blev desuden anmodet om yderligere oplysninger om privatiseringsplanerne for Tirrenia-koncernen.

(104) I deres brev af 28. april 2009 besvarede de italienske myndigheder i detaljer Kommissionens anmodning af 19. december 2008. I dette brev anførte Italien bl.a. følgende:

- a) Forlængelsen af den oprindelige aftale til den 31. december 2009 var nødvendig for at opnå en liberalisering af cabotagesejladssektoren i Italien gennem privatiseringen af Tirrenia-koncernen.
- b) Kompensationen for offentlig tjeneste til Tirrenia-koncernen var nødvendig for at sikre territorial kontinuitet med øerne gennem færgeforbindelser, som ikke i tilstrækkeligt omfang blev udbudt af private rederier på markedet.
- c) En grundig rationaliseringsproces af ruterne blev afsluttet den 10. marts 2009. I denne proces blev der taget hensyn til de relevante sociale, beskæftigelsesmæssige og økonomiske aspekter samt behovet for at sikre væsentlige forbindelser af hensyn til territorial kontinuitet, og den omfattede en høring af de seks berørte regioner. Denne rationalisering ville føre til en reduktion af nettoomkostningerne ved den offentlige tjeneste på ca. 66 mio. EUR og en afskedigelse af ca. 600 besætningsmedlemmer i hele Tirrenia-koncernen. Rationaliseringen i 2009 supplerede den tidligere indsats (i 2004, 2006 og 2008) for at reducere de tjenester, som Tirrenia-koncernen drev.
- d) Formålet med rationaliseringen var i) at bevare de forbindelser, der er nødvendige for at sikre territorial kontinuitet med og mellem øer og fastlandet samt retten til sundhed, studier og mobilitet, ii) at rationalisere forbindelserne, hvor der var private rederier, som leverede de samme forbindelser i samme periode med tilsvarende garantier for kvalitet og kontinuitet, og iii) at rationalisere sommer- og højhastighedsforbindelser, som kun befordrer gående passagerer.
- e) Italien gav i brevet en oversigt over de ruter, der blev drevet af selskaberne i Tirrenia-koncernen i 2008, og det reducerede antal ruter, som de ville besejle i 2009. Ifølge de italienske myndigheder ville de sidstnævnte ruter danne grundlaget for de nye aftaler, som skulle indgås med de nye ejere af selskaberne i Tirrenia-koncernen.

⁽⁹⁷⁾ Fonden for underudnyttede områder (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) er en national fond, der støtter gennemførelsen af Italiens regionalpolitik. Fondens midler er primært øremærket til regioner, der er udpeget som sådanne af de italienske myndigheder.

⁽⁹⁸⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, nr. 137 af 16.6.2009.

- (105) Den 21. december 2009 sendte Kommissionens generaldirektør for energi og transport et brev til Italien, hvori der bl.a. var anført, at det i forbindelse med den gennemgribende omstrukturering af cabotagesejladsen i Italien og i betragtning af de sociale konsekvenser, som det ifølge Italien ville have at gennemføre udliciteringen på grundlag af en simpel kontrakt om offentlig tjeneste, principielt og undtagelsesvis var acceptabelt at afholde en udbudsprocedure med henblik på tildeling af sådanne kontrakter til rederier for at sikre overholdelsen af princippet om forbud mod forskelsbehandling mellem rederier i EU, der er fastsat i Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 ⁽⁹⁹⁾. Kommissionen bemærkede, at medlemsstaterne i henhold til forordning (EØF) nr. 3577/92 ikke skal privatisere deres rederier, men kun liberalisere dette specifikke marked.
- (106) Den 29. januar 2010 ⁽¹⁰⁰⁾ sendte Kommissionen en åbningsskrivelse vedrørende den ukorrekte gennemførelse af forordning (EØF) nr. 3577/92. I denne skrivelse mindede Kommissionen om, at når en medlemsstat indgår kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægger forpligtelser til offentlig tjeneste, skal dette ske uden forskelsbehandling af EU-redere i henhold til denne forordning. Ifølge denne forordnings artikel 4, stk. 3, kan eksisterende kontrakter om offentlig tjeneste forblive i kraft, indtil de udløber. Kommissionen bemærkede, at virksomhederne i Tirrenia-koncernen fortsatte driften af søtransporttjenester efter udløbet af de respektive kontrakter om offentlig tjeneste. Disse aftaler udløb ved udgangen af 2008, men blev gentagne gange forlænget af Italien. Kommissionen opfordrede derfor de italienske myndigheder til at fremsætte deres bemærkninger.
- (107) Samme dag og særskilt besvarede Kommissionens generaldirektør for energi og transport de italienske myndigheders brev af 22. januar 2010. Generaldirektøren understregede, at hans svar kun vedrørte overholdelsen af forordning (EØF) nr. 3577/92 og ikke spørgsmålene om statsstøtte. På denne baggrund anførte generaldirektøren, at de angivne begrundelser vedrørende visse ruter var tilstrækkelige til delvist at bortvejre den tidligere udtrykte tvivl. Generaldirektøren mindede om, at kontrakter om offentlige tjenesteydelser kun kan dække ruter, hvor der er tale om markedssvigt.
- (108) Den 29. marts 2010 besvarede de italienske myndigheder Kommissionens åbningsskrivelse af 29. januar 2010.
- (109) Den 10. september 2010 meddelte de italienske myndigheder Kommissionen, at den åbne udbudsprocedure vedrørende kontrakten på besejling af ruterne i Pontino-øhavet, der på daværende tidspunkt blev drevet af Caremar, var forsinket. Efterfølgende blev den oprindelige aftale yderligere forlænget indtil afslutningen af privatiseringen af Tirrenia og Siremar ved lov 163/2010 (se også betragtning 33).
- (110) I lyset af denne udvikling sendte Kommissionen en supplerende åbningsskrivelse den 24. november 2010. I denne skrivelse anførte Kommissionen følgende:
- a) Den oprindelige aftale med bl.a. Caremar var blevet forlænget automatisk og uden udbudsprocedure.
 - b) De pågældende offentlige tjenesteydelseskontrakter blev fortsat anvendt, men der var ikke blevet gennemført udbudsprocedurer vedrørende Caremar m.fl.
 - c) Kommissionen forbeholdt sig ret til om nødvendigt at fremsætte en begrundet udtalelse (under hensyntagen til eventuelle bemærkninger fra Italien).
- (111) Den 21. juni 2012 vedtog Kommissionen en begrundet udtalelse vedrørende forlængelserne af forpligtelsen til offentlig tjeneste, der var overdraget til tre selskaber (Caremar, Laziomar og Saremar) i den tidligere Tirrenia-koncern. Da udbudsprocedurerne vedrørende de tre øvrige selskaber (Tirrenia, Toremar og Siremar) var blevet gennemført i 2011 ⁽¹⁰¹⁾, var disse selskaber ikke omfattet af den begrundede udtalelse. Kommissionen bemærkede, at Italien over tre år efter de respektive oprindelige aftalers normale udløb endnu ikke havde gennemført udbudsprocedurer med henblik på tildeling af kontrakter om offentlig tjeneste vedrørende cabotagesejlads, som bl.a. Caremar drev. Disse aftaler var blevet forlænget automatisk og på ubestemt tid, hvorved andre EU-redere var blevet forhindret i at konkurrere om tildelingen af disse aftaler.

⁽⁹⁹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads) (EFT L 364 af 12.12.1992, s. 7).

⁽¹⁰⁰⁾ Åbningsskrivelsen blev vedtaget den 28. januar 2010, men blev først meddelt Italien den følgende dag.

⁽¹⁰¹⁾ Selv om den formelle overdragelse af ejerskabet til Tirrenia, Toremar og Siremar først fandt sted i 2012.

- (112) Den 8. august 2012 besvarede de italienske myndigheder den begrundede udtalelse og anførte, at udbudsbekendtgørelserne om tildeling af de nye offentlige tjenesteydelseskontrakter var blevet eller ville blive offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende. Bekendtgørelsen vedrørende Caremar blev f.eks. offentliggjort den 20. juli 2012, og vedrørende Laziomar med bekendtgørelsen fremsendt til offentliggørelse den 1. august 2012.
- (113) Den 14. januar 2014 blev CLN den nye ejer af Laziomar og underskrev en tiårig offentlig tjenesteydelseskontrakt vedrørende forbindelserne i Pontino-øhavet.
- (114) Den 16. juli 2015 overtog SNAV-Rifim ejerskabet til Caremar, som fik tildelt en niårig kontrakt om offentlig tjeneste.
- (115) Ved brev af 15. juli 2016 meddelte de italienske myndigheder Kommissionen, at privatiseringen af alle selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern var blevet afsluttet. Den 8. december 2016 besluttede Kommissionen at afslutte traktatbrudsproceduren.

5. BEGRUNDELSE FOR INDLEDNING OG UDVIDELSE AF PROCEDUREN

5.1. **Kompensation for levering af søtransporttjenester fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012**

5.1.1. *Forekomst af støtte*

- (116) I sin åbningsafgørelse fra 2011 fandt Kommissionen foreløbigt, at definitionen af forpligtelserne til offentlig tjeneste ikke var tilstrækkelig klar og derfor ikke gav Kommissionen mulighed for endeligt at konkludere, om den var behæftet med åbenlyse fejl. Kommissionen havde navnlig ikke et fuldt overblik over de forpligtelser, der faktisk var pålagt Caremar med hensyn til driften af ruterne i Napolibugten og Pontino-øhavet, sammenlignet med de tjenester, der blev tilbudt af konkurrenter på visse af disse ruter (jf. betragtning 194, 203, 205 og 208 i åbningsafgørelsen fra 2011). Med hensyn til ruterne i Napolibugten nærede Kommissionen desuden tvivl om legitimiteten af at betragte forbindelsen i øhavene om natten som en egentlig offentlig tjeneste og opfordrede de italienske myndigheder til at præcisere, om transporten ikke kunne foregå med helikopter i forbindelse med visse sygdomme, og til at fremlægge oplysninger om tilgængeligheden og kapaciteten af alternative medicinske transporttjenester (jf. betragtning 206 i åbningsafgørelsen fra 2011).
- (117) Kommissionen fandt foreløbigt, at det andet kriterium i Altmark-dommen⁽¹⁰²⁾ var opfyldt, idet de parametre, der lå til grund for beregningen af kompensationen, var blevet fastlagt på forhånd og overholdt kravene om gennemsigtighed (jf. betragtning 239 i åbningsafgørelsen fra 2011). Kommissionen bemærkede navnlig i betragtning 240 i åbningsafgørelsen fra 2011, at disse parametre var anført i den oprindelige aftale (for kompensation vedrørende 2009) og i beslutning 111/2007 (for kompensation fra og med 2010).
- (118) Kommissionen fandt imidlertid, at det tredje kriterium i Altmark-dommen ikke umiddelbart var opfyldt, og at rederierne muligvis var blevet overkompenseret for udførelsen af de offentlige tjenester (jf. betragtning 244 i åbningsafgørelsen fra 2011). Navnlig udtrykte Kommissionen tvivl med hensyn til proportionaliteten af den kompensation, der blev betalt til selskaberne i det tidligere Tirrenia-rederi fra 2009, i mangel af en klar definition af de forpligtelser, der var pålagt disse selskaber (jf. betragtning 245 i åbningsafgørelsen fra 2011). Kommissionen udtrykte ligeledes tvivl om, hvorvidt risikopræmien på 6,5 %, som har fundet anvendelse siden 2010, afspejlede et passende risikoniveau i lyset af, at Caremar umiddelbart ikke påtog sig de risici, der normalt bæres i forbindelse med udførelsen af sådanne tjenester (jf. betragtning 247 i åbningsafgørelsen fra 2011).

⁽¹⁰²⁾ Dom af 24. juli 2003, Altmark Trans GmbH og Regierungspräsidium Magdeburg mod Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, og Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (119) Derudover fandt Kommissionen også foreløbigt, at det fjerde Altmark-kriterium ikke var opfyldt, idet forlængelsen af den oprindelige aftale ikke havde været genstand for en udbudsprocedure (jf. betragtning 249 i åbningsafgørelsen fra 2011). Kommissionen bemærkede endvidere, at den ikke havde modtaget dokumentation, der underbyggede argumentet om, at Caremar i realiteten leverede tjenesterne til de laveste omkostninger for samfundet (jf. betragtning 251 i åbningsafgørelsen fra 2011).
- (120) I åbningsafgørelsen fra 2011 konkluderede Kommissionen derfor foreløbigt, at den kompensation for offentlig tjeneste, der blev udbetalt til rederierne i forbindelse med forlængelsen af den oprindelige aftale, udgjorde statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF (jf. betragtning 255 i åbningsafgørelsen fra 2011). Kommissionen fandt desuden, at denne støtte skulle betragtes som ny støtte (jf. betragtning 257 i åbningsafgørelsen fra 2011).
- (121) I udvidelsesafgørelsen fra 2012 udtrykte Kommissionen også samme tvivl med hensyn til den kompensation, der blev ydet Caremar fra januar 2012 og indtil afslutningen af privatiseringen (jf. betragtning 42, 180 og 181 i udvidelsesafgørelsen fra 2012).

5.1.2. Forenelighed

- (122) I åbningsafgørelsen fra 2011 fandt Kommissionen foreløbigt, at kompensationen for offentlig tjeneste for årene 2009, 2010 og 2011 faldt uden for anvendelsesområdet for både Kommissionens beslutning 2005/842/EF⁽¹⁰³⁾ og Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste⁽¹⁰⁴⁾ («SGEI-rammebestemmelserne fra 2005»). Kommissionen vurderede derfor denne foranstaltning direkte i henhold til artikel 106, stk. 2, i TEUF og fandt, at den tvivlede på, at de gældende betingelser for forenelighed var opfyldt (jf. betragtning 315 i åbningsafgørelsen fra 2011).
- (123) I udvidelsesafgørelsen fra 2012 bemærkede Kommissionen, at en ny SGEI-pakke bestående af Kommissionens afgørelse 2012/21/EU⁽¹⁰⁵⁾ og SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 var trådt i kraft den 31. januar 2012. Kommissionen fandt imidlertid foreløbigt, at kompensationen for offentlig tjeneste i henhold til forlængelsen af den oprindelige aftale ikke kunne anses for at være forenelig med det indre marked og fritaget for anmeldelseskravet i henhold til afgørelse 2012/21/EU, fordi denne forlængelse ikke var i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3577/92, hvori det fastsættes, at når en medlemsstat indgår kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægger rederier forpligtelser til offentlig tjeneste, skal det ske uden forskelsbehandling af alle EF-redere (jf. betragtning 256 i udvidelsesafgørelsen fra 2012). Kommissionen udelukkede ikke, at den kompensation for offentlig tjeneste, der blev ydet i henhold til den forlængede oprindelige aftale, i princippet kunne falde ind under SGEI-rammebestemmelserne (jf. betragtning 258 i udvidelsesafgørelsen fra 2012). Kommissionen havde imidlertid ikke tilstrækkelige elementer til at konkludere i denne henseende (jf. betragtning 267 i udvidelsesafgørelsen fra 2012).

5.2. Privatiseringen af Caremar

- (124) I udvidelsesafgørelsen fra 2012 udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt udbudsproceduren vedrørende salget af Caremar havde været tilstrækkelig gennemsigtig og ubetinget med henblik på at sikre, at transaktionen fandt sted til markedspris (jf. betragtning 242 i udvidelsesafgørelsen fra 2012). Kommissionen fandt navnlig, at salget af Caremars forretning sammen med overdragelsen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt kunne have begrænset antallet af tilbudsgivere eller påvirket salgsprisen (jf. betragtning 243 i udvidelsesafgørelsen fra 2012).

⁽¹⁰³⁾ Kommissionens beslutning 2005/842/EF af 28. november 2005 om anvendelse af bestemmelserne i EF-traktatens artikel 86, stk. 2, på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 312 af 29.11.2005, s. 67).

⁽¹⁰⁴⁾ Fællesskabsrammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (EUT C 297 af 29.11.2005, s. 4).

⁽¹⁰⁵⁾ Kommissionens afgørelse 2012/21/EU af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3).

- (125) På grundlag af de foreliggende oplysninger på tidspunktet for vedtagelsen af udvidelsesafgørelsen i 2012 fandt Kommissionen også, at støtte, der måtte være blevet ydet i løbet af privatiseringen, ville have været uforenelig (jf. betragtning 305 i udvidelsesafgørelsen fra 2012).

5.3. Den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt

5.3.1. Forekomst af støtte

- (126) I udvidelsesafgørelsen fra 2012 fandt Kommissionen foreløbigt, at kompensationen til Caremar ikke opfyldte kriterierne i Altmark-dommen og derfor udgjorde støtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF. Kommissionen nåede frem til denne konklusion på følgende baggrund: i) de konkurrenter, der forekom at tilbyde lignende tjenester, var til stede på i det mindste nogle af de ruter, der blev drevet af Caremar, og der var ikke fremsendt tilstrækkelige oplysninger til, at Kommissionen kunne konkludere, hvorvidt tjenesteydelserne af almindelig økonomisk interesse afspejlede et reelt behov for offentlig tjeneste, som ikke kunne dækkes af markeds kræfterne alene, iii) beregningen af kompensationen i henhold til beslutning 111/2007 betød tilsyneladende, at rederiet blev overkompenseret for leveringen af den offentlige tjeneste af de samme grunde som anført i åbningsafgørelsen fra 2011, iii) det fjerde kriterium i Altmark-dommen blev tilsyneladende ikke opfyldt, idet den offentlige tjeneste blev udliciteret på den betingelse, at den valgte tilbudsgiver ville købe hele selskabet Caremar. Kommissionen vurderede, at hvis den offentlige tjenesteydelseskontrakt var blevet udliciteret uden købskravet, kunne det have medført lavere omkostninger for samfundet.

5.3.2. Forenelighed

- (127) Med hensyn til foreneligheden af kompensationen til Caremar bemærkede Kommissionen i udvidelsesafgørelsen fra 2012 på baggrund af de af de italienske myndigheder fremsendte oplysninger, at afgørelse 2012/21/EU ikke forekom at kunne anvendes. Under alle omstændigheder kunne Kommissionen ikke drage en konklusion for så vidt angik afgørelse 2012/21/EU, fordi den underskrevne kontrakt ikke var blevet fremsendt på daværende tidspunkt (jf. betragtning 283 i udvidelsesafgørelsen fra 2012). Kommissionen modtog ingen oplysninger (f.eks. om antal befordrede passagerer i de to år op til overdragelsen af tjenesten), som den kunne bruge til undersøgelsen af de resterende forenelighedsbetingelser i afgørelse 2012/21/EU. Kommissionen vurderede derefter støtten på grundlag af SGEI-rammebestemmelserne fra 2011, men fandt, at den var i tvivl om, hvorvidt disse rammebestemmelser forenelighedsbetingelser var opfyldt, navnlig med hensyn til forekomsten af en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse på alle ruter og størrelsen af den rimelige fortjeneste til Caremar (jf. betragtning 298 og 300 i udvidelsesafgørelsen fra 2012).

5.4. Fortrinsret ved allokering af kajpladser

- (128) I åbningsafgørelsen fra 2011 fandt Kommissionen foreløbigt, at denne foranstaltning, i det omfang der ikke betales for fortrinsretten ved allokering af kajpladser, er en lovgivningsmæssig fordel, som ikke omfatter overførsel af statsmidler og derfor ikke udgør statsstøtte (jf. betragtning 278 i åbningsafgørelsen fra 2011). Hvis der er betalt for fortrinsretten, vil dette, for så vidt som Caremar leverer en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, og for så vidt som denne fortrinsret kun tildeles i forbindelse med ruter, der er omfattet af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, efter Kommissionens opfattelse ikke medføre en yderligere økonomisk fordel, da dette ville være en integreret del af leveringen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse (jf. betragtning 279 i åbningsafgørelsen fra 2011). Kommissionen opfordrede ikke desto mindre Italien og tredjeparter til at fremsende yderligere oplysninger om denne foranstaltning (jf. betragtning 280 i åbningsafgørelsen fra 2011).

- (129) Eftersom Kommissionen var i tvivl om legitimiteten af SGEI-opgaven, kunne den ikke drage en konklusion om foranstaltningens forenelighed, hvis den blev betragtet som støtte (jf. betragtning 319 i åbningsafgørelsen fra 2011).

5.5. Foranstaltningerne i lov 163/2010

- (130) I betragtning 289 i åbningsafgørelsen fra 2011 fandt Kommissionen foreløbigt, at alle de foranstaltninger, der var fastlagt i lov 163/2010, udgjorde statsstøtte til fordel for selskaberne i det tidligere Tirrenia-rederi, herunder Tirrenia. Disse omfattede i) den mulige brug af midler, som var blevet øremærket til opgradering af skibe, til likviditetsformål, ii) skattelemplerne i forbindelse med privatiseringen og iii) den mulige brug af FAS-midler. Kommissionen opfordrede Italien til at præcisere, om og hvordan hver af disse foranstaltninger var nødvendige for at levere den offentlige tjeneste.
- (131) Kommissionen fandt foreløbigt, at disse foranstaltninger sandsynligvis udgjorde driftsstøtte med det formål at nedbringe de omkostninger, som Caremar og de øvrige selskaber i den tidligere Tirrenia-koncern ellers selv skulle bære, og at disse foranstaltninger derfor burde anses for uforenelige med det indre marked (jf. betragtning 320 i åbningsafgørelsen).

6. BEMÆRKNINGER FRA CAREMAR

6.1. Forpligtelserne til offentlig tjeneste og konkurrencesituationen

- (132) Caremar gør gældende, at forpligtelserne til offentlig tjeneste var præcist defineret i retsakter vedtaget af regionen Campanien, og at regionen Campanien i definitionen af den forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar, havde taget behørigt hensyn til konkurrencesituationen for de maritime tjenester, der leveres i Napolibugten, og lokalbefolkningens behov for søtransport.
- (133) Ifølge Caremar er definitionen af den forpligtelse til offentlig tjeneste, der er pålagt Caremar, fastsat i den oprindelige aftale, femårsplanerne og rammerne for allokering af kajpladser (*«quadri accosti»*), godkendt og offentliggjort af regionen Campanien med henblik på at tilpasse udbuddet til brugerefterspørgslen. Med hensyn til det krævede serviceniveau bemærkede Caremar, at forpligtelsen til offentlig tjeneste ikke kun vedrørte den rute, der skulle besejles, men omfattede en række forpligtelser vedrørende sejladsernes kontinuitet og hyppighed, regelmæssighed og punktlighed, billetpriser og andre krav vedrørende kapaciteten og karakteristikaene for de fartøjer, der skulle anvendes, som afspejlede et reelt behov for offentlig tjeneste.
- (134) Caremar fremlagde detaljerede oplysninger om de forskellige færgeruter for at påvise, at selskabet opererede i overensstemmelse med specifikke krav, der var udformet med henblik på at opfylde kravene til offentlig tjeneste (f.eks. forpligtelsen til at have den første afgang til fastlandet om morgenen med det deraf følgende behov for at sikre, at fartøjerne lå over på øen med yderligere omkostninger til følge), hvorved selskabet fik en anden rolle end konkurrenterne. Caremar forklarede, at Caremars fartøjer er bemandede i alt 16 timer om dagen (det maksimalt tilladte i henhold til den relevante lovgivning) for at sikre, at disse forpligtelser opfyldes.
- (135) Med hensyn til konkurrencesituationen i Napolibugten og Pontino-øhavet anførte Caremar, at selskabet altid har været den eneste operatør, der er i stand til at tilbyde regelmæssige og pålidelige søtransporttjenester, der skal sikre en problemfri forbindelse mellem øerne og fastlandet. Caremar påpegede, at selskabet spiller en central rolle med hensyn til at sikre overholdelse af princippet om territorial kontinuitet, fordi markedskræfterne alene aldrig har været i stand til at opfylde øsamfundenes forventninger og behov for regelmæssige og direkte tjenester for at sikre konnektivitet mellem øerne og fastlandet. Efter Caremars opfattelse skyldes dette, at Napolibugten er kendetegnet ved en række meget tætbefolkede øer, som uundgåeligt afspejler den daglige efterspørgsel efter regelmæssig konnektivitet (f.eks. til erhvervsmæssige eller uddannelsesmæssige formål).

6.2. Foreneligheden af forlængelsen af den oprindelige aftale med Altmark-kriterierne

- (136) Caremar hævder, at den kompensation, der blev modtaget under forlængelsen af den oprindelige aftale, ikke udgør statsstøtte, fordi de fire kumulative betingelser i Altmark-dommen er opfyldt.
- (137) Med hensyn til det første Altmark-kriterium hævder Caremar, at virksomheden har fået overdraget ansvaret for at opfylde klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste, og at det første kriterium derfor er opfyldt (se bemærkningerne i afsnit 6.1).

- (138) Med hensyn til det andet Altmark-kriterium minder Caremar om, at kriterierne for beregning af kompensationen er blevet fastlagt på forhånd (dvs. i den oprindelige aftale og beslutning 111/2007) på en objektiv og gennemsigtig måde, og at det andet Altmark-kriterium derfor også er opfyldt.
- (139) Med hensyn til det tredje Altmark-kriterium hævder Caremar, at den kompensation, der blev ydet i forlængelsesperioden, ikke oversteg, hvad der var nødvendigt for at dække de yderligere omkostninger forbundet med tjenesten under hensyntagen til de hermed forbundne indtægter og en rimelig fortjeneste, og at det tredje Altmark-kriterium således er opfyldt. Med hensyn til Kommissionens tvivl om, hvorvidt Caremar siden 2010 er blevet overkompenseret for opfyldelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste, anfører Caremar, at den udbetalte kompensation ikke var tilstrækkelig til at dække omkostningerne ved opfyldelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste, og at der desuden ikke var nogen fortjenstmargen.
- (140) Endelig anfører Caremar med hensyn til det fjerde Altmark-kriterium, at kompensationen i mangel af en offentlig udbudsprocedure blev fastsat på grundlag af en analyse af omkostningerne for en veldrevet virksomhed (f.eks. fuldt afskrevne omkostninger til skibe, optimering af forholdet mellem besætning og ydeevne, opretholdelse af de laveste billetpriser på trods af øgede brændstofomkostninger).

6.3. Foreneligheden af forlængelsen af den oprindelige aftale med artikel 106, stk. 2, i TEUF

- (141) Caremar anfører, at tre kumulative betingelser skal være opfyldt med henblik på vurderingen af foreneligheden, jf. betragtning 308 i åbningsafgørelsen fra 2011:
- a) tjenesteydelserne skal udgøre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse
 - b) staten skal på passende vis overdrage udførelsen af tjenesteydelserne til støttemodtageren
 - c) kompensationen skal stå i et rimeligt forhold til de omkostninger, der er forbundet med leveringen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.
- (142) Med hensyn til den første betingelse forklarer Caremar, at tjenesteydelserne udføres i overensstemmelse med specifikke offentlige krav og dermed sikrer territorial kontinuitet (se bemærkningerne i afsnit 6.1).
- (143) Med hensyn til den anden betingelse fastholder Caremar, at selskabet udfører de maritime tjenester, som det har fået overdraget i henhold til den oprindelige aftale, hvori der redegøres nærmere for de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er pålagt Caremar.
- (144) Endelig gentager Caremar med hensyn til betingelsen om proportionalitet, at selskabet blev underkompenseret, f.eks. i 2010 og 2011, hvilket fremgår af selskabets regnskaber.

6.4. Fortrinsretten ved allokering af kajpladser

- (145) Caremar hævder, at tildelingen af fortrinsretten ved allokering af kajpladser ikke giver nogen økonomisk fordel, og at denne foranstaltning derfor ikke kan betegnes som statsstøtte. Caremar understreger endvidere, at fortrinsretten ved allokering af kajpladser kun anvendes til opfyldelse af forpligtelserne i henhold til den offentlige tjenesteydelseskontrakt.

6.5. Foranstaltningerne i lov 163/2010

- (146) Med hensyn til de finansielle støtteforanstaltninger, der blev truffet til fordel for Caremar i henhold til lov 163/2010, bekræfter Caremar, at selskabet fik tildelt 2 115 000 EUR udelukkende med henblik på at modernisere sin flåde. Caremar mener derfor ikke, at foranstaltningerne i lov 163/2010 udgør statsstøtte til Caremar, fordi de er nødvendige for at finansiere den forpligtelse til offentlig tjeneste, der er overdraget til Caremar.

7. Bemærkninger fra Caremars konkurrenter

7.1. Bemærkninger fra Medmar

7.1.1. Forpligtelserne til offentlig tjeneste og konkurrencesituationen

- (147) Medmar påpegede, at de statsstøtteforanstaltninger, der er omfattet af åbningsafgørelsen fra 2011, og markedsvilkårene fortsat er de samme som dem, der er omfattet af beslutning 2005/163/EF. Disse statsstøtteforanstaltninger vedrører: a) kompensation ydet hvert år til Caremar for driften af ruten Napoli-Capri, for hvilken beslutning 2005/163/EF pålagde tilbagesøgning af alle tilskud til Caremar, og b) kompensation ydet hvert år til Caremar for driften af ruten Ischia/Procida, for hvilken beslutning 2005/163/EF pålagde Italien at begrænse antallet af forbindelser, der blev drevet af Caremar, og kun kompensere for Caremars nettodriftstab. Ifølge Medmar blev beslutning 2005/163/EF truffet, fordi den private sektor var i stand til at tilbyde tjenester, der kunne sammenlignes med Caremars, med sammenlignelige aktiver.
- (148) Medmar bemærkede, at regionen Campanien pålagde både Caremar og Medmar en forpligtelse til offentlig tjeneste ved at drive forbindelserne Ischia/Procida, Procida/Napoli og Ischia/Procida/Pozzuoli. I modsætning til Caremar modtog Medmar imidlertid ingen kompensation for driften af de nævnte tjenester. Der blev ikke iværksat nogen offentlig udbudsprocedure med henblik på at udvælge de selskaber, der var i stand til at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste til de laveste omkostninger for samfundet. I stedet forpligtede regionen Campanien private virksomheder til at indvillige i at underskrive dokumenter, som pålagde dem at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste på vilkår og betingelser fastsat af regionen Campanien (fartplan og billetpriser). Hvis de private virksomheder ikke ønskede at underskrive de nævnte dokumenter, ville de ifølge Medmar blive nægtet tilladelse til at drive enhver tjeneste i området.
- (149) Medmar hævdede, at det ikke var nødvendigt for regionen Campanien at overdrage en forpligtelse til offentlig tjeneste med kompensation til Caremar, da Medmar kunne levere den samme tjeneste uden kompensation.
- (150) Medmar forklarede navnlig, at selskabet i 2011 drev følgende daglige afgang:
- Ischia/Napoli: syv daglige afgang (hvoraf fem omfattede et anløb i Procida)
 - Ischia/Pozzuoli: 13 daglige afgang plus én daglig forbindelse til Casamicciola i sommersæsonen.
- (151) På den anden side havde Caremar ifølge Medmar et lavere antal afgang på de nævnte ruter som følger:
- Ischia/Napoli: 11 daglige afgang plus tre i sommersæsonen
 - Ischia/Procida/Pozzuoli: tre daglige afgang.
- (152) Medmar understregede desuden, at kvaliteten af tjenesterne og de anvendte fartøjer svarer til Caremars. Desuden opererer andre private virksomheder inden for samme område.
- (153) Under disse omstændigheder konkluderede Medmar, at overdragelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste til Caremar ikke var nødvendig og derfor er uforenelig med TEUF.
- (154) Hvis Kommissionen finder overdragelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste nødvendig, gør Medmar gældende, at denne overdragelse er i strid med artikel 4, stk. 1 og 2, i forordning (EØF) nr. 3577/92, hvori det fastsættes, at »[n]år en medlemsstat indgår kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægger forpligtelser til offentlig tjeneste, skal dette ske uden forskelsbehandling af EF-redere«, og »[h]vis der gives kompensation for forpligtelsen til offentlig tjeneste, skal alle EF-rederier have adgang dertil«.

- (155) Medmar hævdede endvidere, at Italien ikke havde fremlagt oplysninger om de beløb, der blev ydet for hver forbindelse, som blev drevet af Caremar.

7.1.2. Fortrinsretten ved allokering af kajpladser

- (156) Medmar gør gældende, at fortrinsretten ved allokering af kajpladser til Caremar er i strid med artikel 4, stk. 1 og 2, i forordning (EØF) nr. 3577/92, for så vidt som den giver Caremar de bedste forbindelser på de mest økonomisk rentable tidspunkter og derved forskelsbehandler EU-redere og forhindrer dem i at udøve deres ret til at levere tjenesteydelser på et åbent marked.
- (157) Medmar henviser også til den italienske konkurrencemyndigheds henstilling — *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (herefter »AGCM«) af 13. juli 2009 om ophævelse af bestemmelsen ⁽¹⁰⁶⁾, i henhold til hvilken Caremar har fortrinsret ved allokering af kajpladser til sine tjenester. Ifølge AGCM truer denne bestemmelse med at udelukke konkurrencen, fordi den forhindrer private virksomheder i at drive forbindelser på økonomisk rentable tidspunkter.

7.1.3. Foranstaltningerne i lov 163/2010

- (158) Medmar påpeger, at Italien i henhold til lov 163/2010 forlængede den oprindelige aftale indtil afslutningen af privatiseringsprocessen. Denne forlængelse er i strid med forordning (EØF) nr. 3577/92, for så vidt som selskabet, som skulle opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste, ikke blev udvalgt efter en offentlig udbudsprocedure, hvorved Medmar blev forskelsbehandlet.
- (159) I henhold til artikel 19 i lov 163/2010 blev Caremar desuden tildelt 2 115 000 EUR til modernisering af sin flåde, et beløb, der efter Medmars opfattelse udgør driftsstøtte og dermed uforenelig støtte. Desuden gav lov 163/2010 Caremar og de andre selskaber i den tidligere Tirrenia-koncern adgang til 49 000 000 EUR til dækning af likviditetsbehov, et beløb, der efter Medmars opfattelse også udgør driftsstøtte og dermed uforenelig støtte.
- (160) Endelig fremfører Medmar, at afgiftsfritagelserne i forbindelse med privatiseringen af Caremar udgør uforenelig støtte.

7.2. Bemærkninger fra SNAV og ACAP

- (161) Med hensyn til overdragelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste til Caremar hævdede SNAV og ACAP, at Altmark-kriteriet om, at der skal være tale om en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, ikke var opfyldt, og at der ikke var behov for den pågældende overdragelse, fordi de ruter, der blev drevet af Caremar, også blev drevet af private virksomheder. SNAV drev navnlig følgende ruter:
- Sorrento/Capri: syv daglige afgang på hverdage og fem afgang i weekenden
 - Napoli/Ischia: fire daglige afgang, heraf tre via Procida
 - Procida/Ischia: fire daglige afgang
 - Procida/Napoli: fire daglige afgang.
- (162) SNAV og ACAP gør gældende, at overdragelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse til Caremar og den dermed forbundne kompensation udgør uforenelig statsstøtte i henhold til artikel 107 i TEUF.

7.3. Bemærkninger fra GNV

- (163) GNV's bemærkninger vedrørte fortrinsretten ved allokering af kajpladser og foranstaltningerne i lov 163/2010.
- (164) Med hensyn til fortrinsretten ved allokering af kajpladser bemærkede GNV, at Caremar og de andre selskaber i Tirrenia-koncernen havde været i stand til at drage størst fordel af mulighederne for passagertransport på markedet ved at vælge de mere fordelagtige tidspunkter for havneanløb og dermed forbedre deres position i segmentet for passagertransport til skade for konkurrerende private virksomheder.

⁽¹⁰⁶⁾ Artikel 19b i lovdekret 135/2009.

- (165) Med hensyn til foranstaltningerne i lov 163/2010 hævdede GNV, at disse foranstaltninger udgjorde driftsstøtte, som gjorde det muligt for Caremar og de andre virksomheder i Tirrenia-koncernen at undgå omkostninger, som de ellers selv skulle have afholdt med egne midler.

7.4. Bemærkninger fra Alilauro

- (166) Alilauro hævdede, at regionen Campanien forud for privatiseringen af Caremar misbrugte sin dominerende stilling ved at koordinere al trafik i Napolibugten gennem tildeling af forpligtelser til offentlig tjeneste og ved at fastsætte prisniveauet. Ifølge Alilauro var der en interessekonflikt, som betød, at regionen Campanien ikke iværksatte det offentlige udbud vedrørende salget af Caremar.
- (167) Alilauro fremførte endvidere, at alle de ruter, som Caremar dækkede, også blev drevet af andre private operatører uden offentlig kompensation, mens påstanden om Caremars øgede omkostninger som følge af den obligatoriske tilstedeværelse af fartøjer i øhavne er ubegrundet, enten på grund af private fartøjers tilstedeværelse i havnene, eller fordi akutte sundhedstjenester kunne leveres ved brug af motorbåde, der er specielt bygget til formålet, samt af helikoptere.

7.5. Bemærkninger fra NLG

- (168) Ifølge NLG var der ikke noget reelt offentligt behov på ruten Napoli-Capri, fordi NLG havde dobbelt så mange daglige afgange til Capri, som selskabet anså for at svare til Caremars afgange med hensyn til fartøjernes kvalitet, kontinuitet og komfort.
- (169) NLG satte desuden spørgsmålstegn ved, at forlængelserne af den oprindelige aftale fandt sted uden forudgående offentligt udbud, hvorved NLG blev forskelsbehandlet.
- (170) NLG fastholdt desuden, at foranstaltningerne i lov 163/2010 udgør ulovlig og uforenelig støtte på grund af deres karakter af driftsstøtte, mens Caremars fortrinsret ved allokering af kajpladser udgjorde en yderligere overtrædelse, fordi den gjorde det muligt for Caremar at drage fordel af de bedste ruter og fartplaner.

7.6. Bemærkninger fra Marworld

- (171) Marworld hævdede, at regionen Campanien ydede støtte til Caremar under privatiseringsprocessen. Marworld påpegede navnlig, at regionen Campanien ved regional afgørelse nr. 316 af 21. maj 2015 tildelte regionen Campanien 2 155 008 EUR på betingelse af, at dette selskab blev overtaget af SNAV/Rifim, for at genoprette Caremars finansielle situation til den værdi, det havde på tidspunktet for SNAV/Rifims afgivelse af tilbuddet på 6 000 001 EUR for køb af Caremar.

8. Bemærkninger fra Italien

8.1. Forpligtelserne til offentlig tjeneste og konkurrencesituationen

- (172) Italien forklarer, at Caremar udelukkende udfører sine aktiviteter i forbindelse med opfyldelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste, og at Caremar næsten har enekompetence inden for transport af køretøjer og gods (f.eks. postforsendelser) fra øerne i Napolibugten til fastlandet, hvilket er af ringe kommerciel interesse, mens konkurrenterne hovedsagelig fokuserer på passagertransport (se navnlig betragtning 182-185).
- (173) Ifølge Italien opfylder den forpligtelse til offentlig tjeneste, der er overdraget til Caremar, et reelt og aktuelt behov hos de samfund, der er etableret på øerne, og som sandsynligvis ikke vil blive dækket af markeds kræfterne alene, navnlig med hensyn til territorial kontinuitet og sejlhyppighed, regelmæssighed og punktlighed samt en række krav vedrørende skibenes og besætningens kapacitet.

- (174) For at illustrere, at der er en reel efterspørgsel fra brugerne efter de pågældende maritime tjenester, fremlagde Italien data om Caremars trafik på ruterne med forpligtelse til offentlig tjeneste omfattet af den forlængede oprindelige aftale, af aftalen om forlængelse og af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.
- (175) For så vidt angår ruterne i Napolibugten viser dataene vedrørende Caremars maritime tjenester på disse ruter i perioden 2009-2021 (se tabel 3-8 nedenfor), at der altid har været brugerefterspørgsel, ikke kun inden for passagertrafik, men også inden for kombineret trafik (dvs. med køretøjer og gods). Ifølge Italien er den omstændighed, at Caremars trafik har været stabil i årenes løb, desuden et klart tegn på, at Caremars tilbud opfyldte brugerefterspørgslen fra lokalbefolkningen — som er ret stabil, da beboerne har brug for søtransporttjenesten dagligt hele året — og ikke blev påvirket af udsvingene i turisttrafikken.

Passagertrafik

Tabel 3

Befordrede passagerer i årene 2009-2014

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

⁽¹⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmenterne Ischia/Procida og Procida/Napoli og på den direkte rute Ischia/Napoli. Italien fremlagde også fordelingen pr. segment af Caremars passagertrafik for årene 2011-2021, som viser, at også trafikken pr. segment forblev stabil i årenes løb.

⁽²⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmentet Procida/Pozzuoli. Italien fremlagde også fordelingen pr. segment af Caremars passagertrafik for årene 2011-2021, som viser, at også trafikken pr. segment forblev stabil i årenes løb.

Tabel 4

Befordrede passagerer i årene 2015-2021

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

⁽¹⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmenterne Ischia/Procida og Procida/Napoli og på den direkte rute Ischia/Napoli.

⁽²⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmentet Procida/Pozzuoli.

Køretøjer

Tabel 5

Transporterede køretøjer i årene 2009-2014

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

⁽¹⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmenterne Ischia/Procida og Procida/Napoli og på den direkte rute Ischia/Napoli. Italien fremlagde også fordelingen pr. segment af Caremars trafik for årene 2013-2021, som viser, at antallet af køretøjer, der blev transporteret af Caremar i hvert segment, forblev stabilt i årenes løb.

⁽²⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmentet Procida/Pozzuoli. Italien fremlagde også fordelingen pr. segment af Caremars trafik for årene 2013-2021, som viser, at antallet af køretøjer, der blev transporteret af Caremar i hvert segment, forblev stabilt i årenes løb.

Tabel 6

Transporterede køretøjer i årene 2015-2021

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

⁽¹⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmenterne Ischia/Procida og Procida/Napoli og på den direkte rute Ischia/Napoli.

⁽²⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmentet Procida/Pozzuoli.

Fragt (løbende meter)

Tabel 7

Fragt (løbende meter) i årene 2009-2014

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

⁽¹⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmenterne Ischia/Procida og Procida/Napoli og på den direkte rute Ischia/Napoli. Italien fremlagde også fordelingen pr. segment af Caremars trafik for årene 2013-2021, som viser, at antallet af løbende meter gods, som blev fragtet af Caremar i hvert segment, forblev stabilt i årenes løb.

⁽²⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmentet Procida/Pozzuoli. Italien fremlagde også fordelingen pr. segment af Caremars trafik for årene 2013-2021, som viser, at antallet af løbende meter gods, som blev fragtet af Caremar i hvert segment, forblev stabilt i årenes løb.

Tabel 8

Fragt (løbende meter) i årene 2015-2021

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

⁽¹⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmenterne Ischia/Procida og Procida/Napoli og på den direkte rute Ischia/Napoli.

⁽²⁾ Trafikken på denne rute omfattede også trafik på segmentet Procida/Pozzuoli.

(176) For så vidt angår ruterne i Pontino-øhavet, som kun blev drevet af Caremar mellem den 1. januar 2009 og den 31. maj 2011 ⁽¹⁰⁷⁾, oplyste Italien antallet af passagerer, som Caremar betjente på disse ruter i 2009 og 2010, og antallet af køretøjer, der blev transporteret på disse ruter i 2009, jf. tabel 9. Ifølge Italien gør disse oplysninger, selv om de ikke er udtømmende ⁽¹⁰⁸⁾, det muligt at antage, at der var brugerefterspørgsel efter disse ruter, og at den var stabil.

Tabel 9

Passagerer og køretøjer transporteret i 2009 og 2010

Ruter	2009		2010	
	Passagerer	Køretøjer	Passagerer	Køretøjer
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	Ikke relevant
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	Ikke relevant
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	Ikke relevant

(177) Med hensyn til anvendelsen af kriterierne i SNCM-dommen ⁽¹⁰⁹⁾ på søtransportsituationen i Napolibugten gør Italien gældende, at disse kriterier ikke er hensigtsmæssige, for så vidt som de definerer en rent kvantitativ analyse baseret på en sammenligning af transportudbud og -efterspørgsel, som ikke tager hensyn til lokalbefolkningens særlige behov for offentlig tjeneste.

⁽¹⁰⁷⁾ Pr. 1. juni 2011 blev ruterne i Pontino-øhavet betjent af Laziomar.

⁽¹⁰⁸⁾ Ifølge Italien kunne de resterende data vedrørende passagertrafik i 2011, transporterede køretøjer i 2010 og 2011 og godstrafik i årene 2009-2011 ikke længere hentes.

⁽¹⁰⁹⁾ Dom af 1.3.2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) mod Kommissionen, T-454/13, EU:T:2017:134, præmis 130 og 134.

- (178) Med hensyn til definitionen af brugerefterspørgsel og markedsudbud forklarede Italien, at de valg, som regionen Campanien traf med hensyn til sejlhyppighed og fartplaner for de tjenester, som Caremar skulle levere på ruterne omfattet af den forlængede oprindelige aftale, var baseret på de behov, som de lokale myndigheder havde givet udtryk for, og drøftelser med de rederier, der opererede i Napolibugten, om deres evne til at levere tjenesterne på markedsvilkår eller i henhold til en ensidigt pålagt forpligtelse til offentlig tjeneste.
- (179) Italien forklarede navnlig, at de proceduremæssige rammer for regionen Campaniens definition af forpligtelsen til offentlig tjeneste i søtransportsektoren er fastsat i artikel 17 i regional lov nr. 3 af 28. marts 2002, i henhold til hvilken regionen Campanien skal høre tjenestebrugerne og tjenesteudbydere, inden omfanget af forpligtelsen til offentlig tjeneste defineres. I henhold til samme artikel skal omfanget af forpligtelsen til offentlig tjeneste desuden kontrolleres og om nødvendigt revideres hvert tredje år. Med hensyn til den forlængede oprindelige aftale var Caremars forpligtelse til offentlig tjeneste fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 baseret på en offentlig høring gennemført af regionen Campanien i 2006-2007⁽¹¹⁰⁾. Omfanget af forpligtelsen til offentlig tjeneste med hensyn til sejlhyppighed og fartplaner (ruterne omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste forblev uændrede) blev revideret i 2011 ved regional forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011 på grundlag af en offentlig høring, der blev gennemført i 2010-2011 (den blev iværksat i november 2010).
- (180) Italien fremlagde nærmere oplysninger om det arbejde, der førte til vedtagelsen af den regionale forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011, hvorved regionen Campanien vedtog et treårigt program (2011-2013) for minimumstjenester i Napolibugten (jf. betragtning 38), som trådte i kraft den 1. oktober 2011. Dette program vedrørte alle rederier i Napolibugten. Med hensyn til Caremar indførte regionen Campanien ved regional forvaltningsafgørelse nr. 857 af 30. december 2011 nogle marginale ændringer af de fartplaner og antal afgang, som Caremar skulle drive, med virkning fra den 16. januar 2012.
- (181) Italien forklarede, at regionen Campanien efter den offentlige høring gennemført i november-december 2010, i begyndelsen af 2011 havde inviteret repræsentanten for kommunerne i Napolibugten til tekniske møder for at drøfte de offentlige behov, der var afdækket under den offentlige høring, med henblik på revisionen af programmet for søtransporttjenester i Napolibugten⁽¹¹¹⁾. Den 22. juli 2011 mødtes regionen Campanien med de rederier, der opererede i Napolibugten (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP), for sammen med de lokale myndigheder at drøfte de behov for offentlig tjeneste, som regionen havde afdækket, og kontrollere, om markedet kunne levere tilstrækkelige tjenester til at opfylde disse behov. Drøftelsen bekræftede, at markedet alene ikke ville have leveret alle de tjenester, som regionen Campanien havde udpeget som nødvendige for at opfylde behovet for offentlig tjeneste. Den 28. juli 2011 mødtes regionen Campanien igen med repræsentanterne for øerne i Napolibugten for sammen med dem at fastlægge de tekniske aspekter af det treårige program (2011-2013) med hensyn til sejlhyppighed og fartplaner⁽¹¹²⁾. Efter vedtagelsen af et treårigt program (2011-2013) for minimumstjenester i Napolibugten (jf. betragtning 38) klagede Procida kommune over, at der ikke var blevet taget tilstrækkeligt hensyn til betjeningen af

⁽¹¹⁰⁾ Ved regional forvaltningsafgørelse nr. 548 af 2. april 2007.

⁽¹¹¹⁾ F.eks. indbød regionen Campanien den 25. februar 2011 repræsentanter for kommunerne på Ischia til et teknisk møde den 2. marts 2011 vedrørende fastlæggelsen af programmet for søtransporttjenester mellem Napoli/Pozzuoli og Ischia. På dette møde understregede repræsentanterne for kommunerne på Ischia behovet for at sikre forbindelser til/fra Ischia: a) ved dagens begyndelse og om natten for at muliggøre levering af varer, b) mellem kl. 6.30 og kl. 9.00 for at give studerende og arbejdstagere mulighed for daglig pendling til Napoli/Pozzuoli og mellem kl. 12.30 og kl. 15.00 for at give dem mulighed for at pendle tilbage til Ischia, c) mellem kl. 9.00 og kl. 12.30 og mellem kl. 15.00 og kl. 18.00 for at gøre det muligt for befolkningen på Ischia at udføre aktiviteter på fastlandet i løbet af dagen og vende tilbage til Ischia i løbet af dagen, og disse tidsrammer giver desuden adgang til jernbane- og lufttransporttjenester på fastlandet uden behov for en overnatning i Napoli/Pozzuoli, og d) mellem kl. 18.00 og kl. 24.00 for at sikre territorial kontinuitet også om natten og give mulighed for deltagelse i kulturelle aktiviteter.

⁽¹¹²⁾ I den forbindelse anmodede repræsentanten for Ischia f.eks. om en udsættelse af den første afgang om morgenen fra Casamicciola fra kl. 7.00 til kl. 7.10. Capri kommune anmodede om yderligere to afgang fra/til Napoli, nemlig fra Napoli til Capri kl. 18.10 og fra Capri til Napoli kl. 19.10. Procida kommune anmodede om, at rejsen med hydrofoil fra Procida blev udsat fra kl. 6.30 til kl. 6.40, og at fartøjerne, der afsejlede fra Ischia kl. 10.35 til Napoli, gjorde ophold i Procida. Regionen Campanien noterede sig anmodningerne og udbedte sig tid til at kontrollere deres gennemførlighed.

kommunen i det nye treårige program⁽¹¹³⁾. Derfor indbød regionen Campanien den 7. oktober 2011 repræsentanterne for kommunerne i Napolibugten til et teknisk møde for at drøfte mulige tilpasninger af det vedtagne treårige program.

- (182) Med hensyn til konkurrencesituationen fandt Italien, at de tjenester, der blev leveret af Caremars konkurrenter, ikke opfyldte øboernes behov på passende vis. Italien forklarede, at den ekstremt høje befolkningstæthed på øerne Capri⁽¹¹⁴⁾, Ischia⁽¹¹⁵⁾ og Procida⁽¹¹⁶⁾, som tilsammen har mere end 96 000 indbyggere (dvs. ca. 3 % af de mere end 3 mio. indbyggere i provinsen Napoli, som disse øer tilhører)⁽¹¹⁷⁾, betyder, at søtransporten skal være næsten lige så hyppig som den lokale landtransport for at opfylde behovene hos studerende og arbejdstagere, der dagligt pendler til/fra fastlandet.
- (183) Indtil 2017 grupperede programmet for søtransporttjenester i Napolibugten søtransporttjenesterne under følgende tre kategorier:
- a) Markedstjenester — Rederier kan operere i Napolibugten efter forudgående tilladelse⁽¹¹⁸⁾. Fartplanen for og hyppigheden af tjenesten fastsættes af rederiet på tidspunktet for dets ansøgning om tilladelse til at besejle ruten. Markedsoperatøren er ikke forpligtet til at levere tjenesten, men hvis tjenesten eller en del af den — f.eks. på bestemte tidspunkter eller på bestemte dage — ikke leveres i en bestemt periode, tilbagekaldes driftstilladelsen for de tjenester, der ikke leveres⁽¹¹⁹⁾.

⁽¹¹³⁾ Procidas repræsentanter bemærkede navnlig, at ud af de 41 planlagte afgang fra Ischia var blot 18 afgang via Procida, og anmodede om et højere antal anløb i Procida.

⁽¹¹⁴⁾ Øen Capri dækker 10,4 km² og består af to kommuner (Capri og Anacapri) og har i alt omkring 13 900 indbyggere. Capri kommune har ca. 7 300 indbyggere (dvs. en befolkningstæthed på ca. 1 800 indbyggere pr. km²), og Anacapri kommune har ca. 6 600 indbyggere (dvs. en befolkningstæthed på ca. 1 000 indbyggere pr. km²). Kilde: <https://www.italiapedia.it> (senest tilgået 31.5.2024).

⁽¹¹⁵⁾ Øen Ischia dækker 46,3 km² og består af seks kommuner (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana) med i alt ca. 61 500 indbyggere og er den tredje mest befolkede ø i Italien (efter Sicilien og Sardinien), selv om den kun er den ottende største ø i Italien. Kommunen Ischia har ca. 18 600 indbyggere (dvs. en befolkningstæthed på ca. 2 300 indbyggere pr. km²), kommunen Barano d'Ischia har ca. 9 800 indbyggere (dvs. en befolkningstæthed på ca. 900 indbyggere pr. km²), kommunen Casamicciola Terme har ca. 8 300 indbyggere (dvs. en befolkningstæthed på ca. 1 500 indbyggere pr. km²), kommunen Forio har ca. 17 000 indbyggere (dvs. en befolkningstæthed på ca. 1 300 indbyggere pr. km²), kommunen Lacco Ameno har ca. 4 600 indbyggere (dvs. en befolkningstæthed på ca. 2 300 indbyggere pr. km²), kommunen Serrara Fontana har ca. 3 200 indbyggere (dvs. en befolkningstæthed på ca. 480 indbyggere pr. km²). Kilde: <https://www.italiapedia.it> (senest tilgået 31.5.2024).

⁽¹¹⁶⁾ Øen Procida dækker 4,1 km² og består af en kommune (Procida kommune) med ca. 10 600 indbyggere (dvs. en befolkningstæthed på ca. 2 500 indbyggere pr. km²). Kilde: <https://www.italiapedia.it> (senest tilgået 31.5.2024).

⁽¹¹⁷⁾ Kilde: <https://www.italiapedia.it> (senest tilgået 31.5.2024).

⁽¹¹⁸⁾ Italien anførte, at denne tilladelsesordning indtil den 9. januar 2017 var baseret på regionalt dekret nr. 80 af 21. februar 2003. I henhold til dekretets artikel 4 blev driftstilladelsen givet til rederier, der opfyldte lovens krav om at drive søtransporttjenester. Pr. 10. januar 2017 er tilladelsesordningen baseret på regional forvaltningsafgørelse nr. 442 af 2. august 2016.

⁽¹¹⁹⁾ Ved dekret nr. 269 fra 2012 tilbagekaldte regionen Campanien f.eks. den tilladelse, som Medmar havde fået den 21. september 2011 til at drive følgende tjenester på ruten Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli: fra Ischia til Pozzuoli kl. 6.00, kl. 14.00 og kl. 17.45 og fra Pozzuoli til Ischia kl. 11.00, kl. 15.40 og kl. 19.30. Tilladelsen blev tilbagekaldt, fordi disse tjenester aldrig var blevet drevet af Medmar. For så vidt angår afgang fra Ischia til Pozzuoli kl. 20.30, der kun blev drevet af Medmar fredag/lørdag/søndag fra den 15. juni til den 15. september, forblev tilladelsen kun gældende for den del af tjenesterne, der faktisk blev leveret.

- b) Tjenester under offentlig serviceforpligtelse uden kompensation — Rederier, der har tilladelse til at besejle en rute, kan være underlagt en offentlig serviceforpligtelse (med hensyn til hyppighed, regelmæssighed, anvendte fartøjstyper og maksimale billetpriser) uden kompensation ⁽¹²⁰⁾. Disse forpligtelser til offentlig tjeneste vedrørte søtransporttjenester, som regionen Campanien havde udpeget som vigtige for at sikre kontinuiteten mellem fastlandet og øerne. Som Italien har forklaret, havde regionen Campanien imidlertid ikke nogen reel kontrol over den faktiske levering af disse tjenester, fordi rederierne kunne ophøre med at levere dem, når det passede dem, uden nogen form for sanktion med et varsel på 45 dage. Hvis tjenesten eller en del af den — f.eks. på bestemte tidspunkter eller på bestemte dage — ikke blev leveret i en bestemt periode, blev driftstil-ladelsen tilbagekaldt for de tjenester, der ikke blev leveret. Italien forklarede endvidere, at Caremars konkurrenter altid kunne anmode regionen Campanien om midlertidigt at suspendere alle eller en del af de forpligtelser til offentlig tjeneste, de var pålagt. Dette skete f.eks. i 2009, hvor nogle af Caremars konkurrenter anmodede regionen Campanien om at reducere antallet af tjenester under offentlig serviceforpligtelse, de skulle levere i Napolibugten, og øge de maksimale billetpriser, de kunne opkræve for de resterende tjenester under offentlig serviceforpligtelse, på grund af de finansielle vanskeligheder, som rederierne stod over for som følge af den økonomiske krise ⁽¹²¹⁾. Ved den lejlighed besluttede regionen Campanien efter at have gennemført en offentlig høring om de lokale behov ikke at øge de maksimale billetpriser på ruterne med forpligtelse til offentlig tjeneste og at tillade en midlertidig ⁽¹²²⁾ suspension af nogle af de tjenester under offentlig serviceforpligtelse, der blev leveret af Caremars konkurrenter på visse ruter ⁽¹²³⁾. Italien påpegede endvidere, at Caremar, Gestour og Procida Lines mellem udgangen af december 2010 og den 1. oktober 2011 rent faktisk var de eneste rederier, der leverede maritime tjenester i Napolibugten under offentlig serviceforpligtelse, eftersom alle andre rederier pludselig havde nægtet at fortsætte med at levere tjenesterne under offentlig serviceforpligtelse ⁽¹²⁴⁾. Italien påpegede, at denne ordning med forpligtelse til offentlig tjeneste i det væsentlige ikke fungerede, fordi rederierne accepterede at besejle ruten under den offentlige serviceforpligtelse, som regionen Campanien havde fastsat, blot for at opnå det relevante tidsinterval i rammerne for allokering af kajpladser godkendt og offentliggjort af regionen Campanien. I virkeligheden blev disse tjenester ofte ikke leveret ⁽¹²⁵⁾ eller ikke leveret i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste (med hensyn til fartplan og maksimumspriser ⁽¹²⁶⁾), især i lavsæsonen. Italien understregede derfor, at de tjenester, som Caremars konkurrenter tilbød under offentlig serviceforpligtelse, ikke kunne sammenlignes med dem, som Caremar tilbød, ikke kun med hensyn til sejlhyppighed, men også med hensyn til pålidelighed (f.eks. punktlighed, kvalitet og mere generelt driftsgaranti).

⁽¹²⁰⁾ Denne ordning med forpligtelse til offentlig tjeneste uden kompensation var i kraft indtil den 9. januar 2017. Pr. 10. januar 2017 har Caremar været det eneste rederi, der er omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste i Napolibugten, og alle andre rederier var fortsat kun omfattet af tilladelsesordningen.

⁽¹²¹⁾ Dette punkt er også nævnt i betragtningerne til regionalt dekret nr. 374 fra 2009, hvori der henvises til breve af 25. marts 2009 og 22. juni 2009 fra Caremars konkurrenter til regionen Campanien vedrørende henholdsvis reduktionen af antallet af tjenester under offentlig serviceforpligtelse og forhøjelsen af de maksimale billetpriser, der kunne opkræves hos brugerne på de resterende ruter med forpligtelse til offentlig tjeneste.

⁽¹²²⁾ Fra den 15. juli 2009 til den 15. september 2009.

⁽¹²³⁾ De berørte ruter var Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Procida/Napoli og Ischia/Napoli. De tjenester under offentlig serviceforpligtelse, der ikke leveres af Caremars konkurrenter på disse ruter, er ikke blevet taget i betragtning ved vurderingen af konkurrencesituationen i Napolibugten.

⁽¹²⁴⁾ Ved regionalt dekret nr. 402 fra 2010 tog regionen Campanien situationen til efterretning, suspenderede den på daværende tidspunkt gældende ramme for allokering af kajpladser og vedtog en nødramme for allokering af kajpladser, som var gældende indtil den 30. september 2011. På grundlag af denne nødramme for allokering af kajpladser var Caremar det eneste rederi, der under offentlig serviceforpligtelse betjente ruterne Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida og Procida/Napoli, hvorimod Gestour og Procida Lines betjente ruten Procida/Pozzuoli under offentlig serviceforpligtelse.

⁽¹²⁵⁾ Caremars konkurrenters hyppige annullering eller suspension af tjenesten i Napolibugten blev også påpeget af den italienske konkurrencemyndighed i dens afgørelse nr. 25295 af 28. januar 2015 i sag I689C, hvorved myndigheden pålagde NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. and Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei for gennemførelsen af en horisontal aftale, der begrænsede konkurrencen på markedet for søtransport af passagerer i Napolibugten siden 1998 (se navnlig punkt 255 i den italienske konkurrencemyndigheds afgørelse nr. 25295 af 28. januar 2015).

⁽¹²⁶⁾ Medmar og Alilauro blev pålagt sanktioner af den italienske konkurrencemyndighed i 2012 for en handelspraksis, der forhindrede indbyggerne i at købe billetter til nedsatte priser (den italienske konkurrencemyndigheds afgørelse nr. 23258 af 31. januar 2012 i sag PS5983 vedrørende Medmar og afgørelse nr. 23264 af 31. januar 2012 i sag PS7667 vedrørende Alilauro).

- c) Tjenester under offentlig serviceforpligtelse med kompensation — De tjenester, der er omfattet af den offentlige tjenesteydelseskontrakt, som er indgået med Caremar, er underlagt en offentlig serviceforpligtelse med hensyn til kontinuitet og hyppighed, regelmæssighed, de anvendte fartøjers punktlighed, kvalitet, type og kapacitet og billetpriser mod betaling af kompensation. Italien forklarede, at disse tjenester vedrører tidspunkter af dagen, hvor pendlere har størst behov for søtransport (tidligt om morgenen, tidligt om eftermiddagen og om aftenen) ⁽¹²⁷⁾. Sanktionsordningen i den kontraktmæssige ramme havde til formål at sikre leveringen af disse tjenester.

(184) Italien forklarede, at Caremars konkurrenter rent faktisk ikke havde alle de afgang, der er nævnt i de rammer for allokering af kajpladser (*«quadri accosti»*), der er godkendt og offentliggjort af regionen Campanien. Dette skyldtes på den ene side, at rederier, der opererede på markedsvilkår, havde tilladelse, men ikke pligt, til at benytte de tidsintervaller, der var fastsat i disse rammer for allokering af kajpladser, og på den anden side, at rederier, der drev en tjeneste under offentlig serviceforpligtelse, ikke blev pålagt effektive sanktioner i tilfælde af manglende levering af tjenesten under offentlig serviceforpligtelse ⁽¹²⁸⁾.

(185) Under hensyntagen til de rammer for allokering af kajpladser, som regionen Campanien har godkendt og offentliggjort for de relevante år, og de tjenester, der rent faktisk blev leveret af Caremars konkurrenter i perioden 1. januar 2009 – 31. juli 2012, forklarede Italien, at konkurrencesituationen i Napolibugten var følgende:

- a) På ruten **Capri/Sorrento** var der ud over Caremar fire andre rederier, der havde tilladelse til at besejle ruten: Aligruson, NLG, SNAV og i årene 2009-2010 Ali Maritime Agency S.r.l. (*«Alimar»*). Ifølge Italien opfyldte de tjenester, som disse selskaber leverede, imidlertid ikke det behov for offentlig tjeneste, som regionen Campanien havde afdækket, og som var at sikre tilstrækkelige forbindelser (kombinerede tjenester) hele året, således at indbyggerne i Capri dagligt kunne pendle til fastlandet i forbindelse med uddannelse eller arbejde (dvs. med mulighed for at medbringe deres biler), og således at der kunne leveres varer til øerne (herunder postforsendelser). Som nævnt i betragtning 36, litra a), og betragtning 39, litra a), skulle Caremar hele året garantere to tur-retursejladser om morgenen, en tur-retursejlads om eftermiddagen og en tur-retursejlads om aftenen fra/til Capri med TMV. Caremars konkurrenter leverede derimod enten kun personbefordrings-tjenester (NLG ⁽¹²⁹⁾ og Alimar ⁽¹³⁰⁾) eller kombinerede tjenester, sidstnævnte dog kun i sommerperioden (SNAV ⁽¹³¹⁾ og Aligruson ⁽¹³²⁾).

⁽¹²⁷⁾ Italien understregede, at en sådan fartplan kræver, at Caremar sikrer, at et fartøj ligger over på øen (med yderligere omkostninger til følge, som Caremars konkurrenter ikke har).

⁽¹²⁸⁾ Når de kompetente myndigheder havde konstateret den manglende levering af tjenesten over en længere periode, var den primære konsekvens blot en tilbagekaldelse af tilladelsen til at anvende det relevante tidsinterval (både for tjenester drevet på markedsvilkår og tjenester drevet under offentlig serviceforpligtelse).

⁽¹²⁹⁾ NLG havde to daglige afgang i lavsæsonen og syv daglige afgang i højsæsonen (hvoraf tre under offentlig serviceforpligtelse, nemlig to afgang fra Sorrento kl. 9.40 og kl. 13.10 og (fra 2010) en afgang fra Capri kl. 8.55). Italien bemærkede, at NLG's tjenester på ruten Capri-Sorrento ikke reelt konkurrerede med Caremars tjenester, hvilket bekræftes af, at NLG's bemærkninger ikke vedrørte ruten Capri-Sorrento, men kun ruten Napoli-Capri (jf. betragtning 168).

⁽¹³⁰⁾ Ifølge Italien fik Alimar tilladelse til at drive to daglige passagertjenester, en fra Capri til Sorrento kl. 6.00 og en fra Sorrento til Capri kl. 22.55, dog kun fra den 1. juli til den 31. august.

⁽¹³¹⁾ Med hensyn til de kombinerede tjenester fik SNAV både i henhold til søtransportprogrammet fra 2007 og 2011 (dvs. fra 2009 og frem) tilladelse til at drive ti daglige afgang med TMV (seks fra Capri til Sorrento kl. 7.35, kl. 9.15, kl. 12.10, kl. 15.55, kl. 17.40 og kl. 18.05 og fire afgang fra Sorrento til Capri kl. 8.10, kl. 11.25, kl. 13.50 og kl. 16.35), men kun i sommerperioden (navnlig fra den 1. april til den 3. november).

⁽¹³²⁾ Med hensyn til de kombinerede tjenester fik Aligruson både i henhold til søtransportprogrammet fra 2007 og 2011 (dvs. fra 2009 og frem) tilladelse til at drive fire daglige afgang (to fra Sorrento til Capri kl. 11.30 og kl. 14.00 og to afgang fra Capri til Sorrento kl. 12.30 og kl. 18.05), men kun i sommerperioden.

- b) På ruten **Capri/Napoli** var der ud over Caremar fire andre rederier, der havde tilladelse til at besejle ruten: SNAV ⁽¹³³⁾, NLG ⁽¹³⁴⁾, Consorzio Linee Marittime Neapolis («Neapolis») ⁽¹³⁵⁾ og Metrò del Mare S.c.a.r.l. (herefter »Metrò del Mare«) ⁽¹³⁶⁾. Alle disse rederier leverede imidlertid kun personbefordringstjenester, hvorimod Caremar skulle levere kombinerede tjenester (jf. betragtning 36, litra b), og betragtning 39, litra b)). Ifølge Italien opfyldte de tjenester, der blev leveret af Caremars konkurrenter, ikke det behov for offentlig tjeneste, som regionen Campanien havde afdækket, og som var at sikre tilstrækkelige forbindelser (kombinerede tjenester) hele året, således at indbyggerne i Capri dagligt kunne pendle til fastlandet i forbindelse med uddannelse eller arbejde (dvs. med mulighed for at medbringe deres biler), og således at der kunne leveres varer til øerne (herunder postforsendelser).
- c) På ruten **Ischia/Napoli** var der ud over Caremar fire andre rederier, der havde tilladelse til at besejle ruten: Alilauro (der kun leverede passagertjenester) og Medmar (der kun leverede kombinerede tjenester). Ifølge Italien var de tjenester, der blev leveret af Caremars konkurrenter, ikke tilstrækkelige til at opfylde lokalbefolkningens behov for offentlig tjeneste. For så vidt angår passagertjenester opererede Alilauro hovedsagelig i sommerperioden, og de (begrænsede) tjenester, der blev leveret hele året, blev leveret under offentlig serviceforpligtelse på andre tidspunkter end de tjenester, der blev leveret af Caremar (jf. betragtning 36, litra c), og betragtning 39, litra c)). I perioden 1. januar 2009 – 30. september 2011 havde Alilauro 20 afgange med hydrofoil (19 under offentlig serviceforpligtelse og en afgang på markedsvilkår) — alle i sommerperioden med undtagelse af én tjeneste under offentlig serviceforpligtelse ⁽¹³⁷⁾. Pr. 1. oktober 2011 havde Alilauro 14 afgange med hydrofoil (fem under offentlig serviceforpligtelse hele året ⁽¹³⁸⁾ og ni på markedsvilkår kun i sommerperioden). For så vidt angår kombinerede tjenester opererede Medmar hovedsagelig i sommerperioden, og de (begrænsede) tjenester, der blev leveret hele året eller kun om vinteren, blev leveret under offentlig serviceforpligtelse på andre tidspunkter end de tjenester, der blev leveret af Caremar (jf. betragtning 36, litra c), og betragtning 39, litra c)). I perioden 1. januar 2009 – 30. september 2011 havde Medmar 19 afgange med færge/TMV (12 under offentlig serviceforpligtelse og syv på markedsvilkår) — kun i sommerperioden og ikke altid dagligt. Pr. 1. oktober 2011 havde Medmar 23 afgange med færge/TMV (17 på markedsvilkår, alle i sommerperioden, og seks afgange under offentlig serviceforpligtelse. Ud af de seks tjenester, der blev drevet under offentlig serviceforpligtelse, var der kun to afgange hele året ⁽¹³⁹⁾, to afgange kun om vinteren ⁽¹⁴⁰⁾ og to afgange kun om sommeren ⁽¹⁴¹⁾)).

⁽¹³³⁾ I 2009, 2010 og i en periode i 2011 leverede SNAV 12 daglige passagertjenester på ruten, heraf 11 afgange med hydrofoil om sommeren (der til dels var omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste og til dels af tilladelsesordningen) og en afgang med hydrofoil hele året (fra Capri til Napoli kl. 8.10 omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste). Pr. 1. oktober 2011 besejlede SNAV ruten med 25 daglige passagertjenester på ruten med hydrofoil, heraf med 13 daglige afgange hele året, alle under offentlig serviceforpligtelse (11 blev leveret sammen med NLG).

⁽¹³⁴⁾ I 2009, 2010 og i en periode i 2011 leverede NLG kun daglige passagertjenester på ruten om sommeren (21 afgange med hydrofoil), der til dels var omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste og til dels af tilladelsesordningen. Pr. 1. oktober 2011 besejlede NLG ruten med 34 daglige passagertjenester med hydrofoil, heraf med 15 daglige afgange hele året. To af disse 15 daglige afgange (fra Capri til Napoli kl. 9.35 og kl. 11.35) blev leveret på markedsvilkår og de resterende 13 under offentlig serviceforpligtelse (11 af disse tjenester under offentlig serviceforpligtelse blev leveret sammen med SNAV).

⁽¹³⁵⁾ Neapolis var et joint venture oprettet den 31. august 2004 mellem NLG (50 % af aktierne) og SNAV (50 % af aktierne). Selskabet betjente ruten i 2009, 2010 og 2011. I 2009-2010 skulle Neapolis tilbyde otte daglige afgange med hydrofoil under offentlig serviceforpligtelse på ruten, navnlig fra Capri til Napoli kl. 6.50 (hele året), kl. 8.50 (kun om sommeren) og kl. 14.10 (hele året), kl. 17.25 (kun om sommeren) og fra Napoli til Capri kl. 7.55 (kun om sommeren), kl. 10.00 (kun om sommeren), kl. 16.05 (kun om sommeren) og kl. 20.05 (kun om sommeren). I 2011 blev tjenesterne reduceret til fem og blev drevet hele året på markedsvilkår (under tilladelsesordningen), navnlig fra Capri til Napoli kl. 8.50, kl. 14.10 og kl. 17.30 og fra Napoli til Capri kl. 10.00 og kl. 16.05.

⁽¹³⁶⁾ Metrò del Mare var et joint venture oprettet den 20. maj 2002 mellem NLG (20 % af aktierne), SNAV (40 % af aktierne), Alilauro (20 % af aktierne) og Aligruson (20 % af aktierne). Selskabet besejlede ruten i 2009 og 2010. I 2009-2010 skulle Metrò del Mare om sommeren tilbyde fire (næsten daglige) afgange med hydrofoil under offentlig serviceforpligtelse på ruten, navnlig fra Capri til Napoli kl. 10.30 og kl. 10.50 og fra Napoli til Capri kl. 16.30 og 17.05.

⁽¹³⁷⁾ Afgangen fra Napoli til Ischia **kl. 9.35**.

⁽¹³⁸⁾ Fra Ischia til Napoli **kl. 6.30, kl. 9.25 og kl. 19.55** og fra Napoli til Ischia **kl. 7.35 og kl. 20.10**. Som nævnt i betragtning 39, litra c), skulle Caremar ikke levere passagertjenester på denne rute i perioden 1. oktober 2011 – 15. januar 2012, og pr. 16. januar 2012 skulle Caremar kun levere én daglig passagertjeneste med hydrofoil fra Napoli til Ischia **kl. 14.45**.

⁽¹³⁹⁾ Fra Napoli til Ischia **kl. 8.35 og kl. 14.10**.

⁽¹⁴⁰⁾ Fra Ischia til Napoli **kl. 16.35** og fra Napoli til Ischia **kl. 18.30**.

⁽¹⁴¹⁾ Fra Ischia til Napoli **kl. 17.00** og fra Napoli til Ischia **kl. 18.30**.

- d) På ruten **Ischia/Procida/Napoli** var der ud over Caremar to andre rederier på ruten: Medmar, som havde tilladelse til at drive kombinerede tjenester på ruten⁽¹⁴²⁾ — ifølge Italien har de aldrig rigtigt fungeret, og SNAV, som drev otte daglige passagertjenester med hydrofoil under offentlig serviceforpligtelse. Ifølge de italienske myndigheder kunne SNAV's tjenester ikke sammenlignes med de passagertjenester, som Caremar skulle levere. For det første blev alle SNAV's tjenester (undtagen én⁽¹⁴³⁾) i perioden 1. januar 2009 – 30. september 2011 leveret i sommersæsonen, mens Caremar skulle levere alle sine tjenester hele året (jf. betragtning 36, litra d)). For det andet opererede SNAV på andre tidspunkter af dagen end Caremar, selv om antallet af afgange leveret af SNAV hele året steg til syv afgange pr. 1. oktober 2011⁽¹⁴⁴⁾ (ud af otte⁽¹⁴⁵⁾), og Caremar indsatte to afgange i perioden 1. juni – 30. september (jf. betragtning 39, litra d)).
- e) På ruten **Ischia/Procida/Pozzuoli** var der ud over Caremar kun ét andet rederi, der havde tilladelse til at besejle ruten, nemlig Medmar, som leverede kombinerede tjenester, hovedsagelig uden anløb i Procida. I perioden 1. januar 2009-30. september 2011 drev Medmar således i alt 39 kombinerede færgetjenester mellem Ischia og Pozzuoli (størstedelen kun i sommerperioden⁽¹⁴⁶⁾), heraf kun tre kombinerede tjenester med anløb i Procida⁽¹⁴⁷⁾. Pr. 1. oktober 2011 drev Medmar i alt 40 kombinerede færgetjenester mellem Ischia og Pozzuoli, heraf kun fire kombinerede tjenester med anløb i Procida⁽¹⁴⁸⁾. Ifølge de italienske myndigheder kunne Medmars tjenester med anløb i Procida ikke sammenlignes med Caremars tjenester hvad angår sejlhyppighed og fartplaner (jf. betragtning 36, litra e), og betragtning 39, litra e)). Navnlig for så vidt angår tjenester leveret hele året drev Caremar seks daglige kombinerede tjenester — tre fra Ischia (kl. 8.35, kl. 11.30 og kl. 17.30) og tre fra Pozzuoli (kl. 10.15, kl. 14.00 og kl. 18.55) — mens Medmar drev to daglige kombinerede tjenester fra Ischia (kl. 2.30 og kl. 18.55) og to fra Pozzuoli (kl. 4.10 og kl. 20.30). For så vidt angår de supplerende tjenester leveret af Caremar i skoleperioden skulle Caremar pr. 16. januar 2012 garantere tjenester fra Ischia kl. 7.20 og fra Pozzuoli kl. 9.00, mens Medmar ikke havde nogen afgange med anløb i Procida på denne rute i denne periode⁽¹⁴⁹⁾.

⁽¹⁴²⁾ I henhold til rammerne for allokering af kajpladser skulle Medmar i perioden 1. januar 2009 – 30. september 2011 hele året drive to daglige kombinerede færgetjenester under offentlig serviceforpligtelse fra Ischia **kl. 22.00** (med afgang fra Procida kl. 22.40) og fra Napoli **kl. 24.00** (med afgang fra Procida kl. 1.00). Fra den 1. oktober 2011 skulle Medmar drive to kombinerede daglige tjenester hele året under offentlig serviceforpligtelse fra Ischia **kl. 6.25** (med afgang fra Procida kl. 7.25) og **kl. 10.35** (med afgang fra Procida kl. 11.15) og en kombineret tjeneste i sommerperioden (men ikke altid dagligt) fra Ischia **kl. 22.20** (med afgang fra Procida kl. 23.00).

⁽¹⁴³⁾ Afgangen fra Ischia til Procida og derefter til Napoli med afgang fra Casamicciola **kl. 9.45** (og fra Procida **kl. 10.05**).

⁽¹⁴⁴⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli med afgang fra Casamicciola **kl. 7.10** (og fra Procida **kl. 7.30**), **kl. 9.45** (og fra Procida **kl. 10.10**), **kl. 13.50** (og fra Procida **kl. 14.15**), **kl. 17.40** (og fra Procida **kl. 18.05**) og fra Napoli til Procida og derefter til Ischia **kl. 8.25** (og fra Procida **kl. 9.05**), **kl. 16.20** (og fra Procida **kl. 17.00**), **kl. 19.00** (og fra Procida **kl. 19.40**). Alle disse afgange blev drevet under offentlig serviceforpligtelse.

⁽¹⁴⁵⁾ Den eneste afgang, der kun blev drevet i sommerperioden, var også den eneste, der blev drevet på markedsvilkår. I sommerperioden fik SNAV tilladelse til at levere passagertjenester med hydrofoil fra Ischia til Procida og derefter til Napoli med afgang fra Casamicciola **kl. 11.25** (og fra Procida **kl. 11.45**).

⁽¹⁴⁶⁾ Kun tre ud af 39 afgange blev betjent hele året (under offentlig serviceforpligtelse) — to på ruten Ischia/Procida/Pozzuoli og en på den direkte rute Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli — og en afgang blev kun betjent i skoleperioden (fra den 16. september til den 14. juni). De resterende 35 afgange blev kun tilbudt i sommerperioden.

⁽¹⁴⁷⁾ To tjenester omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste, som skulle leveres hele året, fra Ischia (Casamicciola) til Procida og herefter til Pozzuoli **kl. 14.30** og fra Pozzuoli til Procida og herefter til Ischia (Casamicciola) **kl. 16.10**, og en tjeneste på markedsvilkår fra Ischia til Procida og derefter til Pozzuoli **kl. 7.30**, som dog kun blev leveret i skoleperioden (fra den 16. september til den 14. juni).

⁽¹⁴⁸⁾ Disse fire tjenester var alle omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste og skulle leveres hele året fra Ischia (Casamicciola) til Procida og herefter til Pozzuoli **kl. 14.30** og **kl. 18.55** og fra Pozzuoli til Procida og herefter til Ischia (Casamicciola) **kl. 16.10** og **kl. 20.30**.

⁽¹⁴⁹⁾ Medmar var ophørt med at levere tjenesten fra Ischia kl. 7.30 på markedsvilkår i skoleperioden.

- f) På ruten **Ischia/Procida** var der ud over Caremar syv andre rederier, der havde tilladelse til at operere på ruten, hovedsagelig som en del af en bredere rute (f.eks. Ischia/Procida/Napoli eller Ischia/Procida/Pozzuoli): På den ene side Medmar (kombinerede tjenester) ⁽¹⁵⁰⁾ og SNAV (passagertjenester) ⁽¹⁵¹⁾, der delvis drives under offentlig serviceforpligtelse og delvis på markedsvilkår, og på den anden side Alilauro ⁽¹⁵²⁾, Ippocampo S.r.l. (herefter »Ippocampo«) ⁽¹⁵³⁾, Rumore S.r.l. (herefter »Rumore«) ⁽¹⁵⁴⁾, Marine Club S.r.l. (herefter »Marine Club«) ⁽¹⁵⁵⁾ og Capitan Morgan S.r.l. (herefter »Capitan Morgan«) ⁽¹⁵⁶⁾, der kun opererer på markedsvilkår. Ifølge Italien var de tjenester, som markedet leverede, for fragmenterede, marginale og ustabile ⁽¹⁵⁷⁾ til, at de kunne betragtes som sammenlignelige med Caremars tjenester under offentlig serviceforpligtelse. Dette blev bekræftet af, at regionen Campanien efter den offentlige høring, der blev afholdt i 2011, den 16. januar 2012 anså det for nødvendigt at supplere den forpligtelse til offentlig tjeneste, som Caremar allerede havde på ruten, med en yderligere daglig passagertjeneste med hydrofoil fra Procida til Ischia kl. 15.30 hele året for at opfylde øboernes behov for at pendle (jf. betragtning 39, litra f)).
- g) På ruten **Procida/Pozzuoli** var der ud over Caremar tre andre rederier, der havde tilladelse til at besejle ruten: Procida Lines S.r.l. (herefter »Procida Lines«), Gestour S.r.l. (herefter »Gestour«) og Ippocampo. Ifølge Italien havde de fartøjer, som Caremars konkurrenter anvendte til at levere tjenesten, imidlertid begrænset kapacitet, og de kunne ikke befordre bevægelseshæmmede passagerer eller passagerer med kørestol. Desuden blev de

⁽¹⁵⁰⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 fik Medmar tilladelse til at drive fire daglige kombinerede tjenester til/fra Ischia: tre hele året under offentlig serviceforpligtelse (fra Procida **kl. 1.10** og fra Ischia **kl. 2.30** og **kl. 22.00**) og kun en afgang i skoleperioden på markedsvilkår (fra Ischia **kl. 7.30**). Medmar fik pr. 1. oktober 2011 tilladelse til at drive otte daglige kombinerede tjenester til/fra Ischia, seks hele året (fra Procida **kl. 17.00** og **kl. 21.20**) og fra Ischia **kl. 2.30**, **kl. 6.25**, **kl. 10.35** og **kl. 18.55**) og to kun i sommerperioden (fra Procida **kl. 1.30** og fra Ischia **kl. 22.20**), alle under offentlig serviceforpligtelse. Italien fremførte imidlertid, at nogle af tjenesterne på ruten næsten aldrig var blevet drevet af Medmar (navnlig de tjenester, der vedrørte segmentet Ischia/Procida).

⁽¹⁵¹⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 drev SNAV 14 daglige passagertjenester med hydrofoil til/fra Ischia, fire hele året — navnlig tre under offentlig serviceforpligtelse (fra Ischia **kl. 7.10** og **kl. 9.45** og fra Procida **kl. 13.10**), og en på markedsvilkår (fra Ischia **kl. 8.30**) — og 10 kun i sommerperioden — navnlig seks under offentlig serviceforpligtelse (fra Procida **kl. 9.00**, **kl. 17.00**, **kl. 19.05** og **kl. 19.20** og fra Ischia **kl. 13.35**, **kl. 17.40**) og fire på markedsvilkår (fra Procida **kl. 7.50** og **kl. 17.50** og fra Ischia **kl. 18.30** og **kl. 19.45**). Pr. 1. oktober 2011 drev SNAV 16 daglige passagertjenester med hydrofoil til/fra Ischia, ni hele året: navnlig otte under forpligtelsen til offentlig tjeneste (fra Ischia **kl. 7.10**, **kl. 9.45**, **kl. 13.50** og **kl. 17.40** og fra Procida **kl. 9.05**, **kl. 13.15**, **kl. 17.00** og **kl. 19.40**), og en på markedsvilkår (fra Ischia **kl. 8.30**) og syv kun i sommerperioden på markedsvilkår (fra Procida **kl. 7.50**, **kl. 11.00**, **kl. 17.50** og **kl. 19.20** og fra Ischia **kl. 11.25**, **kl. 18.30** og **kl. 19.45**).

⁽¹⁵²⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 fik Alilauro tilladelse til at levere tre daglige passagertjenester med hydrofoil til Ischia på markedsvilkår i sommerperioden, navnlig fra Procida **kl. 8.35**, **kl. 12.35** og **kl. 18.35**. Pr. 1. oktober 2011 havde Alilauro ikke længere tilladelse til at betjene ruten.

⁽¹⁵³⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 fik Ippocampo tilladelse til at levere to kombinerede tjenester på markedsvilkår, men kun om sommeren og ikke altid dagligt (hovedsagelig i weekenden), nemlig fra Ischia **kl. 9.25** og fra Procida **kl. 17.00**. Pr. 1. oktober 2011 fik Ippocampo tilladelse til at levere seks kombinerede tjenester på markedsvilkår, men kun i sommerperioden og ikke altid dagligt, nemlig fra Ischia **kl. 9.25**, **kl. 11.40** og **kl. 14.30** og fra Procida **kl. 11.00**, **kl. 13.00** og **kl. 17.00**.

⁽¹⁵⁴⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 fik Rumore tilladelse til at levere fire kombinerede tjenester på markedsvilkår, hvoraf tre kun i sommerperioden og ikke altid dagligt (fra Procida **kl. 12.20** og **kl. 18.30** og fra Ischia **kl. 15.10**) og én daglig tjeneste hele året (fra Ischia **kl. 10.40**). Rumores tjenester og fartplan blev ikke ændret pr. 1. oktober 2011.

⁽¹⁵⁵⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 fik Marine Club tilladelse til at levere en kombineret tjeneste på markedsvilkår om torsdagen i sommerperioden (fra Procida **kl. 12.15**). Pr. 1. oktober 2011 havde Marine Club ikke længere tilladelse til at betjene ruten.

⁽¹⁵⁶⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 fik Capitan Morgan tilladelse til at levere to daglige kombinerede tjenester på markedsvilkår i sommerperioden (fra Ischia **kl. 15.10** og fra Procida **kl. 18.00**). Pr. 1. oktober 2011 fik Capitan Morgan tilladelse til at levere tre daglige kombinerede tjenester på markedsvilkår i sommerperioden (fra Ischia **kl. 15.10** og **kl. 18.35** og fra Procida **kl. 18.00**).

⁽¹⁵⁷⁾ Mindre rederier såsom Ippocampo, Rumore, Marine Club og Capitan Morgan anvendte f.eks. mindre fartøjer end Caremar med en lavere kapacitet, og de kunne i modsætning til Caremars fartøjer kun operere under gode vejrforhold.

tenester, der blev leveret af Caremars konkurrenter, enten kun leveret i sommerperioden og ikke engang dagligt (f.eks. Ippocampos tjenester) ⁽¹⁵⁸⁾, og de blev under alle omstændigheder ofte suspenderet eller annulleret og kunne således ikke sikre den samme regelmæssighed som Caremars tjenester (f.eks. Procida Lines' tjenester) ⁽¹⁵⁹⁾. Ifølge Italien var det faktisk kun Gestour, der i perioden 2012-2015 ⁽¹⁶⁰⁾ besejlede ruten hele året ud over Caremar. Italien påpegede imidlertid, at Gestours tjenester ikke kunne sammenlignes med Caremars tjenester med hensyn til sejladsens varighed (Caremar anvendte hydrofojlbåde, 15 minutters sejlads, mens Gestour anvendte færger, 50 minutters sejlads).

- h) På ruten **Procida/Napoli** var der ud over Caremar to andre rederier, der havde tilladelse til at besejle ruten: SNAV ⁽¹⁶¹⁾ (passagertjenester med hydrofoil) og Medmar ⁽¹⁶²⁾ (kombinerede færgetjenester). Ifølge Italien var de passagertjenester, som SNAV leverede hele året, ikke sammenlignelige med dem, som Caremar leverede, fordi de blev leveret på andre tidspunkter af dagen.

(186) Med hensyn til konkurrencesituationen på de færgeruter, som Caremar besejlede i Pontino-øhavet i perioden 2009-2011, forklarede Italien følgende:

- a) På ruten **Ponza/Formia** var der ud over Caremar kun ét andet rederi på ruten, Vetur S.r.l. (»Vetur«), som drev to daglige passagertjenester med hydrofoil hele året under offentlig serviceforpligtelse (med afgang fra Ponza kl. 8.30 og fra Formia kl. 16.00). Ifølge Italien var Vetors tjenester ikke pålidelige, da Vetur ofte aflyste afgang, navnlig i tilfælde af dårligt vejr, og de kunne under alle omstændigheder ikke sammenlignes med de kombinerede tjenester, som Caremar leverede, og som sikrede beboerne en daglig forbindelse hele året, også til transport af køretøjer og gods. Med hensyn til passagertjenester forklarede Italien, at Caremar var

⁽¹⁵⁸⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 fik Ippocampo tilladelse til at levere fire kombinerede tjenester i sommerperioden (hovedsagelig kun om søndagen) fra Procida kl. **18.45** og kl. **20.00** og fra Pozzuoli kl. **19.20** og kl. **20.50**. Disse tjenester forblev uændrede også med hensyn til fartplaner pr. 1. oktober 2011.

⁽¹⁵⁹⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 fik Procida Lines tilladelse til at levere 16 kombinerede tjenester hele året, men ikke altid dagligt, 11 på markedsvilkår (fra Procida kl. **5.50**, kl. **10.45**, kl. **15.25**, kl. **17.30** og kl. **19.15** og fra Pozzuoli kl. **5.05**, kl. **9.25**, kl. **13.35**, kl. **16.25**, kl. **18.25** og kl. **20.00**) og fem under offentlig serviceforpligtelse (fra Procida kl. **4.00** (kun om fredagen), kl. **7.50** og kl. **12.40** og fra Pozzuoli kl. **7.05** og kl. **11.50**). Pr. 1. oktober 2011 fik Procida Lines tilladelse til at levere 15 kombinerede tjenester hele året, men ikke altid dagligt, 14 på markedsvilkår (fra Procida kl. **4.00** (kun om fredagen), kl. **7.50**, kl. **10.45**, kl. **12.40**, kl. **15.25**, kl. **17.30** og kl. **19.15** og fra Pozzuoli kl. **5.05**, kl. **7.05**, kl. **11.50**, kl. **13.35**, kl. **16.25**, kl. **18.25** og kl. **20.00**) og en under offentlig serviceforpligtelse (fra Procida kl. **5.50**). Italien fremførte imidlertid, at disse tjenester kun sjældent blev leveret i perioden 2012-2015. For så vidt angår tjenesten under offentlig serviceforpligtelse ophævede regionen Campanien ved dekret nr. 18 af 29. februar 2012, efter at have konstateret, at Procida Lines ikke overholdt forpligtelsen til offentlig tjeneste, f.eks. aftalen med Procida Lines vedrørende tjenesten under offentlig serviceforpligtelse og overdrog den til Gestour indtil den 31. december 2012.

⁽¹⁶⁰⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 leverede Gestour 13 daglige kombinerede færgetjenester (50 minutters rejse) hele året, otte på markedsvilkår (fra Pozzuoli kl. **6.00**, kl. **8.30**, kl. **10.35** og kl. **12.55** og fra Procida kl. **6.50**, kl. **9.30**, kl. **11.20** og kl. **17.05**) og fem under offentlig serviceforpligtelse (fra Pozzuoli kl. **15.05** og kl. **17.55** og fra Procida kl. **14.05** og kl. **18.55**). Pr. 1. oktober 2011 leverede Gestour ni daglige kombinerede færgetjenester (50 minutters rejse) hele året på markedsvilkår (fra Pozzuoli kl. **6.00**, kl. **8.30**, kl. **10.35**, kl. **12.55** og kl. **19.50** og fra Procida kl. **6.50**, kl. **9.30**, kl. **11.20** og kl. **18.55**).

⁽¹⁶¹⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 drev SNAV ni daglige passagertjenester med hydrofoil under offentlig serviceforpligtelse, to hele året (fra Procida kl. **7.35** og kl. **10.05** og syv i sommerperioden (fra Napoli (Beverello) kl. **8.20**, kl. **12.30**, kl. **16.20**, kl. **18.40** og kl. **18.45** og fra Procida kl. **13.50** og kl. **18.00**). Fra den 1. oktober 2011 drev SNAV ti daglige passagertjenester med hydrofoil (20 minutters rejse), hvoraf otte hele året under offentlig serviceforpligtelse (fra Procida kl. **7.30**, kl. **10.10**, kl. **14.15** og kl. **18.05**) og fra Napoli (Beverello) kl. **8.25**, kl. **12.30**, kl. **16.20** og kl. **19.00**), og to kun om sommeren på markedsvilkår (fra Procida kl. **11.45** og fra Napoli (Beverello) kl. **18.45**).

⁽¹⁶²⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 drev Medmar dagligt to kombinerede færgetjenester (60 minutters rejse) under offentlig serviceforpligtelse hele året, fra Napoli (Calata Massa) kl. **24.00** og fra Procida kl. **22.40**. Fra den 1. oktober 2011 drev Medmar to kombinerede tjenester under offentlig serviceforpligtelse hele året, fra Napoli (Calata Massa) kl. **00.20** og fra Procida kl. **11.15** og en kombineret tjeneste under offentlig serviceforpligtelse i sommerperioden (ikke altid dagligt) fra Procida kl. **23.00**.

forpligtet til at sikre, at fartøjerne lå over på øen med henblik på dagens første afgang (kl. 5.30 fra Ponza), og sikre en daglig afgang til fastlandet i forbindelse med uddannelse eller arbejde (retur til Ponza kl. 17.30). Det var også meningen, at fartøjerne skulle ligge over på øen for at sikre søtransporten til fastlandet ved behov for akut lægehjælp, som ikke kunne opfyldes med akut lufttransport (f.eks. helikoptere).

- b) På ruten **Ponza/Anzio** var der ud over Caremar kun ét andet rederi på ruten, Vetur, som drev to daglige passagertjenester med hydrofoil i højsæsonen på markedsvilkår, mens Vetur i lavsæsonen kun havde to afgang om lørdagen under offentlig serviceforpligtelse. Ifølge Italien var Caremars kombinerede tjenester begrundet i hensyn til social og økonomisk udvikling og havde til formål at sikre, at passagerer med køretøjer havde mulighed for at foretage en tur-retursegls fra/til Ponza hele året. Med hensyn til passagertjenester forklarede Italien, at Vetors tjenester ikke var pålidelige, da Vetur ofte aflyste afgang, navnlig i tilfælde af dårligt vejr.
- c) På ruten **Formia/Ventotene** var der ud over Caremar to andre rederier, der besejlede ruten: Vetur og *Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* («SNAP»). Vetur leverede én daglig passagertjeneste med hydrofoil i lavsæsonen og én passagertjeneste med hydrofoil hver mandag i højsæsonen, begge under offentlig serviceforpligtelse. SNAP leverede én daglig passagertjeneste i højsæsonen med hydrofoil på markedsvilkår. Ifølge Italien var Caremars tjenester nødvendige for at give Ventotenes beboere mulighed for at nå til fastlandet i forbindelse med uddannelse eller arbejde, da Caremar sikrede dagens første færgeafgang fra Ventotene kl. 5.30 og en daglig passagertjeneste fra Ventotene med hydrofoil kl. 6.45. Da Caremars fartøjer desuden lå over på øen, var der mulighed for søtransport til fastlandet ved behov for akut lægehjælp.

(187) Med hensyn til Medmars bemærkninger (se afsnit 7.1) betegnede Italien Medmars konklusioner om, hvorvidt dets tjenester var ækvivalente med Caremars tjenester, som delvis og ufuldstændige. Ifølge Italien sammenligner Medmar blot sine tjenester med de tjenester, som Caremar leverer på visse ruter, idet der kun henvises til den daglige hyppighed af afgangene, mens der ikke foretages nogen vurdering på baggrund af fartplaner, sæsonudsving, transporttyper og billetpriser. Med hensyn til ruten Ischia-Procida-Pozzuoli understregede Italien navnlig, at Caremar var det eneste selskab, der leverede tilstrækkeligt pålidelige søtransporttjenester på tidspunktet for definition af forpligtelsen til offentlig tjeneste, og at ruten altid har været afgørende for at opfylde de studerendes mobilitetsbehov på begge øer samt sundhedskrav relateret til Procidas beboeres mulighed for at nå frem til hospitalerne i Pozzuoli og Ischia.

(188) Som svar på Medmars påstand om, at Caremar ikke havde brug for kompensation for de leverede tjenester, da Medmar også leverede visse tjenester under offentlig serviceforpligtelse uden kompensation på de samme ruter, forklarede Italien, at Italien havde overdraget forpligtelsen til offentlig tjeneste i henhold til forordning (EØF) nr. 3577/92, som giver mulighed for at tildele forpligtelsen til offentlig tjeneste horisontalt til alle interesserede redere. Forpligtelsen til offentlig tjeneste blev overdraget i to trin. For det første pålagde Italien interesserede redere en forpligtelse til offentlig tjeneste på visse ruter uden kompensation. For det andet ville regionen Campanien, hvis selskaberne ikke ønskede at drive ruterne uden kompensation, iværksætte en offentlig udbudsprocedure for at udpege det selskab, der ville få tildelt en kontrakt om offentlig tjeneste og en tilsvarende kompensation. Efter regionen Campaniens opfattelse accepterede Medmar derfor at opfylde forpligtelsen til offentlig tjeneste uden kompensation som anført i det dokument, som selskabet undertegnede.

- (189) I betragtning af de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er pålagt Caremar, og de forpligtelser, der er pålagt selskabets konkurrenter (jf. betragtning 182-186), fastholder Italien generelt, at konkurrenternes tjenester omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste i det væsentlige udgør tjenester, som Caremars konkurrenter havde accepteret at udføre inden for rammerne af deres respektive maritime aktiviteter. Disse forpligtelser til offentlig tjeneste kunne ikke sammenlignes med de forpligtelser, der skulle opfyldes af Caremar, da selskaberne kunne frigøre sig ved at give regionen Campanien en kort varsel, og der kunne desuden ikke pålægges sanktioner, hvis forpligtelsen til offentlig tjeneste ikke blev opfyldt. Endelig bemærkes det, at både disse forpligtelser til offentlig tjeneste pålagt Caremars konkurrenter og forpligtelsen i den offentlige tjenesteydelseskontrakt indgået med Caremar til fortsat at opfylde de lokale myndigheders behov for territorial kontinuitet er blevet regelmæssigt kontrolleret af regionen Campanien i forbindelse med revisionen af søfartsprogrammerne, der både omfattede tjenesterne leveret i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste og den offentlige tjenesteydelseskontrakt indgået med Caremar.

8.2. **Privatiseringen af Caremar**

- (190) Italien anfører, at Italien efter Kommissionens anmodning om oplysninger af 26. oktober 2011 og Kommissionens bemærkninger af 22. december 2011 og 14. marts 2012 ændrede udbuddet vedrørende privatiseringen af Caremar i overensstemmelse med Kommissionens krav med henblik på at sikre gennemsigtighed og ikkeforskelsbehandling i proceduren.
- (191) F.eks. blev enhver forskelsbehandling på grundlag af den bydende økonomiske aktørs nationalitet bragt til ophør. Italien understreger, at der under alle omstændigheder ikke var nogen betingelse i udbudsbetingelserne om fastholdelse af det personale, der var ansat af Caremar, eller nogen betingelse vedrørende de eksisterende ansættelsesforhold med virksomheden.
- (192) Italien ændrede desuden kravet vedrørende økonomisk og finansiel kapacitet ved at fjerne de klausuler, der kun tillod rederier at deltage i udbudsproceduren, hvilket gav mulighed for maksimal deltagelse og den bedste vægtning i forhold til procedurens økonomiske værdier. Med hensyn til tildelingskriteriet bekræfter Italien, at udvælgelses-kriteriet var den højeste nettopris.
- (193) Italien mener derfor, at privatiseringen af Caremar, selv om den ikke var tænkt som et salg af aktier på børsen, bør betragtes som gennemsigtig, ubetinget og ikkediskriminerende og således sikrede maksimal deltagelse.

8.3. **Foreneligheden af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt med Altmark-kriterierne**

- (194) Italien fremfører, at den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt opfylder de fire Altmark-kriterier af følgende årsager:
- a) Med hensyn til det første Altmark-kriterium fremfører Italien, at den offentlige opgave, der er defineret i kontrakten, vedrører ø-cabotageruter, der forbinder det italienske fastland med havnene på de små øer. Disse ruter har med hensyn til regelmæssighed og hyppighed til formål at sikre en tjeneste, der er uundværlig for øernes økonomiske udvikling, samtidig med at de opfylder øsamfundenes vigtige mobilitetsbehov og sikrer, at den forfatningssikrede ret til territorial kontinuitet respekteres. Den nye kontrakt indeholder desuden en klar angivelse af de tjenester, der skal leveres, de fartøjstyper, der skal anvendes, de tidsintervaller, der skal dækkes, herunder kravene til aften- og natafgange, og billetpriser.
 - b) Kommissionen anfægtede ikke det andet Altmark-kriterium i sin åbningsafgørelse fra 2011.
 - c) Med henvisning til det tredje Altmark-kriterium udelukker Italien enhver mulighed for, at Caremar kan have modtaget en kompensation, der overstiger, hvad der var nødvendigt for at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne. Italien fremfører navnlig, at den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt indeholder tilstrækkelige tilbagebetalingsklausuler, fordi en eventuel overkompensation som fastsat i f.eks. artikel 18 med overskriften »Tilbagesøgning af overkompensation« skulle tilbagebetales af virksomheden inden for 30 dage efter den relevante anmodning. Dette var tilfældet for regnskabsårene 2015, 2016 og 2017, 2018 og 2019, hvor der i overensstemmelse med den kontrolprocedure, der er fastsat i kontrakten, blev konstateret en overkompensation for disse perioder, som blev inddrevet (jf. betragtning 96).

- d) Italien var af den opfattelse, at det fjerde Altmark-kriterium også var opfyldt, idet tildelingen af den offentlige tjenesteydelseskontrakt var genstand for en gennemsigtig udbudsprocedure med deltagelse af flere operatører, som muliggjorde udvælgelse af den tilbudsgiver, der var i stand til at levere tjenesterne til de laveste omkostninger. Med hensyn til Kommissionens tvivl vedrørende sammenknytningen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt med privatiseringen af Caremar præciserer Italien, at der på grundlag af Kommissionens anmodning blev foretaget alle nødvendige tilpasninger af udkastene til udbudsdokumenter for at bringe dem i overensstemmelse med de relevante lovgivningsmæssige rammer.

8.4. Risikopræmien på 6,5 % fastsat i beslutning 111/2007 fra og med 2010 og de 10,55 %, der blev fastsat i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt

- (195) I åbningsafgørelsen fra 2011 fandt Kommissionen foreløbigt, at risikopræmien på 6,5 % ikke synes at afspejle et passende risikoniveau i lyset af, at rederierne umiddelbart ikke påtager sig de risici, der normalt bæres i forbindelse med udførelsen af søtransporttjenester (jf. betragtning 247 i åbningsafgørelsen fra 2011).
- (196) Ifølge Italien synes Kommissionens foreløbige konklusioner at være baseret på en fejlfortolkning af risikopræmiens parametre. Risikopræmien udgør ikke en kompensation til dækning af omkostninger, som operatøren under alle omstændigheder ville skulle afholde i forbindelse med udøvelsen af sine aktiviteter, da aktiviteten ellers ville være tabsgivende. Italien fremfører, at ingen erhvervsdrivende nogensinde ville beslutte at gennemføre en aktivitet med det ene formål at dække sine omkostninger. Faktisk fastsætter tredje Altmark-kriterium en rimelig forrentning af kapitalen (fortjenesten), som en gennemsnitsvirksomhed betinger sig, hvis den skal udføre tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse i hele overdragelsesperioden. Den pågældende risikopræmie er derfor den betaling, der skal erlægges for opfyldelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste, og tilfalder den erhvervsdrivende, der pådrager sig og styrer forretningsrisikoen.
- (197) Italien understreger, at risikopræmien er fastsat ved brug af makroøkonomiske analyser, hvor referencelandet eller -området tildeles en gennemsnitlig risikopræmie for den pågældende sektor. Ifølge IESE Business School er 6,4 % en passende landespecifik risikopræmie for Italien. Denne præmie er derfor i fuld overensstemmelse med den risikopræmie på 4 %, der er fastsat i beslutning 111/2007, med en stigning på 2,5 % for ikke-eksklusive tjenester (risikopræmie på 6,5 %). Italien præciserer, at risikopræmien på 6,5 % også svarede til den forrentning af den investerede kapital, som Caremar havde i 2009 i det første år af forlængelsen af den oprindelige aftale. Italien henviser desuden til Kommissionens afgørelse af 13. juni 2017 om driften af en hurtigfærge mellem Messina og Reggio Calabria i Italien, hvori Kommissionen ikke anfægtede beregningsmetoden, der var baseret på 8 % som den forventede kompensationsgrad. Navnlig accepterede Kommissionen i sidstnævnte tilfælde en forrentning på 8 % bestående af risikopræmien på 6,5 % som fastsat i beslutning 111/2007, idet kontrakten ikke indeholdt tildeling af eksklusive rettigheder, og en forhøjelse på 1,5 % på grund af kontraktens korte løbetid.
- (198) Renten på 6,5 % (brutto) blev anvendt indtil 2015, hvorefter den forrentning af den investerede kapital, der blev taget i betragtning ved beregning af kompensationen i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, blev fastsat til 10,55 %, hvilket blev anset for at være en rimelig fortjeneste i betragtning af Caremars risiko i forbindelse med leveringen af tjenesterne under offentlig serviceforpligtelse. Italien fremfører, at forrentningen er højere end i de tidligere kontrakter — hvor forrentningen var fastsat til 6,5 % — som følge af den højere forretningsmæssige risiko, som Caremar er eksponeret for på grund af den sandsynlige risiko for underkompensation i løbet af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakts niårige løbetid (f.eks. udsving i brændstofpriser). Italien påpeger, at Caremar i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt fuldt ud bærer risikoen for en underkompensation på 5 % eller derunder af den samlede kompensation, men også bærer risikoen for underkompensation på over 5 % af den samlede kompensation. Den afbalanceringsmekanismen, der er fastsat i artikel 17 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, er ikke obligatorisk (der er kun »mulighed« for revision af de centrale parametre for kompensation, hvilket betyder, at regionen Campanien ikke nødvendigvis skal acceptere den) og har i betragtning af dens karakteristika (dvs.

manglende tilbagevirkende kraft, kun mulighed for at tilpasse kompensationen ved at ændre parametrene for leveringen af tjenesten) kun begrænsede virkninger for kontraktens økonomiske ligevægt. Ifølge Italien bærer Caremar i) risikoen for underkompensation (også over 5 % af den samlede kompensation) i de første tre år af kontraktens løbetid og i de sidste tre år af kontraktens løbetid, da afbalanceringsmekanismen kun omhandler parametrene for kompensation i forbindelse med leveringen af tjenesten og kun for fremtiden, ii) risikoen for en underkompensation på 5 % eller derunder i de resterende seks år af kontraktens løbetid og iii) kan bære risikoen for en underkompensation på over 5 % i alle eller nogle af de resterende seks år af kontraktens løbetid, hvis afbalanceringsmekanismen ikke aktiveres eller kun aktiveres i tre ud af de seks år.

8.5. **Foreneligheden af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt med SGEI-rammebestemmelserne fra 2011**

- (199) Italien præciserer, at tjenesteydelsen blev tildelt efter en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure. Færgeforbindelsen mellem øerne i Napolibugten sikrer territorial kontinuitet og giver mobilitet for beboere, der bruger tjenesten dagligt i forbindelse med arbejde og uddannelse. I sådanne tilfælde er den leverede tjeneste ikke sammenlignelig med hensyn til regelmæssigheden og hyppigheden af forbindelser samt med hensyn til fartøjstype. Kompensationen overstiger desuden ikke, hvad der er nødvendigt for at dække omkostningerne ved opfyldelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste, idet der tages hensyn til en rimelig fortjeneste. Endelig blev kompensationsbeløbet fastsat i forbindelse med en udbudsprocedure på grundlag af kriterierne i beslutning 111/2007.
- (200) I denne forbindelse fastholder Italien, at der er indført mekanismer (f.eks. ved artikel 17 i den offentlige tjenesteydelseskontrakt — kontrol af økonomisk ligevægt — og artikel 18 i den offentlige tjenesteydelseskontrakt — tilbagesøgning af overkompensation) for at forhindre, at Caremar overkompenseres i henhold til punkt 49 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011.
- (201) Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt der blev gennemført en offentlig høring inden indgåelsen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt i henhold til punkt 14 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011, understreger Italien, at fastlæggelsen af strategiske planer for færgeforbindelser i forbindelse med regionale tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i regionen Campanien er resultatet af en kompleks beslutningsproces, der bl.a. involverer de berørte lokale myndigheder og erhvervsorganisationer. Regionen Campanien har regelmæssigt kontrolleret markedssituationen og de offentlige tjenesters tilstrækkelighed i forhold til de behov, som de lokale myndigheder og brugerne har givet udtryk for, ved hjælp af tilbundsående og regelmæssigt ajourførte markedsundersøgelser.

8.6. **Fortrinsretten ved allokering af kajpladser og foranstaltningerne i lov 163/2010**

- (202) Alle færgerederier, herunder Caremar, betaler ifølge Italien almindelige gebyrer til de relevante havnemyndigheder for kajpladsfaciliteter. Med hensyn til fortrinsretten ved allokering af kajpladser anerkender Italien imidlertid, at Caremar ikke betalte noget ekstra gebyr. Italien anfører, at bestemmelsen om fortrinsret ved allokering af kajpladser aldrig er blevet anvendt. Der betales ikke for fortrinsretten ved allokering af kajpladser. Foranstaltningen giver således en lovgivningsmæssig fordel, som ikke omfatter overførsel af statsmidler og kun vedrører ruter, der er omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste. Ifølge Italien udgør foranstaltningen derfor ikke statsstøtte.

- (203) Med hensyn til foranstaltningerne i lov 163/2010 påpeger Italien, at Caremar modtog 2 115 000 EUR, som udelukkende blev anvendt til at opgradere selskabets skibe med henblik på at overholde de internationale sikkerhedsbestemmelser ⁽¹⁶³⁾, og de blev aldrig brugt til likviditetsformål. Med hensyn til skattefordelene præciserer Italien endvidere, at Caremar ikke har nydt godt af disse fordele, og at der ikke er blevet udbetalt FAS-midler til Caremar. Italien præciserede navnlig, at artikel 1, stk. 5b, i lov 163/2010 gav regionerne mulighed for at anvende FAS-midler til at finansiere en del af den almindelige kompensation for offentlig tjeneste og dermed sikre kontinuitet i de offentlige søtransporttjenester, hvis budgetbevillingerne viste sig at være utilstrækkelige, og at FAS-midlerne ikke var tænkt som en yderligere kompensation til Caremar eller SNAV/Rifim (eller andre af selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern eller deres respektive købere).

9. Vurdering

9.1. Forekomst af statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF

- (204) Ifølge artikel 107, stk. 1, i TEUF »er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.
- (205) De anførte kriterier i artikel 107, stk. 1, i TEUF er kumulative. Med henblik på at fastslå, hvorvidt den anmeldte foranstaltning udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal alle ovennævnte betingelser derfor være opfyldt. Den finansielle støtte skal altså:
- være ydet af en medlemsstat eller ved hjælp af statsmidler
 - begunstige visse virksomheder eller visse produktioner
 - fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene og
 - påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (206) Kommissionen bemærker, at fortrinsretten ved allokering af kajpladser er uløseligt forbundet med Caremars og dets køber, SNAV/Rifims, levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse. Denne foranstaltning vil derfor blive vurderet sammen med den kompensation for offentlig tjeneste, der er ydet disse selskaber (se afsnit 9.1.1 og 9.1.2).
- (207) Endvidere bemærker Kommissionen, at den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt mellem Italien og Caremar bør vurderes sammen med privatiseringen af Caremar. En sådan samlet vurdering er hensigtsmæssig, fordi Italien i det væsentlige tilrettelagde et udbud af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt således, at den valgte tilbudsgiver skulle købe hele aktiekapitalen i Caremar for at opfylde de forpligtelser til offentlig tjeneste, som var fastlagt i den offentlige tjenesteydelseskontrakt. Der var ingen mulighed i udbuddet for at afgive særskilte bud på privatiseringen af Caremar og den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.

9.1.1. *Kompensationen for offentlig tjeneste og fortrinsretten ved allokering af kajpladser til Caremar fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012 i henhold til den forlængede oprindelige aftale*

9.1.1.1. Statsmidler

- (208) Caremar fik af Italien overdraget driften af søtransporttjenester på specifikke ruter, jf. den oprindelige aftale som forlænget. Den oprindelige aftale blev indgået med staten, og den deraf følgende kompensation for offentlig tjeneste til Caremar blev betalt af staten og regionen Campanien fra deres eget budget. Kompensationen for offentlig tjeneste til Caremar kan derfor tilregnes staten og finansieres ved hjælp af statsmidler.

⁽¹⁶³⁾ Caremar tildelte 1 410 000 EUR af dette beløb til opgradering af to af de fartøjer, der senere blev overdraget uden beregning til Laziomar (Quirino og Tetide). Det resterende beløb på 705 000 EUR blev anvendt til opgradering af et fartøj, der stadig ejes af Caremar.

- (209) Kommissionen noterer sig, at alle færgerederier ifølge Italien betaler almindelige gebyrer til de relevante havnemyndigheder for kajpladsfaciliteter, men at Caremar ikke betalte yderligere et gebyr for sin fortrinsret ved allokering af kajpladser. Kommissionen finder imidlertid, at Italien i princippet kunne have valgt at pålægge et yderligere gebyr for fortrinsretten ved allokering af kajpladser, og at Italien ved ikke at gøre dette har givet afkald på statslige indtægter. Eftersom fortrinsretten ved allokering af kajpladser er indrømmet ved lov (jf. betragtning 99), kan den desuden tilregnes staten.

9.1.1.2. Selektivitet

- (210) For at kunne betegnes som statsstøtte skal en foranstaltning være selektiv. En foranstaltning er selektiv, hvis den kun tildeles visse virksomheder, mens andre virksomheder, der befinder sig i en sammenlignelig faktisk og retlig situation inden for samme sektor eller andre sektorer (idet alle erhvervsdrivende i princippet bør dække deres egne omkostninger), ikke vil få den samme fordel. Den kompensation for offentlig tjeneste, der ydes for leveringen af de omhandlede maritime tjenesteydelser, udbetales kun til Caremar, hvorfor den er selektiv ⁽¹⁶⁴⁾. Eftersom fortrinsretten ved allokering af kajpladser kun blev tildelt selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern, herunder Caremar, er også den selektiv.

9.1.1.3. Økonomisk fordel

- (211) Kommissionen minder om, at kompensation for offentlig tjeneste, der ydes til en virksomhed, ikke må udgøre en økonomisk fordel på visse strengt fastlagte betingelser.
- (212) I sin Altmark-dom fastslog Domstolen navnlig, at for så vidt som en statslig foranstaltning må betragtes som en kompensation, der er et vederlag for de af de begunstigede virksomheder leverede ydelser til opfyldelse af forpligtelser til offentlig tjeneste, således at disse virksomheder reelt ikke har en økonomisk fordel, og denne foranstaltning således ikke har den virkning at sætte disse virksomheder i en konkurrencemæssigt fordelagtig position i forhold til de virksomheder, der konkurrerer med dem, falder en sådan støtte ikke ind under artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (213) Domstolen præciserede imidlertid også, at fire kumulative kriterier (»Altmark-kriterierne«) skal være opfyldt, for at en sådan kompensation for offentlig tjeneste i det enkelte tilfælde kan falde uden for begrebet statsstøtte, som opsummeret i det følgende:
- Den begunstigede virksomhed skal faktisk være pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart defineret (»Altmark 1«).
 - De kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, skal være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsnitslig måde (»Altmark 2«).
 - Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (»Altmark 3«).
 - Når udvælgelsen af den virksomhed, der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, i et konkret tilfælde ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, som giver mulighed for at udvælge den ansøger, der kan levere de pågældende ydelser til de laveste omkostninger for samfundet, skal størrelsen af den nødvendige kompensation for det fjerde fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne (»Altmark 4«).
- (214) Kommissionen har beskrevet, hvordan den anvender Altmark-kriterierne, i sin meddelelse om anvendelse af statsstøttereglerne på kompensation for offentlige tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ⁽¹⁶⁵⁾ (»meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse«).

⁽¹⁶⁴⁾ Dom af 13. december 2017, Grækenland mod Kommissionen, T-314/15, EU:T:2017:903, præmis 79.

⁽¹⁶⁵⁾ Meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4).

- (215) Eftersom Altmark-kriterierne skal opfyldes kumulativt, vil manglende opfyldelse af et af disse kriterier bevirke, at Kommissionen konkluderer, at den pågældende foranstaltning giver støttemodtageren en økonomisk fordel. I den foreliggende sag vil Kommissionen derfor først vurdere, om Altmark 4 er opfyldt.
- (216) Ifølge Altmark 4 skal compensationen være begrænset til det nødvendige minimum, hvis den ikke skal betegnes som statsstøtte. Dette kriterium anses for opfyldt, hvis modtageren af compensationen for offentlig tjeneste er blevet valgt efter en udbudsprocedure, som gør det muligt at udvælge den tilbudsgiver, der kan levere de pågældende tjenester til de laveste omkostninger for samfundet. Hvis dette ikke er muligt, beregnes compensationen i forhold til en effektiv virksomheds omkostninger.
- (217) Caremar blev ikke udvalgt efter en offentlig udbudsprocedure med henblik på overdragelse af tjenesten til de laveste omkostninger for samfundet i forbindelse med nogen af forlængelserne af den oprindelige aftale fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012. Italien forlængede blot den ordning, der allerede var gældende, ved forlængelserne af den oprindelige aftale og gav dermed den allerede etablerede operatør ret til fortsat at modtage compensation for opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste.
- (218) Italien har desuden ikke forelagt Kommissionen dokumentation for, at compensationens størrelse er blevet fastlagt på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med transportmidler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.
- (219) Med hensyn til den compensation, der blev ydet i henhold til den forlængede oprindelige aftale, fremlagde Caremar oplysninger om anvendelsen af Altmark-kriterierne. Med hensyn til Caremars argument om, at det fjerde Altmark-kriterium er opfyldt, fordi compensationen er blevet beregnet i forhold til en effektiv virksomheds omkostninger (jf. betragtning 140), finder Kommissionen af de grunde, der er forklaret i betragtning 220-222, at de fremlagte oplysninger ikke er tilstrækkelige til at opfylde den retlige standard for den pågældende betingelse som beskrevet i meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (se navnlig punkt 69-76).
- (220) For det første er det forhold, at Caremar havde lavere omkostninger end sine konkurrenter, ikke i sig selv et tilstrækkeligt kriterium for at anse Caremar for at være en veldrevet virksomhed. Lavere omkostninger kan også skyldes afskrivning af aktiver (f.eks. skibe), som udgør en regnskabsmetode til beregning af værdien af en virksomheds aktiver over tid og derfor ikke kan anvendes til at måle virksomhedens effektivitet.
- (221) For det andet er påstanden om, at Caremar udnyttede sine ansatte i det maksimalt tilladte antal timer i henhold til ansættelseskontrakten og dermed optimerede forholdet mellem personaleomkostninger og personalets ydeevne, ikke blevet underbygget med oplysninger om analytiske nøgletal, der er repræsentative for produktiviteten, og en sådan praksis vedrørende udnyttelsen af Caremars ansatte er heller ikke blevet sammenlignet med omkostningsstrukturerne i andre virksomheder i sektoren.
- (222) For det tredje fremfører Caremar, at selskabet på trods af den betydelige stigning i brændstofpriserne i den periode, hvor den oprindelige aftale blev forlænget, fortsatte med at tilbyde forpligtelsen til offentlig tjeneste til de laveste priser på markedet og uden at anmode om en justering af compensationen. Kommissionen mener ikke, at dette argument er tilstrækkeligt til at anse Caremar for at være en effektiv virksomhed. Caremar fremlagde ikke yderligere oplysninger, der f.eks. viste virkningen af denne praksis i virksomhedens regnskaber, og selskabet har heller ikke sammenlignet sin omkostningsstruktur med omkostningsstrukturerne i andre virksomheder i sektoren. Som følge heraf identificerede Caremar ikke et benchmark, i forhold til hvilket den påståede effektive forvaltning af virksomhedens tjeneste kunne vurderes.
- (223) Kommissionen konkluderer derfor, at Altmark 4 ikke er blevet opfyldt i den foreliggende sag for så vidt angår forlængelsen af den oprindelige aftale.
- (224) Da de fire Altmark-kriterier ikke er opfyldt kumulativt i den foreliggende sag, konkluderer Kommissionen, at compensationen for driften af færgeruterne under forlængelsen af den oprindelige aftale gav Caremar en økonomisk fordel.

- (225) Med hensyn til fortrinsretten ved allokering af kajpladser minder Kommissionen først om, at den italienske konkurrencemyndighed, AGCM, ved mindst to lejligheder har fastslået, at denne foranstaltning har en økonomisk værdi ⁽¹⁶⁶⁾. Caremar betaler dog ikke noget gebyr for fortrinsretten ved allokering af kajpladser. Kommissionen bemærker imidlertid, at fortrinsretten ved allokering af kajpladser i det mindste i teorien potentielt kan reducere rederiets omkostninger (f.eks. fordi den garanterede kajplads kan reducere ventetiden i havnene og dermed føre til lavere brændstofomkostninger) eller øge dets indtægter (f.eks. fordi bestemte sejlplaner kan øge efterspørgslen fra passagererne). For så vidt som fortrinsretten ved allokering af kajpladser giver mulighed for hurtigere anlægsprocedurer, vil nogle brugere af søtransporttjenesten foretrække det rederi, der nyder godt af denne foranstaltning. Selv om disse virkninger kun gør sig gældende under begrænsede omstændigheder eller er relativt ubetydelige, udgør fortrinsretten ved allokering af kajpladser ikke desto mindre en økonomisk fordel for Caremar.

9.1.1.4. Virkninger for konkurrencen og samhandelen

- (226) Når en medlemsstat yder støtte, styrker det en virksomheds stilling sammenlignet med andre virksomheder, der konkurrerer med den på EU's indre marked, hvorved samhandelen må anses for at blive påvirket af denne støtte ⁽¹⁶⁷⁾. Det er tilstrækkeligt, at støttemodtageren konkurrerer med andre virksomheder på markeder, der er åbne over for konkurrence ⁽¹⁶⁸⁾.
- (227) I den foreliggende sag driver støttemodtageren virksomhed i konkurrence med andre virksomheder, der leverer søtransporttjenester i Unionen, navnlig siden ikrafttrædelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 ⁽¹⁶⁹⁾ og forordning (EØF) nr. 3577/92, som liberaliserede markederne for henholdsvis international søtransport og cabotagesejls. Kompensationen for driften af færgeruterne under forlængelsen af den oprindelige aftale kan derfor påvirke samhandelen inden for Unionen og fordreje konkurrencen i det indre marked. Af de samme grunde gælder denne konklusion også for fortrinsretten ved allokering af kajpladser.

9.1.1.5. Konklusion

- (228) Da alle kriterierne i artikel 107, stk. 1, i TEUF er opfyldt, konkluderer Kommissionen, at den kompensation for offentlig tjeneste, der blev ydet til Caremar i perioden fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012 på grundlag af de successive forlængelser af den oprindelige aftale, samt fortrinsretten ved allokering af kajpladser i forbindelse med de ruter, der er omfattet af offentlig tjeneste, udgør statsstøtte til Caremar.

9.1.1.6. Ny eller eksisterende støtte

- (229) Kommissionen bemærker indledningsvis, at den kompensation, der (på daværende tidspunkt) blev ydet til Caremar for opfyldelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste i forbindelse med søtransport frem til udgangen af 2008, ikke vurderes i denne afgørelse (jf. betragtning 17). Vurderingen af denne kompensation, herunder af, hvorvidt den kan klassificeres som eksisterende støtte på grundlag af artikel 4, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3577/92, er genstand for afgørelse (EU) 2020/1411 (jf. betragtning 25).

⁽¹⁶⁶⁾ Afgørelse (EU) 2020/1412, betragtning 265.

⁽¹⁶⁷⁾ Dom af 17. september 1980, Philip Morris mod Kommissionen, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, præmis 11, dom af 22. november 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, præmis 21, dom af 29. april 2004, Italien mod Kommissionen, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, præmis 44.

⁽¹⁶⁸⁾ Dom af 30. april 1998, Het Vlaamse Gewest mod Kommissionen, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁶⁹⁾ Rådets forordning (EØF) nr. 4055/86 af 22. december 1986 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet (EFT L 378 af 31.12.1986, s. 1).

- (230) I henhold til artikel 1, litra c), i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ⁽¹⁷⁰⁾ forstås ved ny støtte »enhver støtte, dvs. støtteordninger og individuel støtte, som ikke er eksisterende støtte, herunder ændringer i eksisterende støtte«. I henhold til artikel 108, stk. 3, i TEUF skal planer om at yde eller ændre eksisterende støtte endvidere i god tid anmeldes til Kommissionen, og de må ikke gennemføres, før fremgangsmåden har ført til en endelig afgørelse ⁽¹⁷¹⁾. I overensstemmelse med Unionens retsinstansers praksis ⁽¹⁷²⁾ finder Kommissionen, at en ændring (dvs. forlængelse) af varigheden af en støtteforanstaltning, som havde en klar udløbsdato (nemlig den 31. december 2008), er tilstrækkelig til, at der er tale om ny støtte, uanset om andre af foranstaltningens karakteristika blev ændret. Dette ræsonnement gælder for den forlængede oprindelige aftale, der skulle danne retsgrundlag for de midlertidige forlængelser (dvs. indtil privatiseringen af Caremar, der blev bebudet i 2009, jf. betragtning 29) af den kompenserende forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev overdraget til Caremar i henhold til den oprindelige aftale.
- (231) Af ovennævnte grunde finder Kommissionen, at den kompensation for offentlig tjeneste, der blev ydet til Caremar fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012 på grundlag af de successive forlængelser af den oprindelige aftale, uagtet at kompensationen til (på daværende tidspunkt) Caremar frem til udgangen af 2008 er blevet klassificeret som eksisterende støtte ved afgørelse (EU) 2020/1411, bør anses for ny støtte. Denne konklusion gælder også for den fortrinsret ved allokering af kajpladser, der var gældende i denne periode.

9.1.2. Tildelingen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt sammenknyttet med privatiseringen af Caremar

- (232) Med henblik på at konkludere, om tildelingen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt sammenknyttet med privatiseringen af Caremar udgør en fordel for Caremar og dets køber efter artikel 107, stk. 1, i TEUF, skal Kommissionen vurdere, om Altmark-kriterierne er opfyldt (jf. betragtning 213).

9.1.2.1. Altmark 1

- (233) Kommissionen minder om, at der i EU-retten ikke er fastsat en ensartet og præcis definition af en tjeneste, der kan udgøre en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, hverken som omhandlet i det første Altmark-kriterium eller i henhold til artikel 106, stk. 2, i TEUF ⁽¹⁷³⁾. Punkt 46 i meddelelsen har følgende ordlyd:

»Da der ikke findes specifikke regler i Unionen, der definerer, hvornår der er tale om en tjenesteydelse af almindelig interesse, har medlemsstaterne en bred skønsmargen, når de definerer en given tjeneste som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse og yder kompensation til tjenesteleverandøren. Kommissionens kompetence i den henseende er begrænset til at tjekke, om medlemsstaten har foretaget en åbenlys fejl ved at definere tjenesten som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, og vurdere den statsstøtte, der måtte indgå i kompensationen. Når der findes specifikke EU-regler, er medlemsstaternes skøn også bundet af disse regler, uden at det vedrører Kommissionens forpligtelse til at foretage en vurdering af, om tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse er blevet defineret korrekt med henblik på statsstøttekontrol.«

- (234) De nationale myndigheder kan derfor med rette vurdere, at visse tjenester er i almindelig interesse og skal drives under en ordning for forpligtelser til offentlig tjeneste for at sikre, at den almindelige interesse beskyttes, når markedskræfterne ikke er tilstrækkelige til at garantere, at tjenesterne leveres på det niveau eller på de betingelser, der kræves.

⁽¹⁷⁰⁾ Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

⁽¹⁷¹⁾ Dom af 26. oktober 2016, P DEI og Kommissionen mod Alouminion tis Ellados, C-590/14, ECLI:EU:C:2016:797, præmis 45.

⁽¹⁷²⁾ Dom af 6. marts 2002 (forenede sager), Territorio Histórico de Álava — Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco og Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) og Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, ECLI:EU:T:2002:59, præmis 175.

⁽¹⁷³⁾ Rettens dom af 12. februar 2008, BUPA m.fl. mod Kommissionen, T-289/03, Sml. 2008 II, s. 81, ECLI:EU:T:2008:29, præmis 96. Se også generaladvokat Tizzanos forslag til afgørelse i sagen Ferring, C-53/00, Sml. 2001 I, s. 9069, ECLI:EU:C:2001:253, og generaladvokat Jacobs forslag til afgørelse i sagen GEMO SA, C-126/01, Sml. 2003 I, s. 13769, ECLI:EU:C:2002:273.

(235) På cabotageområdet er der fastsat detaljerede EU-regler for forpligtelser til offentlig tjeneste i forordning (EØF) nr. 3577/92 og i EU-retningslinjerne for statsstøtte til søtransportsektoren (»retningslinjerne for søtransportsektoren«) med henblik på at undersøge potentiel statsstøtte til rederier ⁽¹⁷⁴⁾.

(236) I artikel 4, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3577/92 hedder det:

»En medlemsstat kan indgå kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægge rederier, der deltager i fast fart til, fra og mellem øer, forpligtelser til offentlig tjeneste som betingelse for adgang til at udføre den pågældende transport. Når en medlemsstat indgår kontrakter om offentlig tjeneste eller pålægger rederier forpligtelser til offentlig tjeneste, skal dette ske uden forskelsbehandling af EF-reedere.«

(237) I henhold til artikel 2, stk. 3, i forordning (EØF) nr. 3577/92 kan en kontrakt om offentlig tjeneste omfatte: transportydelser, der følger fastsatte regler om kontinuitet, regelmæssighed, kapacitet og kvalitet, supplerende transportydelser, transportydelser til bestemte priser og på bestemte vilkår, især for bestemte kategorier af rejsende eller bestemte forbindelser og tilpasning af ydelserne til de faktiske behov.

(238) I henhold til afsnit 9 i retningslinjerne for søtransportsektoren »kan der pålægges forsyningspligt eller indgås forsyningspligtkontrakter, for at få udført de tjenester, som nævnes i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 3577/92«, dvs. fast fart til, fra og mellem øer.

(239) Ifølge fast retspraksis kan forpligtelser til offentlig tjeneste kun pålægges, hvis det er begrundet i behovet for at sikre tilstrækkelige regelmæssige søtransporttjenester, som ikke kan sikres af markeds kræfterne alene ⁽¹⁷⁵⁾. I Kommissionens meddelelse om fortolkning af forordning (EØF) nr. 3577/92 ⁽¹⁷⁶⁾ bekræftes det, at »[d]et er medlemsstaterne (herunder evt. de regionale og lokale myndigheder) og ikke rederne, der skal afgøre, for hvilke ruter der er behov for at pålægge offentlig tjeneste-forpligtelser. Især kan der pålægges offentlig tjeneste-forpligtelser for ø-cabotage i fast rutefart, hvis der ikke udbydes tilstrækkelige forbindelser på markedet«. I henhold til artikel 2, nr. 4, i forordning (EØF) nr. 3577/92 forstås ved »forpligtelser til offentlig tjeneste« »forpligtelser, som EF-rederen, hvis han tog hensyn til sin egen kommercielle interesse, ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller på samme betingelser«.

(240) Med henblik på at vurdere, om der er et reelt behov for offentlig tjeneste, og om det var nødvendigt og proportionalt, og dermed også, om det første Altmark-kriterium er opfyldt, vil Kommissionen i overensstemmelse med retspraksis ⁽¹⁷⁷⁾ vurdere:

- a) om der var en **efterspørgsel fra brugerne**
- b) om denne efterspørgsel ikke kunne opfyldes af markedsaktørerne uden en forpligtelse pålagt af de offentlige myndigheder (**markedssvigt**)
- c) om anvendelsen af simple forpligtelser til offentlig tjeneste var utilstrækkelig til at dække denne mangel (**den mindst skadelige tilgang**).

⁽¹⁷⁴⁾ Meddelelse C(2004) 43 fra Kommissionen — EU-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EUT C 13 af 17.1.2004, s. 3).

⁽¹⁷⁵⁾ Dom af 20. februar 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) m.fl. mod Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽¹⁷⁶⁾ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om ajourføring og berigtigelse af Meddelelse om fortolkningen af Rådets forordning (EØF) nr. 3577/92 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejls) (COM(2014) 232 final af 22.4.2014).

⁽¹⁷⁷⁾ Dom af 1.3.2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) mod Kommissionen, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, præmis 130 og 134.

Efterspørgsel fra brugerne

- (241) I henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt fik Caremar til opgave at levere rutesejls med passagerer, køretøjer (herunder redningskøretøjer) og postforsendelser til forud fastsatte priser med færges og hurtige fartøjer (dvs. TMV i forbindelse med kombinerede tjenester eller hydrofoilsbåde i forbindelse med passagertjenester) i henhold til de fartplaner, der er angivet i søtransportprogrammet fastsat af regionen Campanien, jf. afsnit 3.3.1. Den forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar, vedrørte de havne, der skulle anløbes, de fartøjstyper, der skulle anvendes på de færgeruter, som skulle drives i henhold til ordningen for offentlig tjeneste, tjenestens hyppighed, fartplan og kontinuitet, tjenestens kvalitet og de maksimale billetpriser (jf. betragtning 83-91).
- (242) Kommissionen bemærker, at den forpligtelse til offentlig tjeneste, der er pålagt Caremar i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, har til formål at sikre territorial kontinuitet mellem fastlandet og øerne ved at opfylde lokalbefolkningens transportbehov (hovedsagelig i forbindelse med arbejde og uddannelse) gennem regelmæssige og pålidelige søtransporttjenester (jf. betragtning 199). Kommissionen finder, at disse mål netop er legitime mål af almen interesse.
- (243) Med hensyn til lokalbefolkningens behov forklarede Italien, at disse behov var stort set uændrede i årenes løb, hvilket fremgår af de offentlige høringer, som regionen Campanien gennemførte i 2006-2007 og i 2010-2011 (jf. betragtning 179), som bekræftede, at øboerne i Napolibugten var afhængige af søtransport i forbindelse med deres daglige pendling til fastlandet. I den forbindelse bemærker Kommissionen, at situationen for skibsfarten i Napolibugten er meget speciel på grund af den ekstremt høje befolkningstæthed på øerne Capri, Ischia og Procida som forklaret af Italien (jf. betragtning 182).
- (244) Ovenstående bekræftes af de detaljerede statistikker over hver rute fra Italien vedrørende passagerer, køretøjer og gods transporteret af Caremar i årene 2009-2021, som viser, at de ruter, der blev betjent af Caremar, var kendetegnet ved en betydelig efterspørgsel, der forblev stabil over tid (jf. betragtning 174).
- (245) Da brugerefterspørgslen var stabil over tid, herunder i de to år, før Caremar fik overdraget forpligtelsen til offentlig tjeneste i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, mente Italien og navnlig de berørte regionale myndigheder med rette, at der var en reel efterspørgsel efter passagertjenester og kombinerede tjenester på ruterne i Napolibugten, der forbinder øerne Capri, Ischia og Procida med fastlandet (Napoli, Sorrento og Pozzuoli).

Markedssvigt

- (246) I henhold til punkt 48 i meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ville det ikke »være passende at knytte særlige forpligtelser til offentlig tjeneste til en aktivitet, som allerede udbydes, eller som kan udbydes på tilfredsstillende vis og på vilkår, herunder hvad angår pris, objektive kvalitetskrav, kontinuitet og adgang til tjenesten, der er i overensstemmelse med den offentlige interesse, således som defineret af staten, af virksomheder, der driver forretning på normale markedsvilkår«⁽¹⁷⁸⁾. Kommissionen skal derfor undersøge, om tjenesten ville være utilstrækkelig, hvis dens levering blev overladt til markedskræfterne alene. I punkt 48 i SGEI-meddelelsen bemærkes det i denne forbindelse, at »Kommissionens kompetence i den henseende er begrænset til at tjekke, om medlemsstaten har foretaget en åbenlys fejl«.
- (247) Da der var andre rederier, som opererede på de ruter, der var omfattet af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt (jf. betragtning 184), vil Kommissionen vurdere konkurrencesituationen på hver af disse ruter inden indgåelsen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt for at kontrollere, om de tjenester, som disse rederier leverede, svarede til dem, som Caremar skulle levere i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, og om de ville have været tilstrækkelige til at sikre territorial kontinuitet mellem øerne (Capri, Ischia og Procida) og fastlandet.

⁽¹⁷⁸⁾ Dom af 20. februar 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) m.fl. mod Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (248) I denne henseende bemærker Kommissionen for det første, at beboerne på disse øer anvender søtransport til/fra øerne i Napolibugten som lokal transport med meget hyppige afgang til fastlandet. Som forklaret af Italien (betragtning 182) betyder den ekstremt høje befolkningstæthed på øerne Capri, Ischia og Procida, at de rent faktisk er et fastlandsdistrikt. Denne situation betyder, at søtransporten skal være næsten lige så hyppig som den lokale landtransport for at opfylde behovene hos studerende og arbejdstagere, der dagligt pendler til/fra fastlandet. Ved vurderingen af, om der foreligger et markedssvigt, skal der tages behørigt hensyn til dette særlige forhold.
- (249) Tabel 10 viser konkurrencesituationen på de otte ruter, der blev drevet af Caremar i perioden 2012-2015, dvs. før overdragelsen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, baseret på oplysningerne fra Caremars konkurrenter i deres bemærkninger (jf. betragtning 150, 151, 161 og 168) og fra Italien (jf. betragtning 184). I betragtning 250-259 fremlægger Kommissionen sin vurdering af konkurrencesituationen i tabel 10.

Tabel 10

Konkurrencesituationen på de af Caremar drevne ruter i perioden 2012-2015

Rute	Caremar	Konkurrenter
Capri/ Sorrento	Kombinerede TMV-tjenester hele året: otte daglige afgang (fra Capri kl. 7.00, kl. 8.40, kl. 13.35 og kl. 18.45 og fra Sorrento kl. 7.45, kl. 9.25, kl. 14.30 og kl. 19.25).	NLG: kun passagertjenester. Aligruson: kombinerede tjenester, men kun i sommerperioden (fra Sorrento kl. 11.30 og kl. 14.00 og fra Capri kl. 12.30 og kl. 18.05) på markedsvilkår. SNAV: kombinerede tjenester, men kun i sommerperioden (fra Capri kl. kl. 7.35, kl. 9.15, kl. 12.10, kl. 15.55, kl. 17.40 og 18.05 og fra Sorrento kl. 8.10, kl. 11.25, kl. 13.50 og kl. 16.35) på markedsvilkår.
Capri/ Napoli	Kombinerede TMV-tjenester hele året: seks daglige afgang (fra Napoli kl. 5.35, kl. 12.00, kl. 17.25, og fra Capri kl. 10.20, kl. 15.35 og kl. 20.15). Kombinerede færgetjenester i sommerperioden: seks daglige afgang (fra Napoli kl. 7.25, kl. 13.00, kl. 18.35, og fra Capri kl. 5.40, kl. 9.20 og kl. 14.50). Kombinerede færgetjenester i vinterperioden: seks daglige afgang (fra Napoli kl. 9.00 og kl. 14.20 og fra Capri kl. 6.45, kl. 11.00, kl. 16.15 og kl. 20.10). Kombinerede TMV-tjenester fra 1. juni til 30. september: to daglige afgang (fra Napoli kl. 21.35 og fra Capri kl. 23.50).	SNAV: kun passagertjenester. NLG: kun passagertjenester. Neapolis: kun passagertjenester.
Ischia/ Napoli	Kombinerede færgetjenester hele året: fire daglige afgang (fra Ischia kl. 8.45 og kl. 13.50 og fra Napoli kl. 15.45 og kl. 20.15). Passagerbefordring med hydrofoil hele året: én daglig afgang (fra Napoli kl. 14.45).	Medmar: kun kombinerede tjenester, for det meste i sommersæsonen. Fire daglige afgang hele året (fra Napoli kl. 8.35, kl. 14.10 og kl. 18.30 og fra Ischia kl. 17.00 (om sommeren) eller kl. 16.35 (om vinteren)), alle under offentlig serviceforpligtelse. Alilauro: kun passagertjenester, hovedsagelig i sommersæsonen. Kun fem daglige afgang hele året (fra Ischia kl. 6.30, kl. 9.25 og kl. 19.55 og fra Napoli kl. 7.35 og kl. 20.10), alle fem afgang under offentlig serviceforpligtelse.

Rute	Caremar	Konkurrenter
Ischia/ Procida/ Napoli	Kombinerede færgetjenester hele året: 10 daglige afgange (fra Napoli kl. 6.25 (med afgang fra Procida kl. 7.30), kl. 10.45 (med afgang fra Procida kl. 11.50), kl. 15.10 (med afgang fra Procida kl. 16.20), kl. 17.30 (med afgang fra Procida kl. 18.35), kl. 19.30 (med afgang fra Procida kl. 20.30), kl. 21.55 (med afgang fra Procida kl. 23.00), fra Ischia kl. 12.55 (med afgang fra Procida kl. 13.35), kl. 15.20 (med afgang fra Procida kl. 15.50), kl. 17.20 (med afgang fra Procida kl. 17.50), kl. 19.25 (med afgang fra Procida kl. 20.30)). Kombinerede færgetjenester fra 15. juni til 15. september: to daglige afgange (fra Ischia kl. 7.00 (med afgang fra Procida kl. 7.25) og fra Napoli kl. 9.25 (med afgang fra Procida kl. 10.30)). Passagerbefordring med hydrofoil hele året: ni daglige afgange (fra Napoli kl. 8.40 (med afgang kl. 9.30 fra Procida), kl. 11.45 (med afgang kl. 12.25 fra Procida), kl. 13.10 (med afgang kl. 13.50 fra Procida) kl. 18.15 (med afgang kl. 18.55 fra Procida), fra Ischia kl. 6.45 (med afgang kl. 7.05 fra Procida) kl. 10.15 (med afgang kl. 10.35 fra Procida) 13.00 (med afgang kl. 13.15 fra Procida) kl. 14.30 (med afgang kl. 14.55 fra Procida) kl. 16.25 (med afgang kl. 16.45 fra Procida)). Passagerbefordring med hydrofoil fra 1. juni til 30. september: To daglige afgange (fra Ischia kl. 19.35 (med afgang kl. 20.00 fra Procida) og fra Napoli kl. 21.05 (med afgang kl. 21.50 fra Procida)).	Medmar: kombinerede færgetjenester: — to daglige afgange hele året under offentlig serviceforpligtelse (fra Ischia kl. 6.25 (med afgang fra Procida kl. 7.25) og kl. 10.35 (med afgang fra Procida kl. 11.15)), og — en (ikke altid daglig) afgang i sommerperioden under offentlig serviceforpligtelse (fra Ischia kl. 22.20 (med afgang fra Procida kl. 23.00)). Ifølge Italien leverede Medmar imidlertid næsten aldrig tjenesterne på ruten Ischia-Procida-Napoli i 2012-2015. SNAV: passagerbefordring med hydrofoil: — syv daglige afgange under offentlig serviceforpligtelse hele året (fra Napoli kl. 8.25 (med afgang fra Procida kl. 9.05), kl. 16.20 (med afgang fra Procida kl. 17.00) og kl. 19.00 (med afgang fra Procida kl. 19.40) og fra Ischia kl. 7.10 (med afgang fra Procida kl. 7.30), kl. 9.45 (med afgang fra Procida kl. 10.10), kl. 13.50 (med afgang fra Procida kl. 14.15) og kl. 17.40 (med afgang fra Procida kl. 18.05)), og — én daglig afgang på markedsvilkår i sommerperioden (fra Ischia kl. 11.25 (med afgang fra Procida kl. 11.45)).

Rute	Caremar	Konkurrenter
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Kombinerede færgetjenester hele året: seks daglige afgange (fra Pozzuoli kl. 10.15 (med afgang fra Procida kl. 10.55), kl. 14.00 (med afgang fra Procida kl. 14.30) og kl. 18.55 (med afgang fra Procida kl. 19.35) og fra Ischia kl. 8.35 (med afgang fra Procida kl. 9.00), kl. 11.30 (med afgang fra Procida kl. 11.55) og kl. 17.30 (med afgang fra Procida kl. 18.00)). Kombinerede færgetjenester fra 16. september til 14. juni: To daglige afgange (fra Ischia kl. 7.20 (med afgang fra Procida kl. 7.50) og fra Pozzuoli kl. 9.00 (med afgang fra Procida kl. 9.40).	Medmar: Kombinerede færgetjenester for det meste uden anløb i Procida. Kun fire daglige afgange med anløb i Procida (fra Ischia kl. 14.30 og kl. 18.55 og fra Pozzuoli kl. 16.10 og kl. 20.30), alle under offentlig serviceforpligtelse og hele året.
Ischia/ Procida	Ud over de tjenester, der blev leveret på ruterne Ischia/Procida/Pozzuoli og Ischia/Procida/Napoli, én daglig passagertjeneste med hydrofoil hele året (fra Procida kl. 15.30).	SNAP: Ud over de otte afgange (passagertjenester) på ruten Ischia/Procida/Napoli drev SNAP på ruten Ischia/Procida: — én daglig passagertjeneste med hydrofoil hele året under forpligtelse til offentlig tjeneste (fra Procida kl. 13.15) — én daglig passagertjeneste med hydrofoil hele året på markedsvilkår (fra Ischia kl. 8.30) — seks daglige passagertjenester med hydrofoil i sommerperioden på markedsvilkår (fra Procida kl. 7.50, kl. 11.00, kl. 17.50 og kl. 19.20 og fra Ischia kl. 18.30 og kl. 19.45). Medmar: afgang som led i afgangene på ruterne Ischia/Procida/Pozzuoli og Ischia/Procida/Napoli. Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan: kombinerede tjenester på markedsvilkår, men for det meste i sommerperioden og ikke altid dagligt. Tjenesterne var meget ustabile, da disse operatører anvendte en type fartøjer, som kun kunne operere under gode vejrforhold.
Procida/ Pozzuoli	Udover de tjenester, der blev leveret på ruten Ischia/Procida/Pozzuoli, to daglige passagertjenester med hydrofoil (15 minutters rejse) hele året (fra Procida kl. 8.10 og fra Pozzuoli kl. 8.50).	Gestour: ni daglige kombinerede færgetjenester (50 minutters rejse) hele året på markedsvilkår (fra Pozzuoli kl. 6.00, kl. 8.30, kl. 10.35, kl. 12.55 og kl. 19.50 og fra Procida kl. 6.50, kl. 9.30, kl. 11.20 og kl. 18.55). Ippocampo: fire kombinerede tjenester på markedsvilkår i sommerperioden, for det meste kun om søndagen (fra Procida kl. 18.45 og kl. 20.00 og fra Pozzuoli kl. 19.20 og kl. 20.50). Procida Lines: Ifølge Italien opererede Procida Lines ikke på ruten i perioden 2012-2015.

Rute	Caremar	Konkurrenter
Procida/ Napoli	Ud over de tjenester, der ydes på ruten Ischia-Procida-Napoli, fire daglige passagertjenester med hydrofoil (40 minutters rejse) hele året (fra Procida kl. 6.35 og kl. 9.20 og fra Napoli kl. 7.30 og kl. 17.45).	SNAV: passagertjenester med hydrofoil ud over de tjenester, der ydes på ruten Ischia-Procida-Napoli: — én daglig afgang hele året under offentlig serviceforpligtelse (fra Napoli kl. 12.30) og — to daglige afgange i sommerperioden på markedsvilkår (fra Napoli kl. 18.45). Medmar: kombinerede færgetjenester ud over tjenesterne på ruten Ischia/Procida/Napoli: — én daglig afgang hele året under offentlig serviceforpligtelse (fra Napoli kl. 00.20).

(250) På grundlag af oplysningerne i tabel 10 finder Kommissionen ikke, at de tjenester, som konkurrenterne tilbød pr. 1. oktober 2011 på de ruter, der skulle drives af Caremar i Napolibugten i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, kan erstatte de tjenester, der tilbydes af Caremar, på grund af de betydelige forskelle med hensyn til de tilbudte tjenesters type, regelmæssighed og kapacitet (jf. betragtning 251-259).

(251) Hvad angår ruten **Capri/Sorrento** bemærker Kommissionen, at Caremar var det eneste rederi, der leverede kombinerede tjenester på ruten hele året. På den ene side leverede NLG nemlig kun passagertjenester, mens de operatører, der også leverede kombinerede tjenester (Aligruson og SNAV), på den anden side kun var aktive i sommertiden. Der var ingen rederier, der sikrede kombinerede transporttjenester mellem Capri og Sorrento om vinteren, og beboere på øen, butiksejere og studerende havde således ikke mulighed for at medtage deres eget køretøj på færgen, når de pendlede fra november til april. Med hensyn til de øvrige måneder af året ville de kombinerede tjenester, som Aligruson og SNAV leverede, have betydet, at de tidspunkter af dagen, der var mest efterspurgt af pendlere (og mindre interessante for turister), næsten ikke blev dækket, nemlig de tidlige morgentimer⁽¹⁷⁹⁾ og sene aftentimer⁽¹⁸⁰⁾. I sommerperioden ville konkurrenternes fartplaner desuden ikke på tilfredsstillende vis have opfyldt de daglige pendlere behov i betragtning af forskellene i forhold til Caremars fartplaner. Af disse grunde begik Italien ikke en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransporttjenester på denne rute.

(252) Hvad angår ruten **Capri/Napoli** bemærker Kommissionen, at Caremar var det eneste rederi, der leverede kombinerede tjenester på ruten. Faktisk leverede de tre andre rederier på ruten i perioden 2012-2015 (SNAV, NLG og Neapolis) kun passagertjenester. Disse tjenester var ikke i stand til at opfylde efterspørgslen efter søtransport fra brugere med køretøjer, og beboere på øen, butiksejere og studerende havde således ikke mulighed for at medtage deres eget køretøj på færgen, når de pendlede. Dette omfatter også søtransport af ambulancer ved behov for akut lægehjælp eller i forbindelse med andre nødsituationer, hvis der ikke var adgang til akut lufttransport med helikopter. I den forbindelse bemærker Kommissionen, at helikoptere kun kan lande/starte i områder, der er udstyret til denne type lufttransport, og forudsat at vejrforholdene tillader det⁽¹⁸¹⁾. På øen Capri er der kun en helikopterlandingsplads, og den ligger i Anacapri kommune og betjener også privatfly. Helikoptere bruges normalt til

⁽¹⁷⁹⁾ Hvis det ikke havde været for Caremar (som var forpligtet til at sikre den første afgang fra Capri kl. 7.00 og den første afgang fra Sorrento kl. 7.45), ville den første afgang om morgenen faktisk have været SNAV's afgang kl. 7.35 fra Capri og kl. 8.10 fra Sorrento. Uden disse to afgange ville brugerne ikke have haft nogen mulighed for at nå frem til deres bestemmelsessted i de tidlige morgentimer, da de første afgange ville have været kl. 9.15 fra Capri og kl. 11.25 fra Sorrento.

⁽¹⁸⁰⁾ Med hensyn til aftentimerne ville dagens sidste afgang uden Caremar have været fra Sorrento kl. 16.35 (SNAV) og fra Capri kl. 18.05 (SNAV og Aligruson), mens Caremar også var forpligtet til at garantere en afgang kl. 19.25 fra Sorrento og kl. 18.45 fra Capri.

⁽¹⁸¹⁾ Se f.eks. nyheder af 15. december 2017 på følgende websted: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_caremar_sorrento-3430586.html (senest tilgået 5.6.2024), og nyheder af 12. januar 2022 på følgende websted: <https://caprinews.it/?p=31904> (senest tilgået 5.6.2024).

redningsoperationer i områder, der ikke er let tilgængelige med ambulancer, eller til transport af patienter, der har behov for akut transport til hospitaler på fastlandet. Derimod er færgetransport den mest almindelige form for transport til fastlandet i mindre hastende tilfælde, hvor patienten kan overføres til hospitalet med ambulance eller personbil, eller i tilfælde af for kraftig vind, der ikke giver helikoptere mulighed for at lande/starte på helikopterlandingspladsen i Anacapri⁽¹⁸²⁾. Uden Caremar ville der desuden ikke have været nogen operatør, der stod for transporten af postforsendelser til/fra Capri. Kommissionen mener ikke, at en forpligtelse til offentlig tjeneste, der er begrænset til transport af køretøjer og gods, ville have været hensigtsmæssig, fordi de passagertjenester, som konkurrenterne leverede på markedsvilkår, ikke i sig selv var tilstrækkelige til at sikre tilstrækkelig konnektivitet mellem Capri og Napoli. Faktisk blev der i årenes løb kun leveret syv daglige passagertjenester på markedsvilkår: fem afgang med Neapolis (fra Capri kl. 8.50, kl. 14.10 og kl. 17.30 og fra Napoli kl. 10.00 og kl. 16.05) og to afgang med NLG (fra Capri kl. 9.35 og kl. 11.35). Ingen markedsaktør leverede således tjenester tidligt om morgenen, hvorimod Caremar skulle sikre den første afgang om morgenen fra Capri til Napoli (kl. 5.40 om sommeren og kl. 6.45 om vinteren). Kommissionen bemærker, at størstedelen af de afgang, der blev leveret af Caremars konkurrenter hele året, var omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste⁽¹⁸³⁾, hvilket tyder på, at markedet i princippet ikke ville have leveret dem, hvis de offentlige myndigheder ikke havde anmodet formelt herom. Da den gældende ordning med forpligtelse til offentlig tjeneste i Napolibugten som forklaret af Italien (betragtning 182) ikke sikrede en effektiv levering af tjenesten, var medtagelsen af passagertjenester under den forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar på denne rute i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, rimelig. Af disse grunde begik Italien ikke en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransporttjenester på denne rute.

- (253) Hvad angår den direkte rute **Ischia/Napoli** bemærker Kommissionen, at Caremar leverede kombinerede færgetjenester i konkurrence med Medmar og passagertjenester med hydrofoil i konkurrence med Alilauro, som også havde en række daglige afgang hele året. De afgang, som Caremars konkurrenter havde på denne direkte rute, lå imidlertid for det første på andre tidspunkter af dagen end de afgang, der blev betjent af Caremar⁽¹⁸⁴⁾, og de var for det andet alle omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste. I betragtning af fartplanerne og hyppigheden af de tjenester, som Caremar skulle levere hele året (jf. tabel 10), fremgår det klart, at den forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar, havde til formål at sikre et konstant minimumsantal daglige afgang på centrale tidspunkter af dagen, som ikke blev betjent af Caremars konkurrenter. Derfor begik Italien ikke en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransporttjenester og passagertjenester på denne rute. Denne konklusion gælder også, selv om den direkte forbindelse Ischia/Napoli kunne substitueres med afgang med anløb i Procida, på trods af den forskellige rejselængde⁽¹⁸⁵⁾. Som forklaret i betragtning 254 var de tjenester, som Caremars konkurrenter leverede på ruten Ischia-Procida-Napoli, ikke tilstrækkelige til at sikre tilstrækkelige regelmæssige forbindelser mellem Ischia og Napoli.

- (254) Hvad angår ruten **Ischia/Procida/Napoli** bemærker Kommissionen, at Medmar og Alilauro ud over Caremar også havde tilladelse til at besejle denne rute. Med hensyn til de kombinerede transporttjenester var markedsudbuddet imidlertid meget begrænset, da den eneste udbyder af kombinerede transporttjenester ud over Caremar var Medmar, som leverede én daglig kombineret tjeneste hele året (fra Ischia kl. 10.35) og to daglige tjenester i sommerperioden (fra Ischia kl. 22.20 og fra Napoli kl. 00.20), som ifølge Italien næsten aldrig blev leveret, selv om de var omfattet af

⁽¹⁸²⁾ Se f.eks. nyheder af 12. august 2019 på følgende websted: <https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139> (senest tilgået 5.6.2024).

⁽¹⁸³⁾ Alle de 13 daglige passagertjenester, som SNAV leverede på ruten hele året (hvoraf 11 blev leveret sammen med NLG), var omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste, og 13 af de 15 daglige afgang, som NLG leverede på denne rute hele året, blev leveret under forpligtelsen til offentlig tjeneste (hvoraf 11 blev leveret sammen med SNAV).

⁽¹⁸⁴⁾ Hvad angår de kombinerede tjenester, der blev leveret hele året, havde Caremar en afgang fra Ischia kl. 8.45 og kl. 13.50, mens Medmar havde en afgang kl. 17.00 om sommeren og kl. 16.35 om vinteren. Fra Napoli havde Caremar en afgang kl. 15.45 og kl. 20.15, mens Medmar havde en afgang kl. 8.35, kl. 14.10 og kl. 18.30. Hvad angår de passagertjenester, der blev leveret hele året, havde Caremar en afgang fra Napoli kl. 14.45, mens Alilauro havde en afgang kl. 7.35 og kl. 20.10. Caremar drev ikke personbefordringstjenester fra Ischia.

⁽¹⁸⁵⁾ Med hensyn til de kombinerede færgetjenester lægger anløbet i Procida ca. 15 minutter til rejsen (som er på 1 time og 25 minutter for den direkte rute Ischia/Napoli). Med hensyn til personbefordring med hydrofoil lægger anløbet i Procida næsten 30 minutter til rejsen (som er på 45 minutter for den direkte rute Ischia/Napoli).

en forpligtelse til offentlig tjeneste. Det er tydeligt, at Medmars tilbud ikke var tilstrækkeligt til at imødekomme brugernes efterspørgsel efter hyppige og regelmæssige forbindelser mellem Ischia, Procida og Napoli. Med hensyn til personbefordringstjenester var der ikke nogen rederier, der leverede maritime personbefordringstjenester på ruten hele året på markedsvilkår. Faktisk var de syv daglige afgang, som SNAV leverede hele året, underlagt forpligtelsen til offentlig tjeneste. SNAV's tjenester og Caremars tjenester skulle desuden leveres på forskellige tidspunkter af dagen ⁽¹⁸⁶⁾. Den eneste tjeneste, som SNAV leverede på markedsvilkår på denne rute, var en daglig afgang fra Ischia kl. 11.25 om sommeren. Det fremgår, at denne tjeneste hovedsagelig var rettet mod turistefter-spørgslen og ikke var tilstrækkelig til fuldt ud at opfylde brugernes efterspørgsel. Af disse grunde begik Italien ikke en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransport-tjenester og passagertjenester på denne rute.

- (255) Hvad angår ruten **Ischia/Procida/Pozzuoli** bemærker Kommissionen, at Caremar besejlede ruten i konkurrence med Medmar, som også havde daglige afgang på ruten. De daglige afgang, der blev leveret hele året, var imidlertid alle underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste, og de var desuden begrænsede i antal (to daglige afgang fra Ischia og to daglige afgang fra Pozzuoli) og blev leveret på tidspunkter af dagen, der ikke blev betjent af Caremar ⁽¹⁸⁷⁾. Der var således ingen rederier, der leverede tjenester på denne rute hele året på markedsvilkår, og derudover kunne de tjenester, som Medmar leverede under offentlig serviceforpligtelse, heller ikke erstatte Caremars tjenester, som dækkede andre tidspunkter af dagen. Af disse grunde begik Italien ikke en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransporttjenester på denne rute.

- (256) Hvad angår ruten **Ischia/Procida** bemærker Kommissionen, at Caremar i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt er forpligtet til at levere én daglig passagertjeneste med hydrofoil hele året (fra Procida kl. 15.30) ud over tjenesterne på ruten Ischia/Procida/Pozzuoli og Ischia/Procida/Napoli. Denne tjeneste under offentlig serviceforpligtelse blev medtaget i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt af regionen Campanien på baggrund af en udtrykkelig anmodning fra Procida kommune om et større antal forbindelser fra Procida hele året (jf. betragtning 181). Denne anmodning var begrundet i den omstændighed, at størstedelen af de forbindelser til Procida, som markedet tilbød, var om sommeren og hovedsagelig havde til formål at dække turistefterspørgslen. Der var faktisk kun en stabil ⁽¹⁸⁸⁾ forbindelse på markedet på markedsvilkår hele året (fra Ischia kl. 8.30, drevet af SNAV). Som nævnt (betragtning 254 og 255) var der ikke nogen rederier, der havde daglige afgang (enten passagertjenester eller kombinerede tjenester) hele året på markedsvilkår ⁽¹⁸⁹⁾ på ruterne Ischia/Procida/Pozzuoli og Ischia/Procida/Napoli, og de tjenester under offentlig serviceforpligtelse, der blev leveret af Caremars konkurrenter, sikrede ikke passagerforbindelser fra Procida om eftermiddagen (mellem kl. 14.30 og kl. 17.50). Italien begik derfor ikke en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransport-tjenester på denne rute.

⁽¹⁸⁶⁾ Fra Napoli skulle Caremar garantere afgang kl. 8.40, kl. 11.45, kl. 13.10 og kl. 18.15, mens SNAV skulle garantere afgang kl. 8.25, kl. 16.20 og kl. 19.00; Fra Ischia skulle Caremar garantere afgang kl. 6.45, kl. 10.15, kl. 13.00, kl. 14.30 og kl. 16.25, mens SNAV skulle garantere afgang kl. 7.10, kl. 9.45, kl. 13.50 og kl. 17.40.

⁽¹⁸⁷⁾ Medmar havde afgang fra Ischia kl. 2.30 og kl. 18.55 og fra Pozzuoli kl. 4.10 og kl. 20.30, mens Caremar havde afgang fra Ischia kl. 7.20 (kun om sommeren), kl. 8.35, kl. 11.30 og kl. 17.30 og fra Pozzuoli kl. 9.00 (kun om sommeren), kl. 10.15, kl. 14.00 og kl. 18.55.

⁽¹⁸⁸⁾ De kombinerede tjenester, der blev leveret på markedsvilkår af rederierne Ippocampo, Rumore og Capitan Morgan, var for få og ustabile til at opfylde lokalbefolkningens konnektivtetsbehov. Som nævnt af Italien (betragtning 185, littera f)) anvendte ikke kun disse operatører en type fartøjer, der kun kunne operere under gode vejrforhold, men havde også et tilbud, der hovedsagelig var gældende sommerperioden og ikke altid dagligt. Med hensyn til ruten Ischia-Procida bemærker Kommissionen, at Caremars konkurrenter for det meste opererede i sommersæsonen og ikke altid dagligt. Kun Rumore leverede én daglig kombineret tjeneste hele året på markedsvilkår (fra Ischia kl. 10.40).

⁽¹⁸⁹⁾ De tjenester, der blev leveret af Caremars konkurrenter på disse ruter hele året, var alle underlagt en forpligtelse til offentlig tjeneste. På ruten Ischia-Procida-Pozzuoli leverede Medmar fire daglige kombinerede tjenester hele året, som alle var omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste. På ruten Ischia-Procida-Napoli skulle Medmar hele året levere én daglig kombineret tjeneste omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste, og SNAV skulle levere syv daglige passagertjenester hele året, som alle var omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste.

- (257) Hvad angår ruten **Procida/Pozzuoli** bemærker Kommissionen, at Caremar skulle levere to daglige passagertjenester med hydrofoil på ruten hele året ud over tjenesterne på ruten Ischia/Procida/Pozzuoli, mens Caremars konkurrenter (Gestour, Ippocampo og Procida Lines) kun besejlede ruten med kombinerede færgetjenester. Disse tjenester var meget langsommere end Caremars (50 minutters sejlads med færge mod 15 minutters sejlads med hydrofoil) og var derfor ikke substituerbare. Uanset graden af substituerbarhed af passagertjenester og kombinerede tjenester bemærker Kommissionen, at med hensyn til de tjenester, der blev leveret af Caremars konkurrenter hele året, havde kun Gestour og Procida Lines ⁽¹⁹⁰⁾ tilladelse til at levere tjenester hele året, og de blev leveret på andre tidspunkter af dagen end de afgang, der blev betjent af Caremar ⁽¹⁹¹⁾, og tidspunkter af dagen, der var vigtige for de daglige pendlere (mellem kl. 7.00 og kl. 9.00 fra Procida og mellem kl. 9.00 og kl. 10.00 fra Pozzuoli), blev ikke dækket. Italien begik derfor ikke en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af personbefordringstjenester på denne rute.
- (258) Hvad angår ruten **Procida/Napoli** bemærker Kommissionen, at Caremar skulle levere fire daglige passagertjenester med hydrofoil på ruten hele året ud over tjenesterne på ruten Ischia/Procida/Napoli, mens Medmar og SNAV kun havde henholdsvis én daglig afgang ud over afgangene på ruten Ischia/Procida/Napoli (Medmar en afgang fra Napoli kl. 00.20 og SNAV en afgang fra Napoli kl. 12.30), begge under offentlig serviceforpligtelse og på andre tidspunkter af dagen end de afgang, der blev betjent af Caremar ⁽¹⁹²⁾. Selv i betragtning af de tjenester, som SNAV og Medmar leverede på ruten Ischia/Procida/Napoli, var der desuden ikke nogen rederier, der leverede passagertjenester på ruten på markedsvilkår hele året, og Medmars og SNAV's passagertjenester under offentlig serviceforpligtelse dækkede ikke en række tidspunkter af dagen, der var vigtige for at sikre de daglige pendlere forbindelsesmuligheder (mellem kl. 6.00 og kl. 7.00 og mellem kl. 8.00 og kl. 10.00 fra Procida og mellem kl. 7.00 og kl. 8.00 og mellem 17.00 og kl. 18.00 fra Napoli). Italien begik derfor ikke en åbenlys fejl i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af personbefordringstjenester på denne rute.
- (259) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at den forpligtelse til offentlig tjeneste, der er fastsat i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt med Caremar vedrørende drift af ovennævnte otte ruter, er begrundet i et reelt offentligt behov for at sikre territorial kontinuitet. På tidspunktet for overdragelsen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt var markedskræfterne (selv med indførelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste) ikke i sig selv tilstrækkelige til at opfylde de behov for offentlig tjeneste, som Italien havde afdækket med hensyn til hyppighed, kontinuitet og regelmæssighed.
- (260) Denne konklusion gælder også for Caremars fortrinsret ved allokering af kajpladser i forbindelse med leveringen af tjenesterne i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt. Som nævnt ovenfor har Italien bekræftet, at fortrinsretten ved allokering af kajpladser kun gælder for tjenesteydelser, der leveres under ordningen for offentlig tjeneste, og at den er accessorisk i forhold til disse tjenesteydelser til fordel for deres leverandør ⁽¹⁹³⁾. I artikel 19b, stk. 21, i lov 166/2009 angives det klart, at fortrinsretten ved allokering af kajpladser er nødvendig for at sikre territorial kontinuitet med øerne og med henblik på opfyldelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste (jf. betragtning 99). Hvis Caremar ikke havde fortrinsret ved allokering af kajpladser, kunne selskabet være nødt til at vente på, at det blev selskabets tur til at anløbe havnen, så det blev forsinket, og det ville være til skade for målet om at sikre borgerne pålidelige og bekvemme forbindelser. Der er behov for en fast sejlplan for at opfylde øboernes behov for mobilitet og styrke de pågældende øers økonomiske udvikling. Da der er fastsat specifikke forpligtelser vedrørende fartplaner i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt for de ruter, der er omfattet af offentlig tjeneste, sikrer fortrinsretten ved allokering af kajpladser endvidere, at havnene tildeler kajpladser og planlægger havneanløb, således at det rederi, der leverer offentlige tjenesteydelser, kan opfylde sine forpligtelser til offentlig tjeneste. På denne baggrund finder Kommissionen, at denne foranstaltning er tildelt med henblik på at sætte Caremar i stand til at opfylde sine forpligtelser til offentlig tjeneste, som udgør en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse (jf. betragtning 267).

⁽¹⁹⁰⁾ Ifølge Italien leverede Procida Lines imidlertid ikke tjenesten i perioden 2012-2015.

⁽¹⁹¹⁾ Caremar havde en afgang fra Procida hele året kl. 8.10, mens Gestour havde afgang hele året kl. 6.50, kl. 9.30, kl. 11.20 og kl. 18.55 (og det var meningen, at Procida Lines skulle have afgang kl. 5.50, kl. 7.50, kl. 10.45, kl. 12.40, kl. 15.25, kl. 17.30 og kl. 19.15). Caremar havde en afgang fra Pozzuoli kl. 8.50, mens Gestour havde afgang hele året kl. 6.50, kl. 9.30, kl. 11.20 og kl. 18.55 (og det var meningen, at Procida Lines skulle have afgang kl. 5.05, kl. 7.05, kl. 11.50, kl. 13.35, kl. 16.25, kl. 18.25 og kl. 20.00).

⁽¹⁹²⁾ Fra Procida leverede Caremar daglige passagertjenester kl. 6.35 og kl. 9.20, og fra Napoli leverede Caremar daglige passagertjenester kl. 7.30 og 17.45.

⁽¹⁹³⁾ I Laziomars tilfælde, hvor søtransporttjenesterne på de tre ruter i Pontino-øhavet blev overdraget fra Caremar til Laziomar, blev fortrinsretten ved allokering af kajpladser i de havne, der blev betjent på disse ruter, f.eks. automatisk overdraget til Laziomar.

Den mindst skadelige tilgang

- (261) Italien har valgt at indgå en kontrakt om offentlig tjeneste med én operatør (Caremar), selv om flere operatører, jf. tabel 10, også besejlede visse ruter med forpligtelse til offentlig tjeneste uden kompensation.
- (262) Kommissionen mener ikke, at ordningen med forpligtelse til offentlig tjeneste uden kompensation, der kun var gældende indtil 2017 i Napolibugten ⁽¹⁹⁴⁾, på nogen måde var sammenlignelig med den forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, af følgende årsager.
- (263) For det første var de forpligtelser til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremars konkurrenter, ikke de samme som dem, der var omfattet af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, fordi de kun vedrørte hyppighed, regelmæssighed, anvendte fartøjstyper (dvs. kun for passagerer eller for passagerer, køretøjer og gods) og maksimale billetpriser, mens Caremar også var underlagt forpligtelser med hensyn til det anvendte fartøjs punktlighed, kvalitet og kapacitet (jf. betragtning 183).
- (264) For det andet var den forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremars konkurrenter, ikke underlagt sanktioner, der sikrede levering af tjenesten i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste, hvorimod der i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt er fastsat et klar system med sanktioner i tilfælde af manglende opfyldelse af forpligtelserne til offentlig tjeneste (jf. betragtning 90 og 91). På grundlag af oplysningerne fra Italien (jf. betragtning 183) anerkender Kommissionen, at brugerefterspørgslen ikke kunne opfyldes ved at pålægge en forpligtelse til offentlig tjeneste uden kompensation, fordi Caremars konkurrenter ved flere lejligheder ikke opfyldte forpligtelsen til offentlig tjeneste ⁽¹⁹⁵⁾ eller ikke leverede tjenesterne under offentlig serviceforpligtelse, da de havde ret til at frigøre sig fra deres forpligtelse til offentlig tjeneste med 45 dages varsel, kunne anmode om suspension af tjenesten eller blot nægte at fortsætte med at levere tjenesterne under offentlig serviceforpligtelse ⁽¹⁹⁶⁾.
- (265) Endelig ville disse forpligtelser til offentlig tjeneste uden kompensation ikke i sig selv have været tilstrækkelige til fuldt ud at opfylde det behov for offentlig tjeneste, som Italien havde afdækket — dvs. at sikre territorial kontinuitet mellem fastlandet og øerne ved at opfylde lokalbefolkningens transportbehov (hovedsagelig i forbindelse med arbejde og uddannelse) gennem regelmæssige og pålidelige søtransporttjenester (jf. betragtning 199 og 242) — da tidspunkter af dagen, der var vigtige for daglige pendlere, ikke blev dækket.
- (266) Kommissionen noterer sig desuden Italiens argument om, at valget af en kontrakt om offentlig tjeneste også var nødvendigt med henblik på privatiseringen af Caremar. Italien hævder mere specifikt, at udbuddet af Caremar sammen med en ny kontrakt om offentlig tjeneste gav mulighed for at sikre kontinuitet i den maritime offentlige tjeneste og maksimere værdien for staten. Af denne grund accepterede Kommissionen (jf. betragtning 105), at Italien sendte selskabet Caremar i udbud sammen med en ny offentlig tjenesteydelseskontrakt. Dermed anerkendte Kommissionen også, hvilket den gentager i nærværende afgørelse, at Italien ikke kunne indgå aftaler om yderligere forpligtelser til offentlig tjeneste uden kompensation med andre rederier, men i stedet foretrak at indgå en kontrakt om offentlig tjeneste med Caremar alene.

Konklusion

- (267) På grundlag af ovenstående vurdering konkluderer Kommissionen, at Italien ikke har begået en åbenlys fejl ved at definere de tjenester, der er overdraget til Caremar, som tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse på de ruter, der er angivet i tabel 10. Den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i åbningsafgørelsen fra 2011 og i udvidelsesafgørelsen fra 2012, er dermed fjernet.

⁽¹⁹⁴⁾ Ordningen med forpligtelse til offentlig tjeneste uden kompensation var i kraft indtil den 9. januar 2017. Pr. 10. januar 2017 har Caremar været det eneste rederi, der er omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste i Napolibugten.

⁽¹⁹⁵⁾ Se fodnote (138).

⁽¹⁹⁶⁾ Se fodnote (137).

- (268) Med henblik på at konkludere, at Altmark 1 er opfyldt, skal Kommissionen stadig kontrollere, om Caremar fik overdraget klart definerede forpligtelser til offentlig tjeneste, og at kravene i forordning (EØF) nr. 3577/92 var opfyldt. Med hensyn til det første punkt bemærker Kommissionen, at forpligtelserne til offentlig tjeneste er klart beskrevet i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt og dens bilag, som f.eks. omfatter specifikationer af skibe for hver rute (jf. betragtning 83-91). Reglerne for kompensationen er ligeledes beskrevet i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, lov 166/2009 og beslutning 111/2007 (jf. betragtning 92-96). Den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt har også en klar varighed (ni år), udpeger Caremar som den part, der leverer offentlige tjenester, og indeholder foranstaltninger til at undgå eller i givet fald tilbagesøge overkompensation (jf. betragtning 94). Med hensyn til det andet punkt bemærker Kommissionen, at den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt blev udbudt uden forskelsbehandling af EU-redere i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3577/92 (jf. betragtning 69 og 70). Kommissionen konkluderer derfor, at det første Altmark-kriterium er opfyldt.
- (269) Da fortrinsretten ved allokering af kajpladser er en accessorisk foranstaltning i forhold til de tjenester under offentlig serviceforpligtelse, der er identificeret i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, er fortrinsretten ved allokering af kajpladser også i overensstemmelse med det første kriterium i Altmark-dommen.

9.1.2.2. Altmark 2

- (270) Kommissionen minder om, at den i udvidelsesafgørelsen fra 2012 (jf. betragtning 205 i udvidelsesafgørelsen fra 2012) foreløbigt fandt, at det andet kriterium i Altmark-dommen var opfyldt.
- (271) På denne baggrund bemærker Kommissionen, at de parametre, der lå til grund for beregningen af kompensationen, var blevet fastlagt på forhånd og overholdt kravene om gennemsigtighed i overensstemmelse med det andet Altmark-kriterium. De parametre, der lå til grund for beregningen af kompensationen, er mere specifikt forklaret i detaljer i beslutning 111/2007 og er blevet anvendt i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt (jf. betragtning 93). Metoden til beregning af kompensationen, herunder f.eks. de omkostningselementer, der skal tages i betragtning, og kapitalforrentningen, er beskrevet nærmere i beslutning 111/2007 (jf. betragtning 93). Da fortrinsretten ved allokering af kajpladser ikke indebærer en økonomisk kompensation til Caremar, er denne foranstaltning efter Kommissionens opfattelse i overensstemmelse med det andet Altmark-kriterium.
- (272) Kommissionen konkluderer derfor, at det andet kriterium i Altmark-dommen er opfyldt.

9.1.2.3. Altmark 3

- (273) Ifølge det tredje Altmark-kriterium må kompensationen for udførelsen af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvis at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.
- (274) I henhold til artikel 16 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt beregnes kompensationen for offentlig tjeneste på grundlag af den metode, der er fastlagt i beslutning 111/2007 ⁽¹⁹⁷⁾, hvorefter kompensationen ikke må overstige, hvad der er nødvendigt for at dække de nettoomkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste (økonomisk-finansiell ligevægt), herunder en rimelig fortjeneste. I henhold til beslutning 111/2007 og som nævnt ovenfor (jf. betragtning 55-66) skal omfanget af tjenesterne, de maksimale billetpriser, der er fastsat i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, og den kompensation, der faktisk udbetales, fastsættes således, at tjenesteyderen får dækket omkostningerne ved leveringen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse under hensyntagen til de øvrige indtægter og en rimelig fortjeneste.
- (275) I Altmark-dommen gives der ikke en præcis definition af den rimelige fortjeneste. Ifølge meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse forstås ved rimelig fortjeneste den forrentning af kapitalen i hele overdragelsesperioden, som en gennemsnitsvirksomhed betinger sig, hvis den skal udføre en given tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, under hensyntagen til virksomhedens risiko. Risikoniveauet afhænger af den pågældende sektor, tjenesteydelsens art og kompensationsmekanismen.

⁽¹⁹⁷⁾ Artikel 16, stk. 1, i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.

- (276) I udvidelsesafgørelsen fra 2012 udtrykte Kommissionen tvivl med hensyn til proportionaliteten af den kompensation, der blev betalt til selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern, herunder Caremar. For så vidt angår den kompensation, der blev udbetalt fra 2010, fandt Kommissionen navnlig foreløbigt, at risikopræmien på 6,5 % ikke afspejlede et passende risikoniveau i lyset af, at Caremar umiddelbart ikke påtog sig de risici, der normalt bæres i forbindelse med udførelsen af sådanne tjenester. Nærmere bestemt omfatter de omkostningselementer, der medregnes i kompensationen, alle de omkostninger, der er knyttet til leveringen af tjenesten, foruden at eventuelle udsving i f.eks. brændstofpriser tages i betragtning. Kommissionen fandt følgende, at Caremar kan være blevet overkompenseret på daværende tidspunkt.
- (277) Kommissionen bemærker, at visse aspekter af kompensationsmetoden som fastsat i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt faktisk forekommer at reducere Caremars kommercielle risiko. Kommissionen henviser navnlig til følgende bestemmelser:
- I henhold til artikel 13 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt kan Caremar årligt anmode regionen Campanien om en tilpasning af brugertakster til inflationen, men regionen Campanien kan beslutte ikke at foretage den ønskede tilpasning eller at suspendere den tilpasning, der allerede er foretaget (jf. betragtning 89).
 - Artikel 17 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt har til formål at opretholde den offentlige tjenestes økonomiske ligevægt. Hvis kompensationen for offentlig tjeneste ikke var tilstrækkelig til at dække omkostningerne ved de tjenester, der blev overdraget ved den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, giver artikel 17 navnlig mulighed for at revidere prissystemet, det serviceniveau, der leveres, eller Caremars maritime aktiver. I henhold til kontraktens artikel 17 skal parterne hvert tredje år kontrollere dens økonomiske og finansielle ligevægt i overensstemmelse med de kriterier, der er fastlagt i beslutning 111/2007, og bestemmelserne i kontrakten. Med henblik herpå sender Caremar senest den 30. juni i det tredje år i hver reguleringsperiode en ajourført rapport med de finansielle resultater for den pågældende periode.
- (278) Selv om disse forholdsregler forekommer at reducere Caremars kommercielle risiko, finder Kommissionen, at selskabet fortsat er eksponeret for risikoen for, at kompensationen ikke er tilstrækkelig til at dække driftsomkostningerne. Som nævnt ovenfor (betragtning 93) kontrolleres tjenestens økonomiske og finansielle ligevægt kun hvert tredje år, og afbalanceringsmekanismen kan kun aktiveres i tilfælde af underkompensation på mere end 5 % af den samlede kompensation. Hvis denne revision viser, at kompensationen ikke er tilstrækkelig til at dække omkostningerne til den offentlige tjeneste, kan Caremar og Italien kun indgå aftale om ændringer for den næste periode på tre år. I henhold til begge artikel 17 fastsættes eventuelle ændringer af denne type gennem forhandlinger, og Caremar skal, indtil der er opnået enighed, fortsat drive den offentlige tjeneste uændret. Følgelig forbliver Caremar delvist eksponeret for risikoen for, at kompensationen ikke er tilstrækkelig til at dække omkostningerne ved driften af tjenesten. Artikel 17 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt kan bruges til at genoprette den økonomiske og finansielle ligevægt. Dette sker dog udelukkende på et fremadrettet grundlag, og der kan ikke foretages korrektioner af underkompensation med tilbagevirkende kraft.
- (279) Med hensyn til den rimelige fortjeneste, der kan oppebæres i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, jf. betragtning 60, fastsættes det i beslutning 111/2007, at der vil blive anvendt en risikopræmie på 6,5 % til at bestemme kapitalafkastet ved hjælp af WACC-formlen.
- (280) Italien understreger, at risikopræmien blev fastsat ved brug af makroøkonomiske analyser, hvor referencelandet eller -området tildeles en gennemsnitlig risikopræmie for den pågældende sektor. Disse analyser viste en gennemsnitlig risikopræmie for Italien på 6,4 %. Denne præmie er derfor i fuld overensstemmelse med den risikopræmie på 4 %, der er fastsat i beslutning 111/2007, med en stigning på 2,5 % for ikke-eksklusive tjenester (risikopræmie på 6,5 %). Afkastet på 6,5 % (brutto) blev anvendt indtil juli 2015, hvorefter det anvendte afkast ved beregningen af kompensationen for den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt blev fastsat til 10,55 %. Italien fremførte, at forrentningen er højere end i de tidligere kontrakter — som fastsatte en forrentning på 6,5 % — som følge af den højere forretningsmæssige risiko, som Caremar er eksponeret for på grund af den sandsynlige risiko for underkompensation (jf. betragtning 198).

- (281) I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt ikke indeholder klausuler om justering af kompensationen i tilfælde af kontraktmæssige afvigelser, bortset fra bestemmelserne om ændring af det serviceniveau, der leveres, eller prissystemet. I tilfælde af en stigning i brændstofpriserne eller en betydelig nedgang i passagertrafikken er Caremar derfor udsat for risikoen for omkostningsstigninger eller en indtægtsnedgang og efterfølgende underkompensation. Som anført i betragtning 278 indeholder den offentlige tjenesteydelseskontrakt i tilfælde af en sådan underkompensation afhjælpende foranstaltninger, der kun påvirker den fremtidige drift af den offentlige tjeneste, hvorimod allerede opståede tab ikke kan dækkes med tilbagevirkende kraft. Desuden gælder disse kontraktlige retsmidler kun for underkompensation på mere end 5 % af den samlede kompensation (jf. betragtning 277), mens Caremar bærer risikoen for en underkompensation på 5 % eller derunder, hvilket naturligvis er et betydeligt beløb på årsbasis. Dette gør leveringen af tjenesten særlig risikabel, da selskabet ikke kan opveje denne underkompensation med tilbagevirkende kraft ved hjælp af en forhøjelse af billetpriserne (som kun kan justeres fremadrettet), en reduktion af det serviceniveau, der leveres, eller selskabets materielle aktiver til levering af tjenesterne.
- (282) Kommissionen bemærker også, at ovennævnte mekanisme udsætter Caremar for en risiko for underkompensation, som er højere end den risiko, der bæres af andre rederier på markedet i samme periode, for hvilken en risikopræmie på 6,5 % blev anset for berettiget. Med hensyn til selskaberne Compagnia Italiana di Navigazione, dvs. køberen af Tirrenia di Navigazione, og Società Navigazione Siciliana, dvs. køberen af Siremar, fandt Kommissionen f.eks., at risikopræmien på 6,5 % fastsat i de offentlige tjenesteydelseskontrakter, som de kompetente italienske myndigheder indgik i 2012 og 2016 med henholdsvis Compagnia Italiana di Navigazione og Società Navigazione Siciliana, var berettiget under hensyntagen til, at rederierne allerede kunne anmode om en revision af kontraktens økonomiske ligevægt i tilfælde af underkompensation på mere end 3 % af den samlede kompensation⁽¹⁹⁸⁾. Jo større underkompensation operatøren skal betale, desto højere er den risikopræmie, der kan fastsættes.
- (283) Ud over ovenstående har Kommissionen for at afgøre, om forrentningen af den investerede kapital på 10,55 % for Caremar er rimelig, beregnet⁽¹⁹⁹⁾ WACC for vesteuropæiske virksomheder, der er aktive inden for skibsbygnings- og søfartssektoren⁽²⁰⁰⁾, under hensyntagen til landerisikoen for Italien for 2014 (dvs. året før Caremar underskrev den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt). Da både den risikofrie rente (med den tyske 10-årige statsobligation som referenceværdi) og landerisikopræmien for Italien (Moody's landerating som referenceværdi eller baseret på CDS-spreads) varierer hele året, blev det interval, inden for hvilket WACC flyttede sig i løbet af 2014, fastsat. I år lå WACC for virksomheder i denne sektor på mellem 10,39 % og 11,84 %. Det betyder, at en virksomhed, der opererer i skibsbygnings- og søfartssektoren, såsom Caremar, i 2014 skulle generere et afkast inden for dette interval for at dække sine omkostninger til både låne- og egenkapitalfinansiering. På denne baggrund og under hensyntagen til de risici, som Caremar kunne forvente på forhånd (jf. betragtning 281), var afkastet af den investerede kapital på 10,55 % for Caremar, som blev udvalgt via en åben og konkurrencebaseret udbudsprocedure, i overensstemmelse med de risici, der var forbundet med driften af de offentlige tjenester i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt. Kommissionen mener derfor, at et kapitalafkast på 10,55 % i årene før overdragelsen til Caremar ud fra en ex ante-perspektiv var i overensstemmelse med de risici, der var forbundet med driften af de offentlige tjenester i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.
- ⁽¹⁹⁸⁾ Hvad angår Compagnia Italiana di Navigazione, se Kommissionens afgørelse (EU) 2020/1412 af 2. marts 2020 vedrørende foranstaltningerne SA.32014, SA.32015 og SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) gennemført af Italien til fordel for Tirrenia di Navigazione og dets køber Compagnia Italiana di Navigazione (EUT L 332 af 12.10.2020, s. 45), betragtning 244 og 361. Hvad angår Società Navigazione Siciliana, se Kommissionens afgørelse (EU) 2022/448 af 17. juni 2021 vedrørende foranstaltningerne SA.32014, SA.32015 og SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) gennemført af Italien til fordel for Siremar og dets køber Società Navigazione Siciliana (EUT L 97 af 24.3.2022, s. 1), betragtning 362.
- ⁽¹⁹⁹⁾ Til beregning af WACC anvendte Kommissionen de datasæt, der var offentliggjort på Aswath Damodaras websted (økonomiprofessor ved Stern School of Business, New York University), og indhentede de historiske data om tyske statsobligationer på webstedet www.worldgovernmentbonds.com.
- ⁽²⁰⁰⁾ WACC beregnes på grundlag af data for børsnoterede selskaber. I dette tilfælde består stikprøven af 62 europæiske virksomheder, der er aktive i skibsbygnings- eller søfartssektoren og noteret på en fondsbørs. Denne stikprøve ligger tættest på den sektor, som Caremar (der ikke er børsnoteret) opererer i, nemlig søtransport af passagerer, køretøjer og gods. En privat investor ville anvende en lignende benchmarkgruppe til at bestemme det afkast, han forventer af Caremar.

- (284) For fuldstændighedens skyld bemærker Kommissionen ud fra et ex post-perspektiv, at kompensationen til Caremar i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt er begrænset til 10 778 897 EUR om året, uanset størrelsen af den rimelige fortjeneste, som Caremar er berettiget til (jf. betragtning 92). I overensstemmelse med punkt 47 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 vurderer Kommissionen, om der er tale om overkompensation i hele kontraktens løbetid. Som det fremgår af tabel 11, viser tallene for perioden 2015-2021 på grundlag af oplysningerne fra Italien, at den faktiske kompensation for offentlig tjeneste, som Caremar modtog i nogle år, oversteg det støtteberettigede kompensationsbeløb i disse år (med undtagelse af beløbene for 2015, 2020 og 2021, som var utilstrækkelige til at dække nettoomkostningerne ved tjenesten, hvilket resulterede i underkompensation for disse år). Som nævnt i betragtning 96 blev al overkompensation påvist af regionen Campanien og tilbagebetalt af Caremar i henhold til artikel 18 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt.

Tabel 11

Nettoomkostninger ved den offentlige tjeneste drevet af Caremar i perioden 2015-2021

(EUR)

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

- (285) Den kontrolmekanisme, der er fastsat i artikel 17 i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, og som skal sikre tjenestens økonomiske og finansielle ligevægt, vedrører ikke kun tilfælde af underkompensation, men også overkompensation (jf. betragtning 94). I tilfælde af overkompensation ajourfører regionen Campanien den kompensation, der udbetales for den næste reguleringsperiode. Artikel 18 i den nye kontrakt om offentlig tjeneste indeholder bestemmelser om tilbagesøgning af overkompensation for den relevante reguleringsperiode senest 30 dage efter anmodningen herom.

(286) Ifølge oplysningerne fra Italien er et beløb på 2 224 868 EUR af den samlede overkompensation, der er angivet i tabel 11, allerede blevet tilbagebetalt for hele perioden 2015-2021 (jf. betragtning 96). I kontrolproceduren blev der på grundlag af reviderede tal for 2015, 2016 og 2017 og foreløbige tal for 2018 navnlig konstateret følgende:

- for 2015: 2 253 000 EUR (underkompensation)
- for 2016: 586 000 EUR (overkompensation)
- for 2017: 399 429 EUR (overkompensation)
- for 2018: 2 103 400 EUR (overkompensation).

(287) I forbindelse med ovennævnte kontrol blev der konstateret en samlet overkompensation på 835 058 EUR i perioden 2015-2018, som regionen Campanien har inddrevet (jf. betragtning 96).

(288) I kontrolproceduren for perioden 2018-2021 blev der desuden på grundlag af reviderede tal for 2018, 2019 og 2020 og foreløbige tal for 2021 konstateret følgende:

- for 2018: 4 462 201 EUR (overkompensation)
- for 2019: 2 325 420 EUR (overkompensation)
- for 2020: 1 676 056 EUR (underkompensation)
- for 2021: 1 618 352 EUR (underkompensation).

(289) I forbindelse med ovennævnte kontrol blev der konstateret en resterende overkompensation på 1 389 811 EUR i perioden 2018-2021, som blev tilbagebetalt til regionen Campanien (jf. betragtning 96) ⁽²⁰¹⁾.

(290) Kommissionen finder, at disse foranstaltninger er tilstrækkelige til at opdage og undgå eventuel mulig overkompensation.

(291) Af ovennævnte grunde og under hensyntagen til, at det kapitalafkast, som Caremar kunne forvente på forhånd, var i overensstemmelse med de risici, der var forbundet med driften af de offentlige tjenester under den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, og at den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt indeholder en tilbagebetalingsmekanisme, der sikrer, at der ikke forekommer overkompensation, konkluderer Kommissionen, at kompensationen for offentlig tjeneste til Caremar ikke overstiger, hvad der er nødvendigt for at dække de omkostninger, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste.

(292) Med hensyn til fortrinsretten ved allokering af kajpladser og eventuel deraf følgende overkompensation bemærker Kommissionen, at for så vidt som denne foranstaltning sænker driftsomkostningerne eller øger indtægterne for det rederi, der leverer de pågældende offentlige tjenester, er disse virkninger afspejlet fuldt ud i rederiets regnskaber ved tilsvarende lavere driftsomkostninger eller højere indtægter. Kommissionens analyse bekræftede, at Caremar i perioden 2015-2021 ikke modtog overkompensation (jf. betragtning 281), og at der er indført en passende tilbagebetalingsmekanisme, som skal sikre, at der heller ikke forekommer overkompensation (eller at overkompensation tilbagesøges) i perioden 2022-2024 (betragtning 290).

⁽²⁰¹⁾ Caremars regnskaber for 2018 viste på grundlag af oplysningerne fra Italien, at der var en overkompensation på 4 462 201 EUR. Da der under den første kontrol for perioden 2015-2018 allerede er blevet tilbagebetalt et beløb på 2 103 400 EUR til regionen Campanien for 2018 (i forbindelse med saldoen på 835 058 EUR), er forskellen blevet beregnet til 2 358 801 EUR, hvilket sammen med resultaterne for de øvrige år (2019, 2020 og 2021) resulterede i en samlet overkompensation på 1 389 911 EUR, som også blev tilbagebetalt til regionen Campanien. Italien har endvidere anført, at de finansielle data for 2021 stadig er foreløbige og vil blive kontrolleret af regionen Campanien i henhold til artikel 17 i den offentlige tjenesteydelseskontrakt i forbindelse med den seneste reguleringsperiode (2022-2024).

- (293) Kommissionens tvivl om, hvorvidt kompensationen for offentlig tjeneste til Caremar, herunder fortrinsretten ved allokering af kajpladser, er i overensstemmelse med det tredje kriterium i Altmark-dommen, er derfor fjernet. Denne konklusion påvirkes ikke af, at regionen Campanien i 2015 tildelte Caremar 2 155 008 EUR for at genoprette Caremars finansielle stilling til det niveau, der var gældende på tidspunktet for det vindende tilbud om køb af Caremar (betragtning 77 og 79). Denne overførsel af midler var betinget af, at den valgte tilbudsgiver købte Caremar, og var strengt begrænset til at dække det konstaterede fald i værdien af Caremars egenkapital fra udgangen af 2013 og til udgangen af 2014 som følge af den nationale retssag, der forsinkede tildelingen af kontrakten. I tilfælde af en nedsættelse af værdien af det modtagne i forhold til værdien af det, der ville være blevet modtaget i henhold til en kontrakt, er det almindelig markedspraksis, at den kreditor, har erlagt ydelsen, har ret til en nedsættelse af prisen⁽²⁰²⁾. Da genopretningen af Caremars finansielle stilling har samme virkning som en nedsættelse af prisen for Caremar, finder Kommissionen ikke, at foranstaltningen indebar nogen fordel for Caremar og dets køber.

9.1.2.4. Altmark 4

- (294) Det fjerde Altmark-kriterium er opfyldt, hvis modtageren af kompensationen for offentlig tjeneste er blevet valgt efter en udbudsprocedure, som gør det muligt at udvælge den tilbudsgiver, der kan levere de pågældende tjenester til de laveste omkostninger for samfundet. Hvis dette ikke er muligt, beregnes kompensationen i forhold til en effektiv virksomheds omkostninger.
- (295) I henhold til punkt 63 i meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse er den enkleste måde, hvorpå offentlige myndigheder kan opfylde den fjerde betingelse i Altmark-dommen, at gennemføre en åben, gennemsigtig og ikkediskriminerende udbudsprocedure i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF⁽²⁰³⁾ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF⁽²⁰⁴⁾.
- (296) Kommissionen bemærker, at udbudsproceduren i den foreliggende sag blev indledt inden ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU⁽²⁰⁵⁾ (som finder anvendelse på offentlige kontrakter vedrørende drift af søtransporttjenester) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU⁽²⁰⁶⁾. På daværende tidspunkt var direktiv 2004/17/EF og direktiv 2004/18/EF stadig i kraft. Direktiv 2004/17/EF finder imidlertid ikke anvendelse på søtransporttjenester, f.eks. de tjenester, der leveres af Caremar. Det fremgår klart af artikel 5 i direktiv 2004/17/EF, at dets anvendelsesområde kun omfatter transport med jernbane, automatiske systemer, sporvogn, trolleybus, bus eller kabel.
- (297) Offentlige kontrakter, der indgås af ordregivende myndigheder inden for rammerne af deres drift af sø- og flodtransport og kystnær transport, er i stedet omfattet af anvendelsesområdet for direktiv 2004/18/EF, jf. betragtning 20 til direktivet. Transport ad vandveje er imidlertid også nævnt i bilag II B til dette direktiv, hvilket indebærer⁽²⁰⁷⁾, at de kun er omfattet af direktivets artikel 23 og artikel 35, stk. 4. Dette betyder, at en offentlig kontrakt vedrørende drift af søtransporttjenester i henhold til direktiv 2004/18/EF kun er omfattet af forpligtelserne vedrørende tekniske specifikationer (artikel 23) og forpligtelsen til at offentliggøre en bekendtgørelse om indgåede kontrakter (efter tildeling af kontrakten og derfor i slutningen og ikke i begyndelsen af udbudsproceduren, jf. artikel 35, stk. 4). Alle de øvrige regler, der følger af direktiv 2004/18/EF, herunder bestemmelserne om indholdet af de bekendtgørelser, der skal offentliggøres (artikel 36, stk. 1), og bestemmelserne om udvælgelseskriterierne (artikel 45-52), finder ikke anvendelse på offentlige kontrakter vedrørende søtransporttjenester.

⁽²⁰²⁾ Jf. f.eks. artikel 9:401 (Right to reduce price) i »Principles of European Contract Law« (jf. O. Lando og H. Beale, Principles of European contract law, Parts I and II, Kluwer Law International, Haag, 2000) eller artikel III.-3:601 (Right to reduce price) i Draft Common Frame of Reference (se von Bar, C. et al., Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, draft Common Frame of Reference: outline edition, Sellier European Law Publishers, München, 2009).

⁽²⁰³⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester (EUT L 134 af 30.4.2004, s. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter, offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (EUT L 134 af 30.4.2004, s. 114).

⁽²⁰⁵⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud og om ophævelse af direktiv 2004/18/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65).

⁽²⁰⁶⁾ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243).

⁽²⁰⁷⁾ Jf. artikel 21 i direktiv 2004/18/EF.

- (298) Direktiv 2004/18/EF finder endvidere ikke anvendelse på koncessionskontrakter om tjenesteydelser som defineret i direktivets artikel 1, stk. 4 ⁽²⁰⁸⁾. Kommissionen bemærker, at koncessionskontrakter om tjenesteydelser (og offentlige tjenesteydelseskontrakter), som kan have en vis grænseoverskridende interesse, fortsat er omfattet af de generelle principper om gennemsigtighed, ikkeforskelsbehandling og ligebehandling. På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at direktiv 2004/18/EF kun finder anvendelse i tilfælde af en offentlig kontrakt, men ikke, når der er tale om en koncessionskontrakt om tjenesteydelser. Da den foreliggende sag vedrører transport ad vandveje, som er omfattet af en offentlig tjenesteydelseskontrakt, finder desuden som nævnt kun nogle af direktivets krav anvendelse, jf. betragtning 305. På denne baggrund finder Kommissionen, at overholdelsen af direktiverne om offentlige indkøb alene ikke kan lægges til grund for at godtgøre, at det fjerde Altmærk-kriterium er opfyldt.
- (299) Kommissionen vurderer derfor i det følgende, om den udbudsprocedure, som Italien anvendte, var konkurrencepræget, gennemsigtig, ikkediskriminerende og ubetinget. Med henblik på denne vurdering vil Kommissionen benytte retningslinjerne i sin meddelelse om begrebet statsstøtte ⁽²⁰⁹⁾ (især punkt 89 ff.) og i SGEI-meddelelsen (især punkt 63 ff.).

Udbuddets konkurrenceprægede og gennemsigtige karakter

- (300) Ifølge punkt 90 i meddelelsen om begrebet statsstøtte skal et udbud være konkurrencepræget ⁽²¹⁰⁾ og give alle interesserede og kvalificerede tilbudsgivere mulighed for at deltage i udbuddet. Ifølge meddelelsens punkt 91 skal udbuddet være gennemsigtigt, så alle interesserede tilbudsgivere kan blive informeret ligeligt og behørigt under hele udbudsproceduren. I dette punkt understreges det også, at adgang til oplysninger, tilstrækkelig tid til interesserede tilbudsgivere og klarhed om udvælgelses- og tildelingskriterierne er afgørende elementer for en gennemsigtig udvælgelsesprocedure, og det angives, at et udbud skal være tilstrækkeligt offentliggjort, så alle potentielle tilbudsgivere har mulighed for at blive bekendt med det.
- (301) I den foreliggende sag blev indkaldelsen af interessetilkendegivelser offentliggjort i supplementet til Den Europæiske Unions Tidende, i *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* samt på regionen Campaniens websted (jf. betragtning 68). I denne indkaldelse opfordredes enhver, som kan sikre kontinuitet i den offentlige søtransporttjeneste og territorial kontinuitet med øerne i Napolibugten, til at tilkendegive sin interesse, og der blev ikke pålagt yderligere betingelser. Potentielle tilbudsgivere fik tilstrækkelig tid (fra den 17. juli 2012 til den 21. september 2012) til at tilkendegive deres interesse, hvorefter de kunne deltage i den videre procedure. Kommissionen finder derfor, at salget af Caremar og tildelingen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt blev bekendtgjort bredt og således, at den nåede ud til alle de mulige tilbudsgivere.
- (302) Endvidere skal tilbudsgiverne forsynes med alle de dokumenter og oplysninger, der er påkrævet for at deltage i udbudsprocessen, og som sætter dem i stand til at foretage en tilstrækkelig vurdering af det selskab, der udbydes til salg. Disse oplysninger skal stilles til rådighed for de potentielle tilbudsgivere på en gennemsigtig og ikkediskriminerende måde, således at alle interesserede deltagere har lige adgang til relevante oplysninger. Af de årsager, der er forklaret nedenfor (betragtning 303-308), finder Kommissionen, at disse betingelser er opfyldt i den foreliggende sag.
- (303) For det første blev det i indkaldelsen af interessetilkendegivelser anført, at tilbudsgiverne skulle være i stand til at »garantere kontinuiteten i søtransporttjenesten«. I indkaldelsen var det ikke angivet, hvordan tilbudsgiverne kunne godtgøre, at de opfyldte dette krav, ud over visse finansielle krav (jf. betragtning 308), men dette betyder i almindelighed, at de kunne benytte ethvert relevant bevis. Dette udvælgelseskriterium, som var det eneste for så vidt angår adgang til udbudsproceduren, var berettiget i lyset af det formålet og blev meddelt alle interesserede tilbudsgivere.

⁽²⁰⁸⁾ Artikel 1, stk. 4, i direktiv 2004/18/EF lyder som følger: »Ved »koncessionskontrakt om tjenesteydelser« forstår en kontrakt med samme karakteristika som offentlige tjenesteydelseskontrakter bortset fra, at vederlaget for den tjenesteydelse, der skal præsteres, enten udelukkende består i retten til at udnytte tjenesteydelsen eller i denne ret sammen med betaling af en pris.«

⁽²⁰⁹⁾ Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1).

⁽²¹⁰⁾ I meddelelsen om begrebet statsstøtte bemærker Kommissionen, at Unionens retsinstanser i forbindelse med statsstøtte ofte henviser til et »åbent« udbud. Brugen af termen »åbent« henviser imidlertid ikke til en specifik udbudsprocedure i direktiverne om offentlige indkøb. Kommissionen finder derfor ordet »konkurrencepræget« mere hensigtsmæssigt. I den pågældende meddelelse bemærker Kommissionen også, at hensigten hermed ikke er at fravige de materielle betingelser, der er fastsat i retspraksis.

- (304) For det andet viste lov 166/2009 klart de interesserede parter, at der ville blive indgået en ny offentlig tjenesteydelseskontrakt efter afslutningen af udbudsproceduren, og at den årlige kompensation for offentlig tjeneste var blevet fastsat til højst 19 839 226 EUR om året. Det fremgik desuden af indkaldelsen af interessetilkendegivelser, at målet var at sælge Caremar til en pris på over 6 000 000 EUR. Som Italien har bekræftet, blev alle relevante oplysninger om omfanget af salget, herunder udkastet til den offentlige tjenesteydelseskontrakt, der ville blive indgået mellem køberen og Italien, endvidere stillet til rådighed for de ni parter, der gik videre til næste fase i udbudsproceduren. Dette gjorde det muligt for disse parter at beslutte, hvorvidt de ville afgive tilbud, og hvor meget de i givet fald ville byde. På dette grundlag finder Kommissionen, at det fremgik tilstrækkeligt klart af indkaldelsen af interessetilkendegivelser, at salget vedrørte selskabet Caremar sammenknyttet med en ny offentlig tjenesteydelseskontrakt. Efter at have tilkendegivet deres interesse fik parterne adgang til alle de oplysninger, de skulle bruge til at træffe afgørelse om et eventuelt tilbud.
- (305) For det tredje finder Kommissionen, at indkaldelsen af interessetilkendegivelser tiltrak et betragteligt antal potentielle tilbudsgivere, nemlig ti.
- (306) For det fjerde fik alle ni selskaber, der gik videre til næste fase i udbudsproceduren, efterfølgende af regionen Campanien tilsendt detaljerede oplysninger om proceduren (jf. betragtning 73).
- (307) For det fjerde indeholdt indkaldelsen den information, der som minimum var nødvendig for at indgive en interessetilkendegivelse (dvs. den fortsatte levering af den offentlige tjenesteydelse), og den kunne ikke have ført til udelukkelse af interesserede rederier. Planlægningsmyndighederne besluttede at sikre den fortsatte drift af færgeruterne og forbindelsen mellem øerne i Napolibugten og fastlandet. Denne betingelse var som forklaret ovenfor på forhånd blevet bekendtgjort over for alle potentielle rederier, der tilkendegav interesse i at deltage i udbudsproceduren. Kommissionen bemærker ligeledes, at alle relevante oplysninger om udvælgelseskriterierne og procedurens videre forløb, som Italien havde fremsendt til Kommissionen, var at finde i indkaldelsen af bud, som blev sendt til alle ni parter, der gik videre til budfasen.
- (308) Endelig indeholdt det oprindelige udkast til udbud for Caremar som nævnt i udvidelsesafgårelsen fra 2012 (punkt 138-144) visse tekniske og finansielle krav (dvs. forud fastsat antal sømil og omsætning i søtransportsektoren), som kun ville have gjort det muligt for rederier at deltage i udbudsproceduren. Som nævnt i betragtning 70 omfattede det offentliggjorte udbud imidlertid ikke længere de tekniske kriterier, der var blevet erstattet af finansielle krav vedrørende tilstrækkelig økonomisk og finansiell kapacitet, hvilket enten kunne dokumenteres ved en bekræftelse fra mindst to finansielle institutioner af en økonomisk og finansiell kapacitet på 6 mio. EUR eller nettoaktiver på mindst 6 mio. EUR (jf. betragtning 70). Kommissionen finder, at de nævnte finansielle krav, som er knyttet til den minimumspris, der er fastsat for salget af Caremar (jf. betragtning 74), er nødvendige for at sikre den finansielle kapacitet hos de tilbudsgivere, der er interesseret i at købe Caremar, og garantere videreførelsen af de maritime tjenester i Napolibugten i henhold til bestemmelserne i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt. Som det fremgår klart af udbudsproceduren, afholdt disse krav desuden ikke et tilstrækkeligt antal mulige tilbudsgivere fra at deltage.
- (309) Regionen Campaniens plan om at afhænde selskabet Caremar og indgå en ny offentlig tjenesteydelseskontrakt med en varighed på ni år med den udvalgte tilbudsgiver blev offentliggjort på en sådan måde, at den nåede ud til alle de mulige tilbudsgivere på det relevante regionale eller internationale marked. Kommissionen lægger det også til grund, at alle potentielle tilbudsgivere let kunne tilkendegive deres interesse og ikke på nogen måde skulle forpligte sig på dette trin. Såfremt de kunne påvise, at de opfyldte det eneste udvælgelseskriterium, som var at garantere fortsat levering af tjenesteydelsen, fik disse parter derefter alle de nødvendige oplysninger og den nødvendige tid til at beslutte, hvor meget de ville byde for selskabet Caremar og leveringen af tjenesteydelserne.
- (310) Endelig bemærker Kommissionen, at kommunikationen med de interesserede tilbudsgivere gav dem mulighed for at blive informeret ligeligt og behørigt under hele udbudsproceduren som beskrevet i betragtning 67-77.
- (311) Af disse grunde mener Kommissionen, at udbudsproceduren som helhed var konkurrencepræget og gennemsigtig, og at den tvivl, som Kommissionen udtrykte i åbningsafgårelsen fra 2011 og i udvidelsesafgårelsen fra 2012 om, at udbudsproceduren ikke var tilstrækkelig gennemsigtig på grund af eventuelle mangler i indkaldelsen af interessetilkendegivelser, er fjernet.

Udbudsprocedurens ikkediskriminerende karakter

- (312) I punkt 92 i meddelelsen om begrebet statsstøtte fremhæves det, at ikkeforskelsbehandling af alle tilbudsgivere på alle etaper af udbuddet og objektive udvælgelses- og tildelingskriterier, som er specificeret forud for udbudsproceduren, er ufravigelige betingelser for, at den deraf følgende transaktion kan anses for at foregå på markedsvilkår. For at sikre ligebehandling angives det videre, at tildelingskriterierne skal gøre det muligt at sammenligne tilbuddene og vurdere dem objektivt.
- (313) Som anført ovenfor (jf. betragtning 303) indeholdt indkaldelsen af interessetilkendegivelser kun ét udvælgelseskriterium, nemlig at tilbudsgiverne skulle være i stand til at »garantere kontinuiteten i søtransporttjenesten«. Alle 10 parter, der reagerede på indkaldelsen og tilkendegav interesse, var klar over denne forpligtelse. Kommissionen finder, at denne betingelse var objektiv og var blevet bekendtgjort tilstrækkeligt tydeligt for alle interesserede parter i indkaldelsen af interessetilkendegivelser. I indkaldelsen af bud blev det præciseret, at tildelingskriteriet var kriteriet om den mest fordelagtige pris, og metoden til beregning heraf blev præciseret (jf. betragtning 73). Dette kriterium var objektivt, og det gjorde det muligt at sammenligne tilbuddene og vurdere dem objektivt, da det var baseret på den tilbudte rabat i forhold til det maksimale kompensationsbeløb fastsat i indkaldelsen af bud og på den tilbudte pris for køb af Caremar i forhold til minimumsprisen fastsat i indkaldelsen af bud.
- (314) Ni interesserede tilbudsgivere, som gik videre til næste fase af udbudsproceduren, blev opfordret til at afgive et bud på baggrund af de oplysninger, som de alle fik (jf. betragtning 73). Alle tilbudsgivere havde mulighed for at anmode om præciseringer inden fristen for afgivelse af bud, og for at sikre størst mulig gennemsigtighed offentliggjorde regionen Campanien også de hyppigst stillede spørgsmål og deres svar inden fristen for afgivelse af bud (jf. betragtning 73). Resultatet af udvælgelsesproceduren blev offentliggjort på det offentlige møde, der blev afholdt den 29. juli 2013 af udbudsudvalget, og alle tilbudsgivere blev gjort bekendt med den diskretionære kontrolprocedure, som regionen Campanien havde indledt for at verificere hensigtsmæssigheden og pålideligheden af det bedste tilbud og af resultatet af denne procedure (jf. betragtning 73).
- (315) Den tvivl, som Kommissionen udtrykte i åbningsafgørelsen fra 2011 om, hvorvidt indkaldelsen af interessetilkendegivelser havde været tilstrækkelig gennemsigtig og ubetinget, er derfor fjernet. Alle parter blev korrekt og ligeligt informeret i alle faser af udbudsproceduren, således at de kunne afgive et tilbud med fuldt kendskab til proceduren og kravene. Kommissionen finder også, at tildelingskriterierne muliggør en objektiv sammenligning og vurdering af tilbuddene.

Sikring af, at tjenesteydelserne leveres til de laveste omkostninger for samfundet

- (316) I punkt 65 i meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse bestemmes det, at et offentligt udbud ifølge Domstolens retspraksis kun udelukker forekomst af statsstøtte, når det giver mulighed for at vælge den leverandør, der er i stand til at levere tjenesten »til de laveste omkostninger for samfundet«.
- (317) I den foreliggende sag er der tale om et samlet udbud af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt og selskabet Caremar og ikke kun den offentlige tjenesteydelseskontrakt på grundlag af den laveste pris. Italien besluttede, at prisen for salget af selskabet Caremar skulle være højere end 6 000 000 EUR (jf. betragtning 74), mens Italien for den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt fastsatte et maksimumsbeløb for hele varigheden af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt med forbehold af nedjusteringer.
- (318) Det fremgår af punkt 67 i meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, at tildelingskriteriet »laveste pris« klart opfylder den fjerde betingelse i Altmark-dommen.
- (319) Kommissionen bemærker, at Italien lagde vægt på at vælge en operatør, der ville levere tjenesten til den laveste pris, ved brug af den formel, der er beskrevet i betragtning 73. Den formel, der anvendes til beregning af den højeste nettopris, omfatter en bestemt tilpasningssats baseret på afkastet af niårige statsobligationer for at tage hensyn til kontraktens varighed. Som nævnt i betragtning 308 var de tekniske kriterier i det oprindelige udkast til tilbud blevet fjernet inden offentliggørelsen af udbuddet og erstattet af finansielle krav, hvilket sikrede, at proceduren havde en konkurrencepræget og gennemsigtig karakter. Dertil kommer, at indkaldelsen af bud indeholdt alle de oplysninger,

der måtte være nødvendige for at udarbejde det finansielle og tekniske bud, samt en opfordring til alle tilbudsgivere om at tilgå »datarummet«, hvor de i muligt omfang kunne konsultere og kopiere alle relevante oplysninger om Caremar, dets industriplan og servicechartret. Kommissionen finder derfor, at valget af den laveste pris som tildelingskriterium for den pågældende tjeneste knyttet sammen med salget af selskabet Caremar satte Italien i stand til at skabe effektiv konkurrence og opnå levering af en tjenesteydelse med den højest mulige værdi til de laveste omkostninger for samfundet.

- (320) Særligt med hensyn til sammenknytningen af tjenesteydelsen og salget af selskabet Caremar fandt Kommissionen i udvidelsesafgørelsen fra 2012 foreløbigt, at udliciteringen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt uden en forpligtelse til at overtage Caremars færges som en forudsætning for at levere den offentlige tjenesteydelse ville have medført lavere omkostninger for samfundet.
- (321) Kommissionen har allerede ovenfor konkluderet, at udbudsproceduren var tilstrækkeligt gennemsigtig og ikkediskriminerende til, at så mange potentielle tilbudsgivere som muligt kunne deltage. Efter den brede bekendtgørelse af indkaldelsen af interessetilkendegivelser reagerede ti rederier da også herpå, hvoraf ni gik videre til budfasen. Alle relevante oplysninger vedrørende udbudsproceduren fremgik af indkaldelsen af bud, der blev sendt til disse ni rederier.
- (322) Efter fasen med interessetilkendegivelser blev der indgivet tre konkurrerende bud, som regionen Campanien evaluerede.
- (323) Kravet om garanti for den offentlige tjenestes kontinuitet og sammenknytningen af aktiver og forpligtelser til offentlig tjeneste er indbyrdes forbundet. Fordi aktiverne i Caremar blev sammenknyttet med en ny offentlig tjenesteydelseskontrakt, blev køberen, SNAV/Rifim, nemlig automatisk omfattet af kravet om at sikre den offentlige tjenestes kontinuitet og tildelt fortrinsretten ved allokering af kajpladser. Kommissionen finder, at sammenknytningen af selskabet Caremar med den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt og tildelingen af fortrinsret ved allokering af kajpladser ikke fører til en lavere pris, end hvis aktiverne og denne kontrakt var blevet solgt særskilt, af følgende grunde:
- (324) Selskabet Caremar har udelukkende beskæftiget sig med at levere den offentlige tjenesteydelse og sikre territorial kontinuitet. Alle Caremars fartøjer er da også fortsat i brug til leveringen af den offentlige tjenesteydelse. Caremars fartøjer opfylder desuden de tekniske krav i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt. Dette betyder, at enhver virksomhed (selv virksomheder, som ikke har fartøjer, der opfylder de tekniske krav i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt) takket være salget af disse fartøjer sammen med overdragelsen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt ville have været i stand til at opfylde betingelserne i den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt med hensyn til den type fartøjer, der skal anvendes til levering af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse. Det kan ikke gøres gældende, at en privat sælger ville have opnået en højere pris, hvis disse eller nogle af disse fartøjer var blevet solgt uden den nævnte betingelse. Faktisk kunne værdien af Caremars fartøjer hovedsagelig tilskrives det forhold, at de var egnede til at opfylde den forpligtelse til offentlig tjeneste, der er omfattet af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt. Uden en tilknytning til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt ville Caremars fartøjer ikke være særlig efterspurgt på brugtmarkedet, medmindre der var tale om opkøb med henblik på investering, restaurering og modernisering på kort sigt. Det forekommer derfor usandsynligt, at fartøjerne kunne være blevet solgt til andre skibsfartsformål end det, der omfattede den fortsatte levering af offentlig tjeneste, til en højere pris end den, som de var blevet ansat til.
- (325) Hvis den offentlige tjenesteydelseskontrakt var blevet udbudt særskilt fra salget af Caremar, er det efter Kommissionens opfattelse desuden usandsynligt, at potentielle tilbudsgivere kunne have rådet over så betydelige ressourcer (nemlig ni fartøjer og industrielt og kommercielt materiel), som de umiddelbart kunne indsætte til at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, hvis Laziomar var blevet solgt særskilt. Dette er især tilfældet, fordi den nye kontrakt indeholder specifikke krav til de fartøjer, der skal anvendes på de forskellige ruter, som er omfattet af offentlig tjeneste (jf. betragtning 88), og sanktioner i tilfælde af manglende overholdelse af visse minimumskvalitetsstandarder (jf. betragtning 83). Ethvert rederi, der havde de nødvendige ressourcer, ville sandsynligvis allerede have anvendt dem på andre ruter, og deres omplacering i overensstemmelse med den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt ville uundgåeligt have medført tab af indtægterne fra deres tidligere brug.

- (326) Kommissionen mener derfor, at sammenknytningen af disse skibe med den offentlige tjenesteydelseskontrakt gjorde det muligt at opnå en højere pris for Caremars skibe end den pris, som Italien ville have opnået ved at sælge skibene separat. Den omstændighed, at deres køber ville modtage kompensation for offentlig tjeneste i en periode på ni år til gengæld for at drive de færgeruter, der var omfattet af offentlig tjeneste, gjorde disse skibe mere attraktive ud fra et forretningsmæssigt synspunkt, end hvad der ville have været tilfældet, hvis de var blevet solgt separat. På dette grundlag konkluderer Kommissionen, at Italien ikke har stillet betingelser, der med sandsynlighed kunne sænke prisen, eller som en privat sælger ikke ville have forlangt.
- (327) Kommissionen konkluderer, at dens tvivl om, hvorvidt udbuddet af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt sammenknyttet med selskabet Caremar kunne sikre de laveste omkostninger for samfundet, er fjernet.
- (328) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at anvendelsen af den laveste pris som tildelingskriterium for den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt sammenknyttet med salget af selskabet Caremar resulterede i, at flere rederier udtrykte interesse for at købe selskabet Caremar og påtage sig driften af offentlige søfartstjenester til og fra øerne i Napolibugten.
- (329) På grundlag af ovenstående konkluderer Kommissionen, at det fjerde Altmark-kriterium er opfyldt så vidt angår denne foranstaltning.

9.1.2.5. Konklusion

- (330) Da de fire kriterier, der er fastlagt af EU-Domstolen i Altmark-sagen, kumulativt er opfyldt, konkluderer Kommissionen, at tildelingen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt sammenknyttet med selskabet Caremar og fortrinsretten ved allokering af kajpladser til Caremar ikke giver dette selskab og dets køber, SNAV/Rifim, en økonomisk fordel.
- (331) Da ikke alle kriterierne i artikel 107, stk. 1, i TEUF er opfyldt, konkluderer Kommissionen, at tildelingen af den offentlige tjenesteydelseskontrakt sammenknyttet med privatiseringen af Caremar og fortrinsretten ved allokering af kajpladser til Caremar og dets køber, SNAV/Rifim, ikke udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

9.1.3. Foranstaltningerne i lov 163/2010

- (332) Kommissionen fandt foreløbigt i åbningsafgørelsen fra 2011, at alle de foranstaltninger, der er fastlagt ved lovdekret 125/2010, som med ændringer er omsat til lov 163/2010, udgør statsstøtte til selskaberne i det tidligere Tirrenia-rederi, herunder Caremar, for så vidt som de pågældende støttemodtagere kunne bruge disse foranstaltninger til at dække likviditetsbehov og derved forbedre deres samlede finansielle stilling.
- (333) På grundlag af de oplysninger, der blev modtaget i forbindelse med den formelle undersøgelse, finder Kommissionen, at de tre foranstaltninger bør vurderes særskilt.

9.1.3.1. Mulig anvendelse af midler øremærket til opgradering af skibe til likviditetsformål

- (334) Statsmidler: De pågældende midler blev ydet af staten over dens eget budget (jf. betragtning 130), og deres anvendelse til likviditetsformål var fastsat ved lov 163/2010. Foranstaltningen kan derfor tilregnes staten og finansieres ved hjælp af statsmidler.
- (335) Selektivitet: Denne foranstaltning blev indrømmet selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern, herunder Caremar, og er derfor selektiv.
- (336) Økonomisk fordel: Ifølge Italien modtog Caremar de pågældende midler til modernisering af sin flåde for at bringe den i overensstemmelse med internationale sikkerhedsstandarde. Nogle af arbejderne involverede to fartøjer i Caremars flåde, som blev overdraget uden beregning til Laziomar (jf. betragtning 203). Ifølge Italien blev disse midler aldrig brugt til likviditetsformål (jf. betragtning 203), og Kommissionen fandt ingen dokumentation for det modsatte.

- (337) Eftersom Caremar ikke brugte disse midler til likviditetsformål for at undgå omkostninger, som rederiet normalt selv ville skulle dække ved hjælp af egne midler, er den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i sin åbningsafgørelse fra 2011, ikke længere til stede, og Kommissionen finder, at Caremar således ikke har fået en økonomisk fordel i kraft af anvendelsen af de nævnte midler.
- (338) Konklusion: Da ikke alle kriterier i artikel 107, stk. 1, i TEUF er opfyldt, konkluderer Kommissionen, at foranstaltningen ikke udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

9.1.3.2. Skattelempelser i forbindelse med privatiseringen

- (339) Som beskrevet i betragtning 102, litra a), er visse retsakter og foranstaltninger, der blev vedtaget for at privatisere Tirrenia-koncernen og er omhandlet i artikel 19b, stk. 1-15, i lovdekret 135/2009, omsat med ændringer til lov 166/2009, i henhold til artikel 1 i lov 163/2010 fritaget for enhver form for skat, der normalt er pålagt sådanne retsakter og foranstaltninger.
- (340) Kommissionen bemærker for det første, at to særskilte sæt overførsler skal vurderes: i) overdragelsen af Tirrenias tidligere datterselskaber Caremar, Saremar og Toremar fra Tirrenia til regionerne Campanien, Sardinien og Toscana og ii) overdragelsen af Caremar fra regionen Campanien til SNAV/Rifim. Skattelempelserne omfatter navnlig registreringsafgift, matrikel- og tinglysningsafgifter og stempelafgift samt moms og selskabsskat. De begunstigede af denne støtteforanstaltning er sælger og/eller køber. Denne afgørelse vedrører kun den anden overførsel ⁽²¹¹⁾.
- (341) Kommissionen bemærker indledningsvis, at i henhold til præsidentielt dekret nr. 633 af 26. oktober 1972 anses overdragelse af igangværende virksomheder eller forretningsenheder til en anden virksomhed ikke for en levering af varer og er derfor momsfritaget. Eftersom transaktioner som salget af Caremar til SNAV/Rifim ikke er momspligtige, kan afgiftsfritagelsen derfor ikke have givet Caremar en fordel med hensyn til moms. Kommissionen bemærker endvidere, at det af salgsaftalen vedrørende Caremar klart fremgår, at køberen, dvs. SNAV/Rifim, skal betale alle omkostninger ved salget (dvs. registreringsafgifter, notaromkostninger, matrikel- og tinglysningsafgifter og stempelafgift osv.), og der henvises ikke til eventuelle fritagelser for disse omkostninger for SNAV/Rifim. Hvad angår fritagelsen for selskabsskat gælder en sådan skat kun for de indtægter, der genereres af den skattepligtige enhed. I den foreliggende sag købte SNAV/Rifim imidlertid Caremar af regionen Campanien, hvilket betyder, at denne transaktion udgjorde en udgift for SNAV/Rifim, hvorfor der ikke kunne blive tale om selskabsbeskatning. Denne foranstaltning finder således ikke anvendelse på SNAV/Rifim. På denne baggrund konkluderer Kommissionen, at hverken Caremar eller SNAV/Rifim har fået sådanne afgiftsfritagelser.
- (342) Af disse grunde udgør ingen af ovennævnte afgiftsfritagelser statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

9.1.3.3. Mulighed for at anvende FAS-midler til at opfylde likviditetsbehov

- (343) I åbningsafgørelsen fra 2011 og i udvidelsesafgørelsen fra 2012 anførte Kommissionen muligheden for, at selskaberne i (den tidligere) Tirrenia-koncern, herunder Caremar, kunne bruge midler fra fonden for underudviklede områder (FAS) ⁽²¹²⁾ til at opfylde aktuelle likviditetsbehov. Under den formelle undersøgelsesprocedure præciserede Italien imidlertid, at FAS-midlerne ikke var tænkt som en yderligere kompensation til Caremar eller SNAV/Rifim (eller andre af selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern eller deres respektive købere). I stedet blev disse midler stillet til rådighed for at supplere budgetbevillingerne til betaling af kompensationen for offentlig tjeneste til selskaberne i den tidligere Tirrenia-koncern, hvis de viste sig at være utilstrækkelige. I henhold til artikel 1, stk. 5b, i lov 163/2010 kunne regionerne faktisk bruge FAS-midler til at finansiere en del af den almindelige kompensation for offentlig tjeneste og dermed sikre kontinuitet i de offentlige søtransporttjenester. Denne foranstaltning vedrører med andre ord alene en fordeling af ressourcerne i det italienske statsbudget til betaling af kompensationer for offentlig tjeneste.

⁽²¹¹⁾ Det første sæt overførsler blev vurderet i afgørelse (EU) 2020/1412 (jf. betragtning 417 ff. i nævnte afgørelse).

⁽²¹²⁾ Midler fra Fondo Aree Sottoutilizzate, jf. betragtning 102, litra b).

- (344) I lyset af ovenstående konkluderer Kommissionen, at FAS-midlerne kun er en finansieringskilde, der giver staten mulighed for at betale kompensationerne for offentlig tjeneste (ydte på grundlag af den forlængede oprindelige aftale), og ikke udgør en særskilt foranstaltning, som kan være til fordel for Caremar ud over disse kompensationer for offentlig tjeneste. Derfor udgør den eventuelle brug af FAS-midler ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

9.1.4. Konklusion vedrørende forekomsten af statsstøtte

- (345) På grundlag af ovenstående vurdering konkluderer Kommissionen følgende:

- Kompensationen til Caremar for driften af færgeruter i perioden 1. januar 2009 – 31. juli 2012 (dvs. forlængelsen af den oprindelige aftale) og fortrinsretten ved allokering af kajpladser i forbindelse med leveringen af disse tjenester udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- Tildelingen af den offentlige tjenesteydelseskontrakt for perioden 16. juli 2015 – 15. juli 2024 sammenknyttet med privatiseringen af Caremar og fortrinsretten ved allokering af kajpladser i forbindelse med leveringen af disse tjenesteydelser opfylder de fire Altmark-kriterier og udgør derfor ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- Da Caremar ikke anvendte de midler, der var afsat til opgradering af skibe, til likviditetsformål, jf. lov 163/2010, udgør denne foranstaltning ikke statsstøtte til Caremar efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- Afgiftsfritagelserne i forbindelse med privatiseringen af Caremar udgør ikke statsstøtte til Caremar eller SNAV/Rifim i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- Muligheden for at anvende FAS-midler til at dække likviditetsbehov, jf. lov 163/2010, udgør ikke statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.

9.2. Støttens lovlighed

- (346) De støtteforanstaltninger, der er omfattet af denne afgørelse, blev iværksat inden Kommissionens formelle godkendelse. For så vidt som disse støtteforanstaltninger ikke var fritaget for anmeldelsespligten i henhold til beslutning 2005/842/EF eller afgørelse 2012/21/EU, blev de indrømmet af Italien i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF ⁽²¹³⁾.

9.3. Støttens forenelighed

- (347) Foreneligheden af kompensationen for offentlig tjeneste ydet til Caremar i henhold til den forlængede oprindelige aftale og den tilknyttede fortrinsret ved allokering af kajpladser skal vurderes i lyset af artikel 106, stk. 2, i TEUF.

- (348) Som allerede anført ovenfor (afsnit 3.1.1) blev forlængelsen af den oprindelige aftale efter udgangen af 2008 gennemført ved efterfølgende retsakter som følger:

- a) Lovdekret 207/2008, omsat til lov 14/2009, fastlagde forlængelsen af den oprindelige aftale fra 1. januar 2009 til 31. december 2009.
- b) Lovdekret 135/2009, omsat til lov 166/2009, fastlagde bl.a. forlængelsen af den oprindelige aftale fra 1. januar 2010 til 30. september 2010.
- c) Lovdekret 125/2010, omsat til lov 163/2010, omhandlede en yderligere forlængelse af den oprindelige aftale fra 1. oktober 2010 til afslutningen af privatiseringsprocesserne for Tirrenia og Siremar.

- (349) På denne baggrund bemærker Kommissionen, at disse tre forlængelser fandt sted, før afgørelse 2012/21/EU og SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 trådte i kraft den 31. januar 2012. Artikel 10 i afgørelse 2012/21/EU og punkt 69 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 indeholder regler vedrørende deres anvendelse på støtte, der er ydet før deres ikrafttræden.

⁽²¹³⁾ Kommissionen vil i afsnit 5.3.1 vurdere, om dette var tilfældet.

- (350) Ifølge artikel 10, litra a), i afgørelse 2012/21/EU er enhver støtteordning, der er trådt i kraft før denne afgørelses ikrafttræden (dvs. før den 31. januar 2012), som var forenelig med det indre marked og fritaget for anmeldelsespligten i henhold til SGEI-beslutningen af 2005, fortsat forenelig med det indre marked og fritaget for anmeldelsespligten i yderligere to år. Dette betyder, at støtte, som blev tildelt i løbet af perioden mellem den 19. december 2005, da beslutning 2005/842/EF trådte i kraft, og den 31. januar 2012, da afgørelse 2012/21/EU trådte i kraft, vil blive anset for at være forenelig med det indre marked, men alene fra den dato, da den blev tildelt, og til og med den 30. januar 2014. Artikel 10, litra b), lyder endvidere som følger: »Enhver støtte, der er trådt i kraft inden denne afgørelses ikrafttrædelse [dvs. før den 31. januar 2012], der ikke var forenelig med det indre marked eller er fritaget fra kravet om anmeldelse i overensstemmelse med beslutning 2005/842/EF, men som opfylder betingelserne i denne afgørelse, er forenelig med det indre marked og fritaget fra kravet om forudgående anmeldelse«.
- (351) Med hensyn til SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 anføres det i punkt 68 og 69 heri, at Kommissionen anvender principperne i disse rammebestemmelser på alle anmeldte statsstøtteprojekter, uanset om anmeldelsen fandt sted før eller efter den 31. januar 2012, og på enhver uberettiget støtte, som den træffer afgørelse om efter den 31. januar 2012, også selv om støtten blev bevilget før den 31. januar 2012. I sidstnævnte tilfælde finder bestemmelserne i punkt 14, 19, 20, 24, 39 og 60 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 ikke anvendelse.
- (352) På baggrund af ovenstående betyder reglerne om anvendelsen af beslutning 2005/842/EF og afgørelse 2012/21/EU og SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 som beskrevet ovenfor, at den kompensation for offentlig tjeneste, der blev ydet til Caremar i perioden fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012 i henhold til den forlængede oprindelige aftale, kan vurderes i henhold til beslutning 2005/842/EF eller, hvis støtten ikke er omfattet af beslutning 2005/842/EF, i henhold til SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 (dog undtaget punkt 14, 19, 20, 24, 39 og 60 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011, da alle forlængelser af den oprindelige aftale blev vedtaget inden den 31. januar 2012) ⁽²¹⁴⁾.
- (353) Kommissionen bemærker, at både beslutning 2005/842/EF og afgørelse 2012/21/EU kun finder anvendelse på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste for færgeforbindelser til øer, hvor den gennemsnitlige årlige trafik i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvori tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse blev overdraget, ikke overstiger 300 000 passagerer.
- (354) De tal, som Italien har fremlagt (se tabel 3 og 9 i betragtning 175 og 176), gør det ikke muligt at konkludere, at den gennemsnitlige årlige passagertrafik i de to regnskabsår, der går forud for hver forlængelse af den oprindelige aftale, ikke oversteg 300 000 passagerer. Faktisk ligger de fremlagte data enten over denne tærskel ⁽²¹⁵⁾ eller er ufuldstændige ⁽²¹⁶⁾.
- (355) Kommissionen vil derfor vurdere, om den kompensation for offentlig tjeneste, der blev ydet Caremar for driften af færgeruterne i henhold til den forlængede oprindelige aftale (dvs. de otte ruter i Napolibugten, der blev drevet i perioden 1. januar 2009 – 31. juli 2012, og de tre ruter i Pontino-øhavet, der blev drevet i perioden 1. januar 2009 – 31. maj 2011), er i overensstemmelse med betingelserne i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011. Eftersom støtten blev ydet før den 31. januar 2012 (dvs. før ikrafttrædelsen af SGEI-rammebestemmelserne fra 2011), finder SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 fortsat anvendelse, dog undtaget punkt 14, 19, 20, 24, 39 og 60, jf. betragtning 351.

⁽²¹⁴⁾ Den oprindelige aftale blev forlænget tre gange: den 30. december 2008 (indtil den 31. december 2009), den 25. september 2009 (indtil den 30. september 2010) og den 5. august 2010 (indtil den 31. juli 2012).

⁽²¹⁵⁾ Dette er tilfældet for passagertrafikken på ruterne Capri/Sorrento i 2009 og 2010 og Capri/Napoli i 2009, 2010, 2011 og 2012.

⁽²¹⁶⁾ Med hensyn til den første og anden forlængelse (30. december 2008 og 25. september 2009) fremlagde Italien ingen data for de to år, der gik forud for den relevante forlængelse. Med hensyn til den tredje forlængelse (den 5. august 2010) fremlagde Italien data for 2009 og 2010, men ikke for 2008. Under alle omstændigheder er de eneste relevante data for disse år dem, der vedrører ruterne Capri/Sorrento og Capri/Napoli, mens de for de andre ruter blev fremlagt i aggregeret form, dvs. for ruten Ischia/Procida/Napoli uden at adskille segmenterne Ischia/Procida, Procida/Napoli og Ischia/Napoli og for ruten Ischia/Procida/Pozzuoli uden at adskille segmentet Procida/Pozzuoli. Med undtagelse af ruterne Capri/Sorrento og Capri/Napoli blev dataene for 2010 fremlagt i aggregeret form.

9.3.1. Ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse

- (356) I henhold til punkt 12 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 skal »[s]tøtten bevilges til at udføre tjenesteydelser, der reelt er af almindelig økonomisk interesse og falder inden for definitionen i artikel 106, stk. 2, i traktaten«. Punkt 13 lyder som følger: »Medlemsstaterne kan [...] ikke forbinde tjenesteydelser med særlige public service-forpligtelser, hvis de allerede udføres eller kan udføres tilfredsstillende og på vilkår, der ifølge statens definitioner er i overensstemmelse med den offentlige interesse med hensyn til pris, objektive kvalitetskendetegn, kontinuitet og tilgængelighed, af virksomheder, der drives på markedsvilkår. Med hensyn til spørgsmålet, om markedet kan levere en tjenesteydelse, begrænser Kommissionens undersøgelse sig til at kontrollere, om medlemsstatens definition påviseligt er fejlagtig, medmindre EU-lovgivningens bestemmelser indeholder en strengere standard«. Endelig henvises der i punkt 56 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 til »medlemsstatens vide skønsmargen« med hensyn til karakteren af de tjenester, der kan kvalificeres som tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse.
- (357) Hvorvidt der er tale om ægte tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, skal også vurderes i lyset af meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (se betragtning 170 og 186), forordning (EØF) nr. 3577/92 (se betragtning 173, 174 og 175) og retspraksis (se betragtning 176 og 177). For forlængelsesperioden skal Kommissionen derfor vurdere:
- a) om der var en **efterspørgsel fra brugerne**
 - b) om denne efterspørgsel ikke kunne opfyldes af markedsaktørerne uden en forpligtelse pålagt af de offentlige myndigheder (**markedssvigt**)
 - c) om anvendelsen af simple forpligtelser til offentlig tjeneste var utilstrækkelig til at dække denne mangel (**den mindst skadelige tilgang**).

Efterspørgsel fra brugerne

- (358) I henhold til den forlængede oprindelige aftale fik Caremar til opgave at levere rutesejlads med passagerer og køretøjer (herunder redningskøretøjer) til forud fastsatte priser med færger og hurtige fartøjer (dvs. TMV i forbindelse med kombinerede tjenester eller hydrofoillåde i forbindelse med passagertjenester) i henhold til de fartplaner, der er angivet i søtransportprogrammet fastsat af regionen Campanien, jf. afsnit 3.3.1. Den forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar, vedrørte de havne, der skulle anløbes, de fartøjstyper, der skulle anvendes på de færgeruter, som skulle drives i henhold til ordningen for offentlig tjeneste, tjenestens hyppighed, fartplan og kontinuitet, tjenestens kvalitet og de maksimale billetpriser (jf. betragtning 40-44). Forpligtelserne til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar på tidspunktet for forlængelserne (dvs. den 1. januar 2009, den 1. januar 2010 og den 1. oktober 2010), var de samme som i den oprindelige aftale (jf. betragtning 37).
- (359) Kommissionen minder først om, at Italien har pålagt de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat i den oprindelige aftale, primært med det formål at sikre territorial kontinuitet med og mellem øerne og fastlandet og at bidrage til de pågældende øers økonomiske udvikling gennem regelmæssige og pålidelige søtransporttjenester. Kommissionen har allerede konkluderet (jf. betragtning 242), at disse formål er legitime mål af almindelig økonomisk interesse.
- (360) Med hensyn til brugernes efterspørgsel gælder de betragtninger, der allerede er fremsat i betragtning 243 og 244, også for den forlængede oprindelige aftale. De detaljerede statistikker over hver rute fra Italien vedrørende passagerer, køretøjer og gods transporteret af Caremar i årene 2009-2012 viser, at de ruter, der blev betjent af Caremar, var kendetegnet ved en betydelig efterspørgsel, der forblev stabil over tid (jf. betragtning 174).

Markedssvigt

- (361) For så vidt angår forekomsten af et markedssvigt på de ruter, som Caremar besejlede i Napolibugten, finder Kommissionen af de årsager, der er forklaret i betragtning 362-366 nedenfor, at den konklusion, som Kommissionen nåede frem til med hensyn til konkurrencesituationen på tidspunktet for overdragelsen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt (jf. betragtning 259), også gælder for perioden 2009-2012, dvs. på tidspunktet for forlængelserne af den oprindelige aftale.
- (362) For det første var de ruter med forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev drevet af Caremar i henhold til den forlængede oprindelige aftale i Napolibugten (dvs. i perioden fra den 1. januar 2009 til den 31. juli 2012), de samme som dem, Caremar havde fået overdraget i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt (jf. betragtning 34, litra a), og betragtning 84), og de forpligtelser til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar i denne periode, afveg kun meget marginalt fra dem, der blev pålagt i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt med hensyn til sejlhyppighed og fartplaner, jf. betragtning 39. Både i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt og den forlængede oprindelige aftale var Caremar faktisk underlagt de samme forpligtelser med hensyn til kontinuitet, hyppighed, regelmæssighed, punktlighed, forpligtelser vedrørende antallet, typen og kapaciteten af de fartøjer, der skulle anvendes på ruterne med forpligtelse til offentlig tjeneste, prisforpligtelser og forpligtelser vedrørende tjenestens kvalitet.

- (363) Med hensyn til sejlhyppighed og fartplaner blev det relevante søtransportprogram for Caremar på disse ruter for perioden 16. januar 2012 – 31. juli 2012 fastsat af regionen Campanien i regional forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011 som ændret ved regional forvaltningsafgørelse nr. 857 af 30. december 2011. Dette program var det samme som det, på grundlag af hvilket forpligtelserne i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt blev pålagt (jf. betragtning 83-85). Mellem den 1. januar 2009 og den 15. januar 2012 var Caremar omfattet af det søtransportprogram, som regionen Campanien havde fastsat i regional forvaltningsafgørelse nr. 548 af 1. april 2007, og som var blevet vedtaget i henhold til den oprindelige aftale (jf. betragtning 36). Kommissionen bemærker, at forskellene mellem 2007-programmet og 2011-programmet (som beskrevet i betragtning 39) var meget marginale og dikteret af behovet for at sikre, at Caremars tjenester afspejlede lokalbefolkningens behov for søtransport i så høj grad som muligt. Som forklaret af Italien (betragtning 178-181) er de proceduremæssige rammer for regionen Campaniens definition af forpligtelsen til offentlig tjeneste i søtransportsektoren fastsat i artikel 17 i regional lov nr. 3 af 28. marts 2002, som indeholder bestemmelser om regelmæssig kontrol og om nødvendigt ajourføring af omfanget af den forpligtelse til offentlig tjeneste, der pålægges søtransportoperatører, herunder Caremar. I overensstemmelse hermed iværksatte regionen Campanien i 2010 en offentlig høring om omfanget af Caremars forpligtelser til offentlig tjeneste i henhold til den forlængede oprindelige aftale, hvilket førte til en ajourføring af sejlhyppighed og fartplaner, ikke kun for Caremar, men også for alle udbydere af tjenester omfattet af forpligtelsen til offentlig tjeneste i Napolibugten, som blev godkendt ved regional forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011. Denne ajourføring blev yderligere marginalt tilpasset ved regional forvaltningsafgørelse nr. 857 af 30. december 2011 for så vidt angår Caremars tjenester for at imødekomme yderligere anmodninger fra Procida kommune, som ikke mente, at der var blevet taget tilstrækkeligt hensyn til betjeningen af kommunen i søtransportprogrammet godkendt ved regional forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011.
- (364) Som forklaret af Italien (jf. betragtning 184) var konkurrencesituationen på de otte ruter, der blev drevet af Caremar i Napolibugten i perioden 1. januar 2009 – 15. januar 2012, dvs. på tidspunktet for forlængelserne af den oprindelige aftale, meget lig konkurrencesituationen i perioden 2012-2015, dvs. før overdragelsen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt, jf. betragtning 249-259. Som nævnt af Italien (betragtning 183) var Caremar mellem udgangen af december 2010 og den 1. oktober 2011 undtagelsesvis det eneste rederi, der under offentlig serviceforpligtelse betjente ruterne Capri/Sorrento, Capri/Napoli, Ischia/Napoli, Ischia/Procida/Napoli, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida og Procida/Napoli, hvorimod Gestour og Procida Lines drev ruten Procida/Pozzuoli under offentlig serviceforpligtelse, eftersom alle andre rederier nægtede at levere tjenester under offentlig serviceforpligtelse i denne periode. I denne periode var regionen Campanien nødt til at øge omfanget af den forpligtelse til offentlig tjeneste, der var pålagt Caremar (med hensyn til sejlhyppighed og fartplaner), for at håndtere den pludselige afbrydelse af de tjenester, som nogle af Caremars konkurrenter havde leveret. Denne pludselige afbrydelse er et klart tegn på, at lokalbefolkningen ikke fuldt ud kunne forlade sig på de tjenester under offentlig serviceforpligtelse, der blev leveret af Caremars konkurrenter.
- (365) I betragtning af ovenstående samt på grundlag af oplysningerne fra Caremars konkurrenter i deres bemærkninger (jf. betragtning 150, 151, 161 og 168) bemærker Kommissionen følgende:
- a) Hvad angår ruten **Capri/Sorrento** var Caremar i perioden 2009-2011 det eneste rederi, der leverede kombinerede tjenester på ruten hele året. Caremars konkurrenter leverede enten kun personbefordrings-tjenester (NLG og Alimar⁽²¹⁷⁾) eller kombinerede tjenester, sidstnævnte dog kun i sommerperioden (SNAV⁽²¹⁸⁾ og Aligruson⁽²¹⁹⁾). Da de tjenester, som SNAV og Aligruson leverede, forblev uændrede i perioden 2009-2012 (jf. betragtning 185, litra a)), og da Caremars tjenester kun ændrede sig meget marginalt mellem 2009 og 2012, hovedsagelig på grund af begrænsede justeringer af fartplanerne (jf. betragtning 39, litra a)), mener Kommissionen ikke, at Italien begik en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransporttjenester på denne rute.

⁽²¹⁷⁾ Alimar opererede kun i 2009 og 2010.

⁽²¹⁸⁾ Hvad angår de kombinerede tjenester, fik SNAV tilladelse til at drive ti daglige afgang med TMV (seks fra Capri til Sorrento kl. 7.35, kl. 9.15, kl. 12.10, kl. 15.55, kl. 17.40 og kl. 18.05 og fire afgang fra Sorrento til Capri kl. 8.10, kl. 11.25, kl. 13.50 og kl. 16.35), men kun i sommerperioden (navnlig fra den 1. april til den 3. november).

⁽²¹⁹⁾ Hvad angår de kombinerede tjenester, fik Aligruson tilladelse til at drive fire daglige afgang (to fra Sorrento til Capri kl. 11.30 og kl. 14.00 og to afgang fra Capri til Sorrento kl. 12.30 og kl. 18.05), men kun i sommerperioden.

- b) Hvad angår ruten **Capri/Napoli** var Caremar i perioden 2009-2011 det eneste rederi, der leverede kombinerede tjenester på ruten hele året. Caremars konkurrenter på ruten (SNAV, NLG, Neapolis og Metrò del Mare) leverede kun personbefordringstjenester og ikke altid hele året (jf. betragtning 185, litra b)). Som forklaret i betragtning 252 kunne passagertjenesterne ikke betragtes som et alternativ til de kombinerede tjenester, fordi de ikke dækkede en stor del af brugernes efterspørgsel, dvs. efterspørgslen efter transport af køretøjer (herunder ambulancer) og posttjenester. Desuden var der i 2009 og 2010 ingen daglige passagertjenester hele året på markedsvilkår (kun under offentlig serviceforpligtelse). I 2011 begyndte markedsoperatørerne at drive en række tjenester på markedsvilkår hele året, navnlig fem afgangse med Neapolis (fra Capri kl. 8.50, kl. 14.10 og kl. 17.30 og fra Napoli kl. 10.00 og kl. 16.05) og to afgangse med NLG (fra Capri kl. 9.35 og kl. 11.35), som dog ikke i sig selv var tilstrækkelige til at sikre kontinuitet mellem Capri og fastlandet. For det første var der ingen afgangse tidligt om morgenen (dvs. mellem kl. 5.00 og kl. 8.30), hvilket er et tidspunkt af dagen, hvor pendlere har stort behov for tjenester. For det andet var markedstjenesterne hovedsagelig rettet mod turistefterspørgslen, da afgangene lå på tidspunkter af dagen, der ikke dækkede de studerendes og arbejdstagernes behov. Faktisk blev størstedelen af de afgangse, der blev leveret af Caremars konkurrenter hele året, omfattet af en forpligtelse til offentlig tjeneste, hvilket tyder på, at markedet i princippet ikke ville have leveret dem, hvis de offentlige myndigheder ikke havde pålagt dem formelt. Som forklaret af Italien var pålæggelsen af en forpligtelse til offentlig tjeneste imidlertid heller ikke nogen garanti for levering af tjenesten, hvilket fremgår af det forhold, at Caremars konkurrenter var ophørt med at levere tjenester under offentlig serviceforpligtelse på flere ruter, herunder ruten Capri/Napoli, fra udgangen af december 2010 til den 1. oktober 2011 (jf. betragtning 183, litra b)). På denne baggrund mener Kommissionen ikke, at Italien begik en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransporttjenester på denne rute.
- c) På den direkte rute **Ischia/Napoli** leverede Caremar i perioden 2009-2011 kombinerede færgetjenester i konkurrence med Medmar og passagertjenester med hydrofoil i konkurrence med Alilauro. Den konkurrencesituation, som Italien beskrev (jf. betragtning 185, litra c)), viser, at de tjenester, der blev leveret af Caremars konkurrenter, ikke var tilstrækkelige til at opfylde lokalbefolkningens behov for offentlig tjeneste. For det første leverede Caremars konkurrenter ingen tjenester på markedsvilkår på denne direkte rute, og de tjenester, der blev leveret under offentlig serviceforpligtelse, blev enten kun leveret om sommeren (dette var tilfældet for de kombinerede tjenester, som Medmar leverede fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011) eller under alle omstændigheder på andre tidspunkter af dagen end de afgangse, der blev betjent af Caremar⁽²²⁰⁾. Derfor mener Kommissionen ikke, at Italien begik en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransporttjenester og passagertjenester på denne rute. Denne konklusion gælder også, selv om den direkte forbindelse Ischia/Napoli kunne substitueres med afgangsen med anløb i Procida, på trods af den forskellige rejselængde⁽²²¹⁾. Som forklaret i betragtning 365, litra d), var de tjenester, som Caremars konkurrenter leverede på ruten Ischia-Procida-Napoli, ikke tilstrækkelige til at sikre tilstrækkelige regelmæssige forbindelser mellem Ischia og Napoli.
- d) Hvad angår ruten **Ischia/Procida/Napoli** var Caremar i perioden 2009-2011 det eneste rederi, der leverede et tilstrækkeligt antal daglige transporttjenester (kombinerede transporttjenester og passagertjenester) hele året på ruten. Med hensyn til de kombinerede transporttjenester var der ikke nogen rederier, der betjente ruten hele året på markedsvilkår, og Medmar var faktisk det eneste andet selskab, der leverede kombinerede tjenester på ruten med forpligtelse til offentlig tjeneste, og ifølge Italien blev disse tjenester med forpligtelse til offentlig tjeneste, som under alle omstændigheder skulle leveres på andre tidspunkter af dagen end de afgangse, der blev betjent af Caremar, ikke leveret (jf. betragtning 185, litra d)). For så vidt angår personbefordrings-

⁽²²⁰⁾ Hvad angår de kombinerede tjenester, der blev leveret hele året, havde Caremar afgangse fra Ischia kl. 8.45, mens Medmar (pr. 1. oktober 2011) havde afgangse kl. 17.00 om sommeren og kl. 16.35 om vinteren, og Caremar havde afgangse kl. 16.05 og kl. 20.25, mens Medmar (pr. 1. oktober 2011) havde afgangse kl. 8.35, kl. 14.10 og kl. 18.30. Hvad angår de passagertjenester, der blev leveret hele året, havde Caremar afgangse fra Napoli fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 kl. 7.50 og kl. 18.15, mens Alilauro havde afgangse fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 kl. 9.35 og fra den 1. oktober 2011 kl. 7.35 og kl. 20.10, og fra Ischia havde Caremar afgangse fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 kl. 6.50 og kl. 8.50, mens Alilauro ikke havde afgangse hele året fra Ischia i perioden fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011. Pr. 1. oktober 2011, hvor Alilauro begyndte at levere tjenester under offentlig serviceforpligtelse fra Ischia til Napoli hele året, drev Caremar ikke personbefordringstjenester fra Ischia til Napoli.

⁽²²¹⁾ Med hensyn til de kombinerede færgetjenester lægger anløbet i Procida ca. 15 minutter til rejsen (som er på 1 time og 25 minutter for den direkte rute Ischia/Napoli). Med hensyn til personbefordring med hydrofoil lægger anløbet i Procida næsten 30 minutter til rejsen (som er på 45 minutter for den direkte rute Ischia/Napoli).

tjenester havde det eneste andet selskab, der leverede passagertjenester på ruten, SNAV, kun én daglig afgang hele året (alle andre afgang var koncentreret i sommerperioden), nemlig afgang fra Ischia (Casamicciola) kl. 9.45 og fra Procida kl. 10.05. Denne tjeneste var helt klart utilstrækkelig til at dække lokalbefolkningens behov for søtransport, da disse afgang fra Ischia lå på et tidspunkt, der ikke var tilpasset pendlernes behov (hovedsagelig arbejdstagere og studerende), og afgang var kun i en retning. Som nævnt i betragtning 39, litra d), skulle Caremar derimod fra den 1. januar 2009 til den 31. september 2011 sikre otte daglige passagertjenester hele året og pr. 1. oktober 2011 ti daglige passagertjenester hele året på tidspunkter af dagen, der passede pendlere⁽²²²⁾, med indførelsen af yderligere to afgang i perioden 1. juni – 30. september⁽²²³⁾. Derfor mener Kommissionen ikke, at Italien begik en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransporttjenester og passagertjenester på denne rute.

- e) Hvad angår ruten **Ischia/Procida/Pozzuoli** leverede Caremar i perioden 2009-2011 kombinerede færgetjenester i konkurrence med Medmar på denne rute. Den konkurrencesituation, som Italien har beskrevet (jf. betragtning 185, litra e)), viser, at de tjenester, som Medmar leverede med anløb i Procida, ikke var tilstrækkelige til at opfylde lokalbefolkningens behov for offentlig tjeneste på grund af deres meget begrænsede hyppighed (én gang om dagen hele året under forpligtelse til offentlig tjeneste med en ekstra afgang fra Ischia kl. 7.30 i skoleperioden på markedsvilkår) og det forhold, at de var koncentreret tidligt om morgenen, således at der ikke var nogen dækning overhovedet resten af dagen⁽²²⁴⁾. Derfor mener Kommissionen ikke, at Italien begik en åbenlys fejl ved at vurdere, at der var tale om et markedssvigt i forbindelse med leveringen af kombinerede søtransporttjenester på denne rute.

- f) Hvad angår ruten **Ischia/Procida** bemærker Kommissionen, at Caremar i perioden 2009-2011 ikke skulle levere andre tjenester end dem, der allerede blev leveret på ruterne Ischia/Procida/Pozzuoli og Ischia/Procida/Napoli (jf. betragtning 39, litra f)). Det er derfor ikke nødvendigt at vurdere konkurrencesituationen i dette segment særskilt fra den konkurrencesituation, der allerede er beskrevet i betragtning 365, litra d) og e), for så vidt angår ruterne Ischia/Procida/Napoli og Ischia/Procida/Pozzuoli.

- g) Hvad angår ruten **Procida/Pozzuoli** leverede Caremar i perioden 2009-2011 passagertjenester med hydrofoil i konkurrence med Procida Lines, Gestour og Ippocampo, som drev kombinerede færgetjenester på denne rute. Caremars tjenester og de tjenester, der blev leveret af Caremars konkurrenter, var imidlertid ikke substituerbare, da sejladsene med hydrofoil er meget hurtigere end sejladsene med færge (50 minutters sejlads med færge mod 15 minutters sejlads med hydrofoil). Under alle omstændigheder blev de tjenester, der blev leveret af Caremars konkurrenter hele året, navnlig af Gestour og Procida Lines, da Ippocampo kun opererede i sommerperioden, leveret på andre tidspunkter af dagen end de afgang, der blev betjent af Caremar, uanset graden af substituerbarhed mellem passagertjenester og kombinerede tjenester⁽²²⁵⁾ (jf. betragtning 185, litra g)). Derfor mener Kommissionen ikke, at Italien begik en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af personbefordringstjenester på denne rute.

⁽²²²⁾ Fra Napoli **kl. 8.50** (kl. 9.55 indtil 1. oktober 2011), **kl. 11.45, kl. 13.10, kl. 15.10 og kl. 18.15**. Fra Ischia **kl. 7.30, kl. 10.10, kl. 13.05** (kl. 12.00 indtil 1. oktober 2011), **kl. 14.30** (kl. 14.15 indtil 1. oktober 2011) og **kl. 16.30** (kl. 16.15 indtil 1. oktober 2011).

⁽²²³⁾ Fra Ischia til Procida og derefter til Napoli **kl. 19.35** (med afgang kl. 20.00 fra Procida) og fra Napoli til Procida og derefter til Ischia **kl. 20.55** (med afgang kl. 21.30 fra Procida).

⁽²²⁴⁾ Fra den 1. januar 2009 til den 30. september 2011 leverede Medmar kun en tjeneste på markedsvilkår, nemlig fra Ischia **kl. 7.30** i skoleperioden (fra den 16. september til den 14. juni) og to tjenester under offentlig serviceforpligtelse hele året, nemlig fra Ischia (Casamicciola) **kl. 2.30** og fra Pozzuoli **kl. 4.10**.

⁽²²⁵⁾ Fra Procida havde Caremar hele året afgang kl. 8.25 (kl. 8.10 pr. 1. oktober 2011), mens Gestour havde afgang hele året kl. 6.50, kl. 9.30, kl. 11.20 og kl. 14.05 (indtil 30. september 2011), kl. 17.05 (indtil 30. september 2011) og kl. 18.55, og Procida Lines havde afgang kl. 5.50, kl. 7.50, kl. 10.45, kl. 12.40, kl. 15.25, kl. 17.30 og kl. 19.15). Fra Pozzuoli havde Caremar afgang kl. 8.55 (kl. 8.50 pr. 1. oktober 2011), mens Gestour havde afgang hele året kl. 6.00, kl. 8.30, kl. 10.35, kl. 12.55 og kl. 15.05 (indtil 30. september 2011), kl. 17.55 (indtil 30. september 2011) og kl. 19.50, og Procida Lines havde afgang kl. 5.05, kl. 7.05, kl. 9.25 (indtil 30. september 2011), kl. 11.50, kl. 13.35, kl. 16.25, kl. 18.25 og kl. 20.00).

- h) Hvad angår ruten **Procida/Napoli** leverede Caremar i perioden 2009-2011 passagertjenester med hydrofoil i konkurrence med SNAV og Medmar. Indtil den 30. september 2011 havde Medmar imidlertid ingen afgang ud over dem, der blev drevet på ruten Ischia/Procida/Napoli, og SNAV havde kun én afgang hele året ud over dem, der allerede blev drevet på ruten Ischia/Procida/Napoli (fra Procida kl. 7.35). Fra den 1. oktober 2011 havde Medmar én daglig afgang ud over dem, der blev drevet på ruten Ischia/Procida/Napoli (fra Napoli kl. 00.20), og SNAV havde fortsat kun én daglig afgang hele året ud over dem, der allerede blev drevet på ruten Ischia/Procida/Napoli (på daværende tidspunkt fra Napoli kl. 12.30). Alle disse afgang blev betjent under offentlig serviceforpligtelse og på andre tidspunkter af dagen end de afgang, der blev betjent af Caremar ⁽²²⁶⁾ (jf. betragtning 185, litra h)). Selv i betragtning af de tjenester, som SNAV og Medmar leverede på ruten Ischia/Procida/Napoli, var der desuden ikke nogen rederier, der leverede passagertjenester på ruten på markedsvilkår hele året, og Medmars og SNAV's passagertjenester under offentlig serviceforpligtelse dækkede ikke en række tidspunkter af dagen, der var vigtige for at sikre de daglige pendlers forbindelsesmuligheder (mellem kl. 6.00 og kl. 7.00 og mellem kl. 8.00 og kl. 10.00 fra Procida og mellem kl. 7.00 og kl. 8.00 og mellem 17.00 og kl. 18.00 fra Napoli). Af disse grunde mener Kommissionen ikke, at Italien begik en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt i forbindelse med leveringen af personbefordringstjenester på denne rute.

(366) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at den forpligtelse til offentlig tjeneste, der er fastsat i den forlængede oprindelige aftale vedrørende drift af ruterne i Napolibugten, er begrundet i et reelt offentligt behov for at sikre territorial kontinuitet. På tidspunktet for forlængelserne af den oprindelige aftale (2009, 2010) var markedskræfterne (selv med indførelsen af forpligtelsen til offentlig tjeneste) ikke i sig selv tilstrækkelige til at opfylde de behov for offentlig tjeneste, som Italien havde afdækket med hensyn til hyppighed, kontinuitet og regelmæssighed.

(367) Med hensyn til ruterne i Pontino-øhavet som nævnt ovenfor (jf. betragtning 34, litra b)) leverede Caremar passagertjenester og kombinerede tjenester på ruterne Ponza/Formia, Ponza/Anzio og Formia/Ventotene indtil den 31. maj 2011. Den offentlige serviceforpligtelse, der blev pålagt Caremar på ruterne i Pontino-øhavet, vedrørte hvilke havne der skal anløbes, hvilken fartøjstype og dennes kapacitet der var valgt til de respektive færgeruter, der skulle drives i henhold til ordningen for offentlig tjeneste, sejlhyppigheden og de maksimale billetpriser (jf. betragtning 36, litra d), e) og f), og betragtning 40-44).

(368) Kommissionen bemærker, at der mellem den 1. januar 2009 og den 31. maj 2011 var to andre rederier, Vetur og/eller SNAP, som tilbød passagertransport på ruterne Ponza/Formia, Ponza/Anzio og Formia/Ventotene. Som forklaret af Italien kunne Vetur's og SNAP's tjenester imidlertid ikke betragtes som substituerbare med Caremars tjenester med hensyn til kontinuitet og regelmæssighed (jf. betragtning 186).

(369) Navnlig på ruten **Ponza/Formia** drev Vetur hele året en daglig passagertjeneste med hydrofoil under offentlig serviceforpligtelse, hvorimod Caremar ud over én daglig passagertjeneste med hydrofoil drev to daglige kombinerede færgetjenester (jf. betragtning 36, litra d)). Vetur's tjenester omfattede således ikke transport af køretøjer og gods (f.eks. postforsendelser), som ifølge Italien var afgørende for at sikre en daglig afgang til fastlandet for pendlere, der kører i bil. Med hensyn til passagertjenester forklarede Italien (jf. betragtning 185, litra a)), at Caremar var forpligtet til at sikre, at fartøjerne lå over på øen med henblik på dagens første afgang, og sikre en daglig afgang til fastlandet i forbindelse med uddannelse eller arbejde. Det var også meningen, at fartøjerne skulle ligge over på øen for at sikre søtransporten til fastlandet ved behov for akut lægehjælp, som ikke kunne opfyldes med helikopter. Kommissionen konkluderer derfor, at Italien ikke har begået en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt på denne rute.

⁽²²⁶⁾ Fra Procida til Napoli (40 minutters rejse) **kl. 6.35** og **kl. 9.20** (kl. 9.25 mellem den 1. oktober 2011 og den 16. januar 2012) og fra Napoli til Procida (40 minutters rejse) **kl. 7.30** og **kl. 17.45** (kl. 17.30 mellem den 1. oktober 2011 og den 16. januar 2012).

- (370) På ruten **Ponza/Anzio** drev Vetur en daglig passagertjeneste med hydrofoil på markedsvilkår i højsæsonen og om lørdagen i lavsæsonen under offentlig serviceforpligtelse, mens Caremar drev en daglig højhastighedspassagertjeneste i højsæsonen fra mandag til lørdag og to daglige kombinerede tjenester hele året på søn- og helligdage (jf. betragtning 36, litra e)). Italien forklarede (jf. betragtning 185, litra b)), at forpligtelsen til offentlig tjeneste var begrundet i hensyn til social og økonomisk udvikling og havde til formål at sikre, at passagerer med køretøjer havde mulighed for at foretage en tur-retursegls fra/til Ponza hele året som minimum på søn- og helligdage (f.eks. med henblik på familiebesøg). Kommissionen bemærker, at de tjenester, som Vetur leverede, ikke dækkede behovet for offentlig tjeneste i form af transport af køretøjer og gods (f.eks. postforsendelser). Desuden var de passagertjenester, som Vetur leverede i højsæsonen på markedsvilkår, hovedsagelig rettet mod turistsektoren, mens Caremars tilstedeværelse havde til formål at dække beboernes trafik, også ved at sikre tilgængelige billetpriser. Kommissionen konkluderer derfor, at Italien ikke har begået en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt på denne rute.
- (371) På ruten **Formia/Ventotene** leverede Vetur én daglig passagertjeneste med hydrofoil i lavsæsonen og en ekstra afgang hver mandag i højsæsonen, begge under offentlig serviceforpligtelse, og SNAP leverede én daglig passagertjeneste med hydrofoil i højsæsonen på markedsvilkår. Caremar drev derimod to daglige kombinerede tjenester og to ⁽²²⁷⁾ daglige passagertjenester hele året rundt (jf. betragtning 36, litra f)). De tjenester, som Vetur og SNAP leverede, dækkede ikke behovet for offentlig tjeneste i form af transport af køretøjer og gods (f.eks. postforsendelser) og var, for så vidt angår passagertransport, utilstrækkelige til at sikre kontinuitet med fastlandet på grund af deres begrænsede hyppighed og regelmæssighed. Som forklaret af Italien (jf. betragtning 185, litra c)) gjorde Caremars tjenester det muligt for beboerne at nå til fastlandet i forbindelse med uddannelse eller arbejde. Da Caremars fartøjer desuden lå over på øen, sikrede de søtransporten til fastlandet ved behov for akut lægehjælp. Kommissionen konkluderer derfor, at Italien ikke har begået en åbenlys fejl ved at vurdere, at der forelå et markedssvigt på denne rute.

Den mindst skadelige tilgang

- (372) Kommissionen bemærker, at Italien i lyset af den planlagte privatisering af Caremar og med henblik på at sikre kontinuiteten i de offentlige tjenester, der blev drevet under den oprindelige aftale, besluttede at forlænge denne aftale uændret (med undtagelse af ændringen af kompensationsmetoden fra 2010 og fremefter).
- (373) Kommissionen anerkender, at brugerefterspørgslen ikke kunne opfyldes ved kun at basere sig på forpligtelsen til offentlig tjeneste uden kompensation pålagt Caremars konkurrenter på de pågældende ruter. Af de grunde, der allerede er nævnt ovenfor (betragtning 262-265), kunne den ordning med forpligtelse til offentlig tjeneste, der var gældende i Napolibugten, på ingen måde sammenlignes med den forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev pålagt Caremar i henhold til den forlængede oprindelige aftale. Det er værd at minde om, at Caremars konkurrenter (med undtagelse af Gestour og Procida Lines) mellem udgangen af december 2010 og den 1. oktober 2011 ophørte med at levere tjenester med forpligtelse til offentlig tjeneste uden kompensation. Uden Caremar ville de fleste ruter i Napolibugten ikke være blevet betjent (jf. betragtning 183, litra b)). Med hensyn til ruterne i Pontino-øhavet bemærker Kommissionen, at de andre rederiers tilbud på ruterne ikke opfyldte (alle) kravene til regelmæssighed, kontinuitet, kapacitet og pris, og at driften af de fleste (om ikke alle) ruter, særligt i lavsæsonen, er underskudsgivende, således at de sandsynligvis slet ikke ville blive besejlet uden kompensation for offentlig tjeneste. Kommissionen anerkender desuden, at forlængelsen af den oprindelige aftale i lyset af privatiseringen af Caremar var den eneste måde, hvorpå kontinuiteten i de offentlige tjenester kunne sikres, indtil privatiseringen af Caremar var gennemført.

Konklusion

- (374) Kommissionen konkluderer derfor, at Italien ikke har begået en åbenlys fejl ved at definere de tjenester, der blev overdraget til Caremar, som tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse for de ruter, der er angivet i betragtning 365 og 367-371. Den tvivl, som Kommissionen gav udtryk for i åbningsafgørelsen fra 2011 og udvidelsesafgørelsen fra 2012, er dermed fjernet.

⁽²²⁷⁾ Fire daglige tjenester om mandagen.

9.3.2. *Behovet for en overdragelsesakt, der præciserer forpligtelserne til offentlig tjeneste og principperne for beregning af kompensation*

- (375) Som anført i afsnit 2.3 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 betyder SGEI-konceptet i henhold til artikel 106 i TEUF, at den pågældende virksomhed har fået overdraget at udføre tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse ved en eller flere officielle akter.
- (376) Disse akter skal bl.a. angive: a) det præcise indhold og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste, b) den involverede virksomhed og det omfattede geografiske område, c) arten af enerettighederne, d) parametrene for beregning, kontrol og revision af kompensationen og e) de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation.
- (377) I åbningsafgørelsen fra 2011 og udvidelsesafgørelsen fra 2012 udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt overdragelsesakten omfattede en dækkende beskrivelse af arten af Caremars forpligtelser til offentlig tjeneste i forlængelsesperioden. Kommissionen mindede imidlertid også om, at de forskellige elementer af overdragelsen kan fastsættes i flere akter, uden at der kan sættes spørgsmålstegn ved det hensigtsmæssige i definitionen af forpligtelserne. I forlængelsesperioden omfattede Caremars overdragelsesakt den oprindelige aftale (som ændret og forlænget over tid), regional forvaltningsafgørelse nr. 548 af 1. april 2007 vedrørende den forpligtelse til offentlig tjeneste, der var pålagt Caremar med hensyn til fartøjstype, hyppighed og fartplan indtil den 30. september 2011, regional forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011 vedrørende den forpligtelse til offentlig tjeneste, der var pålagt Caremar med hensyn til fartøjstype, hyppighed og fartplan fra den 1. oktober 2011 til den 15. januar 2012 og regional forvaltningsafgørelse nr. 857 af 30. december 2011 vedrørende den forpligtelse til offentlig tjeneste, der var pålagt Caremar med hensyn til fartøjstype, hyppighed og fartplan fra den 16. januar 2012 til den 31. juli 2012 (jf. betragtning 36 og 38), en række ad hoc-afgørelser fra Italien, beslutning 111/2007 og lov 166/2009.
- (378) På denne baggrund bemærker Kommissionen først, at den forlængede oprindelige aftale, som udgør Caremars overdragelsesakt, var fuldt ud gældende indtil den 31. juli 2012 (jf. betragtning 348).
- (379) Ifølge den forlængede oprindelige aftale angiver femårsplanerne de ruter og havne, der skulle besejles, typen og kapaciteten af de fartøjer, der skulle anvendes på de forskellige omhandlede færgeruter, sejlhyppigheden og billetpriserne, herunder subsidierede takster, især for øboere. Kommissionen bemærker, at regionen Campanien i 2007, dvs. før den første forlængelse af den oprindelige aftale, ved regional forvaltningsafgørelse nr. 548 af 1. april 2007 havde vedtaget femårsplanen for perioden 2007-2011, som fortsat fandt anvendelse uden ændringer med hensyn til omfanget af forpligtelsen til offentlig tjeneste indtil den 30. september 2011. Denne plan fandt derfor anvendelse på tidspunktet for den første forlængelse af den oprindelige aftale (i december 2008), den anden forlængelse af den oprindelige aftale (i september 2009) og den tredje forlængelse af den oprindelige aftale (i august 2010). Femårsplanen for perioden 2011-2015 blev vedtaget af regionen Campanien ved regional forvaltningsafgørelse nr. 443 af 9. august 2011, og som ændret ved regional forvaltningsafgørelse nr. 857 af 30. december 2011 dækkede den perioden fra den 1. oktober 2011 til udgangen af 2015. Femårsplanen for 2011-2015 fandt anvendelse uden ændringer i den periode, der var omfattet af den forlængede oprindelige aftale, fra den 1. oktober 2011 til dens udløb den 31. juli 2012. På dette grundlag konkluderer Kommissionen, at de forpligtelser til offentlig tjeneste, som Caremar skulle opfylde i forlængelsesperioden, var defineret tilstrækkeligt klart.
- (380) Kommissionen bemærkede allerede i betragtning 239 og 240 til åbningsafgørelsen fra 2011, at parametrene til beregning af kompensationen er blevet fastsat på forhånd og er tydeligt beskrevet. For 2009 indeholder den forlængede oprindelige aftale (jf. betragtning 48-52) f.eks. en udtømmende og præcis liste over de omkostningselementer, der skal medregnes, og metoden til beregning af rederiets afkast af den investerede kapital. For perioden 1. januar 2010 – 31. december 2012 er den relevante metode fastsat i beslutning 111/2007 (jf. betragtning 53). I beslutning 111/2007 beskrives specifikt de omkostningselementer, der skal medregnes, og afkastet af den investerede kapital. Den forlængede oprindelige aftale sikrede, at kompensationen var baseret på de faktiske omkostninger og indtægter i forbindelse med leveringen af den offentlige tjeneste. På denne måde kunne overkompensation opdages og nemt undgås. I påkommende tilfælde kunne staten derefter tilbageføre overkompensationen hos Caremar.

- (381) På dette grundlag finder Kommissionen, at overdragelsesakterne for perioden for forlængelse af den oprindelige aftale fastlagde en klar definition af forpligtelserne til offentlig tjeneste, varigheden, virksomheden og det omhandlede geografiske område, parametrene for beregning, kontrol og revision af kompensationen og de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation, i overensstemmelse med SGEI-rammebestemmelserne fra 2011.

9.3.3. Overdragelsesaktens gyldighedsperiode

- (382) Punkt 17 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 lyder som følger: »Overdragelsesaktens gyldighedsperiode bør kunne begrundes ud fra objektive kriterier som behovet for at afskrive ikke-overdragelige faste aktiver. I princippet bør varigheden ikke overstige det tidsrum, der kræves for at afskrive de vigtigste af de aktiver, som er nødvendige for at udføre tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse.«
- (383) Kommissionen bemærker, at forlængelserne af den oprindelige aftale var nødvendige for at sikre kontinuiteten i den offentlige tjeneste, indtil privatiseringen var tilendebragt.
- (384) Da varigheden af forlængelserne af den oprindelige aftale var begrundet i behovet for at privatisere Caremar, og da disse forlængelser ikke betød, at varigheden af overdragelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse oversteg det tidsrum, der kræves for at afskrive de fartøjer, som Caremar anvendte til at udføre tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse (som kan overstige 25 år), konkluderer Kommissionen, at begge de forlængede oprindelige aftaler er i overensstemmelse med punkt 17 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011.

9.3.4. Overensstemmelse med direktiv 2006/111/EF

- (385) Punkt 18 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 lyder som følger: »Støtte vil kun blive betragtet som forenelig med det indre marked, jf. artikel 106, stk. 2, i traktaten, i de tilfælde, hvor direktiv 2006/111/EF [om gennemsommeligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemsommelighed i bestemte virksomheder] er gældende, og virksomheden overholder direktivet«⁽²²⁸⁾.
- (386) I punkt 44 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 kræves endvidere følgende: »Udøver en virksomhed tillige andre aktiviteter end tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, skal omkostninger og indtægter i forbindelse med dels tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse dels andre aktiviteter opføres særskilt i dens interne regnskaber, jf. de i punkt 31 fastsatte principper.«
- (387) Italien har bekræftet, at Caremar kun har leveret offentlige tjenesteydelser i henhold til den forlængede oprindelige aftale. Caremar kan derfor ikke betragtes som en »virksomhed, der skal føre særskilte regnskaber« i henhold til direktiv 2006/111/EF⁽²²⁹⁾, og gennemsigtighedskravene i artikel 1, stk. 2, i direktiv 2006/111/EF finder ikke anvendelse, da de kun vedrører virksomheder, der også udfører andre aktiviteter end de tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, som en virksomhed har fået overdraget.
- (388) Med hensyn til gennemsigtighedskravene i artikel 1, stk. 1, i direktiv 2006/111/EF bemærker Kommissionen, at det klart fremgår af den forlængede oprindelige aftale, hvor store offentlige midler de offentlige myndigheder har stillet til rådighed for Caremar, og hvordan disse offentlige midler rent faktisk er blevet anvendt.

⁽²²⁸⁾ Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16. november 2006 om gennemsommeligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemsommelighed i bestemte virksomheder (kodificeret udgave) (EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17).

⁽²²⁹⁾ I henhold til artikel 2, stk. 1, litra d), i direktiv 2006/111/EF forstås ved »virksomheder, der skal føre særskilte regnskaber«: enhver virksomhed, som en medlemsstat indrømmer særlige eller eksklusive rettigheder efter traktatens artikel 86, stk. 1, [artikel 106, stk. 1] eller som har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse efter traktatens artikel 86, stk. 2, [artikel 106, stk. 2] og modtager kompensation for offentlig tjeneste i en eller anden form i tilknytning til sådanne tjenesteydelser, og som udøver andre aktiviteter.

- (389) Kommissionen lægger derfor til grund, at punkt 18 i SGEI-rammebestemmelserne er opfyldt, og at punkt 44 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 ikke finder anvendelse.

9.3.5. *Kompensationens størrelse*

- (390) Punkt 21 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 lyder som følger: »Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt til at dække de nettoomkostninger⁽²³⁰⁾, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, herunder en rimelig fortjeneste«.
- (391) I den foreliggende sag, navnlig for så vidt angår forlængelsen af den oprindelige aftale, fastsættes det specifikt i punkt 69 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011, at »net avoided cost«-metoden i punkt 24 i rammebestemmelserne ikke skal anvendes i forbindelse med vurderingen af statsstøtte, fordi kompensationen udgør ulovlig støtte, der blev ydet inden deres ikrafttræden. I stedet kan der anvendes en anden metode til at beregne nettoomkostningerne ved forpligtelser til offentlig tjeneste, f.eks. omkostningsfordelingsmetoden. I omkostningsfordelingsmetoden beregnes nettoomkostningerne ved forpligtelserne til offentlig tjeneste som forskellen mellem en given leverandørs omkostninger og indtægter ved at opfylde sine forpligtelser til offentlig tjeneste som fastsat og anslået i overdragelsesakten. I punkt 28-38 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 fastsættes det nærmere, hvordan denne metode bør anvendes.
- (392) I åbningsafgørelsen fra 2011 og udvidelsesafgørelsen fra 2012 udtrykte Kommissionen også tvivl vedrørende risikopræmien på 6,5 %, som fandt anvendelse fra 2010. Kommissionen satte navnlig spørgsmålstegn ved, om denne præmie afspejler et passende risikoniveau under hensyntagen til, at Caremar ikke umiddelbart påtog sig de risici, der normalt er forbundet med driften af sådanne tjenester. Nærmere bestemt omfatter de omkostnings-elementer, der medregnes i kompensationen, alle de omkostninger, der er knyttet til leveringen af tjenesten, foruden at eventuelle udsving i f.eks. brændstofpriser tages i betragtning. Kommissionen fandt følgelig, at Caremar kan være blevet overkompenseret på daværende tidspunkt.
- (393) Med hensyn til den rimelige fortjeneste bemærker Kommissionen, at kapitalafkastet blev beregnet på grundlag af en risikopræmie på 6,5 % ved hjælp af WACC-formlen⁽²³¹⁾. Som allerede bemærket (jf. betragtning 280) er denne risikopræmie fuldt ud i overensstemmelse med den risikopræmie på 6,4 %, som medlemsstaten fastsatte for sektoren ved brug af makroøkonomiske analyser.
- (394) Desuden har Kommissionen sammenlignet afkastet af den investerede kapital på 6,5 %, der er anvendt på Caremar, med medianen for det kapitalafkast, der blev genereret af en benchmarkgruppe i 2008 og 2011 (årene inden de særskilte overdragelser til Caremar). Benchmarkgruppen består af udvalgte færgereheder, der tilbød færgeforbindelser inden for Italien eller mellem Italien og andre medlemsstater⁽²³²⁾, som Kommissionen anser for at være tilstrækkeligt repræsentative for markedssituationen. Analysen viser, at det kapitalafkast, som Caremar opnåede, ligger på niveau med medianen for det kapitalafkast, som selskaberne i benchmarkgruppen opnåede. Det forventede kapitalafkast på 6,5 % var også i overensstemmelse med de risici, der var forbundet med driften af offentlige tjenester i henhold til den forlængede oprindelige aftale.

⁽²³⁰⁾ Ved nettoomkostninger forstås i denne sammenhæng de nettoomkostninger, der er angivet i punkt 25 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011, eller udgifter minus indtægter, hvis »net avoided cost«-metoden ikke kan anvendes.

⁽²³¹⁾ Den risikopræmie, der blev lagt til den risikofrie rente, gav værdien af omkostningerne ved risikokapital, som er nødvendig for at bestemme kapitalafkastet beregnet på grundlag af WACC.

⁽²³²⁾ Navnlig rederierne Minoan Lines Shipping, La Méditerranée, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries og Caronte & Tourist. Andre selskaber i den tidligere Tirrenia-koncern (f.eks. CIN, Laziomar, Siremar og Toremar) er blevet udelukket fra benchmarkgruppen.

- (395) Med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt denne præmie afspejler Caremars risikoniveau i forbindelse med driften af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, bemærker Kommissionen, at udsving i brændstofpriserne kun kunne tages i betragtning ved en eventuel årlig justering af prisloftet. Beregningen af kompensationen dækkede derfor ikke nødvendigvis en stigning i brændstofpriserne, hvis denne stigning ikke var blevet omsat til højere priser. Dette bekræftes af det forhold, at Caremar, som det fremgår af tabel 12, blev underkompenseret i 2011 og 2012 som følge af en betydelig stigning i brændstofomkostningerne og en nedgang i passagertrafikken som følge af den økonomiske krise i disse år. Caremar var derfor udsat for risici i den relevante periode, og kunne derfor ikke oppebære en fortjenstmargen i praksis.
- (396) Endelig bemærker Kommissionen, at der i den fremsendte beslutning 111/2007 tages hensyn til visse markedsværdier, der gælder i sektoren for cabotagesejlads. Den foreskriver de støtteberettigede omkostninger i forbindelse med forpligtelser til offentlig tjeneste og principperne for beregning af kapitalafkastet på grundlag af de oplysninger, betingelser og risici, der er relevante for denne sektor.
- (397) I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at kapitalafkastet på 6,5 % er rimeligt.
- (398) På grundlag af de af Italien fremlagte regnskaber opdelt på ruter og vist i tabel 12 bekræftede Kommissionen, at den faktiske kompensation for offentlig tjeneste, der blev udbetalt til Caremar for perioden 2009 til juli 2012 (den oprindelige aftale), ikke oversteg den berettigede kompensation, herunder kapitalafkastet på 6,5 %. Caremars reviderede driftsresultat for hele perioden (2009-2012) var faktisk negativt:

Tabel 12

Nettoomkostninger ved den offentlige tjeneste drevet af Caremar i perioden fra 2009 til juli 2012

(EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	I alt
Indtægter i alt	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Omkostninger i alt	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Amortiseringer	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Nettoomkostninger til offentlig tjeneste	- 29 940 000	- 28 694 000	- 24 621 000	- 12 387 000	- 95 642 000
+ Kapitalafkast (6,5 %)	- 924 105	- 547 000	- 425 000	- 314 000	- 2 210 105
= Berettiget til Kompensation	- 30 864 105	- 29 241 000	- 25 046 000	- 12 701 000	- 97 852 105
+ Faktisk kompensation	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Over-/under- kompensation	1 610 345	628 832	- 1 027 355	- 1 228 000	- 16 178

- (399) I henhold til punkt 49 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 skal medlemsstaterne sikre, at kompensation for udførelse af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ikke fører til overkompensation af virksomheder (som defineret i rammebestemmelsernes punkt 47). Medlemsstaterne skal bl.a. fremlægge dokumentation efter anmodning fra Kommissionen. De skal endvidere foretage regelmæssig kontrol eller sikre, at der foretages en kontrol ved overdragelsesperiodens udløb og under alle omstændigheder mindst hvert tredje år. Dette sikrer, at kompensationen ikke overstiger nettoomkostningerne ved tjenesten (som i princippet tillægges et kapitalafkast).

- (400) Italien bekræftede på Kommissionens anmodning, at kompensationen ydet til Caremar blev kontrolleret i henhold til beslutning 111/2007, som fastsætter en kontrolmekanisme ved udgangen af hver reguleringsperiode på tre år for regnskabsårene 2010, 2011 og 2012 (indtil den 1. august 2012). Italien fremførte endvidere, at regnskabsåret 2009 også var blevet kontrolleret for at sikre gennemsigtighed og ansvarlighed, selv om beslutning 111/2007 endnu ikke fandt anvendelse. Efter disse kontroller påviste Italien underkompensation, jf. tabel 12.
- (401) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at disse foranstaltninger er tilstrækkelige til at undgå og opdage eventuel mulig overkompensation. Derfor har den kompensation, der er ydet Caremar under forlængelsen af den oprindelige aftale, ikke ført til overkompensation i henhold til afsnit 2.8 i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011.

9.3.6. *Fortrinsret ved allokering af kajpladser*

- (402) I artikel 19b, stk. 21, i lov 166/2009 angives det klart, at fortrinsretten ved allokering af kajpladser var nødvendig for at sikre territorial kontinuitet med øerne og i lyset af de forpligtelser til offentlig tjeneste, der var pålagt virksomhederne i den tidligere Tirrenia-koncern, herunder Caremar. Hvis rederier, der er pålagt forpligtelser til offentlig tjeneste, ikke havde fortrinsret ved allokering af kajpladser, kunne de være nødt til at vente på, at det blev deres tur til at anløbe havnen, så de blev forsinkede, og det ville være til skade for målet om at sikre borgerne pålidelige og bekvemme forbindelser. Der er behov for en fast sejlplan for at opfylde øboernes behov for mobilitet og styrke de pågældende øers økonomiske udvikling. Desuden er fortrinsretten ved allokering af kajpladser nødvendig for at sikre, at havnene tildeler kajpladser og planlægger havneanløb, således at det rederi, der leverer offentlige tjenester, kan opfylde sine forpligtelser til offentlig tjeneste.
- (403) På denne baggrund finder Kommissionen, at denne foranstaltning blev tildelt med henblik på at sætte Caremar i stand til at opfylde sine forpligtelser til offentlig tjeneste, som udgør en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse (se afsnit 9.3.1). Italien har desuden bekræftet, at fortrinsretten ved allokering af kajpladser kun gælder for tjenester, der leveres i henhold til ordningen for offentlig tjeneste.
- (404) Kommissionen har allerede foretaget en detaljeret vurdering af foreneligheden af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse og den tilhørende kompensation til Caremar under forlængelsen af den oprindelige aftale (se afsnit 9.3.1-9.3.5). Kommissionen vurderer derfor, at den kan begrænse vurderingen af foreneligheden af fortrinsretten ved allokering af kajpladser til at fastslå, hvorvidt denne foranstaltning kan føre til overkompensation.
- (405) Kommissionen finder, at en eventuel økonomisk fordel ved fortrinsretten ved allokering af kajpladser er begrænset (jf. betragtning 225). Følgelig er også risikoen for overkompensation som følge af denne foranstaltning begrænset. For så vidt som denne foranstaltning sænker driftsomkostningerne eller øger indtægterne for det rederi, der leverer offentlige tjenester, er disse virkninger afspejlet fuldt i rederiets regnskaber. De kontroller med hensyn til overkompensation, der er foretaget af Caremar som beskrevet i afsnit 9.3.5, kan derfor også bruges til at påvise eventuel overkompensation som følge af fortrinsretten ved allokering af kajpladser.
- (406) Kommissionen konkluderer derfor, at fortrinsretten ved allokering af kajpladser, som var uløseligt forbundet med den tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, der udføres af Caremar under forlængelsen af den oprindelige aftale, er forenelig med det indre marked efter artikel 106, stk. 2, i TEUF og SGEI-rammebestemmelserne fra 2011.

9.3.7. *Konklusion om foreneligheden*

- (407) Baseret på vurderingen i betragtning 347-406 konkluderer Kommissionen, at den kompensation, der blev ydet Caremar for leveringen af maritime tjenester i henhold til den forlængede oprindelige aftale i Napolibugten i perioden 1. januar 2009 – 31. juli 2012 og i Pontino-øhavet i perioden 1. januar 2009 – 31. maj 2011, samt fortrinsretten ved allokering af kajpladser er i overensstemmelse med de gældende betingelser i SGEI-rammebestemmelserne fra 2011 og derfor er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 106 i TEUF.

10. Konklusion

- (408) På grundlag af ovenstående vurdering har Kommissionen besluttet, at den kompensation for offentlig tjeneste, der blev ydet til Caremar i henhold til den forlængede oprindelige aftale, er forenelig med det indre marked efter artikel 106 i TEUF. Eftersom fortrinsretten ved allokering af kajpladser er uløseligt forbundet med Caremars udførelse af tjenesten af almindelig økonomisk interesse, er denne foranstaltning også forenelig med det indre marked i henhold til artikel 106 i TEUF.
- (409) Endvidere konkluderer Kommissionen, at følgende foranstaltninger ikke udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF:
- kompensationen til Caremar for levering af maritime tjenester i henhold til den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt for perioden fra den 16. juli 2015 til den 15. juli 2024 sammenknyttet med selskabet Caremar og fortrinsretten ved allokering af kajpladser til Caremar, fordi alle fire Altmark-kriterier er opfyldt
 - Caremars eventuelle anvendelse af midler, der var afsat til opgradering af skibe, til likviditetsformål, eftersom Caremar ikke benyttede disse midler til dette formål
 - afgiftsfritagelserne i forbindelse med privatiseringen af Caremar og muligheden for at bruge FAS-midler til at dække likviditetsbehov, jf. lov 163/2010 —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den kompensation, der blev ydet Caremar, og fortrinsretten ved allokering af kajpladser under forlængelsen af den oprindelige aftale i perioden 1. januar 2009 – 31. juli 2012 udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. Italien har iværksat støtten til Caremar i strid med artikel 108, stk. 3, i TEUF. Støtten er forenelig med det indre marked.

Artikel 2

Tildelingen af den nye offentlige tjenesteydelseskontrakt for perioden 16. juli 2015 – 15. juli 2024, herunder den kompensation for offentlig tjeneste, der blev betalt på grundlag af sidstnævnte, sammenknyttet med salget af selskabet Caremar og fortrinsretten ved allokering af kajpladser, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Artikel 3

Muligheden for midlertidigt at anvende de finansielle midler, der allerede var afsat til opgradering og modernisering af flåden, til at dække akutte likviditetsbehov i stedet, jf. lov 163/2010, blev ikke benyttet af Caremar. Denne mulighed udgør derfor ikke statsstøtte til Caremar efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Artikel 4

Afgiftsfritagelserne i forbindelse med privatiseringen af Caremar, jf. lov 163/2010, udgør ikke statsstøtte til Caremar og dets køber efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Artikel 5

Muligheden for at anvende midler fra *Fondo Aree Sottoutilizzate* til at dække likviditetsbehov, jf. lov 163/2010, udgør ikke statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF.

Artikel 6

Denne afgørelse er rettet til Den Italienske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 8. juli 2024.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Ledende næstformand
