



2025/440

14.3.2025

BESCHLUSS (EU) 2025/440 DER KOMMISSION

vom 8. Juli 2024

über die von Italien und der Region Kampanien durchgeführten Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) zugunsten von Caremar und seinem Erwerber SNAV/Rifim

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen (C(2024) 4656)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den vorgenannten Artikeln ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Am 5. Oktober 2011 leitete die Kommission nach mehreren Beschwerden ⁽²⁾ und einem Austausch mit den italienischen Behörden ⁽³⁾ ein förmliches Prüfverfahren zu bestimmten Maßnahmen Italiens zugunsten der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe (im Folgenden „Einleitungsbeschluss von 2011“) ⁽⁴⁾ ein. Mit Beschluss vom 7. November 2012 in der am 19. Dezember 2012 geänderten Fassung (im Folgenden „Ausweitungsbeschluss von 2012“) ⁽⁵⁾ weitete die Kommission das förmliche Prüfverfahren auf bestimmte zusätzliche staatliche Unterstützungsmaßnahmen zugunsten dieser Unternehmen aus.

⁽¹⁾ ABl. C 28 vom 1.2.2012, S. 18 und ABl. C 84 vom 22.3.2013, S. 58.

⁽²⁾ Am 23. März 2009, 9. Dezember 2009, 21. Dezember 2009, 6. Januar 2010, 27. September 2010 und 12. Oktober 2010 gingen bei der Kommission sechs Beschwerden über verschiedene Unterstützungsmaßnahmen des italienischen Staates zugunsten der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe ein, wozu die Seeverkehrsgesellschaften Tirrenia di Navigazione S. p. A. (im Folgenden „Tirrenia“), Adriatica S. p. A. (im Folgenden „Adriatica“), Caremar – Campania Regionale Marittima S. p. A. (im Folgenden „Caremar“), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S. p. A. (im Folgenden „Saremar“), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S. p. A. (im Folgenden „Siremar“) und Toremar – Toscana Regionale Marittima S. p. A. (im Folgenden „Toremar“) gehörten.

⁽³⁾ In Bezug auf Caremar hatten die italienischen Behörden am 29. Juli 2010 bei der Kommission die Ausgleichszahlungen angemeldet, die der italienische Staat in den Jahren 2009 und 2010 an Caremar gezahlt hatte. Die Anmeldung und der anschließende Austausch mit den italienischen Behörden, mit dem unter anderem die Anmeldung auf die bis Ende 2011 gezahlten Ausgleichszahlungen erweitert wurde, wurden unter dem Aktenzeichen N 338/2010 registriert. Die Maßnahme wurde jedoch anschließend als nicht angemeldete Beihilfe unter den Aktenzeichen SA.32014, SA.32015 und SA.32016 registriert, da die staatliche Unterstützung durchgeführt wurde, bevor die Kommission zu ihrer Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt Stellung nehmen konnte. Am 28. September 2011 hatte Italien die Kommission von seiner Absicht in Kenntnis gesetzt, die regionalen Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Caremar, zu privatisieren.

⁽⁴⁾ Der Einleitungsbeschluss von 2011 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht (ABl. C 28 vom 1.2.2012, S. 18). Die Kommission forderte die Beteiligten auf, ihre Stellungnahmen zu den zu prüfenden Maßnahmen zu übermitteln.

⁽⁵⁾ Der Ausweitungsbeschluss von 2012 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht (ABl. C 84 vom 22.3.2013, S. 58). Die Kommission forderte die Beteiligten auf, ihre Stellungnahmen zu den zu prüfenden Maßnahmen zu übermitteln.

- (2) Das oben genannte förmliche Prüfverfahren wurde von der Kommission in Bezug auf Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar und Laziomar bereits mit gesonderten Beschlüssen für jedes dieser Unternehmen der Tirrenia-Gruppe abgeschlossen ⁽⁶⁾.
- (3) In Bezug auf Caremar betraf der Einleitungsbeschluss von 2011 folgende Maßnahmen:
- die Ausgleichszahlungen, die für den Betrieb einer Reihe von Seeverkehrsrouten zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 31. Dezember 2011 gewährt wurden;
 - den Liegeplatzvorrang gemäß dem Gesetzesdekret Nr. 135 vom 25. September 2009 (im Folgenden „Gesetzesdekret 135/2009“), umgewandelt in das Gesetz Nr. 166 vom 20. November 2009 (im Folgenden „Gesetz 166/2009“);
 - die Maßnahmen des Gesetzesdekrets Nr. 125 vom 5. August 2010 (im Folgenden „Gesetzesdekret 125/2010“), umgewandelt in das Gesetz Nr. 163 vom 1. Oktober 2010 (im Folgenden „Gesetz 163/2010“); und
 - das Privatisierungsverfahren von Caremar.
- (4) Italien übermittelte am 15. November 2011, 30. November 2011 und 16. März 2012 Stellungnahmen zu den Maßnahmen, die Gegenstand des Einleitungsbeschlusses von 2011 waren. Mit Schreiben vom 19. Juli 2012 übermittelten die italienischen Behörden zusätzliche Informationen über die Privatisierung von Caremar. Diese Informationen, zu denen auch eine detaillierte Beschreibung der Bedingungen gehörten, die diese potenziellen Bieter auferlegten, waren der Kommission zum Zeitpunkt des Erlasses des Einleitungsbeschlusses von 2011 nicht zur Verfügung gestellt worden. Im Anschluss an ein Auskunftersuchen der Kommission vom 18. Juli 2012 übermittelten die italienischen Behörden am 4. Oktober 2012 weitere Informationen.
- (5) Caremar übermittelte am 19. und 21. März 2012 Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss von 2011, die am 26. März 2012 an Italien weitergeleitet wurden. Am 26. April 2012 bestätigte Italien, dass es die Beobachtungen von Caremar teile.
- (6) Bei der Kommission gingen auch Stellungnahmen mehrerer Unternehmen sowie Beschwerden über die Ausgleichszahlungen ein, die Caremar für die Erbringung von Dienstleistungen im Golf von Neapel gewährt wurden. Diese Beschwerden wurden von der Kommission als Stellungnahmen von Beteiligten im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens behandelt, da sie denselben Gegenstand wie der Einleitungsbeschluss von 2011 betrafen.
- (7) Am 28. Februar 2012 reichte das Unternehmen Alilauro S. p. A. (im Folgenden „Alilauro“) eine Beschwerde ein, der zufolge Caremar aufgrund der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags eine rechtswidrige staatliche Beihilfe erhalten habe. Am 7. März 2012 nahm Alilauro zu dem Einleitungsbeschluss von 2011 Stellung.

⁽⁶⁾ Mit dem Beschluss (EU) 2018/261 der Kommission vom 22. Januar 2014 über die Maßnahmen SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) der Region Sardinien zugunsten von Saremar (ABl. L 49 vom 22.2.2018, S. 22) schloss die Kommission das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf einige Maßnahmen der Region Sardinien zugunsten von Saremar ab. Mit dem Beschluss (EU) 2022/756 der Kommission vom 30. September 2021 über die Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) Italiens und der Region Sardinien zugunsten von Saremar (ABl. L 138 vom 17.5.2022, S. 19) schloss die Kommission das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf die verbleibenden Saremar gewährten Maßnahmen ab. Mit dem Beschluss (EU) 2020/1412 der Kommission vom 2. März 2020 über die Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) Italiens zugunsten von Tirrenia di Navigazione und seinem Erwerber Compagnia Italiana di Navigazione (ABl. L 332 vom 12.10.2020, S. 45) schloss die Kommission das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf Tirrenia und seinen Erwerber Compagnia Italiana di Navigazione für den Zeitraum 2009 bis 2020 ab. Mit dem Beschluss (EU) 2022/348 der Kommission vom 17. Juni 2021 über die Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) Italiens und der Region Toscana zugunsten von Toremar und seinem Erwerber Moby (ABl. L 64 vom 2.3.2022, S. 6) schloss die Kommission das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf die Maßnahmen zugunsten von Toremar und seinem Erwerber Moby S. p. A. für den Zeitraum 2009 bis 2023 ab. Mit dem Beschluss (EU) 2022/448 der Kommission vom 17. Juni 2021 über die Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) Italiens zugunsten von Siremar und seinem Erwerber Società Navigazione Siciliana (ABl. L 97 vom 24.3.2022, S. 1) schloss die Kommission das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf die Siremar und seinem Erwerber Società Navigazione Siciliana für den Zeitraum 2009 bis 2028 gewährten Maßnahmen ab. Mit dem Beschluss (EU) 2022/1328 der Kommission vom 30. September 2021 über die Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) Italiens und der Region Latium zugunsten von Laziomar (ABl. L 200 vom 29.7.2022, S. 154) schloss die Kommission das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf die Maßnahmen ab, die Laziomar und seinem Erwerber Compagnia Laziale di Navigazione S. r. l. für den Zeitraum 2011 bis 2024 gewährt wurden.

- (8) Am 29. Februar 2012 erhielt die Kommission Stellungnahmen der Unternehmen Medmar Navi S. p. A. (im Folgenden „Medmar“) und Navigazione Libera del Golfo S. r. l. (im Folgenden „NLG“), am 1. März 2012 der Unternehmen SNAV S. p. A. (im Folgenden „SNAV“) und Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei (im Folgenden „ACAP“) sowie am 5. März 2012 des Unternehmens Grandi Navi Veloci (im Folgenden „GNV“). Am 16. März 2012 übermittelte die Kommission Italien die Stellungnahmen von NLG, SNAV, ACAP und GNV, auf die Italien trotz eines Erinnerungsschreibens vom 1. Oktober 2012 nicht reagierte. Am 19. März 2012 leitete die Kommission die Stellungnahme von Medmar an Italien weiter, worauf Italien am 24. April 2012 antwortete.
- (9) Am 7. November 2012 weitete die Kommission mit dem Ausweitungsbeschluss von 2012 das Prüfverfahren in Bezug auf die Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen auf alle Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe bis zum Abschluss des Privatisierungsverfahrens aus. In Bezug auf Caremar betraf die Ausweitung folgende Maßnahmen:
- die Caremar ab dem 1. Januar 2012 zu den gleichen Bedingungen wie 2011 gewährten Ausgleichszahlungen;
 - den Ausgleich, der für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistung im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags zu zahlen war und
 - die Bedingungen, die die italienischen Behörden potenziellen Bietern im Rahmen des Verkaufsverfahrens von Caremar auferlegten.
 - Italien übermittelte seine Stellungnahme zu dem Ausweitungsbeschluss von 2012 mit Schreiben vom 7. und 13. Dezember 2012.
- (10) Die Kommission erhielt ebenfalls Stellungnahmen von GNV am 3. Dezember 2012, von Medmar am 29. Februar 2013 und 5. März 2013, von NLG am 5. März 2013 und von Alilauro am 13. März 2013.
- (11) Am 26. Februar 2013, 12. März 2013 und 12. April 2013 übermittelten die italienischen Behörden zusätzliche Informationen über den Ausgleich und die Privatisierung von Caremar.
- (12) Am 20. Juni 2014 übermittelten die italienischen Behörden der Kommission eine Kopie des Beschlusses des Regionalen Verwaltungsgerichts Kampanien vom 28. Mai 2014, mit dem das Ausschreibungsverfahren zur Privatisierung von Caremar für nichtig erklärt wurde. Die italienischen Behörden teilten der Kommission mit, dass gegen diesen Beschluss des Regionalen Verwaltungsgerichts Kampanien ein Rechtsmittel beim italienischen Staatsrat anhängig war. Am 10. Februar 2015 hob der italienische Staatsrat den Beschluss des Regionalen Verwaltungsgerichts Kampanien vom 28. Mai 2014 auf und bestätigte die endgültige Übertragung der Geschäftstätigkeit von Caremar an SNAV/Rifim S. r. l. (im Folgenden „SNAV/Rifim“).
- (13) Am 15. Juli 2015 reichte Marworld Ship Management and Service S. p. A. (im Folgenden „Marworld“) bei der Kommission eine Beschwerde betreffend das Privatisierungsverfahren von Caremar ⁽⁷⁾ ein. Da die Beschwerde einen Gegenstand betraf, der Gegenstand des Einleitungsbeschlusses von 2011 und des Ausweitungsbeschlusses von 2012 war, behandelte die Kommission sie als Stellungnahme von Beteiligten im Rahmen des förmlichen Prüfverfahrens.

(7) Die Kommission trug die Beschwerde als Beihilfesache SA.42685 ein.

- (14) Zwischen 2014 und 2019 konzentrierte sich die Kommission auf das förmliche Prüfverfahren in Bezug auf die anderen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe, wobei den Unternehmen Saremar⁽⁸⁾ und Tirrenia⁽⁹⁾, wie von den italienischen Behörden gefordert, Vorrang eingeräumt wurde. Die Untersuchung führte im Zeitraum 2014 bis 2022 zur Annahme der abschließenden Beschlüsse in Bezug auf die Unternehmen Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar und Laziomar (siehe Erwägungsgrund 2). Parallel dazu schloss die Kommission am 2. März 2020 die Untersuchung in Bezug auf die anderen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe mit Ausnahme von Tirrenia, einschließlich Caremar, für den Zeitraum 1992 bis 2008 ab⁽¹⁰⁾.
- (15) Am 25. Januar 2018, 14. März 2019, 10. August 2021 und 8. Dezember 2022 forderte die Kommission zusätzliche Informationen zu Caremar von den italienischen Behörden an. Die italienischen Behörden lieferten diese Informationen am 9. Mai 2018, 31. Mai 2019, 14. Juni 2019, 1. Oktober 2021, 27. Dezember 2022 und 3. Februar 2023. Darüber hinaus fand im Zeitraum Oktober 2022 bis Mai 2023 ein informeller Austausch per E-Mail mit den italienischen Behörden statt.
- (16) Am 29. Mai 2024 verzichtete Italien ausnahmsweise auf seine Rechte gemäß Artikel 342 AEUV in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung Nr. 1 von 1958⁽¹¹⁾ und willigte in die Annahme und Notifizierung des vorliegenden Beschlusses in Englisch ein.
- (17) Mit diesem Beschluss wird das förmliche Prüfverfahren abgeschlossen, das mit dem Einleitungsbeschluss von 2011 eingeleitet und durch den Ausweitungsbeschluss 2012 für den Teil verlängert wurde, der die Maßnahmen zugunsten von Caremar und seinem Erwerber, d. h. der vorübergehenden Unternehmensvereinigung SNAV/Rifim, betraf.

2. HINTERGRUND

- (18) Caremar erbringt Seeverkehrsdienstleistungen hauptsächlich zwischen dem italienischen Festland (Neapel, Sorrento und Pozzuoli) und den Inseln des Golfs von Neapel (Capri, Ischia, Procida) und hat diese bis zum 1. Juni 2011 auch zwischen dem italienischen Festland (Formia und Anzio) und den Pontinischen Inseln Ponza und Ventotene durchgeführt.
- (19) Diese Dienste werden von Caremar im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsverträge mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbracht. Dieser Beschluss betrifft die von Caremar erbrachten Seeverkehrsdienstleistungen auf der Grundlage i) des Ende 2008 auslaufenden öffentlichen Dienstleistungsvertrags (im Folgenden „ursprünglicher Vertrag“), der für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 verlängert wurde; und ii) des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags für den Zeitraum vom 16. Juli 2015 bis zum 15. Juli 2024.

⁽⁸⁾ Mit Schreiben vom 14. Mai 2013 ersuchte die Region Sardinien die Kommission, die Maßnahmen betreffend Saremar von dem förmlichen Prüfverfahren, das mit dem Einleitungsbeschluss von 2011 eingeleitet und mit dem Ausweitungsbeschluss von 2012 verlängert wurde, zu trennen und diesen Maßnahmen Vorrang einzuräumen, insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Privatisierung des Unternehmens.

⁽⁹⁾ Mit Schreiben vom 2. August 2017 forderten die italienischen Behörden die Kommission auf, den Abschluss des Prüfverfahrens in Bezug auf Tirrenia und seinen Erwerber CIN wegen bestimmter Klauseln des mit CIN geschlossenen Kaufvertrags vorrangig abzuschließen. Darüber hinaus lief der Vertrag mit CIN von allen neuen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, die mit den Erwerbern der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe geschlossen wurden, als erstes aus.

⁽¹⁰⁾ Beschluss (EU) 2020/1411 der Kommission vom 2. März 2020 über die staatliche Beihilfe C 64/99 (ex NN 68/99), die Italien zugunsten der Seeverkehrsgesellschaften Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar und Toremar (Tirrenia-Gruppe) durchgeführt hat (ABl. L 332 vom 12.10.2020, S. 1).

⁽¹¹⁾ Verordnung Nr. 1 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Atomgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385).

- (20) Vom 1. August 2012 bis zum 15. Juli 2015 erbrachte Caremar Seeverkehrsdienstleistungen auf der Grundlage eines am 19. Dezember 2012 zwischen der Region Kampanien und Caremar unterzeichneten öffentlichen Dienstleistungsvertrags (im Folgenden „Brückenvertrag“) ⁽¹²⁾. Dieser Vertrag sah die Fortsetzung der von Caremar erbrachten Dienstleistungen während der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags im Golf von Neapel ab dem 1. August 2012 (d. h. dem Tag, an dem die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags nach dem Gesetz 163/2010 endete) vor. Der Brückenvertrag sollte ursprünglich am 31. Dezember 2012 auslaufen, wurde jedoch zunächst bis zum 31. Dezember 2013 und anschließend durch verschiedene Exekutivbeschlüsse der Region Kampanien ⁽¹³⁾ bis zum 15. Juli 2015 verlängert, d. h. bis zum Abschluss des Privatisierungsverfahrens von Caremar und des Inkrafttretens des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit dem Erwerber von Caremar. Der Brückenvertrag fällt nicht unter das förmliche Prüfverfahren, das Gegenstand des Einleitungsbeschlusses von 2011 und des Ausweitungsbeschlusses von 2012 ist ⁽¹⁴⁾, und wird daher von der Kommission in diesem Beschluss nicht geprüft.
- (21) Die Tätigkeiten von Caremar beschränken sich auf die Erbringung öffentlicher Seeverkehrsdienstleistungen, die von den italienischen Behörden übertragen wurden, d. h. diejenigen, die zunächst unter den verlängerten ursprünglichen Vertrag, den Brückenvertrag und später unter den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag fielen.
- (22) Die Tirrenia-Gruppe befand sich ehemals über das Unternehmen Fintecna ⁽¹⁵⁾ im Eigentum Italiens und umfasste ursprünglich sechs Unternehmen: Tirrenia, Adriatica S. p. A. (im Folgenden „Adriatica“), Caremar, Saremar, Siremar und Toremar. Diese Unternehmen erbrachten Seeverkehrsdienstleistungen im Rahmen separater Verträge für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse, die sie 1991 mit Italien abgeschlossen hatten und die von Januar 1989 bis Dezember 2008 insgesamt 20 Jahre in Kraft waren. Fintecna hielt 100 % des Aktienkapitals von Tirrenia, das seinerseits alleiniger Eigentümer der regionalen Unternehmen Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar und Toremar war. Adriatica, das zuvor eine Reihe von Routen zwischen Italien und Albanien, Kroatien, Griechenland und Montenegro bediente, fusionierte 2004 mit Tirrenia.
- (23) Zweck dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge war es, die Regelmäßigkeit und Zuverlässigkeit der Seeverkehrsdienste auf den betreffenden Routen zu gewährleisten. Zu diesem Zweck gewährte Italien den Unternehmen der Tirrenia-Gruppe Ausgleichszahlungen für die im Rahmen dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge erbrachten Dienstleistungen.
- (24) Artikel 1 des ursprünglichen Vertrags sah vor, dass die anzulaufenden Häfen, die Art der einzusetzenden Schiffe und die erforderliche Frequenz der Caremar übertragenen Dienste im Rahmen von Fünfjahresplänen festgelegt werden mussten. Der letzte förmlich genehmigte Fünfjahresplan für Caremar bezieht sich auf den Zeitraum 2000-2004. Für den Zeitraum 2005-2008 wurde zwar ein Plan aufgestellt, aber nie förmlich durch die zuständigen Ministerien genehmigt. Die italienischen Behörden erklärten, dass eine längerfristige Planung aufgrund der fehlenden Veranschlagung der erforderlichen Mittel im Haushalt nicht mehr möglich gewesen sei und dass stattdessen Ad-hoc-Entscheidungen von der Regierung getroffen worden seien.

⁽¹²⁾ Mit Beschluss Nr. 502 vom 21. September 2012 genehmigte die Region Kampanien den Abschluss eines Brückenvertrags mit Caremar und mit dem Regionalen Exekutivdekret Nr. 314 vom 19. Dezember 2012 den Brückenvertrag.

⁽¹³⁾ Der Brückenvertrag wurde mehrmals bis zum Abschluss des Privatisierungsverfahrens von Caremar verlängert (nämlich durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 191 vom 18. Juni 2013 bis zum 31. Dezember 2013; durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 632 vom 27. Dezember 2013 bis zum 28. Februar 2014; durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 60 vom 28. Februar 2014 bis zum 30. April 2014; durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 123 vom 29. April 2014 bis zum 30. Juni 2014; durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 243 vom 27. Juni 2014 bis zum 31. Dezember 2014; durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 697 vom 23. Dezember 2014 bis zum 31. März 2015 und durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 161 vom 28. März 2015 bis spätestens 31. Juli 2015). Mit dem Gesetz Nr. 228 vom 24. Dezember 2012 genehmigte Italien die Zahlung der Mittel an die Region Kampanien, die erforderlich waren, um die territoriale Anbindung durch die Seeverkehrsdienste in der Region bis zum Abschluss des Privatisierungsverfahrens von Caremar zu gewährleisten.

⁽¹⁴⁾ Siehe Erwägungsgründe 54 und 55 des Ausweitungsbeschlusses von 2012.

⁽¹⁵⁾ Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriali e dei Servizi S. p. A.) steht im alleinigen Eigentum des italienischen Ministeriums für Wirtschaft und Finanzen und ist auf die Durchführung von Börsengängen und Privatisierungsverfahren spezialisiert. Das Unternehmen ist außerdem mit Projekten zur Rationalisierung und Umstrukturierung von Unternehmen befasst, die sich in industriellen, finanziellen oder organisatorischen Schwierigkeiten befinden.

- (25) Der ursprüngliche Vertrag zwischen Italien und Caremar wurde von der Kommission bereits in ihrem Beschluss (EU) 2020/1411 ⁽¹⁶⁾ zum Abschluss der beihilferechtlichen Untersuchung der anderen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe mit Ausnahme von Tirrenia für den Zeitraum 1992-2008 ⁽¹⁷⁾ geprüft. In diesem Beschluss stellte die Kommission fest, dass die Caremar gewährte Beihilfe für die Erbringung von Seekabotagediensten eine bestehende Beihilfe darstellt.
- (26) Die Seekabotagedienste waren in erster Linie am Mobilitätsbedarf der lokalen Bevölkerung orientiert und könnten, insbesondere was den Golf von Neapel angeht, im Hinblick auf Verkehrsfrequenz und Fahrpläne mit einem städtischen Nahverkehrsnetz verglichen werden.

3. MAßNAHMEN, DIE GEGENSTAND DES FÖRMlichen PRÜFVERFAHRENS SIND

- (27) Das förmliche Prüfverfahren, das Gegenstand des Einleitungsbeschlusses von 2011 und des Ausweitungsbeschlusses von 2012 in Bezug auf Caremar ist, betrifft folgende Maßnahmen:
- a) die Caremar gewährte Ausgleichszahlung für die Erbringung von Seeverkehrsdienstleistungen im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags (d. h. vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012);
 - b) der Liegeplatzvorrang gemäß Gesetz 166/2009;
 - c) die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen
 - d) die Privatisierung von Caremar, einschließlich der Bedingungen, die die italienischen Behörden potenziellen Bietern im Rahmen des Verkaufsverfahrens von Caremar auferlegt haben;
 - e) die Ausgleichszahlungen für die Erbringung von Seeverkehrsdienstleistungen im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags.

3.1. Organisation der Seeverkehrsdienste von Caremar vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012

3.1.1. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

- (28) Artikel 26 des Gesetzesdekrets Nr. 207 vom 30. Dezember 2008 (im Folgenden „Gesetzesdekret 207/2008“), umgewandelt in das Gesetz Nr. 14 vom 27. Februar 2009 (im Folgenden „Gesetz 14/2009“), sah die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags (sowie der den anderen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe übertragenen öffentlichen Dienstleistungsverträge) vor, der ursprünglich am 31. Dezember 2008 auslaufen sollte. Die Verlängerung sollte sich auf ein Jahr erstrecken, d. h. bis zum 31. Dezember 2009.

⁽¹⁶⁾ Beschluss (EU) 2020/1411 der Kommission vom 2. März 2020 über die staatliche Beihilfe C 64/99 (ex NN 68/99), die Italien zugunsten der Seeverkehrsgesellschaften Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar und Toremar (Tirrenia-Gruppe) durchgeführt hat (ABl. L 332 vom 12.10.2020, S. 1).

⁽¹⁷⁾ Am 6. August 1999 leitete die Kommission wegen des den sechs Unternehmen der Tirrenia-Gruppe, darunter Caremar, gezahlten Ausgleichs das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV ein. Während der Untersuchungsphase beantragten die italienischen Behörden, die Sache der Tirrenia-Gruppe aufzuspalten, damit für Tirrenia selbst ein vorrangiger abschließender Beschluss getroffen werden könne. Diesen Antrag begründeten die italienischen Behörden mit ihrem Plan, die Unternehmensgruppe zu privatisieren, und zwar beginnend mit Tirrenia, sowie mit der Absicht zur Beschleunigung des Verfahrens hinsichtlich dieses Unternehmens. Die Kommission entschied, dem Antrag der italienischen Behörden stattzugeben, und mit der Entscheidung 2001/851/EG der Kommission vom 21. Juni 2001 über eine staatliche Beihilfe Italiens zugunsten der Seeverkehrsgesellschaft Tirrenia di Navigazione (ABl. L 318 vom 4.12.2001, S. 9) schloss sie das Verfahren in Bezug auf die Tirrenia gewährte Beihilfe ab. Die Beihilfe wurde vorbehaltlich bestimmter Verpflichtungen der italienischen Behörden für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt. Mit der Entscheidung 2005/163/EG der Kommission vom 16. März 2004 über die staatliche Beihilfe Italiens zugunsten der Seeverkehrsgesellschaften Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar und Toremar (Tirrenia-Gruppe) (ABl. L 53 vom 26.2.2005, S. 29) erklärte die Kommission die Ausgleichszahlungen, die Italien Caremar und den anderen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe (mit Ausnahme von Tirrenia, für das die Entscheidung 2001/851/EG der Kommission galt) gewährt hatte, für teilweise mit dem Binnenmarkt vereinbar, teilweise mit dem Binnenmarkt vereinbar bei Einhaltung einiger Verpflichtungen durch die italienischen Behörden und teilweise mit dem Binnenmarkt unvereinbar. Die Entscheidung 2005/163/EG wurde vom Gericht mit Urteil vom 4. März 2009 (verbundene Rechtssachen), Tirrenia di Navigazione S. p. A (T-265/04), Caremar S. p. A u. a. (T-292/04) und Navigazione Libera del Golfo S. p. A (T-504/04) gegen Kommission der Europäischen Gemeinschaften, ECLI:EU:T:2009:48, für nichtig erklärt. Um diesem Urteil nachzukommen, hat die Kommission das förmliche Prüfverfahren wieder aufgenommen, das schließlich mit dem Beschluss (EU) 2020/1411 der Kommission abgeschlossen wurde.

- (29) Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets 135/2009, umgewandelt in das Gesetz 166/2009, sah vor, dass angesichts der Privatisierung der Unternehmen der Tirrenia-Gruppe die Beteiligung an Caremar von der Muttergesellschaft Tirrenia ohne Gegenleistung auf die Region Kampanien übertragen würde. In der Folge würde die Region Kampanien den bis dahin von Caremar angebotenen Betrieb der Seeverbindungen mit den Pontinischen Inseln unter dem Namen Laziomar als eigenständiges Unternehmen auf die Region Latium übertragen ⁽¹⁸⁾.
- (30) In Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets 135/2009, umgewandelt in das Gesetz 166/2009, wurde auch festgelegt, dass bis zum 31. Dezember 2009 neue öffentliche Dienstleistungsverträge zwischen dem italienischen Staat und Tirrenia und Siremar geschlossen werden sollten. Entsprechend sollten die regionalen Dienste in Entwürfen für öffentliche Dienstleistungsverträge festgeschrieben werden, die zwischen den regionalen Behörden Sardiniens und der Toskana und Saremar bzw. Toremar bis zum 31. Dezember 2009, und zwischen der Region Kampanien und Caremar bis zum 28. Februar 2010 abzuschließen waren. Die Entwürfe der neuen öffentlichen Dienstleistungsverträge sollten gemeinsam mit den Unternehmen selbst ausgeschrieben und mit den jeweiligen Käufern nach Abschluss der Privatisierung der einzelnen Unternehmen unterzeichnet werden ⁽¹⁹⁾.
- (31) Zu diesem Zweck wurde mit Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets 135/2009, umgewandelt in das Gesetz 166/2009, der ursprüngliche Vertrag in Bezug auf Caremar vom 1. Januar 2010 bis zum 30. September 2010 verlängert.
- (32) In Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets 135/2009, umgewandelt in das Gesetz 166/2009, wurden ebenfalls feste jährliche Ausgleichsobergrenzen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen ab dem 1. Januar 2010 festgelegt (im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags sowie der neuen öffentlichen Dienstleistungsverträge). Für Caremar wurde diese Obergrenze auf insgesamt 29 869 832 EUR festgesetzt. ⁽²⁰⁾
- (33) Mit Artikel 1 Absatz 5-bis des Gesetzesdekrets 125/2010, umgewandelt in das Gesetz 163/2010, wurde der ursprüngliche Vertrag weiter verlängert, und zwar vom 1. Oktober 2010 bis zum Abschluss der Verfahren zur Privatisierung von Tirrenia und Siremar; im Fall von Tirrenia war das der 19. Juli 2012 und im Fall von Siremar der 31. Juli 2012. Daher galt für Caremar der verlängerte ursprüngliche Vertrag bis zum 31. Juli 2012.
- (34) Die Routen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Caremar im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags bediente, waren die Folgenden:
- a) im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 acht Routen im Golf von Neapel (Capri/Sorrento, Capri/Neapel, Ischia/Procida/Neapel, Ischia/Neapel, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Neapel, Procida/Pozzuoli); in diesem Zeitraum hatten die Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nur geringfügige Änderungen in Bezug auf Frequenzen und Fahrpläne zur Folge (wie in Erwägungsgrund 39 zusammengefasst); und
 - b) im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Mai 2011 ⁽²¹⁾ drei Routen zu den Pontinischen Inseln (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) – in diesem Zeitraum änderten sich die Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für diese Routen nicht.

⁽¹⁸⁾ Diese Übertragung wurde am 1. Juni 2011 formal abgeschlossen.

⁽¹⁹⁾ Artikel 19-ter Absatz 10 des Gesetz 166/2009.

⁽²⁰⁾ Davon 19 839 226 EUR von der Region Kampanien und 10 030 606 EUR von der Region Latium.

⁽²¹⁾ Ab dem 1. Juni 2011 wurden diese Routen von der neu gegründeten Gesellschaft Laziomar bedient. Die Kommission hat die Ausgleichszahlungen, die Laziomar für den Betrieb dieser Routen vom 1. Juni 2011 bis zum 14. Januar 2024 gewährt wurden, in ihrem Beschluss vom 30. September 2021 über die Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) Italiens und der Region Latium zugunsten von Laziomar (ABl. L 200 vom 29.7.2022, S. 154) geprüft (siehe Fußnote 6).

Abbildung 1

Von Caremar im Zeitraum 2009-2012 bediente Routen im Golf von Neapel

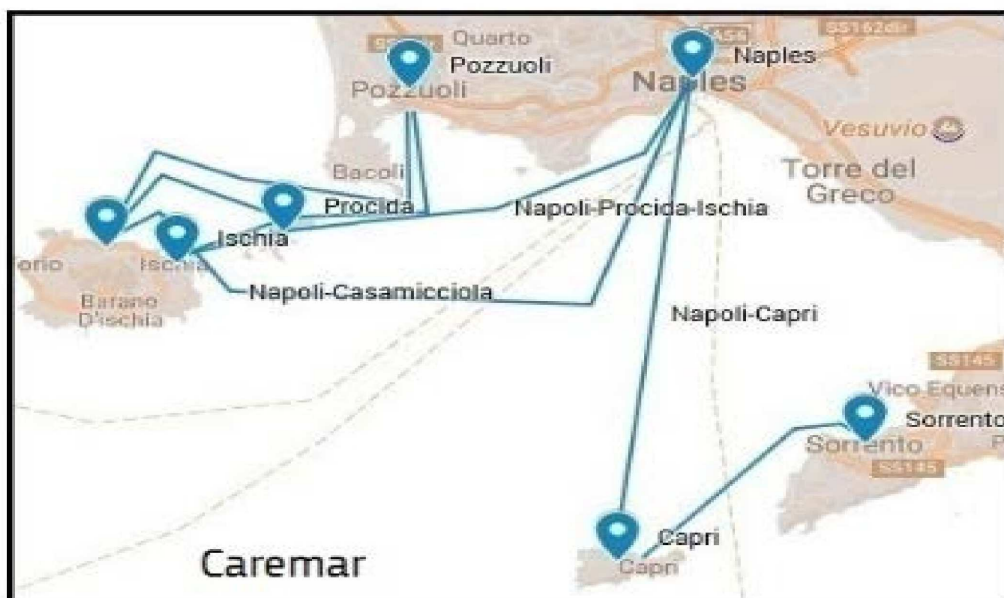
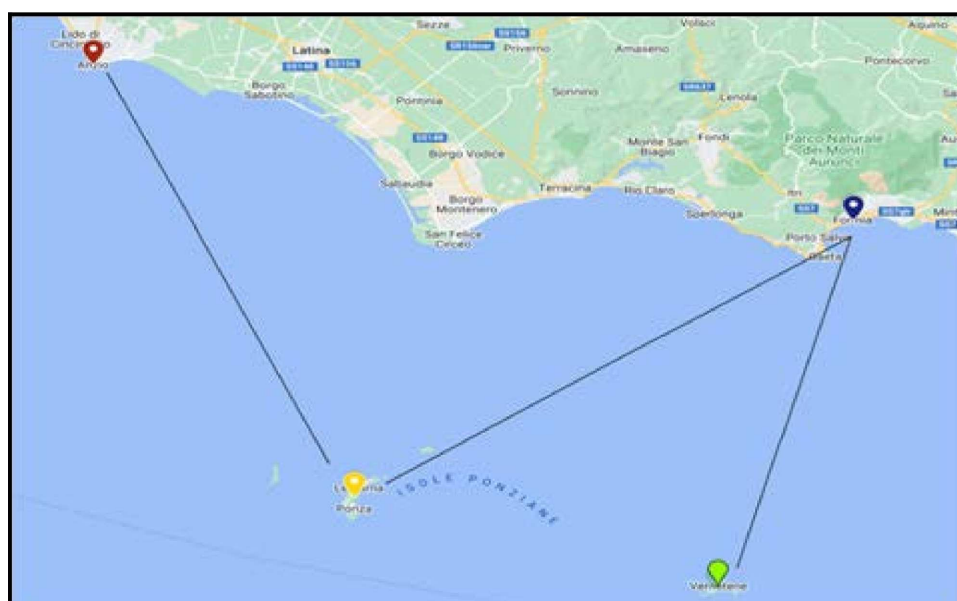


Abbildung 2

Von Caremar im Zeitraum 2009-2011 bediente Routen zu den Pontinischen Inseln



- (35) Die Verpflichtungen im Zusammenhang mit den in Erwägungsgrund 34 genannten Routen waren dieselben wie die Verpflichtungen, die Caremar im Rahmen des ursprünglichen Vertrags auferlegt worden waren, und blieben nahezu unverändert, mit Ausnahme einiger Abweichungen bei den Frequenzen und Fahrplänen, die von der Region Kampanien im Laufe der Jahre in die Liegeplatzvorgaben („quadri accosti“) eingeführt wurden, um das Angebot an die Nachfrage der Nutzer anzupassen, wie nachstehend erläutert.

(36) Am 1. Januar 2009, d. h. zum Zeitpunkt der ersten Verlängerung des ursprünglichen Vertrags ⁽²²⁾, entsprachen die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Caremar in Bezug auf Schiffstypen, Frequenzen und Fahrpläne auferlegt wurden, denen, die im ursprünglichen Vertrag ⁽²³⁾ festgelegt waren. Im Einzelnen:

- a) Auf der Route **Capri/Sorrento** musste Caremar ganzjährig acht gemischte Dienste (d. h. Personenbeförderung, Fahrzeugtransport und Postsendungen) täglich per Schnellfährschiff (im Folgenden „TMV“ ⁽²⁴⁾) ⁽²⁵⁾ anbieten.
- b) Auf der Route **Capri/Neapel** musste Caremar ganzjährig sechs gemischte Dienste von/ab Neapel (Calata Massa) ⁽²⁶⁾ täglich per TMV (50 Minuten Fahrtdauer)/Fähre (1 Stunde 20 Minuten Fahrtdauer) ⁽²⁷⁾ anbieten. Darüber hinaus musste Caremar im Sommer acht zusätzliche gemischte Dienste anbieten: sieben per TMV/Fähre über die gesamte Sommerperiode ⁽²⁸⁾ und einen weiteren per TMV nur im Zeitraum vom 1. Juni bis 30. September ⁽²⁹⁾.
- c) Auf der Route **Ischia/Neapel** musste Caremar ganzjährig drei tägliche gemischte Fährdienste nach Neapel (Calata Massa) ⁽³⁰⁾ und vier tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot nach/ab Neapel (Beverello) ⁽³¹⁾ anbieten.
- d) Auf der Route **Ischia/Procida/Neapel** musste Caremar ganzjährig vierzehn tägliche gemischte Fährverbindungen nach/ab Neapel (Calata Massa) ⁽³²⁾ und acht tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot nach/ab Neapel (Beverello) ⁽³³⁾ anbieten.
- e) Auf der Route **Ischia/Procida/Pozzuoli** musste Caremar ganzjährig sechs gemischte Fährdienste täglich anbieten ⁽³⁴⁾.
- f) Auf der Route **Ischia/Procida** musste Caremar keine Dienste zusätzlich zu den bereits auf der Route Ischia/Procida/Pozzuoli angebotenen Diensten erbringen.
- g) Auf der Route **Procida/Pozzuoli** musste Caremar zusätzlich zu den Fahrten auf der Route Ischia/Procida/Pozzuoli ganzjährig zwei tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot anbieten ⁽³⁵⁾.

⁽²²⁾ Festgelegt durch das Gesetzesdekret 207/2008, umgewandelt in das Gesetz 14/2009, siehe Erwägungsgrund 28.

⁽²³⁾ Regionaler Exekutivbeschluss Nr. 548 vom 1. April 2007.

⁽²⁴⁾ TMV ist die Abkürzung von „Traghetto Motonave Veloce“.

⁽²⁵⁾ Nämlich ab Capri nach Sorrento (25 Minuten Fahrt) um **7.00 Uhr, 8.40 Uhr, 13.40 Uhr und 18.15 Uhr** und ab Sorrento nach Capri (20 Minuten Fahrt) um **7.45 Uhr, 9.25 Uhr, 14.30 Uhr und 19.00 Uhr**.

⁽²⁶⁾ Der Hafen von Neapel verfügt über mehrere Anlegestellen, die wichtigsten sind der Pier Calata Massa (für TMV und Fähren) und der Pier Beverello (für Tragflügelboote).

⁽²⁷⁾ Nämlich ab Neapel nach Capri um **5.40 Uhr (TMV), 17.00 Uhr (TMV) und 18.40 Uhr (Fähre)** und ab Capri nach Neapel um **14.50 Uhr (Fähre), 15.40 Uhr (TMV) und 19.50 Uhr (TMV)**.

⁽²⁸⁾ Nämlich ab Neapel nach Capri um **7.35 Uhr (Fähre), 12.15 Uhr (TMV) und 12.55 Uhr (Fähre)** und ab Capri nach Neapel um **5.45 Uhr (Fähre), 9.30 Uhr (Fähre), 10.25 Uhr (TMV) und 20.05 Uhr (TMV)**; dieser Dienst wurde zwischen dem 1. Juni und dem 30. September auf 22.20 Uhr verschoben).

⁽²⁹⁾ Nämlich ab Neapel nach Capri um **21.10 Uhr**.

⁽³⁰⁾ Nämlich vom Hafen Ischia nach Neapel (1 Stunde 25 Minuten Fahrt) um **9.00 Uhr, 13.50 Uhr und 20.10 Uhr**.

⁽³¹⁾ Nämlich vom Hafen Ischia nach Neapel (45 Minuten Fahrt) um **6.50 Uhr und 8.50 Uhr**; ab Neapel zum Hafen Ischia (45 Minuten Fahrt) um **7.50 Uhr und 18.15 Uhr**.

⁽³²⁾ Nämlich ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde 40 Minuten) um **6.25 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 7.30 Uhr), **8.55 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 10.00 Uhr), **10.40 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 11.55 Uhr) und **14.30 Uhr** ab Neapel nach Procida (mit Abfahrt ab Procida um 15.35 Uhr), **15.40 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 16.45 Uhr), **17.30 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 18.35 Uhr), **19.20 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 20.25 Uhr) und **21.55 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 23.00 Uhr). Ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel (Gesamtdauer: 1 Stunde 35 Minuten) um **6.45 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 7.15 Uhr), **12.30 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 12.55 Uhr), **15.20 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 16.50 Uhr), **17.15 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 17.45 Uhr) und **19.30 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 20.00 Uhr).

⁽³³⁾ Nämlich ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde 10 Minuten) um **9.55 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 10.35 Uhr), **13.10 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 13.50 Uhr), **15.10 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 15.50 Uhr) und **20.20 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 20.55 Uhr).

Ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel (Gesamtdauer: 1 Stunde 10 Minuten) um **12.00 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 12.10 Uhr), **14.15 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 15.05 Uhr), **16.15 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 16.25 Uhr) und **19.10 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 19.20 Uhr).

⁽³⁴⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Pozzuoli (Gesamtdauer: 1 Stunde) um **8.30 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 8.50 Uhr), **11.20 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 11.40 Uhr) und **17.35 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 18.00 Uhr).

Ab Pozzuoli nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde) um **9.55 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 10.30 Uhr), **13.50 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 14.20 Uhr) und **18.55 Uhr** (mit Abfahrt ab Procida um 19.30 Uhr).

⁽³⁵⁾ Nämlich ab Procida nach Pozzuoli (15 Minuten Fahrt) um **8.25 Uhr** und ab Pozzuoli nach Procida (15 Minuten Fahrt) um **8.50 Uhr**.

- h) Auf der Route **Procida/Neapel** musste Caremar zusätzlich zu den Fahrten auf der Route Ischia/Procida/Neapel ganzjährig vier tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot anbieten ⁽³⁶⁾.
 - i) Auf der Route **Ponza/Formia** musste Caremar ganzjährig zwei gemischte Dienste per Fähre (2 Stunden 30 Minuten Fahrt) und einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot anbieten.
 - j) Auf der Route **Ponza/Anzio** musste Caremar in der Hochsaison von Montag bis Samstag zwei tägliche Hochgeschwindigkeitspassagierdienste und an Sonntagen und Feiertagen täglich vier gemischte Verkehrsdienste anbieten.
 - k) Auf der Route **Formia/Ventotene** musste Caremar ganzjährig täglich zwei gemischte Fährdienste (2 Stunden Fahrt) und zwei ⁽³⁷⁾ tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot (60 Minuten Fahrt) anbieten.
- (37) Die oben genannte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung hat sich am 1. Januar 2010 und am 1. Oktober 2010, d. h. zum Zeitpunkt der zweiten und dritten Verlängerung des ursprünglichen Vertrags, nicht geändert ⁽³⁸⁾.
- (38) Nach einer im November/Dezember 2010 durchgeführten öffentlichen Konsultation verabschiedete die Region Kampanien mit dem Regionalen Exekutivdekret Nr. 443 vom 9. August 2011 und dem zugehörigen Durchführungsdekret Nr. 172 vom 21. September 2011 ein Dreijahresprogramm (2011-2013), das Mindestdienste im Golf von Neapel vorsah. In Bezug auf Caremar wurden in dem Programm die Routen und Verpflichtungen bestätigt, die Caremar in der Vergangenheit im Rahmen des ursprünglichen Vertrags bedient hatte, und es wurden mit Wirkung vom 1. Oktober 2011 bis zum 31. Dezember 2013 einige Änderungen der Fahrpläne eingeführt ⁽³⁹⁾. Dieses Programm wurde von der Region Kampanien durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 857 vom 30. Dezember 2011 (der nur für Caremar galt) geringfügig modifiziert und es wurden einige Änderungen an den Fahrplänen und der Frequenz der im Dreijahresprogramm vorgesehenen Dienste mit Wirkung vom 16. Januar 2012 vorgenommen. Diese Änderungen wurden von der Region Kampanien beschlossen, nachdem lokale Gemeinschaften und Gemeinden gefordert hatten, bestimmte Fahrpläne und Frequenzen an den Bedarf der Pendler anzupassen ⁽⁴⁰⁾. Das Dreijahresprogramm 2011-2013 wurde anschließend von der Region Kampanien durch weitere Rechtsakte ⁽⁴¹⁾ bis Ende 2015 verlängert und Teil des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags (siehe Erwägungsgrund 83).
- (39) Die Änderungen, die die Region Kampanien an den von Caremar im Golf von Neapel durchgeführten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen des in Erwägungsgrund 38 genannten Dreijahresprogramms 2011 bis 2013 eingeführt hat, lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- a) Auf der Route **Capri/Sorrento** musste Caremar während des gesamten Jahres noch acht gemischte Dienste täglich per TMV erbringen (an dem in Erwägungsgrund 36 Buchstabe a genannten Fahrplan für 2009 wurden jedoch zwei minimale Zeitanpassungen vorgenommen, ein erstes Mal ab dem 1. Oktober 2011 ⁽⁴²⁾ und ein zweites Mal ab dem 16. Januar 2012 ⁽⁴³⁾).

⁽³⁶⁾ Nämlich ab Procida nach Neapel (40 Minuten Fahrt) um **6.35** Uhr und **9.20** Uhr und ab Neapel nach Procida (40 Minuten Fahrt) um **7.30** Uhr und **17.45** Uhr.

⁽³⁷⁾ Vier tägliche Dienste montags.

⁽³⁸⁾ Festgelegt durch das Gesetzesdekret 135/2009, umgewandelt in das Gesetz 166/2009, siehe Erwägungsgrund 31, bzw. durch das Gesetzesdekret 125/2010, umgewandelt in das Gesetz 163/2010, siehe Erwägungsgrund 33.

⁽³⁹⁾ Eine Beschreibung der Gespräche, die zur Festlegung des Dreijahresprogramms geführt haben, das mit dem Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 443 vom 9. August 2011 angenommen wurde, ist in den Erwägungsgründen 178 bis 181 enthalten.

⁽⁴⁰⁾ Es ging insbesondere um die Notwendigkeit, angemessene Verkehrsdienste für Studierende sicherzustellen, die auf Ischia leben, aber in Procida studieren, wie in den Erwägungsgründen des Regionalen Dekrets Nr. 857 vom 30. Dezember 2011 erläutert wird, was zu einigen Änderungen der Fahrpläne und einem leichten Anstieg der Zahl der Verbindungen zur Insel Procida geführt hat.

⁽⁴¹⁾ Und zwar durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 632 vom 27. Dezember 2012 (der bis zum 30. September 2014 galt) und durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 230 vom 5. Mai 2015 (der bis zum 31. Dezember 2015 galt).

⁽⁴²⁾ Nämlich ab Capri nach Sorrento (25 Minuten Fahrt) um **7.00** Uhr, **8.40** Uhr, **13.35** Uhr (statt 13.40 Uhr) und **18.30** Uhr (statt 18.15 Uhr) und ab Sorrento nach Capri (20 Minuten Fahrt) um **7.45** Uhr, **9.25** Uhr, **14.25** Uhr (statt 14.30 Uhr) und **19.00** Uhr im Sommer (im Winter um 19.15 Uhr).

⁽⁴³⁾ Nämlich ab Capri nach Sorrento (25 Minuten Fahrt) um **7.00** Uhr, **8.40** Uhr, **13.35** Uhr (statt 13.40 Uhr) und **18.45** Uhr (statt 18.30 Uhr) und ab Sorrento nach Capri (20 Minuten Fahrt) um **7.45** Uhr, **9.25** Uhr, **14.30** Uhr (statt 14.25 Uhr) und **19.25** Uhr (statt 19.00 Uhr im Sommer und 19.15 Uhr im Winter).

- b) Auf der Route **Capri/Neapel** musste Caremar ganzjährig sechs gemischte Dienste täglich von/nach Neapel (Calata Massa) erbringen, wobei die Fahrpläne ab dem 1. Oktober 2011 ⁽⁴⁴⁾ und ab dem 16. Januar 2012 ⁽⁴⁵⁾ im Vergleich zu den in Erwägungsgrund 36 Buchstabe b genannten Fahrplänen geändert wurden. Die acht zusätzlichen gemischten Dienste, die in der Sommerperiode erbracht werden sollten (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe b), wurden ab dem 1. Oktober 2011 (mit geringfügigen Änderungen der Fahrpläne ab dem 16. Januar 2012) eingeführt: sechs tägliche gemischte Zusatzdienste, die ganzjährig zu erbringen waren (mit unterschiedlichen Fahrplänen für die Sommer- ⁽⁴⁶⁾ und Winterzeit ⁽⁴⁷⁾) und zwei weitere zusätzliche Dienste nur im Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. September ⁽⁴⁸⁾.
- c) Auf der Strecke **Ischia/Neapel** musste Caremar ganzjährig drei gemischte Fährdienste täglich erbringen (mit geringfügigen Änderungen der in Erwägungsgrund 36 Buchstabe c genannten Fahrpläne ab dem 1. Oktober 2011 ⁽⁴⁹⁾ und ab dem 16. Januar 2012 ⁽⁵⁰⁾). Ein zusätzlicher täglicher gemischter Fährdienst wurde ab dem 16. Januar 2012 aufgenommen, als Caremar eine zusätzliche Fahrt mit der Fähre zum Hafen Casamicciola auf Ischia anbieten musste ⁽⁵¹⁾. Was die Passagierbeförderung per Tragflügelboot von/ab Neapel (Beverello) betrifft, so wurde die Zahl der von Caremar zu erbringenden Fahrten im Laufe der Zeit verringert. Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 musste Caremar vier tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot anbieten (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe c). Diese vier Fahrten wurden ab dem 1. Oktober 2011 nicht mehr in den Fahrplan aufgenommen und erst teilweise ab dem 16. Januar 2012 wieder eingeführt, wobei Caremar ein täglicher Passagierdienst per Tragflügelboot ab Neapel bis zum Hafen Ischia auferlegt wurde ⁽⁵²⁾.
- d) Auf der Route **Ischia/Procida/Neapel** musste Caremar ganzjährig mehrere tägliche gemischte Fährdienste nach/ab Neapel (Calata Massa) und tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot von/ab Neapel (Beverello) anbieten. Was die gemischten Verkehrsdienste betrifft, so wurde die Zahl der von Caremar zu erbringenden Fahrten im Laufe der Zeit allmählich leicht verringert. Tatsächlich wurden die 14 von Caremar ganzjährig zu erbringenden gemischten Dienste täglich (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe d) ab dem 1. Oktober 2011 ⁽⁵³⁾ auf dreizehn reduziert (nämlich einer vom Hafen von Casamicciola auf Ischia ⁽⁵⁴⁾ und zwölf zu/von dem Hafen Ischia ⁽⁵⁵⁾) und ab dem 16. Januar 2012 ⁽⁵⁶⁾ weiter auf zehn reduziert (nämlich einer vom Hafen von Casamicciola auf Ischia ⁽⁵⁷⁾).

⁽⁴⁴⁾ Nämlich ab Neapel nach Capri per TMV: um 5.35 Uhr (statt 5.40 Uhr), 12.00 Uhr und 17.00 Uhr; und ab Capri nach Neapel per TMV: um 10.25 Uhr, 15.30 Uhr (statt 15.40 Uhr) und 19.55 Uhr (statt 19.50 Uhr).

⁽⁴⁵⁾ Nämlich ab Neapel nach Capri per TMV: 5.35 Uhr (statt 5.40 Uhr), 12.00 Uhr und 17.25 Uhr (statt 17.00 Uhr); und ab Capri nach Neapel per TMV: um 10.20 Uhr (statt 10.25 Uhr), 15.35 Uhr (statt 15.30 Uhr) und 20.15 Uhr (statt 19.55 Uhr).

⁽⁴⁶⁾ Nämlich ab Neapel nach Capri per Fähre: um 7.35 Uhr, 13.00 Uhr und 18.40 Uhr; und ab Capri nach Neapel um 5.45 Uhr, 9.20 Uhr und 14.50 Uhr. Ab dem 16. Januar 2012 galt folgender Fahrplan: ab Neapel nach Capri per Fähre: 7.25 Uhr, 13.00 Uhr und 18.35 Uhr; und ab Capri nach Neapel per Fähre: 5.40 Uhr, 9.20 Uhr und 14.50 Uhr.

⁽⁴⁷⁾ Nämlich ab Neapel nach Capri per Fähre: 9.05 Uhr und 14.20 Uhr; und ab Capri nach Neapel per Fähre: um 6.45 Uhr, 11.00 Uhr, 16.15 Uhr und 20.10 Uhr. Ab dem 16. Januar 2012 galt folgender Fahrplan: ab Neapel nach Capri per Fähre: um 9.00 Uhr, 14.20 Uhr; und ab Capri nach Neapel per Fähre: um 6.45 Uhr, 11.00 Uhr, 16.15 Uhr und 20.10 Uhr.

⁽⁴⁸⁾ Nämlich ab Neapel nach Capri per TMV: um 21.20 Uhr und ab Capri nach Neapel per TMV um 23.30 Uhr. Ab dem 16. Januar 2012 galt folgender Fahrplan: ab Neapel nach Capri per TMV um 21.35 Uhr und ab Capri nach Neapel um 23.50 Uhr.

⁽⁴⁹⁾ Nämlich ab Ischia nach Neapel (1 Stunde 25 Minuten Fahrt) um 8.45 Uhr und ab Neapel nach Ischia (1 Stunde 20 Minuten Fahrt) um 16.05 Uhr und 20.25 Uhr.

⁽⁵⁰⁾ Nämlich ab Ischia nach Neapel (1 Stunde 25 Minuten Fahrt) um 8.45 Uhr und ein weiterer Dienst um 13.50 Uhr; und ab Neapel nach Ischia (1 Stunde 20 Minuten Fahrt) um 20.15 Uhr (statt 20.25 Uhr; die Fahrt um 16.05 Uhr wurde gestrichen).

⁽⁵¹⁾ Nämlich ab Neapel nach Ischia (1 Stunde 15 Minuten Fahrt) um 15.45 Uhr.

⁽⁵²⁾ Nämlich ab Neapel nach Ischia (1 Stunde 5 Minuten Fahrt) um 14.45 Uhr.

⁽⁵³⁾ Die Fahrt um 15.40 Uhr ab Neapel nach Procida und anschließend zum Hafen Ischia wurde gestrichen.

⁽⁵⁴⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel (Gesamtdauer: 1 Stunde) um 12.55 Uhr vom Hafen von Casamicciola (mit Abfahrt ab Procida um 13.35 Uhr).

⁽⁵⁵⁾ Nämlich ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde 35 Minuten) um 6.25 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.30 Uhr), 9.10 Uhr (statt 8.55 Uhr, Abfahrt ab Procida um 10.20 Uhr), 10.45 Uhr (statt 10.40 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 11.45 Uhr), 15.15 Uhr (statt 14.30 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 16.15 Uhr), 17.45 Uhr (statt 17.30 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 18.45 Uhr), 19.30 Uhr (statt 19.20 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 20.30 Uhr) und 22.15 Uhr (statt 21.55 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 23.15 Uhr). Ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel (Gesamtdauer: 1 Stunde 35 Minuten) um 7.00 Uhr (statt 6.45 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 7.30 Uhr), 13.55 Uhr (statt 12.30 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 14.35 Uhr), 15.30 Uhr (statt 15.20 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 16.15 Uhr), 17.25 Uhr (statt 17.15 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 18.05 Uhr) und 19.55 Uhr (statt 19.30 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 20.30 Uhr).

⁽⁵⁶⁾ Die Fahrten um 7.00 Uhr und 13.55 Uhr ab Ischia nach Procida und anschließend zum Hafen Ischia wurden gestrichen.

⁽⁵⁷⁾ Der Fahrplan blieb unverändert (d. h. Abfahrt vom Hafen Casamicciola (Ischia) um 12.55 Uhr, siehe Fußnote 54).

und neun zu/von dem Hafen auf Ischia)⁽⁵⁸⁾, wobei jedoch im Zeitraum vom 15. Juni bis zum 15. September zwei gemischte Dienste täglich hinzukamen⁽⁵⁹⁾. Was die Passagierdienste betrifft, so wurde die Zahl der von Caremar zu erbringenden Fahrten im Laufe der Zeit leicht erhöht. Tatsächlich wurden die acht von Caremar ganzjährig zu erbringenden täglichen Passagierdienste (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe d) ab dem 1. Oktober 2011⁽⁶⁰⁾ auf zehn erhöht, wobei im Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. September zwei Fahrten hinzukamen⁽⁶¹⁾. Ab dem 16. Januar 2012 wurden die von Caremar zu erbringenden täglichen Passagierdienste ganzjährig auf neun reduziert⁽⁶²⁾, während die beiden zusätzlichen Fahrten im Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. September mit geringfügigen zeitlichen Anpassungen beibehalten wurden⁽⁶³⁾.

- e) Auf der Route **Ischia/Procida/Pozzuoli** musste Caremar ganzjährig sechs gemischte Fährdienste täglich anbieten. Bei den sechs in Erwägungsgrund 36 Buchstabe e beschriebenen gemischten Diensten wurden die Fahrpläne ab dem 1. Oktober 2011 und 16. Januar 2012 geändert. Ab dem 1. Oktober 2011 musste Caremar eine Fahrt zum Hafen von Casamicciola auf Ischia⁽⁶⁴⁾ und fünf Fahrten zum/vom Hafen Ischia⁽⁶⁵⁾ anbieten, während Caremar ab dem 16. Januar 2012 täglich zwei gemischte Dienste vom/zum Hafen von Casamicciola auf Ischia⁽⁶⁶⁾ und vier zum/vom Hafen ab Ischia⁽⁶⁷⁾ erbringen musste. Darüber hinaus musste Caremar ab dem 16. Januar 2012 im Zeitraum vom 16. September bis zum 14. Juni (Schulzeit) zwei zusätzliche gemischte Fährdienste anbieten⁽⁶⁸⁾.
- f) Auf der Route **Ischia/Procida** musste Caremar vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 über die Routen Ischia/Procida/Pozzuoli und Ischia/Procida/Neapel hinaus keine Dienste erbringen (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe f). Dies änderte sich zwischen dem 1. Oktober 2011 und dem 15. Januar 2012 nicht. Ab dem 16. Januar 2012 musste Caremar ganzjährig einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot zum Hafen Ischia⁽⁶⁹⁾ zusätzlich zu den bereits auf den Routen Ischia/Procida/Pozzuoli und Ischia/Procida/Neapel angebotenen Fahrten durchführen.

⁽⁵⁸⁾ Nämlich ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde 35 Minuten) um **6.25** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.30 Uhr), **10.45** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 11.50 Uhr), **15.10** Uhr (statt 15.15 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 16.20 Uhr), **17.30** Uhr (statt 17.45 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 18.35 Uhr), **19.30** Uhr (statt 19.20 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 20.30 Uhr) und **21.55** Uhr (statt 22.15 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 23.00 Uhr). Ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel (Gesamtdauer: 1 Stunde 35 Minuten) um **15.20** Uhr (statt 15.30 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 15.50 Uhr), **17.20** Uhr (statt 17.25 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 17.50 Uhr) und **19.25** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 20.30 Uhr).

⁽⁵⁹⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel (Gesamtdauer: 1 Stunde 35 Minuten) um **7.00** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.25 Uhr) und ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde 35 Minuten) um **9.25** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 10.30 Uhr).

⁽⁶⁰⁾ Nämlich ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde 10 Minuten) um **8.50** Uhr (statt 9.55 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 9.30 Uhr), **11.45** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 12.25 Uhr), **13.10** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 13.50 Uhr), **15.10** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 15.50 Uhr) und um **18.15** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 18.55 Uhr). Ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel (Gesamtdauer: 1 Stunde 10 Minuten) um **7.30** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.55 Uhr), **10.10** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 10.35 Uhr), **13.05** Uhr (statt 12.00 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 13.30 Uhr), **14.30** Uhr (statt 14.15 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 14.55 Uhr) und **16.30** Uhr (statt 16.15 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 16.55 Uhr).

⁽⁶¹⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel um **19.35** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 20.00 Uhr) und ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia um **20.55** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 21.30 Uhr).

⁽⁶²⁾ Nämlich ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde 10 Minuten) um **8.40** Uhr (statt 8.50 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 9.30 Uhr), **11.45** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 12.25 Uhr), **13.10** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 13.50 Uhr) und **18.15** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 18.55 Uhr). Ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel (Gesamtdauer: 1 Stunde 10 Minuten) um **6.45** Uhr (statt 7.30 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 7.05 Uhr), **10.15** Uhr (statt 10.10 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 10.35 Uhr), **13.00** Uhr (statt 13.05 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 13.15 Uhr), **14.30** Uhr (statt 14.15 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 14.55 Uhr) und **16.25** Uhr (statt 16.30 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 16.45 Uhr).

⁽⁶³⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel um **19.35** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 20.00 Uhr) und ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia um **21.05** Uhr (statt 20.55 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 21.50 Uhr).

⁽⁶⁴⁾ Nämlich ab Pozzuoli nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde 15 Minuten) um **10.20** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 10.55 Uhr).

⁽⁶⁵⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Pozzuoli (Gesamtdauer: 1 Stunde) um **8.30** Uhr (Abfahrt ab Procida um 9.10 Uhr), **11.30** Uhr (statt 11.20 Uhr mit Abfahrt ab Procida um 12.10 Uhr) und **18.00** Uhr (statt 17.35 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 18.35 Uhr). Ab Pozzuoli nach Procida und anschließend nach Ischia (Gesamtdauer: 1 Stunde 15 Minuten) um **13.50** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 14.20 Uhr) und **19.15** Uhr (statt 18.55 Uhr, mit Abfahrt ab Procida um 19.45 Uhr).

⁽⁶⁶⁾ Nämlich ab Pozzuoli nach Procida und anschließend nach Ischia um **10.15** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 10.55 Uhr); und ab Ischia nach Procida und anschließend nach Pozzuoli um **17.30** Uhr vom Hafen von Casamicciola (mit Abfahrt ab Procida um 18.00 Uhr).

⁽⁶⁷⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Pozzuoli um **8.35** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 9.00 Uhr), um **11.30** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 11.55 Uhr); ab Pozzuoli nach Procida und anschließend nach Ischia um **14.00** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 14.30 Uhr) und **18.55** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 19.35 Uhr).

⁽⁶⁸⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Pozzuoli um **7.20** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.50 Uhr) und ab Pozzuoli nach Procida und anschließend nach Ischia um **9.00** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 9.40 Uhr).

⁽⁶⁹⁾ Nämlich ab Procida nach Ischia (20 Minuten Fahrt) um **15.30** Uhr.

- g) Auf der Route **Procida/Pozzuoli** musste Caremar zusätzlich zu den Fahrten auf der Route Ischia/Procida/Pozzuoli ganzjährig zwei Passagierdienste per Tragflügelboot erbringen (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe g), und die Zeiten dieser Fahrten änderten sich ab dem 1. Oktober 2011 ⁽⁷⁰⁾ und ab dem 16. Januar 2012 ⁽⁷¹⁾ geringfügig.
 - h) Auf der Route **Procida/Neapel** musste Caremar zusätzlich zu den Fahrten auf der Route Ischia/Procida/Neapel ganzjährig vier tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot nach/ab Neapel (Beverello) ⁽⁷²⁾ erbringen (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe h), wobei der Fahrplan zwischen dem 1. Oktober 2011 und dem 16. Januar 2012 geringfügig geändert wurde ⁽⁷³⁾.
- (40) Gemäß Artikel 1 des verlängerten ursprünglichen Vertrags musste Caremar den oben genannten Fahrplan im Einklang mit den Verpflichtungen in Bezug auf Kontinuität und Frequenz, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit erfüllen.
- (41) Im Hinblick auf die Anzahl, die Art und die Kapazität der auf den bedienten Seeverkehrsrouten eingesetzten Schiffe bezieht sich Artikel 1 des verlängerten ursprünglichen Vertrags auf den Inhalt der Fünfjahrespläne.
- (42) Was die Tarife betrifft, so musste Caremar gemäß Artikel 4 des verlängerten ursprünglichen Vertrags den zuständigen italienischen Behörden jährlich die Höhe der Tarife, die das Unternehmen anzuwenden beabsichtigte, vorlegen (und begründen).
- (43) Der verlängerte ursprüngliche Vertrag enthielt keine Bestimmungen über die Qualität des Dienstes.
- (44) In Artikel 12 des verlängerten ursprünglichen Vertrags sind die Sanktionen aufgeführt, die Caremar bei Nichteinhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auferlegt werden, es sei denn, Caremar weist nach, dass die Nichterfüllung nicht auf Caremar, sondern auf höhere Gewalt zurückgeht. Nach dem verlängerten ursprünglichen Vertrag können die Sanktion je nach Schwere des Verstoßes zwischen 800 EUR und 40 000 EUR liegen.

3.1.2. *Der Ausgleich*

- (45) Für die Seeverkehrsdienste, die im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 durchgeführt wurden, erhielt Caremar eine öffentliche Ausgleichszahlung in Höhe von insgesamt 97 835 927 EUR.
- (46) In Tabelle 1 sind die jährlichen Ausgleichszahlungen aufgeführt, die Caremar für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags gezahlt wurden:

⁽⁷⁰⁾ Nämlich ab Procida nach Pozzuoli (15 Minuten Fahrt) um **8.10** Uhr (statt um 8.25 Uhr) und ab Pozzuoli nach Procida (15 Minuten Fahrt) um **8.55** Uhr (statt um 8.50 Uhr).

⁽⁷¹⁾ Nämlich ab Procida nach Pozzuoli (15 Minuten Fahrt) um **8.10** Uhr (statt um 8.25 Uhr) und ab Pozzuoli nach Procida (15 Minuten Fahrt) um **8.50** Uhr (statt um 8.55 Uhr).

⁽⁷²⁾ Nämlich ab Procida nach Neapel (40 Minuten Fahrt) um **6.35** Uhr und **9.20** Uhr und ab Neapel nach Procida (40 Minuten Fahrt) um **7.30** Uhr und **17.45** Uhr.

⁽⁷³⁾ Nämlich ab Procida nach Neapel (40 Minuten Fahrt) um **6.35** Uhr und **9.25** Uhr (statt um 9.20 Uhr); und ab Neapel nach Procida (40 Minuten Fahrt) um **7.30** Uhr und **17.30** Uhr (statt um 17.45 Uhr).

Tabelle 1

Für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis 31. Juli 2012 gezahlter Ausgleich

(in EUR)

Jahr	Ausgleichszahlung
2009	32 474 450
2010	29 869 832
2011	24 018 645
2012 (Januar-Juli)	11 473 000

(47) Die Höhe des jährlichen Ausgleichs, der Caremar für die Erbringung der Seeverkehrsdienstleistungsverträge gewährt wurde, wurde wie folgt festgelegt:

- für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2009 auf der Grundlage derselben Rechtsvorschriften, die im Rahmen des ursprünglichen Vertrags galten (siehe Erwägungsgründe 48 bis 52); und
- für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Juli 2012 auf der Grundlage einer neuen Methode, die in der Entscheidung Nr. 111 des Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (italienischer Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung) vom 9. November 2007 ^(*) mit dem Titel „Kriterien für die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und der Tarifynamik im Sektor der Seekabotage von öffentlichem Interesse“ (im Folgenden „Entscheidung 111/2007“) festgelegt wurde (siehe Erwägungsgrund 53).

3.1.2.1. Vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2009 gewährte Ausgleichszahlungen

- (48) Im Präsidialdekret Nr. 501 vom 1. Juni 1979 (im Folgenden „Präsidialdekret 501/79“) sind die verschiedenen Elemente (Einnahmen und Kosten) festgelegt, die in die Berechnung der Subventionen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für Betreiber öffentlicher Seeverkehrsdienste einfließen. Darüber hinaus wurden durch das Gesetz Nr. 856 vom 5. Dezember 1986 (im Folgenden „Gesetz 856/86“) bestimmte Änderungen am System der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für den Seeverkehr in Italien festgelegt. Hinsichtlich der Verbindungen mit den größeren und kleineren Inseln wurden in Artikel 11 dieses Gesetzes die Kriterien für die Berechnung der Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen geändert. Die Subventionen waren nun auf Grundlage der Differenz zwischen den Einnahmen und den Kosten der Dienstleistung, die anhand durchschnittlicher und objektiver Parameter bestimmt wurden, zu berechnen und mussten außerdem eine angemessene Gesamtkapitalrendite beinhalten. Im selben Artikel ist zudem festgehalten, dass die öffentlichen Dienstleistungsverträge eine Liste der subventionierten Routen, die Frequenz der Fahrten und die zu verwendenden Schiffstypen beinhalten mussten. Die Subventionen mussten durch den zuständigen Minister genehmigt werden.
- (49) Die im Präsidialdekret 501/79 und im Gesetz 856/86 verankerten Grundsätze spiegeln sich in dem ursprünglichen Vertrag wider.
- (50) Infolgedessen wurde der Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Jahr 2009 nach der im ursprünglichen Vertrag festgelegten Methode berechnet. Die Ausgleichsleistung entsprach dabei dem kumulierten Nettoverlust der Dienstleistungen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, zu dem ein variabler Betrag entsprechend der Gesamtkapitalrendite addiert wurde.
- (51) Bei der Berechnung der von den Behörden festgelegten Ausgleichsleistungen wurden folgende Kostenelemente berücksichtigt: Kommissionskosten, Werbekosten, Kosten für Dienstleistungen für Fahrgäste an Bord, Be-, Entlade- und Manövrierkosten, Kosten für landseitiges Verwaltungspersonal, Schiffsinstandhaltungskosten, Verwaltungskosten, Versicherungskosten, Miet- und Leasingkosten, Treibstoff-, Steuer- und Abschreibungskosten.

^(*) 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 (im Folgenden „Entscheidung 111/2007“) (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale Nr. 50 del 28.2.2008).

- (52) Nach dem ursprünglichen Vertrag war die jährliche Ausgleichszahlung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen in folgender Weise zu leisten: Bis zum 30. März eines jeden Jahres erhielt Caremar eine erste Vorauszahlung in Höhe von 70 % der im Vorjahr gezahlten Ausgleichsleistung und eine zweite Zahlung von 20 % der Ausgleichsleistung des vorherigen Jahres zum 30. Juni. Die Differenz zwischen den gezahlten Beträgen und dem Fehlbetrag zwischen den Betriebskosten und den Einnahmen des laufenden Jahres, die auf der Grundlage der Ergebnisse der Vorjahre geschätzt wurde, stellte den bis zum 30. November zu zahlenden Restbetrag dar. Sollte sich herausstellen, dass Caremar einen Betrag erhalten hatte, der höher als die Nettokosten der geleisteten Dienste war (Einnahmen minus Verlust), war das Unternehmen verpflichtet, die Differenz zurückzuerstatten ⁽⁷⁵⁾.

3.1.2.2. Vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Juli 2012 gewährte Ausgleichszahlungen

- (53) Vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Juli 2012 wurde der Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Seeverkehr durch Anwendung einer neuen Methode ermittelt, die in der Entscheidung 111/2007 festgelegt wurde.
- (54) Laut der Präambel wurde die Entscheidung 111/2007 in Hinsicht auf die Privatisierung öffentlicher Unternehmen erlassen, die Seeverkehrsdienste im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbringen ⁽⁷⁶⁾. Die Bestimmungen der Entscheidung 111/2007 wurden in Bezug auf die von den Unternehmen der Tirrenia-Gruppe, einschließlich Caremar, ab 2010 erbrachten Dienstleistungen angewandt, also bereits vor dem Inkrafttreten der jeweiligen neuen öffentlichen Dienstleistungsverträge nach den jeweiligen Privatisierungen.
- (55) Im Rahmen der Entscheidung 111/2007 wurde die Höhe des Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen anhand der Nettokosten ermittelt, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderlich waren, zuzüglich einer angemessenen Rendite. Diese Rendite wurde vorab für den gesamten vom öffentlichen Dienstleistungsvertrag abgedeckten Regulierungszeitraum festgelegt. Der Gesamtbetrag der gewährten Ausgleichsleistungen wurde in jedem Fall auch auf die Höhe der öffentlichen Mittel begrenzt, die dem betreffenden öffentlichen Dienstleistungsvertrag gesetzlich zugewiesen wurden, wenn diese niedriger lagen als der auf der Grundlage der Nettokostenmethode quantifizierte Ausgleich.
- (56) Die Nettokosten, die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderlich waren, wurden auf der Grundlage der Differenz zwischen den Kosten und den Einnahmen quantifiziert, die das Unternehmen für die Erbringung des öffentlichen Seeverkehrsdienstes verzeichnete. Insbesondere sind die Kosten und Einnahmen je Route zu ermitteln, und die Kosten, die (ggf.) für gemeinwirtschaftliche und kommerzielle Tätigkeiten zusammen anfallen, sind auf der Grundlage der Ex-ante-Kriterien, die dem betreffenden öffentlichen Dienstleistungsvertrag beigelegt und in einem speziellen Bericht beschrieben werden, transparent zuzuweisen.
- (57) Die Kapitalrendite wird dabei auf der Grundlage der gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, im Folgenden „WACC“) berechnet. Die erforderliche Eigenkapitalrendite ⁽⁷⁷⁾ ist nach dem Capital Asset Pricing Model (im Folgenden „CAPM“) zu berechnen. Auf der Grundlage dieses Modells werden die Eigenkapitalkosten in Abhängigkeit von folgenden Faktoren abgeleitet: i) risikofreier Zinssatz; ii) Beta-Wert (Schätzung des Risikoprofils des Unternehmens im Verhältnis zum Aktienmarkt); iii) die dem Aktienmarkt zugewiesene Eigenkapitalrisikoprämie.
- (58) Insbesondere waren die Eigenkapitalkosten so zu berechnen, dass zu der Rendite für risikofreie Aktivitäten eine Prämie für die Übernahme zusätzlicher Risiken addiert wird. Diese Prämie ist zu berechnen als die Risikoprämie des Marktes multipliziert mit seinem Beta-Wert, der misst, wie riskant eine bestimmte Aktivität im Verhältnis zum Markt ist.
- (59) Gemäß der Entscheidung 111/2007 entspricht die Rendite risikofreier Aktivitäten der durchschnittlichen Bruttorendite von Referenzanleihen mit zehnjähriger Laufzeit, bezogen auf die letzten zwölf Monate, für die verfügbare Daten vorliegen.

⁽⁷⁵⁾ Nach Artikel 3 Absatz 10 des ursprünglichen Vertrags musste das Unternehmen jede Überkompensation, die sich aus den geprüften Abschlüssen des Unternehmens ergab, innerhalb von 15 Tagen nach Genehmigung der Bilanzen des Unternehmens für das betreffende Jahr zurückzahlen.

⁽⁷⁶⁾ Gemäß Artikel 1 Absatz 999 des Gesetzes Nr. 296 vom 27. Dezember 2006 und Artikel 1 Buchstabe e des Gesetzesdekrets Nr. 430/1997 vom 5. Dezember 1997.

⁽⁷⁷⁾ Die gewünschte Rendite für einen Eigenkapitalinvestor angesichts des Risikoprofils des Unternehmens und der damit verbundenen Cashflows.

- (60) In der Entscheidung 111/2007 wird eine Marktrisikoprämie von 4 % festgesetzt. Darüber hinaus wird bei einer Dienstleistung, die auf einer nicht-exklusiven Basis betrieben wird, das mutmaßlich größere Risiko, das der Betreiber trägt, durch einen Aufschlag von 2,5 % auf die Marktrisikoprämie vergütet.
- (61) In der Praxis darf der an Caremar gezahlte Ausgleichsbetrag jedoch die im Gesetz 166/2009 festgelegte Obergrenze von 29 869 832 EUR ⁽⁷⁸⁾ im Jahr nicht überschreiten (siehe Erwägungsgrund 32). Obwohl das Gesetz 166/2009 die an alle Unternehmen der Tirrenia-Gruppe geleisteten jährlichen Ausgleichszahlungen für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Seeverkehrsdienstleistungen auf einen Höchstbetrag begrenzt, enthält die Entscheidung 111/2007 auch bestimmte Schutzvorkehrungen, die es diesen Betreibern ermöglichen, ihre Betriebskosten ausreichend zu decken.
- (62) Nach der Entscheidung 111/2007 müssen der Umfang der Dienstleistungen, die im neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag festgelegten Höchstarife und der tatsächlich gewährte Ausgleich vorab so festgelegt werden, dass der Leistungserbringer die Gesamtheit der Kosten für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse decken kann. Folgende Formel ist anzuwenden:

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

Dabei gilt:

VA(RSP) ist der abgezinste Wert des Ausgleichs für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen,

VA(AI(X)) ist der abgezinste Wert anderer Einnahmen (Fahrpreis und anderes),

VA(CA) ist der abgezinste Wert der zulässigen Betriebskosten, der Schuldenrückzahlung und der Gesamtkapitalrendite.

- (63) Sollte sich nachträglich während der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen herausstellen, dass der gewährte Ausgleich unter Berücksichtigung der übrigen Einnahmen niedriger war als zur Deckung der beihilfefähigen Betriebskosten erforderlich, so konnte sich das Unternehmen nicht auf eine rückwirkende automatische Änderung der Höhe der Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen verlassen, auch nicht um eine solche Änderung während des vom Vertrag abgedeckten Regulierungszeitraums ersuchen, sondern nur die zuständigen italienischen Behörden auffordern, eine der folgenden Maßnahmen für die Zukunft zu ergreifen: den Umfang der subventionierten Tätigkeiten verringern oder alternativ konnten die Organisation der Dienstleistung (z. B. die Wahl des Schiffstyps) überarbeiten oder die Höchstarife ändern.
- (64) Darüber hinaus wird der für die jeweiligen Dienstleistungen geltende Höchstarif ohne Steuern und Hafengebühren jedes Jahr auf der Grundlage einer Preisobergrenzenformel wie folgt angepasst:

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

Dabei gilt:

ΔT ist die jährliche prozentuale Änderung des Höchstarifs,

ΔP ist die Inflationsrate des Referenzjahres,

X ist eine reale jährliche Anpassungsrate der im Vertrag festgelegten Fahrpreisobergrenze, die während der Dauer des Vertrags konstant bleibt.

- (65) Die Entscheidung 111/2007 legt außerdem fest, dass der Höchstarif angepasst werden kann, um Schwankungen bei den Treibstoffkosten widerzuspiegeln, wobei öffentlich zugängliche Standardpreise als Referenz dienen.
- (66) Für die jährlichen Zahlungen galten im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 dieselben Grundsätze, die im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gegolten hatten (siehe Erwägungsgrund 52).

⁽⁷⁸⁾ Davon 19 839 226 EUR von der Region Kampanien und 10 030 606 EUR von der Region Latium.

3.2. Privatisierung von Caremar

- (67) Mit Beschluss Nr. 444 vom 9. August 2011 legte die Regierung der Region Kampanien die Leitlinien für die Durchführung des nichtoffenen Verfahrens ⁽⁷⁹⁾ zur Privatisierung von Caremar und die Vergabe eines öffentlichen Seekabotage-Dienstleistungsvertrags zur Erbringung von Seeverkehrsdienstleistungen über einen Zeitraum von neun Jahren an den Erwerber von Caremar gegen Ausgleich für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen fest.
- (68) Mit dem Exekutivdekret Nr. 202 vom 12. Juli 2012 zur Festlegung der Vorverfahren leitete die Region Kampanien das nichtoffene Verfahren ein, bei dem das Kriterium des günstigsten Preises als Zuschlagskriterium gewählt wurde.
- (69) Die Aufforderung zur Einleitung des Verfahrens wurde im Supplement zum *Amtsblatt der Europäischen Union* vom 17. Juli 2012 und in der *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* Nr. 86 vom 25. Juli 2012 sowie auf der Website der Region Kampanien veröffentlicht.
- (70) Für den Zugang zum Angebot gab es keine technischen Anforderungen. Obwohl der ursprüngliche Entwurf der Ausschreibung für Caremar bestimmte technische und finanzielle Anforderungen (d. h. im Voraus festgelegte Seemilevolumen und Umsatz im Seeverkehrssektor) enthielt, die es nur Seeverkehrsgesellschaften ermöglicht hätten, an der Ausschreibung teilzunehmen, änderten die italienischen Behörden nach dem Austausch zwischen den italienischen Behörden und der Kommission vom 26. Oktober 2011, 22. Dezember 2011 und 14. März 2012 im Anschluss an den Einleitungsbeschluss von 2011 die endgültige Ausschreibung, indem sie die technischen Kriterien aus der Wertung strichen und durch finanzielle Anforderungen in Bezug auf die angemessene wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit ersetzten, was entweder durch eine Bestätigung von mindestens zwei Finanzinstituten über eine wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit von 6 Mio. EUR oder durch Nettovermögenswerte von mindestens 6 Mio. EUR nachzuweisen war.
- (71) Nach der Veröffentlichung der Ausschreibung und bis Ablauf der darin gesetzten Frist am 21. September 2012 für die Bekundung des Interesses, bekundeten zehn Parteien ihr Interesse, an der Ausschreibung teilzunehmen (im Einzelnen: Alilauro Gruson S. p. A. (im Folgenden „Aligruson“), Delcomar S. r. l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S. p. A., Vetur, Usticalines S. p. A.)
- (72) Mit dem Exekutivdekret Nr. 34 vom 21. Februar 2013 genehmigte die Region Kampanien die Ergebnisse der Untersuchung in der Vorqualifikationsphase und gab mit Ausnahme von Vetur allen Unternehmen die Zulassung zur nächsten Phase (Angebotsphase).
- (73) Mit dem Exekutivdekret Nr. 78 vom 17. Mai 2013 wurden die neun zugelassenen Bewerber zur Abgabe eines Angebots aufgefordert ⁽⁸⁰⁾. Die Aufforderung zur Angebotsabgabe enthielt den Entwurf des zwischen dem erfolgreichen Bieter und der Region Kampanien zu unterzeichnenden neuen Neunjahresvertrags sowie nähere Angaben zum Ausschreibungsverfahren ⁽⁸¹⁾. Im Aufforderungsschreiben wurde insbesondere darauf hingewiesen, dass für das Zuschlagskriterium Folgendes gelten werde:

⁽⁷⁹⁾ Das nichtoffene Ausschreibungsverfahren nach Artikel 55 Absatz 6 des italienischen Gesetzbuchs über das öffentliche Auftragswesen – Gesetzesdekret Nr. 163/2006 (il Codice dei Contratti pubblici) war ein zweistufiges Verfahren, bei dem nur die zur Angebotsphase eingeladenen Wirtschaftsteilnehmer Angebote abgeben konnten.

⁽⁸⁰⁾ Das Exekutivdekret Nr. 78 vom 17. Mai 2013 wurde im Amtsblatt der Region Kampanien Nr. 28 vom 27. Mai 2013 sowie auf der Website der Region Kampanien veröffentlicht. Parallel dazu veröffentlichte die Region Kampanien auf ihrer Website Erläuterungen zur Aufforderung zur Angebotsabgabe in Form von Antworten auf häufig gestellte Fragen.

⁽⁸¹⁾ Neben dem neuen Entwurf eines Neunjahresvertrags, der zwischen dem erfolgreichen Bieter und der Region Kampanien unterzeichnet werden sollte, umfassten diese Informationen den Entwurf des Kaufvertrags für Caremar, den Entwurf eines Geschäftsplans, den die Parteien bei der Vorlage ihres Angebots einhalten mussten, den Entwurf des Angebots und den Entwurf einer Verpflichtungserklärung, die die Parteien bei der Einreichung ihres Angebots einhalten konnten, sowie die Regeln für den Zugang zu den Räumlichkeiten von Caremar und zum Datenraum. Was das Verfahren betrifft, so wurden die Parteien unter anderem über den zeitlichen Ablauf und die Bedingungen für Folgendes informiert: i) den Zugang zum Datenraum des Ausschreibungsverfahrens und zu den Geschäftsräumen von Caremar; ii) die Einreichung der Angebote; iii) die Vorlage einer Garantie zur Unterstützung des Angebots; iv) die Zuschlagserteilung (einschließlich Zuschlagskriterium) und v) die Möglichkeit, um Erläuterungen zum Angebot zu bitten.

„der beste Preis, der der geringsten Differenz entspricht, die sich ergibt, indem von dem vom Wettbewerber verlangten Ausgleichswert der Preis abgezogen wird, der für den Erwerb der Aktien zugunsten des niedrigsten (x) Angebots geboten wird, das sich aus der Anwendung der folgenden Formel ergibt:

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

Dabei gilt:

- *a* ist der Betrag der Gegenleistung für die Mindestleistungen auf der Grundlage der unter Ziffer 2.1 Buchstabe b genannten Aufforderung zur Abgabe eines Angebots,
- *Da * 75 %* ist der auf der Grundlage des Angebots angebotene Rabatt, multipliziert mit dem Korrekturfaktor, um der Verteilung dieser Ermäßigung auf neun Jahre Rechnung zu tragen, und
- *6* ist der Betrag des unter Ziffer 2.1 Buchstabe a genannten Aktienkurses, der nach oben angeboten wird.“

- (74) Was den Mindestpreis für den Verkauf von Caremar angeht, so wurde im Aufforderungsschreiben ein Betrag von mindestens 6 000 000 EUR ⁽⁸²⁾ angegeben, während als Höchstbetrag der Ausgleichszahlung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen ein Betrag von höchstens 19 839 226 EUR pro Jahr über die neunjährige Vertragslaufzeit vorgesehen war.
- (75) Nach Ablauf der Frist gingen drei Angebote von folgenden Interessenten ein: i) der vorübergehenden Unternehmensvereinigung SNAV/Rifim S. r. l.; ii) Aligruson; iii) TTT Lines S. p. A. in einer temporären Vereinigung, die mit den Partnern Marittima S. r. l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S. r. l. geschlossen wurde. Letztere wurde schließlich vom Vergabeausschuss ausgeschlossen, weil sie nicht in der Lage war, eine angemessene finanzielle Garantie für ihr Angebot vorzulegen.
- (76) Am 4. Oktober 2013 unterrichtete Marworld die Region Kampanien über ein beim Regionalen Verwaltungsgericht Kampanien eingelegtes Rechtsmittel u. a. gegen die Ausschlussentscheidung.
- (77) Mit dem Exekutivdekret Nr. 178 vom 29. Oktober 2013 bestätigte die Region Kampanien die Rangfolge des Vergabeausschusses ⁽⁸³⁾, die auf der Grundlage der Zahlenwerte der einzelnen Angebote und unter Anwendung der im Aufforderungsschreiben festgelegten Formel festgelegt wurde (siehe Erwägungsgrund 73), SNAV/Rifim bot 111 395 812 EUR an (einschließlich 6 000 001 EUR für den Erwerb von Caremar), während Aligruson 128 556 568 EUR (einschließlich 6 000 060 EUR für den Erwerb von Caremar) anbot. Nach dem erfolgreichen Angebot im Ausschreibungsverfahren erhielt SNAV/Rifim den Zuschlag.
- (78) Mit Urteil vom 5. Juni 2014 hob das Regionale Verwaltungsgericht der Region Kampanien die Zuschlagserteilung mit der Begründung auf, dass keiner der drei Bewerber zur Angebotsabgabe hätte aufgefordert werden dürfen. Die Region Kampanien legte gegen dieses Urteil Rechtsmittel ein. Mit Urteil vom 10. Februar 2015 hob das Oberste Verwaltungsgericht Italiens das Urteil des Regionalen Verwaltungsgerichts der Region Kampanien auf und hielt damit die Entscheidung des Vergabeausschusses aufrecht.

⁽⁸²⁾ Nach den von Italien vorgelegten Informationen wurde der Basisauktionspreis von Caremar in Höhe von 6 000 000 EUR berechnet, indem zum Wert des Nettobuchvermögens von Caremar zum 31. Dezember 2010 (d. h. 4 470 008 EUR) die Kapitalgewinne der Flotte und eine generische Geschäfts- oder Firmenwertkomponente hinzugerechnet wurden, die darauf zurückzuführen war, dass Caremar ein Unternehmen mit eigenem Know-how und eigener Präsenz vor Ort war, das auf dem Markt, auf dem es tätig war, eine anerkannte Marke war.

⁽⁸³⁾ Diese Rangfolge wurde vom Vergabeausschuss bei seiner öffentlichen Sitzung vom 29. Juli 2013 veröffentlicht. Bei dieser Gelegenheit teilte der Vergabeausschuss mit, dass das erfolgreiche Angebot dem öffentlichen Auftraggeber (d. h. der Region Kampanien) zur Überprüfung übermittelt worden sei. Mit dem Exekutivdekret Nr. 130 vom 2. August 2012 beschloss die Region Kampanien, das diskretionäre Prüfverfahren nach Artikel 86 Absatz 3 des Gesetzesdekrets Nr. 136/2006 einzuleiten, mit dem der Vergabeausschuss aufgefordert wurde, die Angemessenheit des von SNAV/Rifim eingereichten Angebots zu prüfen. Der Vergabeausschuss prüfte in seinen Sitzungen vom 16. und 27. September 2013 die dem Angebot von SNAV/Rifim zugrunde liegenden finanziellen Annahmen eingehend und erklärte die Angemessenheit und Zuverlässigkeit des Angebots. Der Vergabeausschuss übermittelte die Ergebnisse des Prüfverfahrens in seiner öffentlichen Sitzung vom 16. Oktober 2013, bei der er auch die am 29. Juli 2013 veröffentlichte Rangliste bestätigte.

- (79) Nach dem Urteil des Regionalen Verwaltungsgerichts der Region Kampanien, das die Entscheidung des Vergabeausschuss aufrechterhielt, das Angebot an SNAV/Rifim zu vergeben, machte SNAV/Rifim die Ausführung seines Angebots von der Bestätigung der Region Kampanien abhängig, dass sich die finanziellen Bedingungen von Caremar im Vergleich zu den Bedingungen, die von den Bietern während des 2013 durchgeführten Ausschreibungsverfahrens bewertet worden waren, nicht geändert hätten. Nachdem die Region Kampanien festgestellt hatte, dass das Eigenkapital von Caremar zum 31. Dezember 2024 um 2 155 008 EUR niedriger war als die Eigenkapitalausstattung, die zum Zeitpunkt der erfolgreichen Abgabe des Angebots durch SNAV/Rifim bestand, beschloss die Region Kampanien, das Eigenkapital von Caremar wieder auf das Niveau von Ende 2013 zu bringen. Daher gewährte die Region Kampanien Caremar mit dem Regionalbeschluss Nr. 316 vom 21. Mai 2015 ⁽⁸⁴⁾ vorbehaltlich seines Erwerbs durch den erfolgreichen Bieter 2 155 008 EUR, um die finanzielle Lage von Caremar in Höhe des zum Zeitpunkt des erfolgreichen Angebots für den Erwerb von Caremar geltenden Wert wiederherzustellen.
- (80) Der Kaufvertrag zwischen der Region Kampanien und SNAV/Rifim wurde am 16. Juli 2015 unterzeichnet, und zu diesem Zeitpunkt wurde das Eigentum an allen Caremar-Aktien von der Region Kampanien zu einem Festpreis von 6 000 001 EUR auf SNAV/Rifim übertragen.
- (81) Da es sich bei dem Käufer um eine kollektive Einheit handelte, wurden die Caremar-Aktien verkauft und von SNAV und Rifim erworben, wobei sie alle vertraglichen Verpflichtungen gesamtschuldnerisch übernahmen, d. h. SNAV erwarb 75 000 Aktien und Rifim die restlichen 75 000 Aktien, die jeweils 50 % des gesamten Aktienkapitals von Caremar entsprachen.

3.3. Der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag

3.3.1. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

- (82) Am 16. Juli 2015 unterzeichneten die Region Kampanien und Caremar den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag für die Erbringung von Seeverkehrsdienstleistungen. Dieser öffentliche Dienstleistungsvertrag war neun Jahre (d. h. bis einschließlich 15. Juli 2024) in Kraft.
- (83) Die Caremar (und damit den Erwerbern SNAV/Rifim) auferlegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung betrifft die Erbringung von Seeverkehrsdiensten für Personen und/oder Personen, Fahrzeuge (einschließlich Rettungsfahrzeugen) und Postsendungen zu im Voraus festgelegten Preisen mit Fähren und Schnellschiffen (d. h. TMV im Falle gemischter Dienste oder Tragflügelboote bei reinen Passagierdiensten) gemäß den Fahrplänen, die im Seeverkehrsprogramm gemäß dem Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 443 der Region Kampanien vom 9.8.2011 festgelegt sind (als Anhang D des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags), geändert durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 857 vom 30.12.2011 der Region Kampanien (als Anhang E des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags) und etwaigen späteren Änderungen.
- (84) Was die zu bedienenden Seeverkehrsrouten betrifft, so muss Caremar Seeverkehrsdienste auf den folgenden acht Routen gemäß den Fahrplänen in den Anhängen D und E des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags erbringen: Capri/Neapel, Capri/Sorrento, Ischia/Neapel, Ischia/Procida/Neapel, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli und Procida/Neapel.
- (85) Die Einzelheiten der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Schiffsart (Fähre, TMV, Tragflügelboot), den Fahrplan und die Frequenz (ganzjährig/saisonal) auf jeder Route entsprechen denen, die im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags ab dem 16. Januar 2012 galten, wie in Erwägungsgrund 39 beschrieben.
- (86) Nach Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe d des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags muss Caremar die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllen und dabei die Verpflichtungen in Bezug auf Kontinuität, Frequenz, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit einhalten. In Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe l wurde klargestellt, dass die Einhaltung dieser Verpflichtungen stets sichergestellt werden muss, auch während der normalen und außerordentlichen Sanierung von Schiffen.

⁽⁸⁴⁾ Veröffentlicht im Amtsblatt der Region Kampanien Nr. 35 vom 8. Juni 2015. Dieser Beschluss wurde durch das Präsidialdekret Nr. 116 vom 15. Juli 2015, veröffentlicht im Amtsblatt der Region Kampanien Nr. 45 vom 20. Juli 2015, bestätigt.

- (87) Gemäß Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe c des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags muss Caremar bei gemischten Diensten der Beförderung von Postsendungen (innerhalb der Obergrenze von zwölf laufenden Metern) Vorrang einräumen, wenn der Anbieter des Universalpostdienstes dies verlangt. Darüber hinaus ist Caremar nach Artikel 9 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags verpflichtet, auf Verlangen der Region Kampanien bis zu zehn zusätzliche Fahrten pro Jahr ohne zusätzliche Ausgleichszahlungen durchzuführen, um einen außergewöhnlichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu decken.
- (88) Was die Anzahl, die Art und die Kapazität der auf den Seeverkehrsrouten eingesetzten Schiffe betrifft, so ist Caremar gemäß Artikel 8 Absatz 1, Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe m und Artikel 8 Absatz 5 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags verpflichtet, mindestens sieben der in Anhang H des Vertrags aufgeführten Schiffe (oder gleichwertige im Hinblick auf Anzahl, technische Merkmale, Kapazität und Komfort) einzusetzen und jederzeit die Verfügbarkeit eines Ersatzschiffs mit den in Anhang H genannten Merkmalen zu gewährleisten. Darüber hinaus ist Caremar verpflichtet, die Effizienz der in Anhang H aufgeführten Schiffe jederzeit zu gewährleisten ⁽⁸⁵⁾.
- (89) Was die Tarife betrifft, so muss Caremar gemäß Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe e und Artikel 13 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags die in den Anhängen B und C des öffentlichen Dienstleistungsvertrags aufgeführten Tarife einhalten, die im Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 183 vom 29. April 2011 und im Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 67 vom 7. März 2013 und in ihren etwaigen späteren Änderungen festgelegt sind. Caremar kann bei der Region Kampanien jährlich eine Anpassung der Tarife an die Inflation beantragen, die Region Kampanien kann jedoch beschließen, die beantragte Anpassung nicht zu gewähren oder die bereits gewährte Anpassung auszusetzen ⁽⁸⁶⁾. Darüber hinaus muss Caremar gemäß Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe b die unverzügliche Beförderung von Patienten mit Krankenwagen des nationalen Gesundheitsdienstes kostenlos anbieten.
- (90) Was die Dienstqualität betrifft, so muss Caremar gemäß Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe v des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags die in Artikel 11 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags festgelegten Qualitätsstandards in Bezug auf Pünktlichkeit, Fahrkomfort und Information der Nutzer gemäß Anhang O des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags einhalten, in dem auch die bei Nichteinhaltung dieser Normen zu verhängenden Sanktionen festgelegt sind. Darüber hinaus muss Caremar gemäß Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe f die Qualitätsanforderungen erfüllen, die von der Region Kampanien in der „Carta di Servizio“, die gemäß dem Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 3 vom 16. März 2012 erlassen wurde, festgelegt wurden.
- (91) Zusätzlich zu den in Anhang O festgelegten Sanktionen für die Nichteinhaltung der in Artikel 11 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags genannten Mindestqualitätsstandards enthält Artikel 25 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags zusätzliche Sanktionen bei Nichteinhaltung der Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (z. B. Verpflichtungen in Bezug auf Kontinuität und Regelmäßigkeit ⁽⁸⁷⁾, Pünktlichkeit ⁽⁸⁸⁾, Tarife ⁽⁸⁹⁾), es sei denn, Caremar weist nach, dass der Verstoß nicht auf Caremar, sondern auf höhere Gewalt zurückzuführen ist.

⁽⁸⁵⁾ Artikel 8 Absatz 4 Buchstabe m des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags.

⁽⁸⁶⁾ Artikel 13 Absätze 4 und 5 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags.

⁽⁸⁷⁾ So ist in Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe A des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags eine Vertragsstrafe von 80 EUR/Meile für jede nicht zurückgelegte Fahrt und eine zusätzliche Vertragsstrafe in Höhe von 5 000 EUR für den Fall vorgesehen, dass dieselbe Fahrt nicht öfter als sieben Mal innerhalb eines Monats durchgeführt wird. Wenn Caremar in einem Zeitraum von drei Monaten die gleiche Fahrt zweimal hintereinander mehr als sieben Mal in einem Monat nicht durchführt, wird die Betrauung mit dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag widerrufen.

⁽⁸⁸⁾ So wird in Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe B des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags eine Vertragsstrafe von 150 EUR für jede nicht eingereichte begründete Mitteilung innerhalb von 24 Stunden nach Verspätungen von mehr als 30 Minuten festgesetzt. Für jede Verspätung von mehr als 30 Minuten beträgt die Vertragsstrafe 500 EUR, wenn die Verspätung eine Fahrt betrifft, die im selben Monat bereits von einer Verspätung von mehr als 30 Minuten betroffen war.

⁽⁸⁹⁾ So sieht z. B. Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe I des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags eine Vertragsstrafe in Höhe von 1 500 EUR für zwei schriftliche Beschwerden in einem Quartal über die mangelnde Einhaltung von Tarifen vor; im Falle einer dritten Beschwerde innerhalb desselben Quartals erhöht sich die Vertragsstrafe auf 5 000 EUR.

3.3.2. *Der Ausgleich*

- (92) Die im Ausschreibungsverfahren festgesetzte jährliche Grundvergütung als Ausgleich für die Erfüllung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Rahmen des neuen Vertrags auf den in Erwägungsgrund 84 angegebenen Seeverkehrsrouten wurde von der Region Kampanien mit einem Betrag von 178 553 034 EUR für die gesamte neunjährige Vertragslaufzeit (19 839 226 EUR pro Jahr) festgelegt, der noch nach unten angepasst werden konnte. Der von SNAV/Rifim angebotene und auf der Grundlage der Ausschreibung festgesetzte Betrag belief sich auf 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR pro Jahr⁽⁹⁰⁾) mit Abzinsung 81 542 961 EUR über die neunjährige Vertragslaufzeit. Für den Zeitraum vom 16. Juli 2015 bis zum 31. Dezember 2015 wurde der Ausgleich auf 4 940 327,79 EUR⁽⁹¹⁾ festgesetzt.
- (93) Gemäß Artikel 16 des neuen Dienstleistungsvertrags wird der Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen anhand der in der Entscheidung 111/2007⁽⁹²⁾ festgelegten Methode beziffert, wonach der Ausgleich nicht über das hinausgehen darf, was erforderlich ist, um die Nettokosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (wirtschaftlich-finanzielles Gleichgewicht), einschließlich eines angemessenen Gewinns, zu decken (siehe Erwägungsgründe 55 bis 66).
- (94) Artikel 17 des neuen Dienstleistungsvertrags sieht vor, dass die Parteien die Bedingungen für das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags alle drei Jahre gemäß den in der Entscheidung 111/2007 festgelegten Stabilitätskriterien überprüfen. Für den Fall von Abweichungen von diesem vertraglichen Gleichgewicht (z. B. bei Unterkompensation von mehr als 5 % des gesamten Ausgleichs) sieht Artikel 17 einen Ausgleichsmechanismus vor, bei dem alle mit der Zahlung des Ausgleichs verbundenen Parameter bewertet werden. Sollte sich der Ausgleichsbetrag als unzureichend erweisen, um die bei der Erbringung der Dienstleistung anfallenden Betriebskosten zu decken, ermöglicht der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag eine Überarbeitung der Schlüsselp Parameter des Ausgleichs, d. h. des Tarifsystems bzw. eine Verringerung des Umfangs der angebotenen öffentlichen Dienstleistungen oder der materiellen Vermögenswerte des Unternehmens für die Erbringung der Dienstleistungen. Im Falle einer Überkompensation muss die Region Kampanien die für den nächsten Regulierungszeitraum gezahlten Ausgleichsleistungen kürzen und bereits gezahlte Überkompensationen zurückfordern (siehe Artikel 17 Absatz 4 und Artikel 18).
- (95) Der Ausgleich wird jährlich in drei Tranchen gezahlt: Bis 30. April eines jeden Jahres erhält Caremar eine erste Vorauszahlung in Höhe von 70 % der Ausgleichsleistung; eine zweite Zahlung von 20 % der Ausgleichsleistung zum 30. September; der fällige Betrag nach Abzug der Abzüge und Vertragsstrafen wird bis zum 31. Januar des Folgejahres gezahlt⁽⁹³⁾.
- (96) Gemäß Artikel 18 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags ist eine etwaige Überkompensation innerhalb von 30 Tagen nach Aufforderung der Region Kampanien an die Region Kampanien zurückzuzahlen. Im Zeitraum vom 31. Dezember 2017 bis zum 31. Dezember 2017 wurde im Prüfverfahren eine Überkompensation in Höhe von 835 057 EUR festgestellt, die der Region Kampanien zurückgezahlt wurde. Für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2021 wurde der jährliche Ausgleich in Höhe von 10 778 897 EUR infolge des Überprüfungsverfahrens für den Zeitraum bis zum 31. Dezember 2017 auf 9 093 983 EUR gekürzt. Auf der Grundlage der verfügbaren Buchhaltung ergab das Prüfverfahren für die Jahre 2018 bis 2021 eine Überkompensation in Höhe von 1 389 811 EUR, die der Region Kampanien zurückgezahlt wurde.
- (97) Gemäß Artikel 20 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags verfügt die Region Kampanien über Aufsichtsbe-fugnisse über den Vertrag und überwacht die ordnungsgemäße Ausführung des Vertrags, die Angemessenheit und Qualität der Vermögenswerte des Betreibers, die Einhaltung der rechtlichen Verpflichtungen und die Erreichung der Qualitätsziele bei der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen.

⁽⁹⁰⁾ In Artikel 16 Absatz 2 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags heißt es: „Der oben genannte Ausgleich darf während der Laufzeit dieses Dienstleistungsvertrags den im Angebot angegebenen Betrag von 10 778 897 EUR für das Kalenderjahr zuzüglich Mehrwertsteuer nicht übersteigen.“

⁽⁹¹⁾ Artikel 16 Absatz 3 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags.

⁽⁹²⁾ Artikel 16 Absatz 1 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags.

⁽⁹³⁾ Artikel 16 Absatz 5 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags. In Artikel 16 Absatz 6 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags ist festgelegt, dass die Ausgleichszahlungen für den Zeitraum vom 16. Juli 2015 bis zum 31. Dezember 2015 in zwei Tranchen gezahlt werden: eine erste Tranche in Höhe von 70 % bis zum 15. August 2015 und die zweite Tranche in Höhe von 30 % bis zum 31. Januar 2016.

- (98) Nach der regelmäßigen Überprüfung des wirtschaftlichen Gleichgewichts des Vertrags gemäß Artikel 17 reduzierte die Region Kampanien den vorab auf der Grundlage des Ausschreibungsverfahrens festgesetzten Ausgleich (10 778 897 EUR) für den Zeitraum 2018 bis 2021 auf 9 093 983 EUR und für den Zeitraum 2022 bis 2024 weiter auf 9 087 149 EUR. Tabelle 2 zeigt den vorab festgesetzten Ausgleich und die tatsächlich an Caremar für den Zeitraum August 2015 bis 2021 gezahlten Ausgleichsleistungen.

Tabelle 2

Im Rahmen des neuen Dienstleistungsvertrags festgelegte bzw. an Caremar gezahlte Ausgleichsleistungen, Zeitraum 2015-2021

(in EUR)

Jahr	Festgesetzter Ausgleich	Gezahlte Ausgleichsleistung
2015 (ab 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. Der Liegeplatzvorrang

- (99) In Artikel 19-ter Absatz 21 des Gesetzesdekrets 135/2009, umgewandelt in das Gesetz 166/2009, ist festgelegt, dass die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Caremar, zur Gewährleistung der Anbindung der Inseln und im Zusammenhang mit ihren gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die gemäß den von den Seefahrtsbehörden im Einklang mit dem Gesetz Nr. 84 vom 28. Januar 1994 und dem italienischen Seeverkehrsgesetz festgelegten Verfahren bereits zugewiesenen Liegeplätze und den Vorrang bei der Zuweisung neuer Liegeplätze beibehalten würden.

3.5. Die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen

- (100) Das Gesetz 163/2010 sieht für die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe einschließlich Caremar die Möglichkeit vor, die bereits für die Nachrüstung und Modernisierung der Flotte bereitgestellten finanziellen Mittel⁽⁹⁴⁾ vorübergehend zur Deckung dringender laufender Kosten zu verwenden. Die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, die von dieser Möglichkeit Gebrauch machten, waren jedoch verpflichtet, diese zweckgebundenen Mittel wieder aufzufüllen, sodass sie nach wie vor die erforderlichen Nachrüstungen ihrer Schiffe vornehmen konnten. Diese Nachrüstungen waren erforderlich, um neue internationale Sicherheitsnormen nach dem Übereinkommen von Stockholm von 1996 zu erfüllen⁽⁹⁵⁾.
- (101) Im Einzelnen wurden 23 750 000 EUR aus zwei Fazilitäten⁽⁹⁶⁾ bereitgestellt, um die Nachrüstung der gesamten Tirrenia-Gruppe zu finanzieren. Caremar nutzte diese Fazilitäten zur Modernisierung seiner Schiffe.

⁽⁹⁴⁾ Gemäß Artikel 19 Absatz 13a des Gesetzesdekrets Nr. 78 vom 1. Juli 2009, umgewandelt in das Gesetz Nr. 102 vom 3. August 2009 (im Folgenden: „Gesetz 102/2009“), und Artikel 19-ter Absatz 19 des Gesetzes 166/2009.

⁽⁹⁵⁾ Diese Sicherheitsnormen wurden dann präzisiert in der Richtlinie 98/18/EG des Rates vom 17. März 1998 über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 144 vom 15.5.1998, S. 1), in italienisches Recht umgesetzt durch das Gesetzesdekret Nr. 45 vom 4. Februar 2000, in der Richtlinie 2003/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 zur Änderung der Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe (ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 18), in italienisches Recht umgesetzt durch das Gesetzesdekrets Nr. 52 vom 8. März 2005 und in der Richtlinie 2003/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. April 2003 über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (ABl. L 123 vom 17.5.2003, S. 22), in italienisches Recht umgesetzt durch das Gesetzesdekret Nr. 65 vom 14. März 2005.

⁽⁹⁶⁾ Alle Mittel (d. h. 7 000 000 EUR), die gemäß Artikel 19-ter Absatz 19 des Gesetzesdekrets 166/2009 vorgesehen waren, sowie 16 750 000 EUR aus den nach dem Gesetz 102/2009 vorgesehenen Mitteln.

(102) Darüber hinaus sah Artikel 1 des Gesetzes 163/2010 Folgendes vor:

- a) Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets 135/2009, mit Änderungen in das Gesetz 166/2009 umgewandelt, wird durch Einfügung von Absatz 24-bis geändert. Nach diesem Absatz sind alle offiziellen Handlungen und Vorgänge zur Umsetzung der Bestimmungen aus Artikel 19-ter Absätze 1 bis 15 des Gesetzes 166/2009 von einer Abgabepflicht befreit. Die genannten Absätze beziehen sich auf die Liberalisierung des Seekabotagesektors durch die Privatisierung der Tirrenia-Gruppe, einschließlich der die Privatisierung vorbereitenden Handlungen, d. h. der Übertragung der Regionalgesellschaften auf die jeweiligen Regionen;
- b) um die Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen zu gewährleisten und das Privatisierungsverfahren der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe zu unterstützen, können die betreffenden Regionen die Mittel des Fondo Aree Sottoutilizzate (im Folgenden „FAS“) ⁽⁹⁷⁾ gemäß Entscheidung Nr. 1/2009 des italienischen Interministeriellen Ausschusses für Wirtschaftsplanung (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) in Anspruch nehmen ⁽⁹⁸⁾.

4. VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN Nr. 2007/4609

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

(104) Mit Schreiben vom 28. April 2009 übermittelte Italien eine ausführliche Antwort auf das Ersuchen der Kommission vom 19. Dezember 2008. In seinem Schreiben erklärte Italien unter anderem:

- a) Die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags bis zum 31. Dezember 2009 sei notwendig gewesen, um die Liberalisierung des Seekabotagesektors in Italien durch die Privatisierung der Tirrenia-Gruppe zu erreichen.
- b) Die Ausgleichsleistung für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse an die Tirrenia-Gruppe sei erforderlich gewesen, um die territoriale Anbindung der Inseln durch Seeverkehrsverbindungen sicherzustellen, die von privaten Betreibern auf dem Markt nicht in zufriedenstellender Weise angeboten wurden.
- c) Am 10. März 2009 sei ein umfassender Rationalisierungsprozess der Routen abgeschlossen worden. In diesem Prozess, in den die sechs betroffenen Regionen über Konsultationen eingebunden waren, seien die einschlägigen sozialen, beschäftigungspolitischen und wirtschaftlichen Aspekte sowie die Notwendigkeit, wesentliche Verbindungen für die territoriale Anbindung zu sichern, berücksichtigt worden. Die Rationalisierung würde zu einer Reduzierung der Nettokosten der gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen von ungefähr 66 Mio. EUR und zur Entlassung von etwa 600 Besatzungsmitgliedern in der gesamten Tirrenia-Gruppe führen. Italien erinnerte auch daran, dass die Rationalisierung im Jahr 2009 frühere Bemühungen (2004, 2006 und 2008) zur Reduzierung der von der Tirrenia-Gruppe betriebenen Dienste ergänzt habe.
- d) Italien zufolge sollten folgende Ziele erreicht werden: i) Aufrechterhaltung der Verbindungen, die erforderlich sind, um die territoriale Anbindung mit und zwischen Inseln und dem Festland sowie das Recht auf Gesundheit, Studium und Mobilität zu gewährleisten; ii) Rationalisierung der Verbindungen, wenn es private Betreiber gab, die dieselben Verbindungen im selben Zeitraum mit ähnlichen Qualitäts- und Kontinuitätsgarantien durchführten; iii) Rationalisierung der Sommer- und Hochgeschwindigkeitsverbindungen, die nur Personen befördern;
- e) In dem Schreiben gab Italien einen Überblick über die von den Unternehmen der Tirrenia-Gruppe im Jahr 2008 bedienten Routen und über die verringerte Zahl der Routen, die von den Unternehmen der Tirrenia-Gruppe im Jahr 2009 bedient werden sollten. Nach Angaben Italiens sollten die letztgenannten Routen die Grundlage für die neuen Verträge bilden, die mit den neuen Eignern der Unternehmen der Tirrenia-Gruppe abgeschlossen werden sollten.

⁽⁹⁷⁾ Der FAS (Fonds für Gebiete mit Entwicklungspotenzial) ist ein nationaler Fonds, der die Umsetzung der italienischen Regionalpolitik unterstützt. Seine Mittel sind hauptsächlich für Regionen bestimmt, die von den italienischen Behörden als solche ausgewiesen wurden.

⁽⁹⁸⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, Nr. 137 vom 16. Juni 2009.

- (105) Am 21. Dezember 2009 übermittelte der für Energie und Verkehr zuständigen Generaldirektor der Kommission ein Schreiben an Italien, in dem er unter anderem erklärte, dass vor dem Hintergrund der radikalen Umgestaltung des Seekabotagesektors in Italien und wegen der beträchtlichen sozialen Auswirkungen, welche die Privatisierung mit sich gebracht hätte, wenn sich die Ausschreibungen lediglich auf die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge beschränkt hätten, die gleichzeitige Ausschreibung der mit diesen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen betrauten Seeverkehrsgesellschaften – grundsätzlich und ausnahmsweise – akzeptabel im Hinblick auf die Einhaltung des Kriteriums der Nichtdiskriminierung von Gemeinschaftsreedern gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates war⁽⁹⁹⁾. Die Kommission merkte an, dass die Verordnung Nr. 3577/92 die Mitgliedstaaten nicht dazu verpflichtet, ihre Seeverkehrsunternehmen zu privatisieren, sondern lediglich diesen speziellen Markt zu liberalisieren.
- (106) Am 29. Januar 2010⁽¹⁰⁰⁾ übermittelte die Kommission ein Aufforderungsschreiben bezüglich der fehlerhaften Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92. In dem Schreiben erinnerte die Kommission daran, dass die Verordnung vorschreibt, dass ein Mitgliedstaat, wenn er öffentliche Dienstleistungsverträge vergibt oder gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt, darauf zu achten hat, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird. Gemäß Artikel 4 Absatz 3 dieser Verordnung können bestehende öffentliche Dienstleistungsverträge bis zum jeweiligen Ablaufdatum gültig bleiben. Die Kommission merkte jedoch an, dass die Unternehmen der Tirrenia-Gruppe auch nach dem Auslaufen der jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsverträge weiterhin Seeverkehrsdienstleistungen erbrachten. Diese Verträge sollten Ende 2008 auslaufen, wurden von Italien aber wiederholt verlängert. Die Kommission forderte Italien daher auf, hierzu Stellung zu nehmen.
- (107) Ebenfalls am 29. Januar 2010 und separat antwortete der in der Kommission für Energie und Verkehr zuständige Generaldirektor der Kommission auf das Schreiben Italiens vom 22. Januar 2010. Der Generaldirektor betonte, dass sich seine Antwort nur auf die Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 und nicht auf beihilferechtliche Aspekte bezieht. Vor diesem Hintergrund wies der Generaldirektor darauf hin, dass die im Hinblick auf bestimmte Routen vorgelegten Begründungen ausreichen, um einige der zuvor geäußerten Zweifel auszuräumen. Der Generaldirektor erinnerte daran, dass Verträge für Dienstleistungen im öffentlichen Interesse nur für solche Routen infrage kommen, bei denen ein Marktversagen vorliegt.
- (108) Am 29. März 2010 antwortete Italien auf das Aufforderungsschreiben der Kommission vom 29. Januar 2010.
- (109) Am 10. September 2010 teilte Italien der Kommission mit, dass sich das Ausschreibungsverfahren für den Vertrag, der unter anderem die zu dem Zeitpunkt noch von Caremar betriebenen Routen der Pontinischen Inseln betraf, verzögert habe. Aus diesem Grund wurde mit dem Gesetz 163/2010 der ursprüngliche Vertrag bis zum Abschluss des Verfahrens zur Privatisierung von Tirrenia und Siremar verlängert (siehe auch Erwägungsgrund 33).
- (110) Angesichts dieser Entwicklung übermittelte die Kommission am 24. November 2010 ein ergänzendes Aufforderungsschreiben. In diesem Schreiben stellte die Kommission Folgendes fest:
- a) Der ursprüngliche Vertrag mit Caremar (und anderen Unternehmen) war automatisch und ohne Ausschreibungsverfahren verlängert worden.
 - b) Die betreffenden öffentlichen Dienstleistungsverträge wurden weiterhin angewandt, ohne dass zuvor ein Ausschreibungsverfahren für (unter anderem) Caremar abgeschlossen worden war.
 - c) Die Kommission behielt sich das Recht vor, gegebenenfalls eine mit Gründen versehene Stellungnahme (unter Berücksichtigung etwaiger Stellungnahmen Italiens) abzugeben.
- (111) Am 21. Juni 2012 erließ die Kommission eine mit Gründen versehene Stellungnahme zur Verlängerung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der drei Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe (Caremar, Laziomar und Saremar). Da die Ausschreibungsverfahren für die anderen drei Unternehmen (Tirrenia, Toremar und Siremar) im Laufe des Jahres 2011⁽¹⁰¹⁾ abgeschlossen worden waren, waren diese Unternehmen nicht Gegenstand der mit Gründen versehenen Stellungnahme. Die Kommission stellte fest, dass Italien mehr als drei Jahre nach dem regulären Auslaufen der jeweiligen ursprünglichen Verträge noch keine wettbewerbsrechtlichen Verfahren für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für von Caremar und anderen Unternehmen erbrachte Seekabotagedienste eingeleitet hatte. Die Verträge seien automatisch und unbeschränkt verlängert worden, wodurch andere Gemeinschaftsreeder daran gehindert wurden, sich um die Vergabe dieser Aufträge zu bewerben.

⁽⁹⁹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) (ABl. L 364 vom 12.12.1992, S. 7).

⁽¹⁰⁰⁾ Das Aufforderungsschreiben wurde am 28. Januar 2010 angenommen, Italien jedoch erst am nächsten Tag offiziell davon unterrichtet.

⁽¹⁰¹⁾ Auch wenn die förmliche Übertragung des Eigentums von Tirrenia, Toremar und Siremar erst 2012 erfolgte.

- (112) Am 8. August 2012 antwortete Italien auf die mit Gründen versehene Stellungnahme und teilte mit, dass die Ausschreibungen für den Erwerb der Unternehmen zusammen mit den neuen öffentlichen Dienstleistungsverträgen im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht worden seien bzw. veröffentlicht würden. Die Ausschreibung für Caremar sei am 20. Juli 2012 veröffentlicht und die Ausschreibung für Laziomar am 1. August 2012 zur Veröffentlichung abgesandt worden.
- (113) Am 14. Januar 2014 wurde CLN der neue Eigentümer von Laziomar und unterzeichnete einen Zehnjahresvertrag für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zur Anbindung der Pontinischen Inseln.
- (114) Am 16. Juli 2015 übernahm SNAV-Rifim das Eigentum an Caremar und wurde mit einem Neunjahresvertrag für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen betraut.
- (115) Mit Schreiben vom 15. Juli 2016 informierte Italien die Kommission, dass die Privatisierung aller Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe abgeschlossen sei. Am 8. Dezember 2016 beschloss die Kommission, das Vertragsverletzungsverfahren einzustellen.

5. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG UND AUSWEITUNG DES VERFAHRENS

5.1. **Ausgleich für die Erbringung von Seeverkehrsdienstleistungen vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012**

5.1.1. *Vorliegen einer Beihilfe*

- (116) In ihrem Einleitungsbeschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht klar genug war und es daher der Kommission nicht erlaubte, endgültig festzustellen, ob sie einen offenkundigen Fehler enthielt. Insbesondere hatte die Kommission keinen vollständigen Überblick über die tatsächlichen Verpflichtungen, die Caremar für den Betrieb der Routen im Golf von Neapel und zu den Pontinischen Inseln im Vergleich zu den von Wettbewerbern auf einigen dieser Routen angebotenen Diensten auferlegt wurden (siehe Erwägungsgründe 194, 203, 205 und 208 des Einleitungsbeschlusses von 2011). Darüber hinaus hatte die Kommission hinsichtlich der Routen im Golf von Neapel Zweifel, ob es legitim ist, den Bereitschaftsdienst in den Inselhäfen in der Nacht als echte öffentliche Dienstleistung zu betrachten, und forderte die italienischen Behörden auf, anzugeben, ob bestimmte Krankheiten eine Beförderung mit Hubschraubern nicht zulassen, und Informationen über die Verfügbarkeit und Kapazität alternativer medizinischer Verkehrsdienste vorzulegen (siehe Erwägungsgrund 206 des Einleitungsbeschlusses von 2011).
- (117) Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass das zweite Kriterium des Altmark-Urteils⁽¹⁰²⁾ erfüllt ist, da die Parameter, die der Berechnung des Ausgleichs zugrunde liegen, zuvor festgelegt wurden und die Transparenzvorschriften eingehalten wurden (siehe Erwägungsgrund 239 des Einleitungsbeschlusses von 2011). Die Kommission merkte in Erwägungsgrund 240 des Einleitungsbeschlusses von 2011 insbesondere an, dass diese Parameter in dem ursprünglichen Vertrag (für Ausgleichsleistungen für das Jahr 2009) und in der Entscheidung 111/2007 (für Ausgleichsleistungen ab 2010) beschrieben wurden.
- (118) Die Kommission war jedoch der Ansicht, dass das dritte Kriterium des Altmark-Urteils offenbar nicht erfüllt war und die Betreiber für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Umständen einen zu hohen Ausgleich erhalten hatten (siehe Erwägungsgrund 244 des Einleitungsbeschlusses von 2011). Insbesondere äußerte die Kommission angesichts des Fehlens einer klaren Definition der den Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe auferlegten Verpflichtungen Zweifel an der Verhältnismäßigkeit der ab 2009 an diese Unternehmen gezahlten Ausgleichsleistungen (siehe Erwägungsgrund 245 des Einleitungsbeschlusses von 2011). Des Weiteren äußerte die Kommission Zweifel dahin gehend, dass die ab 2010 anzuwendende Risikoprämie von 6,5 % ein angemessenes Risikoniveau widerspiegelte, da Caremar dem ersten Anschein nach offenbar nicht die Risiken übernahm, die normalerweise bei der Erbringung solcher Dienstleistungen zu tragen sind (siehe Erwägungsgrund 247 des Einleitungsbeschlusses von 2011).

⁽¹⁰²⁾ Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH und Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (119) Die Kommission vertrat darüber hinaus die vorläufige Auffassung, dass das vierte Altmark-Kriterium nicht erfüllt war, da die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags nicht ausgeschrieben worden war (siehe Erwägungsgrund 249 des Einleitungsbeschlusses von 2011). Die Kommission stellte ferner fest, dass sie keine Beweise für das Argument erhalten hatte, dass Caremar die Dienstleistungen tatsächlich zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbrachte (siehe Erwägungsgrund 251 des Einleitungsbeschlusses von 2011).
- (120) Im Einleitungsbeschluss von 2011 kam die Kommission daher zu der vorläufigen Schlussfolgerung, dass die im Zeitraum der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags an die Unternehmen geleisteten Ausgleichszahlungen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellten (siehe Erwägungsgrund 255 des Einleitungsbeschlusses von 2011). Darüber hinaus vertrat die Kommission die Auffassung, dass diese Beihilfe als neue Beihilfe anzusehen ist (siehe Erwägungsgrund 257 des Einleitungsbeschlusses von 2011).
- (121) Im Ausweitungsbeschluss von 2012 äußerte die Kommission dieselben Zweifel auch in Bezug auf die Caremar von Januar 2012 bis zur Privatisierung gewährten Ausgleichsleistungen (siehe Erwägungsgründe 42, 180 und 181 des Ausweitungsbeschlusses von 2012).

5.1.2. Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

- (122) Im Einleitungsbeschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen für die Jahre 2009, 2010 und 2011 nicht in den Anwendungsbereich der Entscheidung 2005/842/EG der Kommission⁽¹⁰³⁾ und des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden⁽¹⁰⁴⁾, (im Folgenden „DAWI-Rahmen von 2005“) fielen. Die Kommission prüfte diese Maßnahme daher unmittelbar nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV und stellte fest, dass Zweifel daran bestanden, dass die anzuwendenden Voraussetzungen für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt erfüllt waren (siehe Erwägungsgrund 315 des Einleitungsbeschlusses von 2011).
- (123) Im Ausweitungsbeschluss von 2012 stellte die Kommission fest, dass am 31. Januar 2012 ein neues DAWI-Paket, bestehend aus dem Beschluss 2012/21/EU der Kommission⁽¹⁰⁵⁾ und dem DAWI-Rahmen von 2011, in Kraft getreten ist. Die Kommission vertrat jedoch die vorläufige Auffassung, dass die Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar gelten und gemäß dem Beschluss 2012/21/EU von der Anmeldepflicht ausgenommen werden konnten, da diese Verlängerung nicht mit Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 im Einklang stand, wonach Mitgliedstaaten beim Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie bei der Auferlegung entsprechender Verpflichtungen darauf zu achten haben, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird (siehe Erwägungsgrund 256 des Ausweitungsbeschlusses von 2012). Die Kommission schloss nicht aus, dass die im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags gewährten Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen grundsätzlich unter den DAWI-Rahmen fallen können (siehe Erwägungsgrund 258 des Ausweitungsbeschlusses von 2012), die Kommission verfügte jedoch nicht über ausreichende Anhaltspunkte, um diesbezüglich eine Schlussfolgerung zu ziehen (siehe Erwägungsgrund 267 des Ausweitungsbeschlusses von 2012).

5.2. Privatisierung von Caremar

- (124) Im Ausweitungsbeschluss von 2012 äußerte die Kommission Zweifel, dass das Ausschreibungsverfahren für den Verkauf von Caremar hinreichend transparent und bedingungsfrei verlaufen war, um einen Verkauf zum Marktpreis zu gewährleisten (siehe Erwägungsgrund 242 des Ausweitungsbeschlusses von 2012). Insbesondere vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Veräußerung der Geschäftstätigkeit von Caremar zusammen mit der Betrauung mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag die Zahl der Bieter eingeschränkt bzw. den Verkaufspreis beeinflusst haben könnte (siehe Erwägungsgrund 243 des Ausweitungsbeschlusses von 2012).

⁽¹⁰³⁾ Entscheidung 2005/842/EG der Kommission vom 28. November 2005 über die Anwendung von Artikel 86 Absatz 2 EG-Vertrag auf staatliche Beihilfen, die bestimmten mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Unternehmen als Ausgleich gewährt werden (ABl. L 312 vom 29.11.2005, S. 67) (im Folgenden „DAWI-Entscheidung von 2005“).

⁽¹⁰⁴⁾ Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen, die als Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt werden (ABl. C 297 vom 29.11.2005, S. 4).

⁽¹⁰⁵⁾ Beschluss der Kommission 2012/21/EU vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3).

- (125) Die Kommission vertrat auf der Grundlage der zum Zeitpunkt ihres Ausweitungsbeschlusses von 2012 zur Verfügung stehenden Informationen auch die Auffassung, dass jegliche Beihilfe, die sich im Verlauf des Privatisierungsverfahrens ergeben hätte, mit dem Binnenmarkt unvereinbar war (siehe Erwägungsgrund 305 des Ausweitungsbeschlusses von 2012).

5.3. Der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag

5.3.1. Vorliegen einer Beihilfe

- (126) Im Ausweitungsbeschluss von 2012 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass der an Caremar gezahlte Ausgleich die im Altmark-Urteil niedergelegten Kriterien nicht erfüllte und daher eine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellte. Die Kommission kam aus folgenden Gründen zu dieser Schlussfolgerung: i) zumindest auf einigen der von Caremar betriebenen Routen waren Wettbewerber zugegen, die vergleichbare Dienste anzubieten schienen, und der Kommission standen keine ausreichenden Informationen zur Verfügung, um ein Urteil darüber fällen zu können, ob die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einen wirklichen Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen darstellten, der nicht durch Marktkräfte allein gedeckt werden konnte; ii) die Berechnung der Ausgleichsleistung nach Entscheidung 111/2007 hatte offenbar zu einer Überkompensation des Betreibers für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistung geführt, und zwar aus den gleichen Gründen wie im Einleitungsbeschluss von 2011 dargelegt, iii) das vierte Kriterium des Altmark-Urteils war offenbar nicht erfüllt, da die öffentliche Dienstleistung unter der Bedingung ausgeschrieben wurde, dass der erfolgreiche Bieter auch das gesamte Unternehmen Caremar kaufte. Die Kommission war der Auffassung, dass eine Ausschreibung des öffentlichen Dienstleistungsvertrags ohne diese Kaufverpflichtung zu geringeren Kosten für die Allgemeinheit hätte führen können.

5.3.2. Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

- (127) Hinsichtlich der Vereinbarkeit der Ausgleichszahlungen an Caremar mit dem Binnenmarkt stellte die Kommission im Ausweitungsbeschluss von 2012 fest, dass auf der Grundlage der von den italienischen Behörden übermittelten Informationen davon auszugehen war, dass der Beschluss 2012/21/EU nicht anwendbar war. Auf jeden Fall konnte die Kommission keine Schlussfolgerungen zur Anwendung des Beschlusses 2012/21/EU ziehen, da der unterzeichnete Vertrag zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgelegt worden war (siehe Erwägungsgrund 283 des Ausweitungsbeschlusses von 2012). Die Kommission konnte ohnehin keine abschließende Feststellung zur Anwendbarkeit des Beschlusses 2012/21/EU machen, da der unterzeichnete Vertrag (z. B. Anzahl der Passagiere in den beiden der Betrauung vorangehenden Jahren) ihr zu jenem Zeitpunkt noch nicht übermittelt worden war. Anschließend prüfte die Kommission die Beihilfe auf der Grundlage des DAWI-Rahmens von 2011, stellte jedoch fest, dass sie Zweifel daran hatte, ob die Voraussetzungen des DAWI-Rahmens erfüllt waren, insbesondere in Bezug auf das Vorliegen einer echten DAWI auf allen Routen und die Höhe des angemessenen Gewinns, der Caremar gewährt wurde (siehe Erwägungsgründe 298 und 300 des Ausweitungsbeschlusses von 2012).

5.4. Der Liegeplatzvorrang

- (128) Im Einleitungsbeschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass es sich bei der Maßnahme, soweit für den Liegeplatzvorrang kein Entgelt erhoben wurde, um einen regulatorischen Vorteil handelt, der keine Übertragung staatlicher Mittel beinhaltet und daher nicht als staatliche Beihilfe gelten kann (siehe Erwägungsgrund 278 des Einleitungsbeschlusses von 2011). Sollte der Liegeplatzvorrang vergütet werden, war die Kommission der Auffassung, dass, sofern Caremar eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbringt und dieser Vorrang nur in Bezug auf Routen gewährt wird, die im Rahmen dieser DAWI bedient werden, dies nicht zu einem zusätzlichen wirtschaftlichen Vorteil führt, da der Liegeplatzvorrang von wesentlicher Bedeutung für die Erbringung der DAWI ist (siehe Erwägungsgrund 279 des Einleitungsbeschlusses von 2011). Dennoch forderte die Kommission Italien und Dritte auf, weitere Informationen zu dieser Maßnahme vorzulegen (siehe Erwägungsgrund 280 des Einleitungsbeschlusses von 2011).
- (129) Da sie Zweifel an der Rechtmäßigkeit des DAWI-Auftrags geäußert hatte, konnte die Kommission, sollte die Maßnahme als Beihilfe betrachtet werden, keinen Beschluss zur Vereinbarkeit dieser Maßnahme mit dem Binnenmarkt treffen (siehe Erwägungsgrund 319 des Einleitungsbeschlusses von 2011).

5.5. Die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen

- (130) In Erwägungsgrund 289 des Einleitungsbeschlusses von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass alle durch das Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen staatliche Beihilfen zugunsten der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Tirrenia selbst, darstellten. Dazu gehörten i) die mögliche Verwendung der für die Nachrüstung der Schiffe vorgesehenen Mittel zur Deckung laufender Kosten, ii) die Abgabenbefreiungen im Zusammenhang mit dem Privatisierungsverfahren, iii) die mögliche Verwendung von FAS-Mitteln. Die Kommission forderte Italien auf, zu klären, ob und inwiefern eine jede dieser Maßnahmen für die Erbringung der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse notwendig ist.
- (131) Des Weiteren vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass diese Maßnahmen wahrscheinlich Betriebsbeihilfen darstellten, da sie Kosten senkten, welche Caremar und die anderen Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe andernfalls selbst zu tragen hätten, und diese Maßnahmen somit als mit dem Binnenmarkt unvereinbar zu betrachten waren (siehe Erwägungsgrund 320 des Einleitungsbeschlusses).

6. STELLUNGNAHME VON CAREMAR

6.1. Zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und dem Wettbewerbsumfeld

- (132) Caremar macht geltend, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durch Rechtsakte der Region Kampanien genau definiert worden seien und dass die Region Kampanien bei der Festlegung der Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen das Wettbewerbsumfeld der Seeverkehrsdienste im Golf von Neapel und den Bedarf der örtlichen Bevölkerung im Seeverkehr gebührend berücksichtigt habe.
- (133) Caremar zufolge seien die Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in dem ursprünglichen Vertrag, den Fünfjahresplänen und dem von der Region Kampanien genehmigten und veröffentlichten Liegeplatzvorgaben („quadri accosti“) definiert, um das Angebot an die Nutzernachfrage anzupassen. In Bezug auf das erforderliche Leistungsniveau wies Caremar darauf hin, dass die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht nur die zu bedienende Route betreffe, sondern eine Reihe von Verpflichtungen in Bezug auf Kontinuität und Frequenz der Fahrten, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Tarife und andere Anforderungen an die Kapazität und Merkmale der einzusetzenden Schiffe enthalte, wodurch ein echter Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen widergespiegelt werde.
- (134) Caremar legte detaillierte Informationen über die verschiedenen Seeverkehrsrouten vor, um nachzuweisen, dass es den Betrieb nach spezifischen Anforderungen durchführte, die den gemeinwirtschaftlichen Anforderungen entsprachen (z. B. die Verpflichtung, die erste Fahrt am Morgen zum Festland durchzuführen mit der daraus resultierenden Notwendigkeit, den Verbleib der Schiffe über Nacht auf der Insel mit zusätzlichen Kosten zu gewährleisten), wodurch seine Rolle gegenüber seinen Wettbewerbern differenziert worden sei. Caremar erläuterte, dass die Besatzung von Caremar zur Gewährleistung dieser Verpflichtungen insgesamt 16 Stunden täglich (die nach den einschlägigen Rechtsvorschriften zulässige Höchstgrenze) pro Schiff im Einsatz bleibe.
- (135) In Bezug auf das Wettbewerbsumfeld im Golf von Neapel und auf den Pontinischen Inseln erklärte Caremar, dass es seit jeher der einzige Betreiber gewesen sei, der in der Lage war, einen regelmäßigen und zuverlässigen Seeverkehrsdienst anzubieten, um die nahtlose Anbindung der Inseln an das Festland zu gewährleisten. Caremar weist darauf hin, dass es eine Schlüsselrolle bei der Gewährleistung der Einhaltung des Grundsatzes der territorialen Anbindung spiele, da die Marktkräfte allein nie in der Lage gewesen seien, den Erwartungen und dem Bedarf der Inselgemeinden in Bezug auf regelmäßige und direkte Verkehrsdienste zur Gewährleistung der Anbindung der Inseln an das Festland gerecht zu werden. Nach Ansicht von Caremar ist dies darauf zurückzuführen, dass der Golf von Neapel durch eine Reihe sehr dicht besiedelter Inseln gekennzeichnet ist, was sich unweigerlich auf die tägliche Nachfrage nach regelmäßiger Anbindung (z. B. zu beruflichen oder Bildungszwecken) auswirke.

6.2. Zur Erfüllung der Altmark-Kriterien durch die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags

- (136) Caremar argumentiert, dass der während der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags erhaltene Ausgleich keine staatliche Beihilfe darstelle, da die vier kumulativen Bedingungen der Altmark-Rechtsprechung erfüllt seien.
- (137) In Bezug auf das erste Altmark-Kriterium macht Caremar geltend, dass es mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden sei, sodass das erste Kriterium erfüllt sei (siehe Ausführungen in Abschnitt 6.1).

- (138) In Bezug auf das zweite Altmark-Kriterium erinnert Caremar daran, dass die Kriterien für die Berechnung des Ausgleichs im Voraus (d. h. im ursprünglichen Vertrag und in der Entscheidung 111/2007), objektiv und transparent festgelegt worden seien, sodass auch das zweite Altmark-Kriterium erfüllt sei.
- (139) In Bezug auf das dritte Altmark-Kriterium argumentiert Caremar, dass der während des Verlängerungszeitraums gewährte Ausgleich nicht über das hinausgegangen sei, was erforderlich gewesen sei, um die durch die Dienstleistung verursachten Mehrkosten unter Berücksichtigung der entsprechenden Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken, sodass das dritte Altmark-Kriterium erfüllt sei. Als Antwort auf die Zweifel der Kommission, dass Caremar seit 2010 für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu hoch entschädigt worden sei, macht Caremar geltend, dass der gezahlte Ausgleich nicht ausgereicht habe, um die Kosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu decken, und dass darüber hinaus keine Gewinnspanne gewährt worden sei.
- (140) Zum vierten Altmark-Kriterium führt Caremar aus, dass der Ausgleich in Ermangelung eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens auf der Grundlage einer Analyse der Kosten eines effizienten Unternehmens ermittelt worden sei (z. B. vollständig abgeschriebene Schiffskosten, Optimierung des Verhältnisses von Besatzung und Leistung, Beibehaltung der niedrigsten Tarife trotz gestiegener Treibstoffkosten).

6.3. **Zur Vereinbarkeit der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags mit Artikel 106 Absatz 2 AEUV**

- (141) Caremar erklärt, dass für die Zwecke der Vereinbarkeitsprüfung, wie in Erwägungsgrund 308 des Einleitungsbeschlusses von 2011 dargelegt, drei kumulative Voraussetzungen erfüllt sein müssten:
- a) die Dienstleistungen müssen Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sein;
 - b) die Dienstleistungen müssen dem Empfänger vom Staat in angemessener Weise übertragen werden;
 - c) der Ausgleich muss in einem angemessenen Verhältnis zu den Kosten stehen, die durch die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse entstehen.
- (142) In Bezug auf die erste Bedingung erklärt Caremar, dass die Dienstleistungen im Einklang mit spezifischen öffentlichen Anforderungen erbracht würden, wodurch die territoriale Anbindung gewährleistet werde (siehe Ausführungen in Abschnitt 6.1).
- (143) Zur zweiten Voraussetzung trägt Caremar vor, dass es die Seeverkehrsdienstleistungen erbringe, wie sie ihm durch den ursprünglichen Vertrag übertragen worden seien, in dem die Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Einzelnen festgelegt seien.
- (144) In Bezug auf die Voraussetzung der Verhältnismäßigkeit weist Caremar darauf hin, dass das Unternehmen beispielsweise in den Jahren 2010 und 2011 zu wenig entschädigt worden sei, wie aus den Abschlüssen des Unternehmens hervorgehe.

6.4. **Über den Liegeplatzvorrang**

- (145) Caremar argumentiert, dass die Gewährung des Liegeplatzvorrangs keinen wirtschaftlichen Vorteil verschaffe und dass diese Maßnahme daher nicht als staatliche Beihilfe eingestuft werden könne. Darüber hinaus betont Caremar, dass der Liegeplatzvorrang nur für die Erfüllung seiner Verpflichtungen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsvertrags genutzt werde.

6.5. **Zu den im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen**

- (146) In Bezug auf die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen, die Caremar nach dem Gesetz 163/2010 gewährt wurden, bestätigt Caremar, dass dem Unternehmen 2 115 000 EUR ausschließlich zur Modernisierung seiner Flotte zugewiesen worden seien. Caremar ist daher der Ansicht, dass die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen keine staatliche Beihilfe darstellen würden, da sie zur Finanzierung der Caremar übertragenen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderlich seien.

7. STELLUNGNAHME DER WETTBEWERBER VON CAREMAR

7.1. Stellungnahme von Medmar

7.1.1. Zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und dem Wettbewerbsumfeld

- (147) Medmar wies darauf hin, dass die staatlichen Beihilfemaßnahmen, die Gegenstand des Einleitungsbeschlusses von 2011 gewesen seien, und die Marktbedingungen nach wie vor dieselben seien wie in der Entscheidung 2005/163/EG. Diese staatlichen Beihilfemaßnahmen beträfen: a) Ausgleichszahlungen an Caremar für den Betrieb der Route Neapel/Capri, für die in der Entscheidung 2005/163/EG die Rückforderung aller Zuschüsse an Caremar angeordnet worden sei; und b) jährliche Ausgleichszahlungen an Caremar für den Betrieb der Route Ischia/Procida; Italien sei im Rahmen der Entscheidung 2005/163/EG verpflichtet worden, die Zahl der von Caremar betriebenen Verbindungen in Bezug auf diese Route zu beschränken und nur die von Caremar erlittenen Nettobetriebsverluste auszugleichen. Medmar zufolge sei die Entscheidung 2005/163/EG erlassen worden, weil der Privatsektor in der Lage war, vergleichbare Dienstleistungen mit vergleichbaren Vermögenswerten wie Caremar anzubieten.
- (148) Medmar stellte fest, dass die Region Kampanien sowohl Caremar als auch Medmar mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betreffend den Betrieb von Verbindungen Ischia/Procida, Procida/Neapel und Ischia/Procida/Pozzuoli beauftragt habe. Im Gegensatz zu Caremar habe Medmar jedoch keinen Ausgleich für die Erbringung der genannten Dienste erhalten. Es sei kein öffentliches Ausschreibungsverfahren eingeleitet worden, um die Unternehmen zu ermitteln, die in der Lage gewesen seien, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erbringen. Stattdessen habe die Region Kampanien private Unternehmen verpflichtet, „Einhaltungserklärungen“ zu unterzeichnen, nach denen sie gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen zu den von der Region Kampanien festgelegten Bedingungen (Fahrplan und Tarife) durchführen müssten. Sollten die privaten Unternehmen die besagten „Einhaltungserklärungen“ nicht unterzeichnen wollen, würde ihnen Medmar zufolge die Genehmigung für die Erbringung jeglicher Dienste in dem Gebiet verweigert.
- (149) Medmar machte geltend, dass die Region Kampanien keine Notwendigkeit gehabt habe, Caremar mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gegen Ausgleichszahlung zu betrauen, da Medmar die gleiche Dienstleistung ohne Ausgleichsleistung erbringen konnte.
- (150) Insbesondere erklärte Medmar, dass es 2011 tägliche Fahrten durchgeführt habe, und zwar wie folgt:
- Ischia/Neapel: sieben Fahrten täglich (davon fünf mit einem Zwischenhalt in Procida);
 - Ischia/Pozzuoli: 13 Fahrten täglich plus eine tägliche Verbindung nach Casamicciola in der Sommersaison.
- (151) Andererseits habe Caremar nach Angaben von Medmar auf den genannten Routen eine geringere Anzahl von Fahrten durchgeführt, und zwar wie folgt:
- Ischia/Neapel: elf Fahrten täglich plus drei Fahrten in der Sommersaison;
 - Ischia/Procida/Pozzuoli: drei Fahrten täglich.
- (152) Darüber hinaus betonte Medmar, dass die Qualität der Dienste und der eingesetzten Schiffe derjenigen von Caremar entspreche. Zudem seien im selben Gebiet andere private Unternehmen tätig.
- (153) Unter diesen Umständen kam Medmar zu dem Schluss, dass die Betrauung von Caremar mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht erforderlich und daher mit dem AEUV unvereinbar sei.
- (154) Für den Fall, dass die Kommission die Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen für erforderlich hält, macht Medmar geltend, dass diese Betrauung gegen Artikel 4 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 verstoße, wonach Folgendes gelte: „Beim Abschluss von Verträgen über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie bei der Auferlegung entsprechender Verpflichtungen haben die Mitgliedstaaten darauf zu achten, dass kein Gemeinschaftsreeder diskriminiert wird.“ und „Für die etwaige Gewährung eines Ausgleichs für solche Verpflichtungen kommen stets alle Gemeinschaftsreeder in Betracht.“

- (155) Medmar brachte ferner vor, dass Italien keine Angaben zu den Beträgen gemacht habe, die für jede von Caremar betriebene Verbindung gewährt worden seien.

7.1.2. Über den Liegeplatzvorrang

- (156) Medmar machte geltend, dass der Liegeplatzvorrang von Caremar gegen Artikel 4 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 verstoße, insoweit er Caremar die besten Verbindungen zu den wirtschaftlich rentabelsten Stunden gewähre, wodurch die Gemeinschaftsreeder diskriminiert und daran gehindert würden, ihr Recht auf Erbringung von Dienstleistungen auf einem offenen Markt auszuüben.
- (157) Medmar verweist auch auf die Empfehlung der italienischen Wettbewerbsbehörde, der *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (im Folgenden „AGCM“), vom 13. Juli 2009 zur Aufhebung der Bestimmung ⁽¹⁰⁶⁾, wonach Caremar für seine Dienstleistungen Liegeplatzvorrang gewährt werde. Nach Ansicht der AGCM drohe diese Bestimmung den Wettbewerb auszuschalten, da sie private Unternehmen daran hindere, Verbindungen in wirtschaftlich rentablen Zeiträumen durchzuführen.

7.1.3. Zu den im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen

- (158) Medmar weist darauf hin, dass Italien gemäß dem Gesetz 163/2010 den ursprünglichen Vertrag bis zum Ende des Privatisierungsverfahrens verlängert habe. Diese Verlängerung verstoße insofern gegen die Verordnung (EWG) Nr. 3577/92, als das Unternehmen, das die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung erfüllen sollte, nicht im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung ausgewählt worden sei, wodurch Medmar diskriminiert worden sei.
- (159) Darüber hinaus seien Caremar gemäß Artikel 19 des Gesetzes 163/2010 ein Betrag von 2 115 000 EUR für die Modernisierung seiner Flotte gewährt worden, ein Betrag, der nach Ansicht von Medmar eine operative und damit unvereinbare Beihilfe darstelle. Darüber hinaus seien Caremar und den anderen Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe durch das Gesetz 163/2010 Zugang zu 49 000 000 EUR zur Deckung des Liquiditätsbedarfs gewährt worden, ein Betrag, der nach Ansicht von Medmar ebenfalls eine operative und damit unvereinbare Beihilfe darstelle.
- (160) Schließlich macht Medmar geltend, dass die Abgabenbefreiungen im Zusammenhang mit dem Privatisierungsverfahren von Caremar eine mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe darstellen würden.

7.2. Stellungnahmen von SNAV und ACAP

- (161) In Bezug auf die Betrauung von Caremar mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen argumentierten SNAV und ACAP, dass das Altmark-Kriterium, das das Vorliegen einer echten DAWI voraussetzt, nicht erfüllt sei und eine einschlägige Betrauung nicht erforderlich sei, da die von Caremar bedienten Routen auch von privaten Unternehmen betrieben würden. Insbesondere bediene SNAV die folgenden Routen:
- Sorrento/Capri: sieben tägliche Fahrten an Wochentagen, fünf Fahrten an Wochenenden;
 - Neapel/Ischia: vier tägliche Fahrten, davon drei über Procida;
 - Procida/Ischia: vier tägliche Fahrten;
 - Procida/Neapel: vier tägliche Fahrten.
- (162) SNAV und ACAP argumentieren, dass die Betrauung von Caremar mit der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und der damit verbundene Ausgleich eine mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfe im Sinne des Artikel 107 AEUV darstelle.

7.3. Stellungnahme von GNV

- (163) Die Stellungnahme von GNV betraf den Liegeplatzvorrang und die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen.
- (164) In Bezug auf den Liegeplatzvorrang wies GNV darauf hin, dass Caremar und die anderen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe in Bezug auf Zeit und Liegeplatz am stärksten von den vom Markt gebotenen Möglichkeiten der Personenbeförderung profitiert hätten, indem sie die günstigeren Zeiten für den Liegeplatz gewählt hätten, wodurch ihre Position im Segment des Personenverkehrs zum Nachteil konkurrierender privater Unternehmen gestärkt worden sei.

⁽¹⁰⁶⁾ Artikel 19-ter des Gesetzesdekrets 135/2009.

- (165) In Bezug auf die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen machte GNV geltend, dass diese Maßnahmen eine Betriebsbeihilfe darstellen würden, mit deren Hilfe Caremar sowie die anderen Unternehmen der Tirrenia-Gruppe Kosten hätten vermeiden können, die normalerweise aus eigenen finanziellen Mitteln zu tragen seien.

7.4. **Stellungnahme von Alilauro**

- (166) Alilauro behauptete, dass die Region Kampanien vor der Privatisierung von Caremar ihre beherrschende Stellung missbraucht habe, indem sie den gesamten Verkehr im Golf von Neapel durch die Zuweisung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen koordiniert und die Höhe der Tarife festgelegt habe. Alilauro zufolge bestand ein Interessenkonflikt, der die Region Kampanien dazu veranlasst hätte, keine öffentliche Ausschreibung für den Verkauf von Caremar durchzuführen.
- (167) Darüber hinaus argumentierte Alilauro, dass alle von Caremar abgedeckten Routen auch von anderen privaten Betreibern betrieben würden, ohne eine öffentliche Ausgleichszahlung, während die Behauptung, dass Caremar aufgrund des obligatorischen Verbleibs von Schiffen in Inselhäfen höhere Kosten tragen müsse, unbegründet sei, entweder weil Privatschiffe in den Häfen vorhanden seien oder weil die Fahrten im Falle von medizinischen Notdiensten von eigens dafür gebauten Motorbooten sowie von Hubschraubern erbracht werden könnten.

7.5. **Stellungnahme von NLG**

- (168) NLG zufolge bestand auf der Route Neapel/Capri kein echter öffentlicher Bedarf, da NLG doppelt so viele Fahrten täglich zur Insel Capri durchführte, die das Unternehmen in Bezug auf Qualität, Kontinuität und Komfort des Schiffes als gleichwertig mit denen von Caremar ansah.
- (169) Darüber hinaus beanstandete NLG, dass die Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags ohne vorherige öffentliche Ausschreibung erfolgt seien, wodurch NLG diskriminiert worden sei.
- (170) Darüber hinaus machte NLG geltend, dass die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen aufgrund ihrer Art als Betriebsbeihilfen rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Betriebsbeihilfen darstellen würden, während der Liegeplatzvorrang von Caremar einen weiteren Verstoß darstelle, da er es Caremar ermöglicht habe, von den besten Routen und Fahrplänen zu profitieren.

7.6. **Stellungnahme von Marworld**

- (171) Marworld behauptete, dass die Region Kampanien Caremar während des Privatisierungsverfahrens Beihilfen gewährt habe. Insbesondere wies Marworld darauf hin, dass die Region Kampanien mit dem Regionalbeschluss Nr. 316 vom 21. Mai 2015 Caremar vorbehaltlich der Übernahme durch SNAV/Rifim 2 155 008 EUR gewährt habe, um die finanzielle Lage von Caremar in Höhe des Wertes wiederherzustellen, der zu dem Zeitpunkt bestanden habe, zu dem SNAV/Rifim 6 000 001 EUR für den Erwerb von Caremar geboten hatte.

8. STELLUNGNAHME ITALIENS

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

- (172) Italien erklärt, dass Caremar seine Tätigkeiten ausschließlich im Rahmen der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ausübe und Caremar fast ausschließlich für den Transport von Fahrzeugen und Gütern (z. B. Postsendungen) von den Inseln des Golfs von Neapel zum Festland zuständig sei, was von geringem wirtschaftlichem Interesse sei, während sich die Wettbewerber im Wesentlichen auf die Personenbeförderung konzentrierten (siehe insbesondere Erwägungsgründe 182 bis 185).
- (173) Italien zufolge entspräche die Caremar übertragene gemeinwirtschaftliche Verpflichtung einem tatsächlichen und aktuellen Bedarf der auf den Inseln ansässigen Gemeinschaften, der von den Marktkräften allein wahrscheinlich nicht gedeckt werden könne, insbesondere was die territoriale Anbindung und Frequenz der Fahrten, ihre Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit sowie eine Reihe von Anforderungen an die Kapazität der Schiffe und der Besatzung betrifft.

- (174) Um die tatsächliche Nachfrage der Nutzer nach den betreffenden Seeverkehrsdiensten zu veranschaulichen, legte Italien Daten über den Verkehr von Caremar auf den Routen im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vor, die unter den verlängerten ursprünglichen Vertrag, den Brückenvertrag und den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag fielen.
- (175) Was die Routen im Golf von Neapel betreffe, so zeigten die Daten zu den Seeverkehrsdiensten von Caremar auf diesen Routen im Zeitraum 2009-2021 (siehe nachstehende Tabellen 3 bis 8), dass die Nutzernachfrage nicht nur für den Personenverkehr, sondern auch für den gemischten Verkehr (d. h. einschließlich Fahrzeugen und Fracht) stets vorhanden gewesen sei. Darüber hinaus sei die Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen von Caremar im Laufe der Jahre stabil geblieben sei, Italien zufolge ein deutliches Indiz dafür, dass das Angebot von Caremar die von der örtlichen Bevölkerung ausgehende Nutzernachfrage befriedige, die relativ stabil sei, da die Anwohner den Seeverkehrsdienst ganzjährig täglich benötigen, und von den Schwankungen des touristischen Verkehrs nicht betroffen seien.

Personenverkehr

Tabelle 3

Passagierstatistik für die Jahre 2009-2014

Routen	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Capri/Neapel	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Ischia/Procida/Neapel ⁽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⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf den Segmenten Ischia/Procida und Procida/Neapel sowie auf der Direktroute Ischia/Neapel. Italien legte auch die Aufschlüsselung des Passagierverkehrs von Caremar für die Jahre 2011-2021 nach Segmenten vor, aus der hervorgehe, dass auch das Verkehrsaufkommen pro Segment im Laufe der Jahre stabil geblieben sei.

⁽²⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf dem Segment Procida/Pozzuoli. Italien legte auch die Aufschlüsselung des Passagierverkehrs von Caremar für die Jahre 2011-2021 nach Segmenten vor, aus der hervorgehe, dass auch das Verkehrsaufkommen pro Segment im Laufe der Jahre stabil geblieben sei.

Tabelle 4

Passagierstatistik für die Jahre 2015-2021

Routen	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/Neapel	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000-400 000]	[400 000-500 000]
Ischia/Procida/Neapel ⁽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⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf den Segmenten Ischia/Procida und Procida/Neapel sowie auf der Direktroute Ischia/Neapel.

⁽²⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf dem Segment Procida/Pozzuoli.

Fahrzeuge

Tabelle 5

Fahrzeugstatistik für die Jahre 2009-2014

Routen	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Capri/Neapel	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Ischia/Procida/Neapel ⁽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⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf den Segmenten Ischia/Procida und Procida/Neapel sowie auf der Direktroute Ischia/Neapel. Italien legte auch eine Aufschlüsselung nach Segmenten des Verkehrs von Caremar für die Jahre 2013-2021 vor, aus der hervorgehe, dass die Zahl der von Caremar in den einzelnen Segmenten transportierten Fahrzeuge im Laufe der Jahre stabil geblieben sei.

(²⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf dem Segment Procida/Pozzuoli. Italien legte auch eine Aufschlüsselung nach Segmenten des Verkehrs von Caremar für die Jahre 2013-2021 vor, aus der hervorgehe, dass die Zahl der von Caremar in den einzelnen Segmenten transportierten Fahrzeuge im Laufe der Jahre stabil geblieben sei.

Tabelle 6

Fahrzeugstatistik für die Jahre 2015-2021

Routen	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/Neapel	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000-30 000]	[20 000-30 000]
Ischia/Procida/Neapel ⁽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⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf den Segmenten Ischia/Procida und Procida/Neapel sowie auf der Direktroute Ischia/Neapel.

(²⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf dem Segment Procida/Pozzuoli.

Fracht (in laufenden Metern)

Tabelle 7

Transportierte Fracht (in laufenden Metern) für die Jahre 2009-2014

Routen	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Capri/Neapel	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Ischia/Procida/Neapel ⁽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⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste sowohl den Verkehr auf den Segmenten Ischia/Procida und Procida/Neapel als auch Direktverbindungen Ischia/Neapel. Italien legte auch eine Aufschlüsselung der Beförderungsleistungen von Caremar für die Jahre 2013-2021 vor, aus der hervorgehe, dass die von Caremar in den einzelnen Segmenten beförderten laufenden Meter Fracht über die Jahre hinweg stabil geblieben seien.

(²⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf dem Segment Procida/Pozzuoli. Italien legte auch eine Aufschlüsselung der Beförderungsleistungen von Caremar für die Jahre 2013-2021 vor, aus der hervorgehe, dass die von Caremar in den einzelnen Segmenten beförderten laufenden Meter Fracht über die Jahre hinweg stabil geblieben seien.

Tabelle 8

Transportierte Fracht (in laufenden Metern) für die Jahre 2015-2021

Routen	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/Neapel	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000-300 000]	[200 000-300 000]
Ischia/Procida/Neapel ⁽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⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf den Segmenten Ischia/Procida und Procida/Neapel sowie auf der Direktroute Ischia/Neapel.

⁽²⁾ Der Verkehr auf dieser Route umfasste auch den Verkehr auf dem Segment Procida/Pozzuoli.

(176) Zu den Routen zu den Pontinischen Inseln, die von Caremar nur vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Mai 2011 bedient wurden ⁽¹⁰⁷⁾, stellte Italien die Zahl der von Caremar auf diesen Routen in den Jahren 2009 und 2010 beförderten Personen und die Zahl der auf diesen Routen in den Jahren 2009 beförderten Fahrzeuge bereit (siehe Tabelle 9). Diese Daten würden, auch wenn sie unvollständig sind ⁽¹⁰⁸⁾, Italien zufolge die Annahme zulassen, dass die Nachfrage der Nutzer auf diesen Routen vorhanden und stabil gewesen sei.

Tabelle 9

In den Jahren 2009 und 2010 beförderte Personen und Fahrzeuge

Routen	2009		2010	
	Personen	Fahrzeuge	Personen	Fahrzeuge
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	Keine Angabe
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	Keine Angabe
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	Keine Angabe

(177) In Bezug auf die Anwendung der Kriterien des SNCM-Urteils ⁽¹⁰⁹⁾ auf die Seeverkehrssituation im Golf von Neapel argumentiert Italien, dass diese Kriterien nicht geeignet seien, da sie eine rein quantitative Analyse auf der Grundlage eines Vergleichs von Verkehrsangebot und -nachfrage festlegten, bei der die besonderen Merkmale des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen der örtlichen Bevölkerung nicht berücksichtigt würden.

⁽¹⁰⁷⁾ Ab 1. Juni 2011 wurden die Routen zu/von den Pontinischen Inseln von Laziomar bedient.

⁽¹⁰⁸⁾ Nach Angaben Italiens könnten die verbleibenden Daten über den Personenverkehr im Jahr 2011, die in den Jahren 2010 und 2011 beförderten Fahrzeuge und die Fracht in den Jahren 2009-2011 nicht mehr abgerufen werden.

⁽¹⁰⁹⁾ Urteil des Gerichts vom 1. März 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Kommission, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, Rn. 130 und 134.

- (178) In Bezug auf die Definition der Nutzernachfrage und des Marktangebots erklärte Italien, dass die von der Region Kampanien getroffenen Entscheidungen hinsichtlich der Frequenzen und Fahrpläne für die von Caremar auf den unter den verlängerten ursprünglichen Vertrag fallenden Routen auf dem von den lokalen Behörden geäußerten Bedarf beruhten und im Anschluss an Gespräche mit den im Golf von Neapel tätigen Seeverkehrsgesellschaften über ihre Fähigkeit erfolgten, die Dienste zu Marktbedingungen oder im Rahmen einseitig auferlegter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zu erbringen.
- (179) Italien erklärte insbesondere, dass der verfahrensrechtliche Rahmen für die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Seeverkehr durch die Region Kampanien in Artikel 17 des Regionalgesetzes Nr. 3 vom 28. März 2002 festgelegt sei, wonach die Region Kampanien vor der Festlegung des Umfangs der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung die Nutzer der Dienste und die Dienstleister konsultieren müsse. Darüber hinaus müsse nach demselben Artikel der Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen alle drei Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden. Was den verlängerten ursprünglichen Vertrag betrifft, so beruhten die von Caremar vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf einer öffentlichen Konsultation, die 2006-2007 von der Region Kampanien durchgeführt wurde⁽¹¹⁰⁾. Der Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf Frequenzen und Fahrpläne (die Routen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen selbst blieben unverändert) sei 2011 durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 443 vom 9. August 2011 auf der Grundlage einer im Zeitraum 2010-2011 durchgeführten öffentlichen Konsultation (die im November 2010 eingeleitet worden sei) geändert worden.
- (180) Italien legte Einzelheiten zu den Arbeiten vor, die zur Annahme des Regionalen Exekutivbeschlusses Nr. 443 vom 9. August 2011 geführt hätten, mit dem die Region Kampanien ein Dreijahresprogramm (2011-2013) mit Mindestdiensten im Golf von Neapel angenommen habe (siehe Erwägungsgrund 38), das am 1. Oktober 2011 in Kraft trat. Dieses Programm habe alle Betreiber von Seeverkehrsdiensten im Golf von Neapel betroffen. In Bezug auf Caremar habe die Region Kampanien mit dem Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 857 vom 30. Dezember 2011 einige geringfügige Änderungen der Fahrpläne und Frequenzen eingeführt, die Caremar mit Wirkung vom 16. Januar 2012 habe durchführen müssen.
- (181) Italien erklärte, dass die Region Kampanien im Anschluss an die im November/Dezember 2010 durchgeführte öffentliche Konsultation Anfang 2011 die Vertreter der Gemeinden im Golf von Neapel zu Fachsitzungen eingeladen habe, um den bei der öffentlichen Konsultation ermittelten öffentlichen Bedarf im Hinblick auf die Überarbeitung des Programms für Seeverkehrsdienstleistungen im Golf von Neapel zu erörtern⁽¹¹¹⁾. Am 22. Juli 2011 sei die Region Kampanien mit den im Golf von Neapel tätigen Seeverkehrsgesellschaften (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP) zusammengetreten, um gemeinsam mit den lokalen Behörden den von der Region ermittelten Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen zu erörtern und die Verfügbarkeit des Marktes für die Erbringung ausreichender Dienstleistungen zur Deckung dieses Bedarfs zu überprüfen. Die Gespräche hätten bestätigt, dass der Markt allein nicht alle Dienstleistungen erbracht hätte, die von der Region Kampanien als zur Deckung des öffentlichen Bedarfs als erforderlich erachtet worden seien. Am 28. Juli 2011 habe sich die Region Kampanien erneut mit Vertretern der Inseln des Golfs von Neapel getroffen, um mit ihnen die fachlichen Aspekte des Dreijahresprogramms (2011-2013) in Bezug auf Frequenzen und Fahrpläne festzulegen⁽¹¹²⁾. Nach der

⁽¹¹⁰⁾ Durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 548 vom 2. April 2007.

⁽¹¹¹⁾ So habe die Region Kampanien am 25. Februar 2011 beispielsweise die Vertreter der Gemeinden auf Ischia zu einer Fachsitzung am 2. März 2011 zur Festlegung des Programms für Seeverkehrsdienste zwischen Neapel/Pozzuoli und Ischia eingeladen. Bei diesem Treffen hätten die Vertreter der Gemeinden von Ischia betont, dass Verbindungen nach Ischia/ab Ischia sichergestellt werden müssten: a) am frühen Morgen und nachts, um die Beschaffung von Waren zu ermöglichen; b) zwischen 6.30 Uhr und 9.00 Uhr, um das tägliche Pendeln von Studierenden und Arbeitnehmer/innen nach Neapel/Pozzuoli zu ermöglichen und zwischen 12.30 Uhr und 15.00 Uhr, damit sie nach Ischia zurückkehren könnten; c) zwischen 9.00 Uhr und 12.30 Uhr und zwischen 15.00 und 18.00 Uhr, um der Bevölkerung auf Ischia die Möglichkeit zu geben, während des Tages Tätigkeiten auf dem Festland auszuüben und im Verlauf des Tages wieder nach Ischia zurückzukehren; darüber hinaus ermöglichten diese Zeitfenster den Zugang zu Schienen- und Luftverkehrsdienstleistungen auf dem Festland, ohne dass eine Übernachtung in Neapel/Pozzuoli erforderlich sei; d) zwischen 18.00 und 24.00 Uhr, um die Anbindung auch nachts zu gewährleisten und die Teilnahme an kulturellen Aktivitäten zu ermöglichen.

⁽¹¹²⁾ In diesem Zusammenhang habe beispielsweise der Vertreter von Ischia beantragt, die erste Abfahrt von Casamicciola am Morgen von 7.00 Uhr auf 7.10 Uhr zu verschieben. Die Gemeinde Capri habe um zwei weitere Fahrten von/nach Neapel gebeten, nämlich ab Neapel nach Capri um 18.10 Uhr und ab Capri nach Neapel um 19.10 Uhr. Die Gemeinde Procida habe beantragt, die Fahrt per Tragflügelboot ab Procida von 6.30 Uhr auf 6.40 Uhr zu verschieben, und die Schiffe, die ab Ischia um 10.35 Uhr nach Neapel abfahren, einen Zwischenhalt in Procida einlegen zu lassen. Die Region Kampanien habe die Anträge zur Kenntnis genommen und um Zeit gebeten, um ihre Durchführbarkeit zu überprüfen.

Annahme eines Dreijahresprogramms (2011-2013) mit Mindestdiensten im Golf von Neapel (siehe Erwägungsgrund 38) habe die Gemeinde Procida beanstandet, dass sie im Rahmen des neuen Dreijahresprogramms nicht ausreichend bedient werde⁽¹¹³⁾. Daher habe die Region Kampanien die Vertreter der Gemeinden im Golf von Neapel am 7. Oktober 2011 zu einer Fachsitzung eingeladen, um mögliche Anpassungen des angenommenen Dreijahresprogramms zu erörtern.

- (182) In Bezug auf das Wettbewerbsumfeld vertrat Italien die Auffassung, dass die von den Wettbewerbern von Caremar erbrachten Dienstleistungen dem Bedarf der Bewohner der Inseln nicht angemessen entsprochen hätten. Italien erläuterte, dass die extrem hohe Bevölkerungsdichte der Inseln Capri⁽¹¹⁴⁾, Ischia⁽¹¹⁵⁾ und Procida⁽¹¹⁶⁾, die zusammen mehr als 96 000 Einwohner haben (d. h. etwa 3 % der mehr als 3 Millionen Einwohner der Provinz Neapel, zu der diese Inseln gehören)⁽¹¹⁷⁾, erfordere, dass der Seeverkehr fast genauso häufig stattfinde wie der lokale Landverkehr, um dem Bedarf von Studierenden und Arbeitnehmer/innen, die täglich zum/vom Festland pendeln, gerecht zu werden.
- (183) Bis 2017 seien die Seeverkehrsdienstleistungen im Programm für Seeverkehrsdienstleistungen im Golf von Neapel in die folgenden drei Kategorien eingeteilt worden:
- a) Marktdienstleistungen – Seeverkehrsgesellschaften hätten im Golf von Neapel nach vorheriger Genehmigung tätig sein können⁽¹¹⁸⁾. Der Fahrplan und die Frequenz des Verkehrsdienstes seien von der Seeverkehrsgesellschaft zum Zeitpunkt ihres Antrags auf Genehmigung für den Betrieb der Route festgelegt worden. Der Marktbetreiber sei nicht verpflichtet gewesen, die Dienstleistung zu erbringen, aber wenn der Dienst oder ein Teil davon – z. B. zu bestimmten Stunden oder an bestimmten Tagen – für einen bestimmten Zeitraum nicht erbracht worden sei, sei die Betriebsgenehmigung für die nicht erbrachten Dienste widerrufen worden⁽¹¹⁹⁾.

⁽¹¹³⁾ Insbesondere hätten die Vertreter von Procida festgestellt, dass von den 41 geplanten Fahrten ab Ischia nur 18 Fahrten über Procida erfolgten; sie hätten eine höhere Zahl von Zwischenhalten in Procida gefordert.

⁽¹¹⁴⁾ Die Insel Capri hat eine Fläche von 10,4 km² und besteht aus zwei Gemeinden (Capri und Anacapri) mit insgesamt rund 13 900 Einwohnern. Die Gemeinde Capri hat ca. 7 300 Einwohner (d. h. eine Bevölkerungsdichte von etwa 1 800 Einwohnern pro Quadratkilometer), und die Gemeinde Anacapri hat ca. 6 600 Einwohner (d. h. eine Bevölkerungsdichte von etwa 1 000 Einwohnern pro Quadratkilometer). Quelle: <https://www.italiapedia.it> (zuletzt aufgerufen am 31.5.2024).

⁽¹¹⁵⁾ Die Insel Ischia erstreckt sich über 46,3 km² und besteht aus sechs Gemeinden (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana) mit einer Gesamtbevölkerung von rund 61 500 Einwohnern und ist die Insel mit der dritthöchsten Bevölkerungsdichte Italiens (nach Sizilien und Sardinien), obwohl sie nur die achtgrößte Insel Italiens ist. Die Gemeinde Ischia hat ca. 18 600 Einwohner (d. h. eine Bevölkerungsdichte von ca. 2 300 Einwohner pro Quadratkilometer), die Gemeinde Barano d'Ischia ca. 9 800 Einwohner (d. h. eine Bevölkerungsdichte von ca. 900 Einwohnern pro Quadratkilometer), die Gemeinde Casamicciola Terme hat ca. 8 300 Einwohner (d. h. eine Bevölkerungsdichte von etwa 1 500 Einwohnern pro Quadratkilometer), die Gemeinde Forio hat ca. 17 000 Einwohner (d. h. eine Bevölkerungsdichte von etwa 1 300 Einwohnern pro Quadratkilometer), die Gemeinde Lacco Ameno hat ca. 4 600 Einwohner (d. h. eine Bevölkerungsdichte von etwa 2 300 Einwohnern pro Quadratkilometer) und die Gemeinde Serrara Fontana hat ca. 3 200 Einwohner (d. h. eine Bevölkerungsdichte von etwa 480 Einwohnern pro Quadratkilometer). Quelle: <https://www.italiapedia.it> (zuletzt aufgerufen am 31.5.2024).

⁽¹¹⁶⁾ Die Insel Procida umfasst 4,1 km² und besteht aus einer Gemeinde (der Gemeinde Procida) mit rund 10 600 Einwohnern (d. h. einer Bevölkerungsdichte von etwa 2 500 Einwohnern pro Quadratkilometer). Quelle: <https://www.italiapedia.it> (zuletzt aufgerufen am 31.5.2024).

⁽¹¹⁷⁾ Quelle: <https://www.italiapedia.it> (zuletzt aufgerufen am 31.5.2024).

⁽¹¹⁸⁾ Italien erklärte, dass dieses Genehmigungssystem bis zum 9. Januar 2017 auf dem Regionalen Exekutivdekret Nr. 80 vom 21. Februar 2003 beruht habe. Nach Artikel 4 dieses Dekrets seien die Betriebsgenehmigung den Seeverkehrsgesellschaften erteilt worden, die die gesetzlich vorgeschriebenen Voraussetzungen für die Durchführung von Seeverkehrsdiensten erfüllten. Seit dem 10. Januar 2017 beruhe das Genehmigungssystem auf dem Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 442 vom 2. August 2016.

⁽¹¹⁹⁾ Beispielsweise habe die Region Kampanien mit dem Exekutivdekret Nr. 269 von 2012 die Medmar am 21. September 2011 erteilte Genehmigung für den Betrieb folgender Dienste auf der Route Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli widerrufen: ab Ischia nach Pozzuoli um 6.00 Uhr, 14.00 Uhr und 17.45 Uhr; und ab Pozzuoli nach Ischia um 11.00 Uhr, 15.40 Uhr und 19.30 Uhr. Die Genehmigung sei widerrufen worden, weil diese Dienste nie von Medmar durchgeführt worden seien. Für die Fahrt ab Ischia nach Pozzuoli um 20.30 Uhr, die nur am Freitag/Samstag/Sonntag vom 15. Juni bis 15. September von Medmar durchgeführt worden sei, sei die Genehmigung nur für den Teil der tatsächlich erbrachten Dienste gültig geblieben.

- b) Gemeinwirtschaftliche Dienstleistungen ohne Ausgleichsleistung – Seeverkehrsgesellschaften, die über eine Betriebsgenehmigung für eine Route verfügt hätten, hätten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (in Bezug auf Frequenz, Regelmäßigkeit, Art der eingesetzten Schiffe und Höchsttarife) ohne Ausgleichsleistung unterliegen können⁽¹²⁰⁾. Diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hätten Seeverkehrsdienstleistungen betroffen, die von der Region Kampanien als wichtig für die Gewährleistung der Anbindung zwischen dem Festland und den Inseln eingestuft worden seien. Wie von Italien erläutert, habe die Region Kampanien jedoch keine wirkliche Kontrolle über die tatsächliche Erbringung dieser Dienstleistungen gehabt, da die Seeverkehrsunternehmen die Erbringung dieser Dienstleistungen nach Belieben und ohne Sanktion durch eine Mitteilung mit einer Frist von 45 Tagen hätten einstellen können. Sei der Dienst oder ein Teil davon – z. B. zu bestimmten Uhrzeit oder an bestimmten Tagen – für einen bestimmten Zeitraum nicht erbracht worden, sei die Betriebsgenehmigung für die nicht erbrachten Dienste widerrufen worden. Darüber hinaus erklärte Italien, dass die Wettbewerber von Caremar die Region Kampanien stets hätten auffordern können, die ihnen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorübergehend ganz oder teilweise auszusetzen. Dies sei beispielsweise 2009 geschehen, als einige Wettbewerber von Caremar die Region Kampanien aufgefordert hätten, die Zahl der Dienste im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die sie im Golf von Neapel zu erbringen hatten, zu verringern und die Höchsttarife, die sie für die verbleibenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Rechnung stellen konnten, aufgrund der finanziellen Schwierigkeiten, mit denen Seeverkehrsunternehmen aufgrund der Wirtschaftskrise konfrontiert gewesen seien, zu erhöhen⁽¹²¹⁾. Bei dieser Gelegenheit habe die Region Kampanien nach einer öffentlichen Konsultation zum lokalen Bedarf beschlossen, die Höchsttarife auf den Routen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht zu erhöhen und einige der von den Wettbewerbern von Caremar auf einigen Routen⁽¹²²⁾ erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorübergehend⁽¹²³⁾ auszusetzen. Darüber hinaus wies Italien darauf hin, dass Caremar, Gestour und Procida Lines zwischen Ende Dezember 2010 und dem 1. Oktober 2011 die einzigen Unternehmen gewesen seien, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Seeverkehrsdienste im Golf von Neapel erbracht hätten, da sich alle anderen Seeverkehrsgesellschaften plötzlich geweigert hätten, die Dienste im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen weiter zu erbringen⁽¹²⁴⁾. Italien wies im Wesentlichen darauf hin, dass dieses System der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht funktioniert habe, weil die Seeverkehrsgesellschaften sich bereit erklärt hätten, die Route im Rahmen der von der Region Kampanien festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu betreiben, nur um die entsprechenden Zeitfenster in den von der Region Kampanien genehmigten und veröffentlichten Liegeplatzvorgaben zu erhalten. In Wirklichkeit seien diese Dienste (in Bezug auf den Fahrplan und Höchsttarif⁽¹²⁵⁾) häufig nicht durchgeführt worden⁽¹²⁶⁾ oder nicht im Einklang mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbracht worden, insbesondere in der Nebensaison. Aus diesem Grund betonte Italien, dass die von den Wettbewerbern von Caremar im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen angebotenen Dienste nicht nur hinsichtlich der Frequenzen, sondern auch hinsichtlich der Zuverlässigkeit (z. B. Pünktlichkeit, Qualität und allgemeiner Betriebsgarantie) mit den von Caremar angebotenen Diensten nicht vergleichbar gewesen seien.

⁽¹²⁰⁾ Dieses System der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ohne Ausgleich sei bis zum 9. Januar 2017 in Kraft geblieben. Seit dem 10. Januar 2017 sei Caremar der einzige Seeverkehrsbetreiber gewesen, für den gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Golf von Neapel gegolten hätten, und alle anderen Betreiber hätten weiterhin ausschließlich dem Genehmigungssystem unterlegen.

⁽¹²¹⁾ Dieser Punkt sei auch in den Erwägungsgründen des Regionalen Exekutivdekrets Nr. 374 von 2009 erwähnt worden, in dem auf die Schreiben der Wettbewerber von Caremar an die Region Kampanien vom 25. März 2009 und 22. Juni 2009 verwiesen worden sei, in denen es um die Verringerung der Zahl der Dienste als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bzw. die Erhöhung der Höchsttarife gegangen sei, die den Nutzern auf den verbleibenden Routen im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen berechnet werden konnten.

⁽¹²²⁾ Die Routen Capri/Sorrento, Capri/Neapel, Ischia/Procida/Neapel und Ischia/Neapel seien betroffen gewesen. Von den Wettbewerbern von Caremar auf diesen Routen nicht erbrachte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen seien bei der Bewertung des Wettbewerbsumfelds im Golf von Neapel nicht berücksichtigt worden.

⁽¹²³⁾ 15. Juli 2009 bis 15. September 2009.

⁽¹²⁴⁾ Mit dem Regionalen Exekutivdekret Nr. 402 von 2010 habe die Region Kampanien die Lage zur Kenntnis genommen, die damals geltenden Liegeplatzvorgaben ausgesetzt und Dringlichkeits-Liegeplatzvorgaben angenommen, die bis zum 30. September 2011 in Kraft gewesen seien. Auf der Grundlage dieser Dringlichkeits-Liegeplatzvorgaben sei Caremar der einzige Seeverkehrsbetreiber gewesen, der die Routen Capri/Sorrento, Capri/Neapel, Ischia/Neapel, Ischia/Procida/Neapel, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida und Procida/Neapel bedient habe, während Gestour und Procida Lines im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen die Route Procida/Pozzuoli betrieben hätten.

⁽¹²⁵⁾ Medmar und Alilauro seien 2012 von der italienischen Wettbewerbsbehörde wegen Geschäftspraktiken bestraft worden, die den Erwerb von Tickets zu ermäßigten Tarifen für Gebietsansässige verhinderten (Entscheidung Nr. 23258 der italienischen Wettbewerbsbehörde vom 31. Januar 2012 in der Sache PS5983 betreffend Medmar und die Entscheidung Nr. 23264 der italienischen Wettbewerbsbehörde vom 31. Januar 2012 in der Sache PS7667 betreffend Alilauro).

⁽¹²⁶⁾ Auf die häufige Aufhebung oder Aussetzung des Dienstes durch die Wettbewerber von Caremar im Golf von Neapel sei auch von der italienischen Wettbewerbsbehörde in ihrer Entscheidung Nr. 25295 vom 28. Januar 2015 in der Sache I689C hingewiesen worden, mit der die italienische Wettbewerbsbehörde Sanktionen gegen die Unternehmen 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. und Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei verhängt habe, weil sie seit 1998 eine horizontale Vereinbarung umgesetzt hätten, die den Wettbewerb auf dem Markt für den Seeverkehr von Passagieren im Golf von Neapel eingeschränkt habe (siehe insbesondere Erwägungsgrund 255 der Entscheidung Nr. 25295 der italienischen Wettbewerbsbehörde vom 28. Januar 2015).

- c) Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit Ausgleichsleistung – Die Dienstleistungen, die unter den mit Caremar geschlossenen Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit Ausgleichsleistungen gefallen seien, unterlägen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf Kontinuität und Frequenz, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Qualität, Art und Kapazität der eingesetzten Schiffe sowie Tarife. Italien erläuterte, dass diese Dienste Tageszeiten betreffen, zu denen der Seeverkehr von Pendlern am dringendsten benötigt werde (früher Morgen, früher Nachmittag und am Abend) ⁽¹²⁷⁾. Der vertragliche Rahmen mit seinem Sanktionssystem habe die Erbringung dieser Dienstleistungen sicherstellen sollen.

(184) Italien erklärte, dass die Wettbewerber von Caremar de facto nicht alle Fahrten angeboten hätten, die in den von der Region Kampanien genehmigten und veröffentlichten Liegeplatzvorgaben („quadri accosti“) aufgeführt waren. Dies sei darauf zurückzuführen, dass zum einen Seeverkehrsgesellschaften, die zu marktüblichen Bedingungen tätig gewesen seien, über die Genehmigung verfügt hätten, die in diesen Liegeplatzvorgaben festgelegten Zeitfenster zu nutzen, aber nicht verpflichtet gewesen seien sie nutzen, und dass zum anderen gegen Seeverkehrsgesellschaften, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätig gewesen seien, keine wirksamen Sanktionen verhängt worden seien, wenn die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht erbracht wurden ⁽¹²⁸⁾.

(185) Unter Hinweis auf die von der Region Kampanien für die betreffenden Jahre genehmigten und veröffentlichten Liegeplatzvorgaben und die von den Wettbewerbern von Caremar im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 tatsächlich erbrachten Dienstleistungen erklärte Italien, dass sich die Wettbewerbssituation im Golf von Neapel wie folgt dargestellt habe:

- a) Auf der Route **Capri/Sorrento** habe es neben Caremar vier weitere Seeverkehrsgesellschaften gegeben, die über eine Betriebsgenehmigung auf dieser Route verfügt hätten: Aligruson, NLG, SNAV und in den Jahren 2009-2010 Ali Maritime Agency S. r. l. (im Folgenden „Alimar“). Nach Angaben Italiens hätten die von diesen Unternehmen erbrachten Dienstleistungen jedoch nicht dem von der Region Kampanien ermittelten Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen entsprochen, der darin bestanden habe, während des gesamten Jahres ausreichende Verbindungen (gemischte Dienste) zu gewährleisten, die es den Bewohnern Capris ermöglichen, aus beruflichen Gründen oder zu Studienzwecken (d. h. mit der Möglichkeit, ihre Fahrzeuge mitzuführen) täglich auf das Festland pendeln zu können und Waren (einschließlich Postsendungen) auf die Inseln zu liefern. Wie in den Erwägungsgründen 36 Buchstabe a und 39 Buchstabe a erwähnt, habe Caremar ganzjährig von/nach Capri per TMV zwei Hin- und Rückfahrten am Morgen, eine Hin- und Rückfahrt am frühen Nachmittag und eine Hin- und Rückfahrt am Abend gewährleisten müssen. Dagegen hätten die Wettbewerber von Caremar entweder nur Passagierdienste im Seeverkehr erbracht (dies war bei NLG ⁽¹²⁹⁾ und Alimar ⁽¹³⁰⁾ der Fall) oder auch gemischte Dienste, jedoch nur in der Sommerperiode (dies war bei SNAV ⁽¹³¹⁾ und Aligruson ⁽¹³²⁾ der Fall).

⁽¹²⁷⁾ Italien betonte, dass Caremar für diese Art von Fahrplan ein Schiff während der Nacht auf der Insel habe bereithalten müssen (mit zusätzlichen Kosten, die die Wettbewerber von Caremar nicht hätten tragen müssen).

⁽¹²⁸⁾ Die Nichterbringung des Dienstes über einen längeren Zeitraum, nachdem dies von den zuständigen Behörden festgestellt wurde, hätten nur zur Folge gehabt, dass die Genehmigung für den Betrieb des betreffenden Zeitfensters widerrufen worden sei (sowohl im Falle von Diensten, die zu Marktbedingungen angeboten wurden, als auch bei Diensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen).

⁽¹²⁹⁾ NLG habe zwei tägliche Fahrten in der Nebensaison und sieben tägliche Fahrten in der Hochsaison durchgeführt (drei davon im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, nämlich zwei Fahrten ab Sorrento um 9.40 Uhr und 13.10 Uhr, und (ab 2010) eine Fahrt ab Capri um 8.55 Uhr). Italien merkte an, dass die Dienstleistungen von NLG auf der Route Capri/Sorrento nicht wirklich im Wettbewerb mit den Dienstleistungen von Caremar gestanden hätten, da die Stellungnahme der NLG nicht die Route Capri/Sorrento, sondern nur die Route Neapel/Capri betroffen habe (siehe Erwägungsgrund 168).

⁽¹³⁰⁾ Italien zufolge verfügte Alimar über die Genehmigung, zwei tägliche Fahrten durchzuführen, eine ab Capri nach Sorrento um 6.00 Uhr und eine ab Sorrento nach Capri um 22.55 Uhr, jedoch nur vom 1. Juli bis zum 31. August.

⁽¹³¹⁾ Was die gemischten Verkehrsdienste betrifft, so habe SNAV im Rahmen der Seeverkehrsprogramme 2007 und 2011 (d. h. ab 2009) über eine Genehmigung verfügt, zehn tägliche Fahrten per TMV durchzuführen (sechs ab Capri nach Sorrento um 7.35 Uhr, 9.15 Uhr, 12.10 Uhr, 15.55 Uhr, 17.40 Uhr und 18.05 Uhr; und vier ab Sorrento nach Capri um 8.10 Uhr, 11.25 Uhr, 13.50 Uhr und 16.35 Uhr), jedoch nur im Sommer (insbesondere vom 1. April bis 3. November).

⁽¹³²⁾ Was die gemischten Verkehrsdienste betrifft, so habe Aligruson im Rahmen der Seeverkehrsprogramme 2007 und 2011 (d. h. ab 2009) über eine Genehmigung verfügt, vier tägliche Fahrten durchzuführen (zwei Fahrten ab Sorrento nach Capri um 11.30 Uhr und 14.00 Uhr; und zwei ab Capri nach Sorrento um 12.30 Uhr und 18.05 Uhr), jedoch nur im Sommer.

- b) Auf der Route **Capri/Neapel** habe es neben Caremar vier weitere Seeverkehrsgesellschaften gegeben, die über eine Betriebsgenehmigung auf dieser Route verfügt hätten: SNAV⁽¹³³⁾, NLG⁽¹³⁴⁾, Consorzio Linee Marittime Neapolis (im Folgenden „Neapolis“) ⁽¹³⁵⁾ und Metrò del Mare S. c. a. r. l. (im Folgenden „Metrò del Mare“) ⁽¹³⁶⁾. Alle diese Betreiber hätten jedoch nur Passagierdienste im Seeverkehr erbracht, während Caremar gemischte Dienste hätte erbringen müssen (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe b und 39 Buchstabe b). Italien zufolge hätten die von den Wettbewerbern von Caremar erbrachten Dienstleistungen nicht dem von der Region Kampanien ermittelten Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen entsprochen, der darin bestand, während des gesamten Jahres ausreichende Verbindungen (gemischte Dienste) zu gewährleisten, die es den Bewohnern Capris ermöglichten, aus beruflichen Gründen oder zu Studienzwecken (d. h. mit der Möglichkeit, ihre Fahrzeuge mitzuführen) täglich auf das Festland pendeln zu können und Waren (einschließlich Postsendungen) auf die Inseln zu liefern.
- c) Auf der Route **Ischia/Neapel** habe es neben Caremar zwei weitere Seeverkehrsgesellschaften gegeben, die über eine Betriebsgenehmigung auf dieser Route verfügt hätten: Alilauro (nur Passagierdienste) und Medmar (nur gemischte Verkehrsdienste). Italien zufolge hätten die von den Wettbewerbern von Caremar erbrachten Dienstleistungen nicht ausgereicht, um den öffentlichen Bedarf der örtlichen Bevölkerung zu decken. Was die Passagierdienste betrifft, so habe Alilauro hauptsächlich im Sommer Fahrten durchgeführt, und die (beschränkten) Dienste, die ganzjährig erbracht wurden, seien zu anderen Zeiten als die von Caremar durchgeführten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbracht worden (siehe Erwägungsgründe 36 Buchstabe c und 39 Buchstabe c). Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Alilauro insgesamt 20 Fahrten per Tragflügelboot (19 im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und eine zu Marktbedingungen) durchgeführt, alle im Sommer, mit Ausnahme eines Dienstes im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen⁽¹³⁷⁾. Ab dem 1. Oktober 2011 habe Alilauro 14 Fahrten per Tragflügelboot durchgeführt (fünf ganzjährig im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen⁽¹³⁸⁾ und neun nur in der Sommerperiode zu Marktbedingungen). Was die gemischten Dienste betrifft, so habe Medmar hauptsächlich im Sommer Fahrten durchgeführt, und die (beschränkten) Dienste, die ganzjährig oder nur im Winter erbracht wurden, seien im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu anderen Zeiten als die von Caremar erbracht worden (siehe Erwägungsgründe 36 Buchstabe c und 39 Buchstabe c). Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Medmar 19 Fahrten per Fähre/TMV (zwölf im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und sieben zu Marktbedingungen) nur in der Sommerperiode durchgeführt und nicht immer täglich. Ab dem 1. Oktober 2011 habe Medmar 23 Fahrten per Fähre/TMV durchgeführt (17 zu Marktbedingungen, alle im Sommer, und sechs im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen). Von den sechs Fahrten, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt wurden, hätten nur zwei Fahrten ganzjährig stattgefunden⁽¹³⁹⁾, zwei Fahrten hätten nur im Winter⁽¹⁴⁰⁾ und zwei Fahrten ausschließlich im Sommer⁽¹⁴¹⁾ stattgefunden).

⁽¹³³⁾ In den Jahren 2009 und 2010 sowie einem Teil des Jahres 2011 habe SNAV auf der Route zwölf tägliche Passagierdienste erbracht, davon elf Fahrten per Tragflügelboot im Sommer (teilweise im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und teilweise im Rahmen der Genehmigungsregelung) und eine Fahrt per Tragflügelboot ganzjährig (ab Capri nach Neapel um 8.10 Uhr im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen). Ab dem 1. Oktober 2011 habe SNAV auf der Route 25 tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot durchgeführt, davon 13 Fahrten täglich während des gesamten Jahres, alle im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (elf davon zusammen mit NLG).

⁽¹³⁴⁾ In den Jahren 2009 und 2010 sowie einem Teil des Jahres 2011 habe NLG auf dieser Route nur im Sommer Dienste (21 Fahrten mit Tragflügelboot) erbracht, teils im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und teilweise im Rahmen der Genehmigungsregelung. Ab dem 1. Oktober 2011 habe NLG täglich auf der Route 34 Passagierdienste per Tragflügelboot durchgeführt, davon 15 Fahrten ganzjährig täglich. Zwei dieser 15 Fahrten täglich (nämlich die Fahrten ab Capri nach Neapel um 9.35 Uhr und um 11.35 Uhr) seien zu Marktbedingungen angeboten worden, die übrigen 13 Fahrten im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (elf dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen seien gemeinsam mit SNAV erbracht worden).

⁽¹³⁵⁾ Neapolis war ein Joint Venture, das am 31. August 2004 von NLG (50 %ige Beteiligung) und SNAV (50 %ige Beteiligung) gegründet wurde. Es war in den Jahren 2009, 2010 und 2011 auf der Route tätig. Im Zeitraum 2009-2010 habe Neapolis im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen acht tägliche Fahrten per Tragflügelboot anbieten müssen, insbesondere ab Capri nach Neapel um 6.50 Uhr (ganzjährig), 8.50 Uhr (nur im Sommer) und 14.10 Uhr (ganzjährig); 17.25 Uhr (nur im Sommer); und ab Neapel nach Capri um 7.55 Uhr (nur im Sommer), 10.00 Uhr (nur im Sommer); 16.05 Uhr (nur im Sommer) und 20.05 Uhr (nur im Sommer). 2011 seien die Dienste auf fünf reduziert und ganzjährig zu Marktbedingungen (im Rahmen der Genehmigungsregelung) betrieben worden, insbesondere ab Capri nach Neapel um 8.50 Uhr, 14.10 Uhr und 17.30 Uhr; und ab Neapel nach Capri um 10.00 Uhr und 16.05 Uhr.

⁽¹³⁶⁾ Metrò del Mare war ein Joint Venture, das am 20. Mai 2002 von NLG (20 % Beteiligung), SNAV (40 %), Alilauro (20 %) und Aligruson (20 %) gegründet wurde. Es war in den Jahren 2009 und 2010 auf der Route tätig. Im Zeitraum 2009-2010 habe Metrò del Mare im Sommer vier (fast tägliche) Fahrten per Tragflügelboot auf der Route anbieten müssen, insbesondere ab Capri nach Neapel um 10.30 Uhr und 10.50 Uhr; und ab Neapel nach Capri um 16.30 Uhr und 17.05 Uhr.

⁽¹³⁷⁾ Nämlich um **9.35 Uhr** ab Neapel nach Ischia.

⁽¹³⁸⁾ Nämlich ab Ischia nach Neapel um **6.30 Uhr**, **9.25 Uhr** und **19.55 Uhr**; und ab Neapel nach Ischia um **7.35 Uhr** und **20.10 Uhr**. Wie in Erwägungsgrund 39 Buchstabe c erwähnt, habe Caremar im Zeitraum vom 1. Oktober 2011 bis zum 15. Januar 2012 keine Passagierdienste auf dieser Route erbringen müssen und ab dem 16. Januar 2012 nur einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot um **14.45 Uhr** ab Neapel nach Ischia.

⁽¹³⁹⁾ Nämlich ab Neapel nach Ischia um **8.35 Uhr** und **14.10 Uhr**.

⁽¹⁴⁰⁾ Nämlich ab Ischia nach Neapel um **16.35 Uhr** und ab Neapel nach Ischia um **18.30 Uhr**.

⁽¹⁴¹⁾ Nämlich ab Ischia nach Neapel um **17.00 Uhr** und ab Neapel nach Ischia um **18.30 Uhr**.

- d) Auf der Route **Ischia/Procida/Neapel** habe es neben Caremar vier weitere Seeverkehrsgesellschaften gegeben, die für den Betrieb dieser Route zugelassen gewesen seien: Medmar, das über eine Genehmigung verfügt habe, gemischte Verkehrsdienste auf der Route ⁽¹⁴²⁾ zu betreiben, Italien zufolge aber fast nie Fahrten durchgeführt habe; und SNAV, das im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen acht tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot durchgeführt habe. Den italienischen Behörden zufolge seien die Dienstleistungen von SNAV nicht mit den von Caremar zu erbringenden Passagierdiensten vergleichbar gewesen. Erstens hätten sich die Dienste von SNAV im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 (mit einer Ausnahme ⁽¹⁴³⁾) auf die Sommersaison konzentriert, während Caremar ganzjährig alle seine Dienste habe erbringen müssen (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe d). Zweitens, auch wenn die Zahl der von SNAV ganzjährig durchgeführten Fahrten ab dem 1. Oktober 2011 auf sieben ⁽¹⁴⁴⁾ (von insgesamt acht ⁽¹⁴⁵⁾) erhöht wurde und Caremar im Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. September zwei Fahrten zusätzlich angeboten habe (siehe Erwägungsgrund 39 Buchstabe d), sei SNAV zu anderen Tageszeiten als Caremar tätig gewesen.
- e) Auf der Route **Ischia/Procida/Pozzuoli** habe es neben Caremar nur eine andere Seeverkehrsgesellschaft gegeben, die über eine Betriebsgenehmigung auf dieser Route verfügt habe, nämlich Medmar, die jedoch gemischte Verkehrsdienste meist ohne Zwischenhalt in Procida durchführte. Im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Medmar insgesamt 39 gemischte Fährdienste zwischen Ischia und Pozzuoli durchgeführt (die meisten davon nur im Sommer ⁽¹⁴⁶⁾), von denen nur drei gemischte Verkehrsdienste mit Zwischenhalt in Procida gewesen seien ⁽¹⁴⁷⁾. Ab dem 1. Oktober 2011 habe Medmar insgesamt 40 gemischte Fährdienste zwischen Ischia und Pozzuoli durchgeführt, von denen nur vier gemischte Verkehrsdienste mit Zwischenhalt in Procida gewesen seien ⁽¹⁴⁸⁾. Den italienischen Behörden zufolge seien die Dienste von Medmar mit Zwischenhalt in Procida in Bezug auf Frequenzen und Fahrpläne nicht mit den von Caremar erbrachten Diensten vergleichbar gewesen (siehe Erwägungsgründe 36 Buchstabe e und 39 Buchstabe e). Insbesondere in Bezug auf die ganzjährig erbrachten Dienstleistungen habe Caremar sechs gemischte Dienste täglich durchgeführt – drei ab Ischia (8.35 Uhr, 11.30 Uhr und 17.30 Uhr) und drei ab Pozzuoli (10.15 Uhr, 14.00 Uhr und 18.55 Uhr) –, während Medmar täglich zwei gemischte Dienste ab Ischia (2.30 Uhr und 18.55 Uhr) und zwei ab Pozzuoli (4.10 Uhr und 20.30 Uhr) durchgeführt habe. Was die zusätzlichen Dienstleistungen von Caremar im Schulzeitraum ab dem 16. Januar 2012 betrifft, habe Caremar die Dienste ab Ischia um 7.20 Uhr und ab Pozzuoli um 9.00 Uhr garantieren müssen, während Medmar in diesem Zeitraum auf der Route keine Fahrt mit Zwischenhalt in Procida angeboten habe. ⁽¹⁴⁹⁾

⁽¹⁴²⁾ Nach den Liegeplatzvorgaben habe Medmar im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 das ganze Jahr im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zwei täglich gemischte Fährdienste betreiben müssen, nämlich ab Ischia um **22.00** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 22.40 Uhr) und ab Neapel um **24.00** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 1.00 Uhr). Ab dem 1. Oktober 2011 habe Medmar im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ganzjährig zwei gemischte tägliche Dienste betreiben müssen, nämlich ab Ischia um **6.25** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.25 Uhr) und **10.35** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 11.15 Uhr) und einen gemischten Dienst in der Sommerperiode (aber nicht immer täglich) ab Ischia um **22.20** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 23.00 Uhr).

⁽¹⁴³⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel um **9.45** Uhr ab Casamicciola (und ab Procida um **10.05** Uhr).

⁽¹⁴⁴⁾ Nämlich von Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel ab Casamicciola um **7.10** Uhr (und ab Procida um **7.30** Uhr), **9.45** Uhr (und ab Procida um **10.10** Uhr), um **13.50** Uhr (und ab Procida um **14.15** Uhr) und um **17.40** Uhr (und ab Procida um **18.05** Uhr); und ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia um **8.25** Uhr (und ab Procida um **9.05** Uhr), um **16.20** Uhr (und ab Procida um **17.00** Uhr) und um **19.00** Uhr (und ab Procida um **19.40** Uhr). Alle diese Fahrten seien im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt worden.

⁽¹⁴⁵⁾ Die einzige Fahrt, die nur in der Sommerperiode betrieben wurde, sei auch die einzige gewesen, die zu Marktbedingungen durchgeführt worden sei. SNAV habe über die Genehmigung verfügt, im Sommer Passagierdienste per Tragflügelboot von Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel ab Casamicciola um **11.25** Uhr (und ab Procida um 11.45 Uhr) durchzuführen.

⁽¹⁴⁶⁾ Ganzjährig seien nur drei von 39 Fahrten durchgeführt worden (im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) – zwei auf der Route Ischia/Procida/Pozzuoli und eine auf der direkten Route Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli – und eine Fahrt sei nur während der Schulzeit (16. September bis 14. Juni) durchgeführt worden. Die übrigen 35 Fahrten seien ausschließlich im Sommer angeboten worden.

⁽¹⁴⁷⁾ Zwei Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, die ganzjährig zu erbringen gewesen seien, nämlich ab Ischia (Casamicciola) nach Procida und anschließend nach Pozzuoli um **2.30** Uhr; und ab Pozzuoli nach Procida und anschließend nach Ischia (Casamicciola) um **4.10** Uhr; und ein Dienst zu Marktbedingungen, nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Pozzuoli um **7.30** Uhr, der jedoch nur während der Schulzeit (16. September bis 14. Juni) erbracht worden sei.

⁽¹⁴⁸⁾ Diese vier Dienste seien im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ganzjährig erbracht worden, nämlich ab Ischia (Casamicciola) nach Procida und anschließend nach Pozzuoli um **2.30** Uhr und **18.55** Uhr; und ab Pozzuoli nach Procida und anschließend nach Ischia (Casamicciola) um **4.10** Uhr und **20.30** Uhr.

⁽¹⁴⁹⁾ Medmar habe die Erbringung der Dienstleistung ab Ischia um 7.30 Uhr zu Marktbedingungen während der Schulzeit eingestellt.

- f) Auf der Route **Ischia/Procida** habe es neben Caremar sieben weitere Seeverkehrsgesellschaften gegeben, die vor allem über die Genehmigung verfügten, als Teil einer längeren Route tätig werden zu dürfen (z. B. Ischia/Procida/Neapel oder Ischia/Procida/Pozzuoli): einerseits Medmar (gemischte Dienste)⁽¹⁵⁰⁾ und SNAV (Passagierdienste)⁽¹⁵¹⁾, die zum Teil im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und zum Teil zu Marktbedingungen durchgeführt worden seien, und zum anderen Alilauro⁽¹⁵²⁾, Ippocampo S. r. l. (im Folgenden „Ippocampo“)⁽¹⁵³⁾, Rumore S. r. l. (im Folgenden „Rumore“)⁽¹⁵⁴⁾, Marine Club S. r. l. (im Folgenden „Marine Club“)⁽¹⁵⁵⁾ und Capitan Morgan S. r. l. (im Folgenden „Capitan Morgan“)⁽¹⁵⁶⁾, die nur zu Marktbedingungen tätig gewesen seien. Italien zufolge seien die vom Markt erbrachten Dienstleistungen zu fragmentiert, selten und instabil⁽¹⁵⁷⁾ gewesen, um auch annähernd mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von Caremar vergleichbar zu sein. Dies sei durch die Tatsache bestätigt worden, dass es die Region Kampanien im Anschluss an die öffentliche Konsultation im Jahr 2011 für erforderlich gehalten habe, zusätzlich zu den bereits von Caremar auf der Route erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ab 16. Januar 2012 einen weiteren täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot ganzjährig ab Procida nach Ischia um 15.30 Uhr durchzuführen, um den Bedarf der auf den Inseln wohnhaften Pendler zu decken (siehe Erwägungsgrund 39 Buchstabe f).
- g) Auf der Route **Procida/Pozzuoli** habe es neben Caremar drei weitere Seeverkehrsgesellschaften gegeben, die über eine Betriebsgenehmigung auf dieser Route verfügt hätten: Procida Lines S. r. l. (im Folgenden „Procida Lines“), Gestour S. r. l. (im Folgenden „Gestour“) und Ippocampo. Nach Angaben Italiens seien die von den Wettbewerbern von Caremar zur Erbringung der Dienste eingesetzten Schiffe jedoch von begrenzter

⁽¹⁵⁰⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Medmar über die Genehmigung verfügt, täglich vier gemischte Dienste nach/ab Ischia durchzuführen: drei ganzjährig im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (ab Procida um 1.10 Uhr; und ab Ischia um 2.30 Uhr und 22.00 Uhr) und eine nur während der Schulzeit zu Marktbedingungen (ab Ischia um 7.30 Uhr). Ab dem 1. Oktober 2011 habe Medmar über die Genehmigung verfügt, acht gemischte Dienste täglich nach/ab Ischia durchzuführen, sechs ganzjährig (ab Procida um 5.00 Uhr und 21.20 Uhr) und ab Ischia um 2.30 Uhr, 6.25 Uhr, 10.35 Uhr, 18.55 Uhr) und zwei nur im Sommer (ab Procida um 1.30 Uhr und ab Ischia um 22.20 Uhr), alle im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Italien erklärte jedoch, dass einige der Dienste auf der Route fast nie von Medmar betrieben worden seien (insbesondere die Dienste, die das Segment Ischia/Procida betrafen).

⁽¹⁵¹⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe SNAV 14 tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot nach/ab Ischia durchgeführt, vier ganzjährig – insbesondere drei im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (ab Ischia um 7.10 Uhr, 9.45 Uhr und ab Procida um 13.10 Uhr) und eine zu Marktbedingungen (ab Ischia um 8.30 Uhr) – und zehn Fahrten nur im Sommer – insbesondere sechs im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (ab Procida um 9.00 Uhr, 17.00 Uhr, 19.05 Uhr und 19.20 Uhr; und ab Ischia um 13.35 Uhr und 17.40 Uhr) und vier zu Marktbedingungen (ab Procida um 7.50 Uhr und 17.50 Uhr; und ab Ischia um 18.30 Uhr und 19.45 Uhr). Ab dem 1. Oktober 2011 habe SNAV 16 tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot nach/ab Ischia durchgeführt, neun ganzjährig: insbesondere acht im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (ab Ischia um 7.10 Uhr, 9.45 Uhr, 13.50 Uhr und 17.40 Uhr; und ab Procida um 9.05 Uhr, 13.15 Uhr, 17.00 Uhr und 19.40 Uhr) und eine zu Marktbedingungen (ab Ischia um 8.30 Uhr); und sieben nur während der Sommerperiode zu Marktbedingungen (ab Procida um 7.50 Uhr, 11.00 Uhr, 17.50 Uhr und 19.20 Uhr; und ab Ischia um 11.25 Uhr, 18.30 Uhr und 19.45 Uhr).

⁽¹⁵²⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Alilauro über die Genehmigung verfügt, im Sommer drei tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot nach Ischia zu Marktbedingungen zu erbringen, insbesondere ab Procida um 8.35 Uhr, um 12.35 Uhr und um 18.35 Uhr. Ab dem 1. Oktober 2011 habe Alilauro nicht mehr über die Genehmigung verfügt, die Route zu bedienen.

⁽¹⁵³⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Ippocampo über die Genehmigung verfügt, zwei gemischte Dienste zu Marktbedingungen zu erbringen, jedoch nur im Sommer und nicht immer täglich (meist an Wochenenden), nämlich ab Ischia um 9.25 Uhr und ab Procida um 17.00 Uhr. Ab dem 1. Oktober 2011 habe Ippocampo über die Genehmigung verfügt, sechs gemischte Dienste zu Marktbedingungen erbringen zu dürfen, jedoch nur in der Sommerperiode und nicht immer täglich, nämlich ab Ischia um 9.25 Uhr, 11.40 Uhr und 14.30 Uhr; und ab Procida um 11.00 Uhr, 13.00 Uhr und 17.00 Uhr.

⁽¹⁵⁴⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Rumore über die Genehmigung verfügt, vier gemischte Dienste zu Marktbedingungen zu erbringen, von denen drei nur im Sommer und nicht immer täglich erbracht wurden (ab Procida um 12.20 Uhr und 18.30 Uhr; und ab Ischia um 15.10 Uhr) und einer täglich ganzjährig (ab Ischia um 10.40 Uhr). Die Dienste und der Fahrplan von Rumore hätten sich ab dem 1. Oktober 2011 nicht geändert.

⁽¹⁵⁵⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Marine Club über die Genehmigung verfügt, donnerstags im Sommer (ab Procida um 12.15 Uhr) einen gemischten Dienst zu Marktbedingungen zu erbringen. Ab dem 1. Oktober 2011 habe Marine Club nicht mehr über die Genehmigung verfügt, die Route zu bedienen.

⁽¹⁵⁶⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Capitan Morgan über die Genehmigung verfügt, im Sommer zwei gemischte Dienste täglich zu Marktbedingungen anzubieten (ab Ischia um 15.10 Uhr und ab Procida um 18.00 Uhr). Ab dem 1. Oktober 2011 habe Capitan Morgan über die Genehmigung verfügt, im Sommer drei gemischte Dienste täglich zu Marktbedingungen zu erbringen (ab Ischia um 15.10 Uhr und 18.35 Uhr; und ab Procida um 18.00 Uhr).

⁽¹⁵⁷⁾ So hätten beispielsweise kleinere Seeverkehrsgesellschaften wie Ippocampo, Rumore, Marine Club und Capitan Morgan kleinere und weniger leistungsstarke Schiffe als Caremar genutzt, die anders als die von Caremar eingesetzten Schiffe nur bei guten Witterungsbedingungen nutzbar gewesen seien.

Kapazität und nicht in der Lage gewesen, Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität oder mit Rollstuhl zu befördern. Darüber hinaus seien die von den Wettbewerbern von Caremar erbrachten Dienste entweder nur in der Sommerperiode und nicht einmal täglich durchgeführt worden (im Fall von Ippocampo) ⁽¹⁵⁸⁾ bzw. in jedem Fall häufig ausgefallen oder annulliert worden und hätten somit nicht die gleiche Regelmäßigkeit aufweisen können wie die Dienste von Caremar (im Fall von Procida Lines) ⁽¹⁵⁹⁾. Italien zufolge sei im Zeitraum 2012-2015 neben Caremar nur Gestour ⁽¹⁶⁰⁾ ganzjährig auf der Route tätig gewesen. Italien wies jedoch darauf hin, dass die Dienste von Gestour in Bezug auf die Dauer der Seefahrt nicht mit den Dienstleistungen von Caremar vergleichbar seien (Caremar habe die Dienste per Tragflügelboot erbringen müssen, 15 Minuten Fahrt, während Gestour die Fahrten per Fähre durchgeführt habe, 50 Minuten Fahrt).

- h) Auf der Route **Procida/Neapel** habe es neben Caremar zwei weitere Seeverkehrsgesellschaften gegeben, die über eine Betriebsgenehmigung auf dieser Route verfügt hätten: SNAV ⁽¹⁶¹⁾ (Bereitstellung von Passagierdiensten per Tragflügelboot) und Medmar ⁽¹⁶²⁾ (Erbringung gemischter Fährdienste). Italien zufolge seien die von SNAV ganzjährig erbrachten Passagierdienste nicht mit denen von Caremar vergleichbar, da sie zu unterschiedlichen Tageszeiten erbracht wurden.

(186) In Bezug auf die Wettbewerbssituation auf den von Caremar zu/von den Pontinischen Inseln im Zeitraum 2009-2011 bedienten Seeverkehrsrouten erklärte Italien Folgendes:

- a) Auf der Route **Ponza/Formia** habe es neben Caremar nur eine weitere Seeverkehrsgesellschaft, Vetur S. r. l. (im Folgenden „Vetur“) gegeben, die ganzjährig im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zwei tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot durchführte (ab Ponza um 8.30 Uhr und ab Formia um 16.00 Uhr). Nach Angaben Italiens seien die Dienste von Vetur nicht zuverlässig gewesen, da Vetur die Fahrt, insbesondere bei schlechtem Wetter, häufig annulliert habe, jedenfalls seien sie nicht mit den gemischten Diensten von Caremar vergleichbar gewesen, die den Bewohnern ganzjährig eine tägliche Verbindung auch für den Transport von Fahrzeugen und Gütern garantierten. In Bezug auf die Passagierdienste erklärte Italien,

⁽¹⁵⁸⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Ippocampo über eine Genehmigung verfügt, in der Sommerperiode (meist nur sonntags) vier gemischte Dienste zu erbringen, nämlich ab Procida um **18.45 Uhr** und **20.00 Uhr** und ab Pozzuoli um **19.20 Uhr** und **20.50 Uhr**. Diese Dienste seien auch in Bezug auf die Fahrpläne ab dem 1. Oktober 2011 unverändert geblieben.

⁽¹⁵⁹⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Procida Lines über die Genehmigung verfügt, ganzjährig 16 gemischte Dienste anzubieten, jedoch nicht immer täglich, davon elf zu Marktbedingungen (ab Procida um **5.50 Uhr**, **10.45 Uhr**, **15.25 Uhr**, **17.30 Uhr** und **19.15 Uhr**; und ab Pozzuoli um **5.05 Uhr**, **9.25 Uhr**, **13.35 Uhr**, **16.25 Uhr**, **18.25 Uhr** und **20.00 Uhr**) und fünf im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (ab Procida um **4.00 Uhr** (nur freitags), **7.50 Uhr** und **12.40 Uhr**; ab Pozzuoli um **7.05 Uhr** und **11.50 Uhr**). Ab dem 1. Oktober 2011 habe Procida Lines über die Genehmigung verfügt, ganzjährig 15 gemischte Dienste zu erbringen, jedoch nicht immer täglich, davon 14 zu Marktbedingungen (ab Procida um **4.00 Uhr** (nur freitags), **7.50 Uhr**, **10.45 Uhr**, **12.40 Uhr**, **15.25 Uhr**, **17.30 Uhr** und **19.15 Uhr**; und ab Pozzuoli um **5.05 Uhr**, **7.05 Uhr**, **11.50 Uhr**, **13.35 Uhr**, **16.25 Uhr**, **18.25 Uhr** und **20.00 Uhr**) und einer im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (ab Procida um **5.50 Uhr**). Italien erklärte jedoch, dass diese Dienste im Zeitraum 2012-2015 fast nie erbracht worden seien. Nachdem die Region festgestellt habe, dass Procida Lines die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht erfüllt habe, habe die Region Kampanien beispielsweise mit dem Exekutivdekret Nr. 18 vom 29. Februar 2012 den Dienst im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von Procida Lines widerrufen und sie Gestour bis zum 31. Dezember 2012 übertragen.

⁽¹⁶⁰⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Gestour ganzjährig 13 gemischte Fährdienste erbracht (50 Minuten Fahrt), davon täglich acht zu Marktbedingungen (ab Pozzuoli um **6.00 Uhr**, **8.30 Uhr**, **10.35 Uhr** und **12.55 Uhr**; ab Procida um **6.50 Uhr**, **9.30 Uhr**, **11.20 Uhr** und **17.05 Uhr**) und fünf im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (ab Pozzuoli um **15.05 Uhr**, **17.55 Uhr** und **19.50 Uhr**; ab Procida um **14.05 Uhr** und **18.55 Uhr**). Ab dem 1. Oktober 2011 habe Gestour ganzjährig neun gemischte Fährdienste (50 Minuten Fahrt) zu Marktbedingungen erbracht (ab Pozzuoli um **6.00 Uhr**, **8.30 Uhr**, **10.35 Uhr**, **12.55 Uhr** und **19.50 Uhr**; ab Procida um **6.50 Uhr**, **9.30 Uhr**, **11.20 Uhr** und **18.55 Uhr**).

⁽¹⁶¹⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe SNAV im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen neun tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot durchgeführt, davon zwei ganzjährig (nämlich ab Procida um **7.35 Uhr** und **10.05 Uhr**) und sieben im Sommer (nämlich ab Neapel (Beverello) um **8.20 Uhr**, **12.30 Uhr**, **16.20 Uhr**, **18.40 Uhr** und **18.45 Uhr**; und ab Procida um **13.50 Uhr** und **18.00 Uhr**). Ab dem 1. Oktober 2011 habe SNAV zehn tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot (20 Minuten Fahrt) durchgeführt, davon acht ganzjährig im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (nämlich ab Procida um **7.30 Uhr**, **10.10 Uhr**, **14.15 Uhr** und **18.05 Uhr**) und ab Neapel (Beverello) um **8.25 Uhr**, **12.30 Uhr**, **16.20 Uhr** und **19.00 Uhr**. und zwei nur im Sommer zu Marktbedingungen (ab Procida um **11.45 Uhr** und ab Neapel (Beverello) um **18.45 Uhr**).

⁽¹⁶²⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 habe Medmar täglich zwei gemischte Fährdienste (60 Minuten Fahrt) im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt, nämlich ab Neapel (Calata Massa) um **24.00 Uhr** und ab Procida um **22.40 Uhr**. Ab dem 1. Oktober 2011 habe Medmar im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ganzjährig zwei gemischte Dienste durchgeführt, nämlich ab Neapel (Calata Massa) um **00.20 Uhr** und ab Procida um **11.15 Uhr**, und einen gemischten Dienst im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sommer (nicht immer täglich) ab Procida um **23.00 Uhr**.

Caremar sei verpflichtet, die Schiffe über Nacht auf der Insel zu belassen, um die erste Fahrt am Tag (um 5.30 Uhr ab Ponza) zu gewährleisten und eine tägliche Verbindung zum Festland zu Studien- und Arbeitszwecken zu garantieren (Rückkehr nach Ponza um 17.30 Uhr). Die Verfügbarkeit von Schiffen auf der Insel über Nacht solle auch dazu dienen, den Seeverkehr zum Festland im Falle eines medizinischen Notfalls sicherzustellen, der nicht angemessen im Rahmen eines Notfall-Lufttransports (z. B. Hubschrauber) abgedeckt werden kann.

- b) Auf der Route **Ponza/Anzio** habe es neben Caremar nur eine andere Seeverkehrsgesellschaft gegeben, Vetur, die während der Hauptsaison zwei tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot zu Marktbedingungen und in der Nebensaison nur zwei Fahrten samstags im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durchgeführt habe. Italien zufolge seien die gemischten Verkehrsdienste von Caremar aus Gründen der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung gerechtfertigt und hätten zum Ziel, den Fahrgästen mit Fahrzeugen die Möglichkeit zu bieten, ganzjährig eine Hin- und Rückfahrt von/nach Ponza nutzen zu können. In Bezug auf die Passagierdienste erklärte Italien, dass die Verkehrsdienste von Vetur nicht zuverlässig gewesen seien, da Vetur die Fahrt häufig annulliert habe, insbesondere bei schlechtem Wetter.
- c) Auf der Route **Formia/Ventotene** hätten neben Caremar zwei weitere Seeverkehrsgesellschaften Fahrten durchgeführt: Vetur und Società Navigazione Arcipelago Ponziano S. r. l. (im Folgenden „SNAP“). Vetur habe in der Nebensaison täglich einen Passagierdienst per Tragflügelboot und jeden Montag während der Hauptsaison einen Passagierdienst per Tragflügelboot erbracht, beide im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen. SNAP habe in der Hochsaison einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot zu Marktbedingungen durchgeführt. Nach Angaben Italiens seien die Dienste von Caremar erforderlich gewesen, um es den Bewohnern von Ventotene zu ermöglichen, aus beruflichen Gründen oder zu Studienzwecken auf das Festland zu fahren, da Caremar die erste Fahrt am Tag von Ventotene per Fähre um 5.30 Uhr und einen täglichen Passagierdienst von Ventotene per Tragflügelboot um 6.45 Uhr gewährleistet. Da die Schiffe von Caremar über Nacht auf der Insel verblieben seien, hätten sie im medizinischen Notfall den Seeverkehr auf das Festland ermöglicht.

(187) Die Stellungnahme von Medmar (siehe Abschnitt 7.1) stufte Italien in Bezug auf die Gleichwertigkeit seiner Dienstleistungen mit denen von Caremar als partiell und unvollständig ein. Nach Ansicht Italiens beschränke sich Medmar darauf, seine Dienstleistungen mit denen von Caremar auf bestimmten Routen zu vergleichen, wobei es sich nur auf die tägliche Frequenz der Fahrten stützt, während keine Bewertung hinsichtlich des Fahrplans, der Saison, der Beförderungsarten sowie der Fahrpreise vorgenommen werde. Insbesondere in Bezug auf die Route Ischia/Procida/Pozzuoli betonte Italien, dass Caremar das einzige Unternehmen sei, das zum Zeitpunkt der Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hinreichend zuverlässige Seeverkehrsdienstleistungen erbracht habe und dass die Route stets unerlässlich gewesen sei, um den Mobilitätsbedarf der Studierenden auf beiden Inseln sowie die gesundheitlichen Anforderungen im Zusammenhang mit der Möglichkeit für die Bewohner Procidas, die Krankenhäuser ab Pozzuoli und Ischia zu erreichen, zu decken.

(188) Als Reaktion auf die Behauptung von Medmar, dass Caremar keinen Ausgleich für die erbrachten Dienstleistungen benötige, da Medmar auch einige Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf denselben Routen ohne Ausgleichszahlung erbringe, erklärte Italien, dass es die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 übertragen habe, sodass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen horizontal an alle interessierten Reedereien vergeben werden konnten. Die Betrauung mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sei in zwei Schritten erfolgt. Zunächst habe Italien interessierten Betreibern auf bestimmten Routen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ohne Ausgleich auferlegt. In einem zweiten Schritt habe die Region Kampanien für den Fall, dass die Unternehmen die Routen nicht ohne Ausgleichsleistungen bedienen wollten, eine öffentliche Ausschreibung eingeleitet, um das Unternehmen zu ermitteln, das einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag und eine damit verbundene Ausgleichszahlung erhalten würde. Daher hat sich Medmar nach Ansicht der Region Kampanien damit einverstanden erklärt, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ohne Ausgleich zu erfüllen, wie in der von dem Unternehmen unterzeichneten Schriftsatz angegeben.

- (189) Eingedenk der Caremar und seinen Wettbewerbern auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (siehe Erwägungsgründe 182 bis 186) vertritt Italien die Auffassung, dass die Dienste der Wettbewerber, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten, im Wesentlichen Dienste darstellen würden, zu deren Erbringung die Wettbewerber von Caremar im Rahmen ihrer jeweiligen maritimen Tätigkeiten bereit gewesen seien. Diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen seien nicht mit den von Caremar zu erbringenden Verpflichtungen vergleichbar, da die Betreiber durch eine kurzfristige Kündigung gegenüber der Region Kampanien ihre Dienste hätten beenden können und eine Nichterfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zudem nicht mit Sanktionen belegt gewesen seien. Schließlich habe das Bestehen dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die den Wettbewerbern von Caremar auferlegt wurden, nicht zu einer Aufhebung des mit Caremar geschlossenen Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen geführt, damit der von den lokalen Behörden in Bezug auf die territoriale Anbindung festgestellte Bedarf weiterhin gedeckt werden konnte, wie die Region Kampanien im Rahmen der Überprüfung der Seeverkehrsprogramme, die sowohl die in Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbrachten Dienste als auch den mit Caremar geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsvertrag berücksichtigten, regelmäßig kontrolliert habe.

8.2. Zur Privatisierung von Caremar

- (190) Italien erklärt, dass es nach dem Auskunftersuchen der Kommission vom 26. Oktober 2011 und den Stellungnahmen der Kommission vom 22. Dezember 2011 und vom 14. März 2012 die Ausschreibung für die Privatisierung von Caremar entsprechend den Anforderungen der Kommission geändert habe, um die Transparenz und Nichtdiskriminierung des Verfahrens zu gewährleisten.
- (191) So sei jede Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Wirtschaftsteilnehmers, der ein Angebot unterbreitet, beseitigt worden. In jedem Fall weist Italien darauf hin, dass die Leistungsbeschreibung weder eine Bedingung enthalten habe, die die Übernahme des von Caremar beschäftigten Personals noch die bestehenden Beschäftigungsverhältnisse mit dem Unternehmen betroffen habe.
- (192) Darüber hinaus habe Italien die Zulassungsvoraussetzungen in Bezug auf die wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit geändert, indem es die Klauseln, nach denen nur Seeverkehrsgesellschaften an der Ausschreibung teilnehmen durften, gestrichen und damit eine maximale Teilnahme und eine optimale Gewichtung anhand der wirtschaftlichen Werte des Verfahrens ermöglicht. In Bezug auf das Zuschlagskriterium bestätigt Italien, dass die Auswahl nach dem höchsten Nettopreis erfolgt sei.
- (193) Italien ist daher der Auffassung, dass der Privatisierungsprozess von Caremar, auch wenn er nicht als Verkauf von Aktien an der Börse konzipiert war, als transparent, bedingungslos und diskriminierungsfrei betrachtet werden müsse und so eine maximale Beteiligung gewährleistet habe.

8.3. Zur Einhaltung der Altmark-Kriterien im Zusammenhang mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag

- (194) Italien macht geltend, dass der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag aus folgenden Gründen die vier Altmark-Kriterien erfülle:
- In Bezug auf das erste Altmark-Kriterium macht Italien geltend, dass der im Vertrag festgelegte öffentliche Auftrag Inselkabinett Routen betreffe, die das italienische Festland mit den Häfen der kleinen Inseln verbinden. Ziel dieser Routen sei es, in Bezug auf Regelmäßigkeit und Frequenz einen Dienst zu gewährleisten, der für die wirtschaftliche Entwicklung der Inseln unerlässlich sei, gleichzeitig dem grundlegenden Mobilitätsbedarf der Inselgemeinschaften gerecht werde und die Wirksamkeit des verfassungsrechtlich garantierten Rechts auf territoriale Anbindung gewährleiste. In dem neuen Vertrag würden außerdem die zu erbringenden Dienstleistungen, die zu verwendenden Schiffsarten, die einzuhaltenden Zeitfenster, einschließlich Abend- und Nachtfahrten, und die einzuhaltenden Tarifbeschränkungen eindeutig festgelegt;
 - Das zweite Altmark-Kriterium sei von der Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss von 2011 nicht angezweifelt worden;
 - in Bezug auf das dritte Altmark-Kriterium schließt Italien jegliche Möglichkeit aus, dass Caremar einen Ausgleich erhalten habe, der über das hinausgeht, was erforderlich war, um die bei der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen entstandenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu decken. Italien macht insbesondere geltend, dass der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag ausreichende Rückforderungsklauseln enthalte, da das Unternehmen, wie beispielsweise in Artikel 18 („Rückforderung einer Überkompensation“) vorgesehen, eine etwaige Überkompensation innerhalb von 30 Tagen nach dem entsprechenden Antrag zurückzahlen müsse. Dies sei in den Haushaltsjahren 2015, 2016, 2017, 2018 und 2019 der Fall gewesen, für die gemäß dem im Vertrag vorgesehenen Prüfverfahren für diese Zeiträume eine Überkompensation festgestellt und wieder zurückgezahlt worden sei (siehe Erwägungsgrund 96);

- d) Italien ist der Auffassung, dass das vierte Altmark-Kriterium ebenfalls erfüllt sei, da die Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsvertrags Gegenstand eines transparenten und vom Wettbewerb bestimmten Ausschreibungsverfahrens gewesen sei, das die Wahl desjenigen Bieters ermöglichte, der in der Lage war, die gewünschte Dienstleistung zu den geringstmöglichen Kosten zu erbringen. In Bezug auf die Zweifel der Kommission hinsichtlich der Bündelung des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit der Privatisierung von Caremar stellt Italien klar, dass auf Ersuchen der Kommission alle erforderlichen Anpassungen an den Entwürfen der Ausschreibungsunterlagen vorgenommen worden seien, um sie mit dem einschlägigen Rechtsrahmen in Einklang zu bringen.

8.4. Zu der in der Entscheidung 111/2007 festgelegten Risikoprämie von 6,5 % ab 2010 und von 10,55 % für den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag

- (195) Im Einleitungsbeschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Risikoprämie von 6,5 % offenbar kein angemessenes Risikoniveau widerspiegelt, da nicht ersichtlich ist, dass die Betreiber die Risiken übernehmen, die normalerweise bei der Erbringung von Seeverkehrsdienstleistungen getragen werden (siehe Erwägungsgrund 247 des Einleitungsbeschlusses von 2011).
- (196) Italien zufolge scheinen die vorläufigen Schlussfolgerungen der Kommission auf einer falschen Auslegung des Parameters der Risikoprämie zu beruhen. Die Risikoprämie stelle keine Entschädigung zur Deckung der Kosten dar, die der Betreiber bei der Ausübung seiner Tätigkeit ohnehin zu tragen habe, da die Tätigkeit andernfalls mit Verlust verbunden wäre. Italien macht geltend, dass kein Unternehmer sich jemals dafür entscheiden würde, eine Tätigkeit allein zu dem Zweck auszuüben, seine Kosten zu decken. Tatsächlich sehe das dritte Altmark-Kriterium eine angemessene Kapitalrendite (Gewinn) vor, die für ein durchschnittliches Unternehmen erforderlich ist, um beurteilen zu können, ob es die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse für die gesamte Dauer des Betrauungszeitraums erbringen will. Die in Rede stehende Risikoprämie sei daher die Vergütung, die zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erforderlich sei, die dem Unternehmer zustehe, der das Geschäftsrisiko eingeht und steuert.
- (197) Italien betont, dass die Risikoprämie anhand makroökonomischer Analysen bestimmt worden sei, die dem Referenzland oder dem Referenzgebiet für den betreffenden Sektor eine durchschnittliche Risikoprämie zuordneten. Nach Angaben der IESE Business School seien 6,4 % eine geeignete Länderrisikoprämie für Italien. Diese Prämie stehe daher voll und ganz im Einklang mit der in der Entscheidung 111/2007 ermittelten Risikoprämie von 4 % mit einer Erhöhung um 2,5 % für nichtexklusive Dienste (Risikoprämie von 6,5 %). Italien stellt klar, dass die Risikoprämie von 6,5 % auch der Rendite des investierten Kapitals entsprochen habe, die Caremar 2009 während des ersten Jahres der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags erzielt habe. Darüber hinaus verweist Italien auf den Beschluss der Kommission vom 13. Juni 2017 über eine schnelle Passagierschiffahrt in Italien zwischen Messina und Reggio Calabria, in dem die Berechnungsmethode mit einem festen erwarteten Vergütungssatz von 8 % nicht angefochten worden sei. Die in diesem Fall durch die Kommission hingenommene Rate von 8 % habe sich dabei aus zwei Komponenten zusammengesetzt: der Risikoprämie von 6,5 % gemäß der Entscheidung 111/2007 (da in dem betreffenden Vertrag keine Exklusivrechte vergeben worden seien) und einem Aufschlag von 1,5 % (aufgrund der kurzen Laufzeit des Vertrags).
- (198) Der Satz von 6,5 % (brutto) sei bis 2015 verwendet worden, während anschließend für den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag die für die Ausgleichsleistung berücksichtigte Kapitalrendite auf 10,55 % festgesetzt worden sei, was angesichts des von Caremar bei der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen getragenen Risikos als angemessener Gewinn angesehen worden sei. Italien macht geltend, dass der Satz deshalb höher sei als der früherer Verträge (in denen eine Rate von 6,5 % festgelegt worden sei), weil Caremar aufgrund der wahrscheinlichen Unterkompensation über die neun Jahre des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags einem hohen unternehmersichen Risiko (z. B. Volatilität der Treibstoffpreise) ausgesetzt sei. Ferner trage Caremar im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags eine Unterkompensation in Höhe von 5 % oder weniger des Gesamtausgleichs in vollem Umfang selber, sei aber auch dem Risiko einer Unterkompensation von mehr als 5 % des Gesamtausgleichs ausgesetzt. Tatsächlich sei der in Artikel 17 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags vorgesehene Ausgleichsmechanismus nicht verbindlich (die Überarbeitung der Schlüsselp Parameter des Ausgleichs

sei nur „zulässig“, was bedeute, dass die Region Kampanien ihn nicht unbedingt akzeptieren müsse) und habe angesichts seiner Merkmale (d. h. fehlende Rückwirkung, Möglichkeit, die Ausgleichsleistung nur durch Änderungen der Parameter für die Erbringung der Dienstleistung anzupassen), nur begrenzte Auswirkungen auf das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags. Italien zufolge treffe Folgendes auf Caremar zu: i) das Unternehmen trägt jegliche Unterkompensation (sogar mehr als 5 % des Gesamtausgleichs), die in den ersten drei Vertragsjahren und in den letzten drei Jahren der Vertragslaufzeit entsteht, da der Ausgleichsmechanismus nur die Parameter des Ausgleichs im Zusammenhang mit der Erbringung der Dienstleistung und nur für die Zukunft berücksichtige; ii) es trage jegliche Unterkompensation in Höhe von 5 % oder weniger, die in den verbleibenden sechs Jahren der Vertragslaufzeit entsteht; und iii) in allen oder einem Teil der verbleibenden sechs Jahre der Vertragslaufzeit trage es möglicherweise eine Unterkompensation von mehr als 5 %, wenn der Ausgleichsmechanismus nicht oder nur für drei der sechs Jahre aktiviert wird.

8.5. **Zur Vereinbarkeit des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit dem DAWI-Rahmen von 2011**

- (199) Italien stellt klar, dass die Dienstleistung im Rahmen eines offenen, transparenten und diskriminierungsfreien öffentlichen Ausschreibungsverfahrens vergeben worden sei. Der Seeverkehrsverbindungsdienst zwischen den Inseln des Golfs von Neapel gewährleiste die territoriale Anbindung und biete Mobilität für die Bewohner, die den Dienst täglich für berufliche und Studienzwecke nutzen. In solchen Fällen sei die erbrachte Dienstleistung weder hinsichtlich Regelmäßigkeit und Frequenz der Anschlüsse noch hinsichtlich der Schiffsart vergleichbar. Darüber hinaus gehe der Ausgleich nicht über das hinaus, was erforderlich sei, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns zu decken. Schließlich sei die Höhe des Ausgleichs im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens auf der Grundlage der in Entscheidung 111/2007 festgelegten Kriterien festgesetzt worden.
- (200) In diesem Zusammenhang macht Italien geltend, dass Mechanismen (z. B. durch Artikel 17 des öffentlichen Dienstleistungsvertrags – Überprüfung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts – und Artikel 18 des öffentlichen Dienstleistungsvertrags – Rückforderung einer Überkompensation) eingeführt worden seien, um eine Überkompensation von Caremar gemäß Punkt 49 des DAWI-Rahmens von 2011 zu verhindern.
- (201) In Bezug auf die Frage, ob vor Abschluss des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags gemäß Punkt 14 des DAWI-Rahmens von 2011 eine öffentliche Konsultation durchgeführt worden sei, betont Italien, dass die Festlegung strategischer Pläne für Seeverkehrsverbindungen regionaler DAWI in der Region Kampanien das Ergebnis eines komplexen Entscheidungsprozesses sei, an dem u. a. die betroffenen lokalen Behörden und Handelsverbände beteiligt seien. Die Region Kampanien habe die Marktlage und die Angemessenheit der öffentlichen Dienstleistungen mit dem von den lokalen Behörden und Nutzern geäußerten Bedarf durch eingehende und regelmäßig aktualisierte Marktuntersuchungen überprüft.

8.6. **Über den Liegeplatzvorrang und die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen**

- (202) Italien stellte klar, dass alle Fahrbetreiber, einschließlich Caremar, für das Anlegen regelmäßige Gebühren an die zuständigen Hafenbehörden zahlen würden. Im Hinblick auf den Liegeplatzvorrang räumt Italien jedoch ein, dass Caremar keine zusätzliche Gebühr entrichtet habe. Italien erklärt, dass die Bestimmung über den Liegeplatzvorrang nie angewandt worden sei. Der Liegeplatzvorrang werde nicht vergütet; die Maßnahme verschaffe somit einen regulatorischen Vorteil, der keine Übertragung staatlicher Mittel beinhalte und sich nur auf Routen beziehe, für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gälten. Italien zufolge stelle die Maßnahme daher keine staatliche Beihilfe dar.

- (203) In Bezug auf die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen weist Italien darauf hin, dass Caremar 2 115 000 EUR erhalten habe, die ausschließlich für die Modernisierung seiner Schiffe verwendet worden seien, um den internationalen Sicherheitsvorschriften zu entsprechen⁽¹⁶³⁾; das Geld sei nie für Liquiditätszwecke verwendet worden. In Bezug auf die Steuervorteile stellt Italien außerdem klar, dass Caremar nicht in den Genuss dieser Vergünstigungen gekommen sei und die FAS-Mittel nicht an Caremar ausgezahlt worden seien. Italien stellte insbesondere klar, dass Artikel 1 Absatz 5-ter des Gesetzes 163/2010 es den Regionen ermöglicht habe, FAS-Mittel zur teilweisen Finanzierung der regulären Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zu verwenden und dadurch die Kontinuität der öffentlichen Seeverkehrsdienstleistungen zu gewährleisten, falls sich die Haushaltsmittel als unzureichend erweisen sollten, und die FAS-Mittel nicht als zusätzlicher Ausgleich für Caremar oder SNAV/Rifim (oder ein anderes der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe oder ihre jeweiligen Erwerber) gedacht gewesen seien.

9. BEIHLFERECHTLICHE WÜRDIGUNG

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

- (204) Nach Artikel 107 Absatz 1 AEUV „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.
- (205) Die in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien sind kumulativ. Die angemeldeten Maßnahmen sind daher nur dann als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV anzusehen, wenn alle oben genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Im Einzelnen muss die finanzielle Unterstützung
- a) staatlich sein oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden;
 - b) bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen;
 - c) den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen;
 - d) den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
- (206) Die Kommission stellt fest, dass der Liegeplatzvorrang untrennbar mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch Caremar und seinen Erwerber SNAV/Rifim verbunden ist. Diese Maßnahme wird daher zusammen mit den jeweils an die Unternehmen gezahlten Ausgleichsleistungen bewertet (siehe Abschnitte 9.1.1 und 9.1.2).
- (207) Darüber hinaus merkt die Kommission an, dass der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag zwischen Italien und Caremar zusammen mit der Privatisierung von Caremar bewertet werden muss. Eine gemeinsame Bewertung ist hier angemessen, da Italien die Ausschreibung des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags im Wesentlichen so gestaltet hat, dass der erfolgreiche Bieter das gesamte Aktienkapital von Caremar erwerben musste, um die mit dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllen zu können. Die Ausschreibung enthielt keine Möglichkeit, getrennte Angebote für die Privatisierung von Caremar und den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag abzugeben.
- 9.1.1. *Die Ausgleichsleistung für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen und der Liegeplatzvorrang, die Caremar vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags gewährt wurden*

9.1.1.1. Staatliche Mittel

- (208) Caremar wurde von Italien mit dem Betrieb von Seeverkehrsdiensten auf bestimmten Routen betraut, wie im ursprünglichen Vertrag und seiner Verlängerung definiert. Der ursprüngliche Vertrag wurde mit dem Staat abgeschlossen und der sich aus dem Vertrag ergebende Ausgleich an Caremar für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen wurde vom Staat und der Region Kampanien aus ihren Haushaltsmitteln gezahlt. Damit ist der an Caremar gezahlte Ausgleich dem Staat zuzurechnen und aus staatlichen Mitteln finanziert.

⁽¹⁶³⁾ Caremar habe davon 1 410 000 EUR für die Umrüstung von zwei Schiffen bereitgestellt, die später kostenlos an Laziomar überführt wurden (Quirino und Tetide). Der verbleibende Betrag von 705 000 EUR sei für die Modernisierung eines Schiffes verwendet worden, das sich noch im Besitz von Caremar befinde.

- (209) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass Italien zufolge alle Fährbetreiber für das Anlegen in Häfen regelmäßige Gebühren an die zuständigen Hafenbehörden zahlen, Caremar aber keine zusätzlichen Gebühren für den Liegeplatzvorrang zu zahlen hatte. Allerdings ist die Kommission der Auffassung, dass Italien im Prinzip eine zusätzliche Gebühr für den Liegeplatzvorrang hätte erheben können und dass es durch die Nichterhebung auf staatliche Einnahmen verzichtet hat. Da der Liegeplatzvorrang zudem gesetzlich gewährt wird (siehe Erwägungsgrund 99), ist er dem Staat zuzurechnen.

9.1.1.2. Selektivität

- (210) Um als staatliche Beihilfe eingestuft zu werden, muss eine Maßnahme selektiv sein. Eine Maßnahme ist selektiv, wenn sie nur bestimmten Unternehmen gewährt wird, während andere Unternehmen, die sich in einer vergleichbaren rechtlichen und tatsächlichen Situation innerhalb desselben Sektors oder anderer Sektoren befinden (wobei davon ausgegangen wird, dass grundsätzlich alle Wirtschaftsteilnehmer ihre eigenen Kosten tragen sollten), nicht denselben Vorteil erhalten. Der Ausgleich für die Erbringung der in Rede stehenden öffentlichen Seeverkehrsdienstleistungen wird nur Caremar gewährt und ist daher selektiv⁽¹⁶⁴⁾. Da der Liegeplatzvorrang nur den Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, darunter Caremar, gewährt wurde, ist dieser auch selektiv.

9.1.1.3. Wirtschaftlicher Vorteil

- (211) Die Kommission erinnert daran, dass der einem Unternehmen gewährte Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen unter bestimmten streng definierten Voraussetzungen keinen wirtschaftlichen Vorteil darstellen kann.
- (212) Insbesondere hat der Gerichtshof in seinem Altmark-Urteil entschieden, dass eine staatliche Maßnahme nicht unter Artikel 107 Absatz 1 AEUV fällt, soweit sie als Ausgleich anzusehen ist, der die Gegenleistung für Leistungen bildet, die von den Unternehmen, denen sie zugutekommt, zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, sodass diese Unternehmen in Wirklichkeit keinen finanziellen Vorteil erhalten und die genannte Maßnahme somit nicht bewirkt, dass sie gegenüber den mit ihnen im Wettbewerb stehenden Unternehmen in eine günstigere Wettbewerbsstellung gelangen.
- (213) Der Gerichtshof stellte jedoch auch klar, dass die vier nachstehend zusammengefassten Kriterien (im Folgenden „Altmark-Kriterien“) kumulativ erfüllt sein müssen, damit solche Ausgleichsleistungen in einem konkreten Fall nicht als staatliche Beihilfen einzustufen sind:
- Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein (im Folgenden „erstes Altmark-Kriterium“);
 - Die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, wurden im Voraus objektiv und transparent aufgestellt (im Folgenden „zweites Altmark-Kriterium“);
 - Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken (im Folgenden „drittes Altmark-Kriterium“);
 - Erfolgt die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (im Folgenden „viertes Altmark-Kriterium“).
- (214) Die Kommission hat in ihrer Mitteilung über die Anwendung der Beihilfavorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWI-Mitteilung“) ⁽¹⁶⁵⁾ ausgeführt, wie sie die Altmark-Kriterien anwendet.

⁽¹⁶⁴⁾ Urteil vom 13. Dezember 2017, Griechenland/Kommission (T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, Rn. 79).

⁽¹⁶⁵⁾ Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfavorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4).

- (215) Da die Altmark-Kriterien kumulativ erfüllt sein müssen, würde die Nichteinhaltung eines dieser Kriterien die Kommission zu dem Schluss führen, dass die zu prüfende Maßnahme dem Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft. In diesem Fall wird die Kommission zunächst die Einhaltung des vierten Altmark-Kriteriums bewerten.
- (216) Das vierte Altmark-Kriterium sieht vor, dass der Ausgleich auf das erforderliche Mindestmaß begrenzt sein muss, um nicht als Beihilfe eingestuft zu werden. Das Kriterium gilt als erfüllt, wenn der Empfänger des für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gezahlten Ausgleichs im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde, das die Wahl desjenigen Bieters ermöglicht, der in der Lage ist, die geforderten Dienstleistungen zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erbringen, oder, wenn das nicht der Fall ist, der Ausgleich unter Bezugnahme auf die Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet wurde.
- (217) Für keine der Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 wurde Caremar im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung ausgewählt, die die Betrauung mit der Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit ermöglicht hätte. Italien verlängerte lediglich das bereits geltende System durch Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags, wodurch der im Voraus ausgewählte Betreiber berechtigt war, weiterhin Ausgleichszahlungen für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erhalten.
- (218) Darüber hinaus hat Italien der Kommission keinen Nachweis dafür geliefert, dass die Höhe des Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten bestimmt wurde, die einem durchschnittlichen, gut geführten Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen unter Berücksichtigung der erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen entstehen würden.
- (219) Für die Ausgleichszahlungen im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags legte Caremar Informationen über die Anwendung der Altmark-Kriterien vor. In Bezug auf das Argument von Caremar, dass das vierte Altmark-Kriterium erfüllt sei, weil der Ausgleich auf der Grundlage der Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet worden sei (siehe Erwägungsgrund 140), ist die Kommission aus den in den Erwägungsgründen 220 bis 222 erläuterten Gründen der Auffassung, dass die vorgelegten Informationen nicht ausreichen, um die rechtlichen Anforderungen der genannten Voraussetzung zu erfüllen, wie in der DAWI-Mitteilung dargelegt (siehe insbesondere Randnummern 69 bis 76).
- (220) Erstens ist allein der Umstand, dass Caremar im Vergleich zu seinen Wettbewerbern niedrigere Kosten hatte, kein ausreichendes Kriterium, um Caremar als gut geführtes Unternehmen einzustufen. Geringere Kosten können sich auch aus der Abschreibung von Vermögenswerten (z. B. Schiffen) ergeben, die eine buchhalterische Methode zur Berechnung des Wertes der Vermögenswerte eines Unternehmens im Zeitverlauf darstellt und daher nicht zur Messung der Effizienz des Unternehmens herangezogen werden kann.
- (221) Zweitens wurde die Behauptung, Caremar habe seine Belegschaft für die im Arbeitsvertrag zulässigen Höchststunden eingesetzt und damit das Verhältnis zwischen Personalkosten und Personalleistung optimiert, weder durch Angaben zu analytischen, für die Produktivität repräsentative Kennzahlen bestätigt, noch ist eine solche Praxis in Bezug auf den Einsatz der Belegschaft von Caremar mit den Kostenstrukturen anderer Unternehmen des Sektors verglichen worden.
- (222) Drittens argumentiert Caremar, dass es trotz des erheblichen Anstiegs der Treibstoffpreise während der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags weiterhin die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu den niedrigsten Preisen auf dem Markt angeboten habe, ohne eine Ausgleichsanpassung zu beantragen. Die Kommission ist der Auffassung, dass dieses Argument nicht ausreicht, um Caremar als effizientes Unternehmen einzustufen. Caremar legte keine zusätzlichen Informationen vor, die z. B. die Auswirkungen dieser Praxis auf die Finanzbuchhaltung des Unternehmens belegt hätten, noch hat es seine Kostenstruktur mit den Kostenstrukturen anderer Unternehmen des Sektors verglichen. Folglich hat Caremar keinen Referenzwert ermittelt, anhand dessen die angeblich effiziente Verwaltung seines Dienstes bewertet werden könnte.
- (223) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass das vierte Altmark-Kriterium in der vorliegenden Sache im Hinblick auf die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags nicht erfüllt ist.
- (224) Da die vier Altmark-Kriterien im vorliegenden Fall also nicht kumulativ erfüllt sind, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ausgleichszahlungen für den Betrieb von Seeverkehrsrouten im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags Caremar einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft haben.

- (225) Hinsichtlich des Liegeplatzvorrangs erinnert die Kommission zunächst daran, dass die italienische Wettbewerbsbehörde AGCM in mindestens zwei Fällen die Auffassung vertreten hat, dass diese Maßnahme einen wirtschaftlichen Wert hat ⁽¹⁶⁶⁾. Dennoch zahlt Caremar keine Gebühr für den Liegeplatzvorrang. Die Kommission stellt jedoch fest, dass der Liegeplatzvorrang zumindest theoretisch das Potenzial hat, die Kosten des Betreibers zu senken (z. B. weil der garantierte Liegeplatz die Wartezeiten in den Häfen verkürzen und somit zu niedrigeren Treibstoffkosten führen kann) oder seine Einnahmen zu erhöhen (z. B. weil bestimmte Abfahrtszeiten möglicherweise zu größerer Nachfrage seitens der Passagiere führen). Soweit der Liegeplatzvorrang ein schnelleres Anlegeverfahren ermöglicht, bevorzugen die Nutzer von Seeverkehrsdiensten möglicherweise den Fährbetreiber, der von dieser Maßnahme profitiert. Selbst wenn diese Auswirkungen nur unter bestimmten Umständen eintreten sollten oder relativ gering wären, stellt der Liegeplatzvorrang dennoch einen wirtschaftlichen Vorteil für Caremar dar.

9.1.1.4. Auswirkung auf Wettbewerb und Handel

- (226) Wenn die von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen Wettbewerbern im innergemeinschaftlichen Handel stärkt, gilt der Handel als von der Beihilfe beeinträchtigt ⁽¹⁶⁷⁾. Es genügt dabei bereits, dass der Begünstigte der Beihilfe auf für den Wettbewerb offenen Märkten mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht ⁽¹⁶⁸⁾.
- (227) In der vorliegenden Sache steht der Begünstigte im Wettbewerb mit anderen Unternehmen, die Seeverkehrsdienste in der Union erbringen, insbesondere seit Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates ⁽¹⁶⁹⁾ und der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92, mit denen der Markt des internationalen Seeverkehrs bzw. der Seekabotage liberalisiert wurde. Daher ist der Ausgleich für den Betrieb von Seeverkehrsrouten im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags geeignet, den Handel der Union zu beeinträchtigen und den Wettbewerb im Binnenmarkt zu verzerren. Aus den gleichen Gründen gilt diese Schlussfolgerung auch für den Liegeplatzvorrang.

9.1.1.5. Schlussfolgerung

- (228) Da alle in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien erfüllt sind, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass sowohl die Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die Caremar im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 gewährt wurden, auf der Grundlage der aufeinanderfolgenden Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags, als auch der Liegeplatzvorrang auf den Routen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen eine staatliche Beihilfe zugunsten von Caremar darstellen.

9.1.1.6. Neue oder bestehende Beihilfe

- (229) Die Kommission stellt zunächst fest, dass der bis Ende 2008 an (damals noch) Caremar gezahlte Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Seeverkehr nicht in diesem Beschluss gewürdigt wird (siehe Erwägungsgrund 17). Die Bewertung dieser Ausgleichszahlungen und die Frage, ob sie nach Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 als bestehende Beihilfe eingestuft werden können, ist Gegenstand des Beschlusses (EU) 2020/1411 (siehe Erwägungsgrund 25).

⁽¹⁶⁶⁾ Beschluss (EU) 2020/1412 (Erwägungsgrund 265).

⁽¹⁶⁷⁾ Urteil vom 17. September 1980, Philip Morris/Kommission, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, Rn. 11; Urteil vom 22. November 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, Rn. 21; Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 2004, Italien/Kommission, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, Rn. 44.

⁽¹⁶⁸⁾ Urteil des Gerichts vom 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁶⁹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 4055/86 des Rates vom 22. Dezember 1986 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt zwischen Mitgliedstaaten sowie zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern (ABl. L 378 vom 31.12.1986, S. 1).

- (230) Gemäß Artikel 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates ⁽¹⁷⁰⁾ gelten als neue Beihilfe „alle Beihilfen, also Beihilferegeln und Einzelbeihilfen, die keine bestehenden Beihilfen sind, einschließlich Änderungen bestehender Beihilfen“. Darüber hinaus sieht Artikel 108 Absatz 3 AEUV vor, dass Pläne zur Gewährung oder Änderung bestehender Beihilfen rechtzeitig bei der Kommission angemeldet werden müssen und erst durchgeführt werden dürfen, wenn das Verfahren zu einem abschließenden Beschluss geführt hat ⁽¹⁷¹⁾. Im Einklang mit dem Standpunkt der Unionsgerichte ⁽¹⁷²⁾ ist die Kommission der Auffassung, dass die Änderung (d. h. Verlängerung) der Laufzeit einer Maßnahme, die ein klares Auslaufdatum hatte (in diesem Fall der 31. Dezember 2008), ausreicht, damit sie als neue Beihilfe gilt, unabhängig davon, ob andere Merkmale der Maßnahme geändert wurden. Diese Argumentation gilt für den verlängerten ursprünglichen Vertrag, der als Rechtsgrundlage für die vorübergehenden Verlängerungen (d. h. bis zur 2009 angekündigten Privatisierung von Caremar, siehe Erwägungsgrund 29) der Caremar im Rahmen des ursprünglichen Vertrags übertragenen entschädigten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen diene.
- (231) Aus den genannten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass unabhängig davon, dass die bis Ende 2008 an (zum damaligen Zeitpunkt) Caremar geleisteten Ausgleichszahlungen in Beschluss (EU) 2020/1411 als bestehende Beihilfe eingestuft worden sind, die Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die Caremar zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 31. Juli 2012 auf der Grundlage der sukzessiven Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags gewährt wurden, als neue Beihilfen zu betrachten sind. Diese Schlussfolgerung gilt auch für den in diesem Zeitraum geltenden Liegeplatzvorrang.

9.1.2. Vergabe des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags gebündelt mit der Privatisierung von Caremar

- (232) Um festzustellen, ob die Vergabe des mit der Privatisierung von Caremar gebündelten neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags einen Vorteil für Caremar und seinen Käufer im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, muss die Kommission die Einhaltung der Altmark-Kriterien prüfen (siehe Erwägungsgrund 213).

9.1.2.1. „Erstes Altmark-Kriterium“

- (233) Die Kommission erinnert daran, dass weder im Sinne des ersten Altmark-Kriteriums noch im Sinne des Artikels 106 Absatz 2 AEUV eine einheitliche und genaue Definition einer Dienstleistung existiert, die nach Unionsrecht eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI) darstellen kann ⁽¹⁷³⁾. Punkt 46 der DAWI-Mitteilung lautet wie folgt:

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

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

⁽¹⁷⁰⁾ Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

⁽¹⁷¹⁾ Urteil vom 26. Oktober 2016, DEI und Kommission/Alouminion tis Ellados (C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, Rn. 45).

⁽¹⁷²⁾ Urteil des Gerichts vom 6. März 2002 in den verbundenen Rechtssachen Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco and Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) und Daewoo Electronics Manufacturing España, S.A. (T-148/99)/Kommission, ECLI:EU:T:2002:59, Rn. 175.

⁽¹⁷³⁾ Urteil des Gerichts vom 12. Februar 2008, BUPA u. a./Kommission, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, Rn. 96. Siehe auch den Schlussantrag des Generalanwalts Tizzano in der Rechtssache C-53/00, Ferring, Slg. I-9069, und Schlussantrag des Generalanwalts Jacobs in der Rechtssache C-126/01, GEMO SA, [2003] Slg. I-13769.

(235) Auf dem Gebiet der Kabotage sind in der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 detaillierte EU-Vorschriften zur Regelung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen festgelegt worden. Für die Prüfung möglicher staatlicher Beihilfe an Seeverkehrsunternehmen sind die entsprechenden Vorschriften in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr enthalten (im Folgenden „Seeverkehrsleitlinien“) ⁽¹⁷⁴⁾.

(236) In Artikel 4 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EWG) Nr. 3577/92 heißt es:

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

(237) In Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 ist festgelegt, dass ein öffentlicher Dienstleistungsvertrag Folgendes umfassen kann: Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen; zusätzliche Verkehrsdienste; Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen; Anpassungen von Diensten an den tatsächlichen Bedarf.

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

(239) Nach ständiger Rechtsprechung dürfen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nur auferlegt werden, wenn dies durch die Notwendigkeit der Sicherstellung von Liniendiensten im Seeverkehr, die durch Marktkräfte allein nicht gewährleistet werden können, gerechtfertigt wird ⁽¹⁷⁵⁾. In der Mitteilung der Kommission zur Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 ⁽¹⁷⁶⁾ wird Folgendes bestätigt: „Es ist Sache der Mitgliedstaaten (einschließlich gegebenenfalls der regionalen oder kommunalen Behörden) und nicht der Reeder, festzulegen, für welche Routen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen notwendig sind. So können Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes insbesondere für Liniendienste in der Inselkabotage vorgesehen werden, um im Falle eines Marktversagens angemessene Verbindungen sicherzustellen.“ In Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 werden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Verpflichtungen definiert, die „der betreffende Gemeinschaftsreeder im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde“.

(240) Im Einklang mit der Rechtsprechung ⁽¹⁷⁷⁾ überprüft die Kommission zur Klärung der Frage, ob ein tatsächlicher Bedarf an einer öffentlichen Dienstleistung besteht und ob die Beauftragung dieser öffentlichen Dienstleistung notwendig und verhältnismäßig war und somit das erste Altmark-Kriterium erfüllt ist,

- a) ob eine **Nachfrage** für die Dienstleistung bestand,
- b) ob diese Nachfrage nicht ohne eine von den Behörden auferlegte Verpflichtung von den Marktteilnehmern hätte befriedigt werden können (**Vorliegen eines Marktversagens**),
- c) ob der bloße Rückgriff auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen unzureichend gewesen wäre, um diesen Mangel zu beheben (**Ansatz der geringsten Beeinträchtigung**).

⁽¹⁷⁴⁾ Mitteilung C(2004) 43 der Kommission – Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3).

⁽¹⁷⁵⁾ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 20. Februar 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) und andere/Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽¹⁷⁶⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen zur Aktualisierung und Berichtigung der Mitteilung über die Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage), COM(2014) 232 final vom 22.4.2014.

⁽¹⁷⁷⁾ Urteil des Gerichts vom 1. März 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Kommission, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, Rn. 130 und 134.

Nutzernachfrage

- (241) Im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags wurde Caremar mit der Erbringung von Liniendiensten im Seeverkehr mit Personen, Fahrzeugen (einschließlich Rettungsfahrzeugen) und Postsendungen zu im Voraus festgelegten Preisen mit Fähren und Schnellschiffen (d. h. TMV bei gemischten Diensten oder per Tragflügelboot bei ausschließlichen Passagierdiensten) gemäß den Fahrplänen des von der Region Kampanien vorgelegten Seeverkehrsprogramms (siehe Abschnitt 3.3.1) betraut. Die Caremar auferlegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung betraf die bedienten Häfen, die Art der Schiffe, die den im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betriebenen Seeverkehrsverbindungen zugewiesen wurden, die Frequenz, den Fahrplan, die Kontinuität des Dienstes, die Qualität des Dienstes und die Höchsttarife (siehe Erwägungsgründe 83 bis 91).
- (242) Die Kommission stellt fest, dass die Caremar im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags auferlegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung dazu dient, die territoriale Anbindung zwischen dem Festland und den Inseln zu gewährleisten, indem der Verkehrsbedarf der örtlichen Bevölkerung (hauptsächlich berufliche und Studienzwecke) durch regelmäßige und zuverlässige Seeverkehrsdienste gedeckt wird (siehe Erwägungsgrund 199). Die Kommission ist der Ansicht, dass es sich dabei in der Tat um legitime Ziele des öffentlichen Interesses handelt.
- (243) In Bezug auf den Bedarf der lokalen Bevölkerung erklärte Italien, dass dieser Bedarf im Laufe der Jahre im Wesentlichen unverändert geblieben sei, wie die von der Region Kampanien in den Jahren 2006-2007 und 2010-2011 durchgeführten öffentlichen Konsultationen zeigten (siehe Erwägungsgrund 179), die bestätigten, dass die Bewohner der Inseln im Golf von Neapel bei ihrem täglichen Pendelverkehr zum Festland auf den Seeverkehr angewiesen seien. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass die Seeverkehrssituation im Golf von Neapel aufgrund der extrem hohen Bevölkerungsdichte der Inseln Capri, Ischia und Procida, wie von Italien erläutert (siehe Erwägungsgrund 182), sehr besonders ist.
- (244) Dies wird durch die von Italien vorgelegten detaillierten Statistiken zu den einzelnen Routen über die von Caremar in den Jahren 2009 bis 2021 beförderten Personen, Fahrzeuge und Güter bestätigt, aus denen hervorgeht, dass die von Caremar bedienten Strecken durch eine erhebliche, auch über die Zeit hinweg konstante Nachfrage gekennzeichnet waren (siehe Erwägungsgrund 174).
- (245) Wegen dieser Nachfragestabilität auch in den zwei Jahren, bevor Caremar im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung betraut wurde, vertraten Italien und insbesondere die betreffenden regionalen Behörden zu Recht die Auffassung, dass auf den Routen im Golf von Neapel, die die Inseln Capri, Ischia und Procida mit dem Festland (Neapel, Sorrento und Pozzuoli) verbinden, eine echte Nachfrage nach Passagier- und gemischten Verkehrsdiensten bestand.

Vorliegen von Marktversagen

- (246) Nach Punkt 48 der DAWI-Mitteilung, wäre es „nicht zweckmäßig, bestimmte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an eine Dienstleistung zu knüpfen, die von im Einklang mit den Marktregeln handelnden Unternehmen zu normalen Marktbedingungen, die sich z. B. im Hinblick auf den Preis, objektive Qualitätsmerkmale, Kontinuität und den Zugang zu der Dienstleistung mit dem vom Staat definierten öffentlichen Interesse decken, zufriedenstellend erbracht wird oder erbracht werden kann“⁽¹⁷⁸⁾. Daher muss die Kommission prüfen, ob die Dienstleistung unzureichend wäre, wenn sie allein den Marktkräften überlassen würde. In Punkt 48 der DAWI-Mitteilung ist diesbezüglich ausgeführt, dass sich „die Kommission darauf [beschränkt] zu prüfen, ob dem betreffenden Mitgliedsstaat ein offensichtlicher Fehler unterlaufen ist“.
- (247) Da es andere Seeverkehrsgesellschaften gab, die auf den unter den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag fallenden Routen tätig waren (siehe Erwägungsgrund 184), wird die Kommission die Wettbewerbssituation auf jeder dieser Routen vor Abschluss des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags prüfen, um festzustellen, ob die von diesen Betreibern erbrachten Dienstleistungen denen gleichwertig waren, die Caremar im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags erbringen musste, und ob sie ausreichend gewesen wären, um die territoriale Anbindung zwischen den Inseln (Capri, Ischia und Procida) und dem Festland zu gewährleisten.

⁽¹⁷⁸⁾ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 20. Februar 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) und andere/Administración General del Estado., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (248) Hierzu weist die Kommission zunächst darauf hin, dass der Seeverkehr zu/von den Inseln des Golfs von Neapel von den Bewohnern dieser Inseln als Nahverkehr genutzt wird, um ihnen sehr häufige Verbindungen zum Festland zu ermöglichen. Wie Italien erläutert (Erwägungsgrund 182), sind die Inseln Capri, Ischia und Procida aufgrund der extrem hohen Bevölkerungsdichte wie ein Festlandsbezirk anzusehen. Aufgrund dieser Situation muss der Seeverkehr fast so häufig wie der lokale Landverkehr erfolgen, um dem Bedarf von Studierenden und Arbeitnehmer/innen, die täglich zum/vom Festland pendeln, gerecht zu werden. Bei der Beurteilung des Vorliegens eines Marktversagens ist dieser Besonderheit gebührend Rechnung zu tragen.
- (249) Tabelle 10 zeigt die Wettbewerbssituation auf den acht von Caremar im Zeitraum 2012-2015 bedienten Routen, d. h. vor der Betrauung mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag, auf der Grundlage der von den Wettbewerbern von Caremar in ihren Stellungnahmen (siehe Erwägungsgründe 150, 151, 161 und 168) und von Italien (siehe Erwägungsgrund 184) übermittelten Informationen. In den Erwägungsgründen 250 bis 259 legt die Kommission ihre Bewertung der Wettbewerbssituation in Tabelle 10 dar.

Tabelle 10

Wettbewerbssituation auf den von Caremar im Zeitraum 2012-2015 bedienten Routen

Routen-ab-schnitt	Caremar	Wettbewerber
Capri/Sorrento	Gemischte Dienste per TMV ganzjährig: acht tägliche Fahrten (ab Capri um 7.00 Uhr, 8.40 Uhr, 13.35 Uhr und 18.45 Uhr; und ab Sorrento um 7.45 Uhr, 9.25 Uhr, 14.30 Uhr und 19.25 Uhr).	NLG: ausschließlich Passagierdienste. Aligruson: gemischte Dienste, jedoch nur im Sommer (ab Sorrento um 11.30 Uhr und 14.00 Uhr; und ab Capri um 12.30 Uhr und 18.05 Uhr) zu Marktbedingungen. SNAV: gemischte Dienste, jedoch nur im Sommer (ab Capri um 7.35 Uhr, 9.15 Uhr, 12.10 Uhr, 15.55 Uhr, 17.40 Uhr und 18.05 Uhr); und ab Sorrento um 8.10 Uhr, 11.25 Uhr, 13.50 Uhr und 16.35 Uhr) zu Marktbedingungen.
Capri/Neapel	Gemischte Dienste per TMV ganzjährig: sechs tägliche Fahrten (ab Neapel um 5.35 Uhr, 12.00 Uhr und 17.25 Uhr; und ab Capri um 10.20 Uhr, 15.35 Uhr und 20.15 Uhr). Gemischte Fährdienste im Sommer: sechs Fahrten täglich (ab Neapel um 7.25 Uhr, 13.00 Uhr und 18.35 Uhr; und ab Capri um 5.40 Uhr, 9.20 Uhr und 14.50 Uhr). Gemischte Fährdienste im Winter: sechs tägliche Fahrten (ab Neapel um 9.00 Uhr und 14.20 Uhr; und ab Capri um 6.45 Uhr, 11.00 Uhr, 16.15 Uhr und 20.10 Uhr). Gemischte Dienste per TMV vom 1. Juni bis 30. September: zwei tägliche Dienste (ab Neapel um 21.35 Uhr und ab Capri um 23.50 Uhr).	SNAV: ausschließlich Passagierdienste. NLG: ausschließlich Passagierdienste. Neapolis: ausschließlich Passagierdienste.
Ischia/Neapel	Gemischte Fährdienste ganzjährig: vier tägliche Fahrten (ab Ischia um 8.45 Uhr und 13.50 Uhr; und ab Neapel um 15.45 Uhr und 20.15 Uhr). Passagierdienste per Tragflügelboot ganzjährig: eine tägliche Fahrt (ab Neapel um 14.45 Uhr).	Medmar: nur gemischte Dienste, hauptsächlich während der Sommersaison. Vier tägliche Fahrten ganzjährig (ab Neapel um 8.35 Uhr, 14.10 Uhr und 18.30 Uhr; und ab Ischia um 17.00 Uhr (im Sommer) oder 16:35 Uhr (im Winter)), alle im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Alilauro: nur Passagierdienste, hauptsächlich in der Sommersaison. Nur fünf Fahrten täglich ganzjährig (ab Ischia um 6.30 Uhr, 9.25 Uhr und 19.55 Uhr; und ab Neapel um 7.35 Uhr und 20.10 Uhr), alle fünf im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

Routen-ab-schnitt	Caremar	Wettbewerber
Ischia/ Procida/ Neapel	Gemischte Fährdienste ganzjährig: zehn tägliche Fahrten (ab Neapel um 6.25 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.30 Uhr), 10.45 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 11.50 Uhr), 15.10 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 16.20 Uhr), 17.30 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 18.35 Uhr), 19.30 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 20.30 Uhr) und 21.55 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 23.00 Uhr); ab Ischia um 12.55 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 13.35 Uhr), 15.20 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 15.50 Uhr), 17.20 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 17.50 Uhr) und 19.25 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 20.30 Uhr)). Gemischte Fährdienste vom 15. Juni bis 15. September: zwei tägliche Fahrten (ab Ischia um 7.00 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.25 Uhr); und ab Neapel um 9.25 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 10.30 Uhr)). Passagierdienste per Tragflügelboot ganzjährig: neun tägliche Fahrten (ab Neapel um 8.40 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 9.30 Uhr), 11.45 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 12.25 Uhr), 13.10 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 13.50 Uhr) und 18.15 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 18.55 Uhr); ab Ischia um 6.45 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.05 Uhr), 10.15 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 10.35 Uhr), 13.00 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 13.15 Uhr), 14.30 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 14.55 Uhr) und 16.25 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 16.45 Uhr)). Personendienste per Tragflügelboot vom 1. Juni bis 30. September: zwei tägliche Fahrten (ab Ischia um 19.35 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 20.00 Uhr); und ab Neapel um 21.05 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 21.50 Uhr)).	Medmar: gemischte Fährdienste: — ganzjährig zweimal täglich im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (ab Ischia um 6.25 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.25 Uhr) und 10.35 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 11.15 Uhr)); und — eine (nicht immer täglich) in der Sommerperiode im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (ab Ischia um 22.20 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 23.00 Uhr)). Italien zufolge hat Medmar die Dienste auf der Route Ischia/Procida/Neapel in den Jahren 2012-2015 jedoch fast nie erbracht. SNAV: Passagierdienste per Tragflügelboot: — sieben tägliche Fahrten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ganzjährig (ab Neapel um 8.25 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 9.05 Uhr), 16.20 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 17.00 Uhr) und 19.00 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 19.40 Uhr); und ab Ischia um 7.10 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.30 Uhr), 9.45 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 10.10 Uhr), 13.50 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 14.15 Uhr) und 17.40 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 18.05 Uhr)); und — eine tägliche Fahrt zu Marktbedingungen in der Sommerperiode (ab Ischia um 11.25 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 11.45 Uhr)).

Routen-ab-schnitt	Caremar	Wettbewerber
Ischia/Procida/Pozzuoli	Gemischte Fährdienste ganzjährig: sechs tägliche Fahrten (ab Pozzuoli um 10.15 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 10.55 Uhr), 14.00 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 14.30 Uhr) und 18.55 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 19.35 Uhr); und ab Ischia um 8.35 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 9.00 Uhr), 11.30 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 11.55 Uhr) und 17.30 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 18.00 Uhr)). Gemischte Fährdienste vom 16. September bis 14. Juni: zwei tägliche Fahrten (ab Ischia um 7.20 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 7.50 Uhr); und ab Pozzuoli um 9.00 Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 9.40 Uhr).	Medmar: gemischte Fährdienste, meist ohne Zwischenhalt in Procida. Nur vier tägliche Fahrten mit Zwischenhalt in Procida (ab Ischia um 2.30 Uhr und 18.55 Uhr; und ab Pozzuoli um 4.10 Uhr und 20.30 Uhr), alle im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und ganzjährig.
Ischia/Procida	Zusätzlich zu den Dienstleistungen auf den Routen Ischia/Procida/Pozzuoli und Ischia/Procida/Neapel, ganzjährig ein täglicher Passagierdienst per Tragflügelboot (ab Procida um 15.30 Uhr).	SNAV: zusätzlich zu den acht Fahrten (Passagierdienste), die auf der Route Ischia/Procida/Neapel durchgeführt wurden, stellte SNAV auf der Route Ischia/Procida folgende Dienste bereit: — einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot ganzjährig im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (ab Procida um 13.15 Uhr); — einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot ganzjährig zu Marktbedingungen (ab Ischia um 8.30 Uhr); — sechs tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot im Sommer zu Marktbedingungen (ab Procida um 7.50 Uhr, 11.00 Uhr, 17.50 Uhr und 19.20 Uhr; und ab Ischia um 18.30 Uhr und 19.45 Uhr). Medmar: Fahrten, die im Rahmen der Routen Ischia/Procida/Pozzuoli und Ischia/Procida/Neapel durchgeführt werden. Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan: gemischte Dienstleistungen zu marktüblichen Bedingungen, meist aber in der Sommerperiode und nicht immer täglich. Sehr instabile Dienste, da diese Betreiber eine Art von Schiffen einsetzten, die nur bei guten Witterungsbedingungen betrieben werden konnten.
Procida/Pozzuoli	Zusätzlich zu den auf der Route Ischia/Procida/Pozzuoli erbrachten Dienstleistungen wurden ganzjährig zwei tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot (15 Minuten Fahrt) durchgeführt (ab Procida um 8.10 Uhr und ab Pozzuoli um 8.50 Uhr).	Gestour: neun gemischte Fährdienste täglich (50 Minuten Fahrt) ganzjährig zu Marktbedingungen (ab Pozzuoli um 6.00 Uhr, 8.30 Uhr, 10.35 Uhr, 12.55 Uhr und 19.50 Uhr; ab Procida um 6.50 Uhr, 9.30 Uhr, 11.20 Uhr und 18.55 Uhr). Ippocampo: vier gemischte Dienste zu Marktbedingungen in der Sommerperiode, meist nur sonntags (ab Procida um 18.45 Uhr und 20.00 Uhr und ab Pozzuoli um 19.20 Uhr und 20.50 Uhr). Procida Lines: Italien zufolge hat Procida Lines die Route im Zeitraum 2012-2015 nicht bedient.

Routen-ab-schnitt	Caremar	Wettbewerber
Procida/Neapel	Zusätzlich zu den Diensten, die auf der Route Ischia/Procida/Neapel erbracht wurden, wurden ganzjährig vier tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot (40 Minuten Fahrt) durchgeführt (ab Procida um 6.35 Uhr und 9.20 Uhr, und ab Neapel um 7.30 Uhr und 17.45 Uhr).	SNAV: Passagierdienste per Tragflügelboot zusätzlich zu den auf der Route Ischia/Procida/Neapel erbrachten Diensten: — einer täglich ganzjährig im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (ab Neapel um 12.30 Uhr), und — zwei täglich im Sommer zu Marktbedingungen (ab Neapel um 18.45 Uhr). Medmar: gemischte Fährdienste zusätzlich zu den Diensten auf der Route Ischia/Procida/Neapel: — einer täglich ganzjährig im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (ab Neapel um 00.20 Uhr).

(250) Auf der Grundlage der Informationen in Tabelle 10 ist die Kommission der Auffassung, dass die von Wettbewerbern ab dem 1. Oktober 2011 angebotenen Dienste auf den von Caremar im Golf von Neapel im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags bedienten Routen aufgrund der erheblichen Unterschiede in Bezug auf Art, Regelmäßigkeit und Kapazität der angebotenen Dienste (siehe Erwägungsgründe 251 bis 259) nicht mit den von Caremar angebotenen austauschbar sind.

(251) In Bezug auf die Route **Capri/Sorrento** stellt die Kommission fest, dass Caremar der einzige Betreiber war, der ganzjährig gemischte Dienste auf dieser Route erbrachte. Zum einen hat NLG nur Passagierdienste erbracht, zum anderen waren die Betreiber, die auch gemischte Dienste erbrachten (Aligruson und SNAV), nur in der Sommersaison tätig. Es gab keinen Betreiber, der im Winter gemischte Verkehrsdienste zwischen Capri und Sorrento sicherstellte, sodass die Bewohner der Insel/Geschäftsinhaber/Studierenden keine Möglichkeit hatten, ihr eigenes Fahrzeug auf die Fähre mitzunehmen und zwischen November bis April zu pendeln. In den anderen Monaten des Jahres wurden von Aligruson und SNAV zu den Tageszeiten, zu denen die Pendler sie am meisten nutzen (und die weniger interessant für Touristen sind), d. h. am frühen Morgen ⁽¹⁷⁹⁾ und am späten Abend ⁽¹⁸⁰⁾, fast keine gemischten Dienste angeboten. Außerdem hätten die Fahrpläne der Wettbewerber in der Sommerperiode angesichts der Unterschiede im Vergleich zu den Fahrplänen von Caremar nicht zufriedenstellend dem Bedarf der täglichen Pendler entsprochen. Aus diesen Gründen hat Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen, als es davon ausging, dass bei der Erbringung gemischter Seeverkehrsdienste auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.

(252) In Bezug auf die Route **Capri/Neapel** stellt die Kommission fest, dass Caremar der einzige Betreiber war, der gemischte Dienste auf der Route erbrachte. Tatsächlich erbrachten die drei anderen Seeverkehrsgesellschaften (SNAV, NLG und Neapolis) auf der Route im Zeitraum 2012-2015 nur Passagierdienste. Durch diese Dienste konnte die Nachfrage nach Seeverkehr mit Fahrzeugen nicht gedeckt werden, sodass die Bewohner der Insel/Geschäftsinhaber/Studierenden keine Möglichkeit hatten, mit ihrem eigenen Fahrzeug auf der Fähre zu pendeln. Dies schloss auch den Seetransport von Krankenwagen bei medizinischen oder sonstigen Notfällen bei mangelnder Verfügbarkeit eines Notfall-Lufttransports per Hubschrauber ein. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass Hubschrauber nur in Gebieten landen bzw. starten dürfen, die für diese Luftverkehrsart ausgerüstet sind,

⁽¹⁷⁹⁾ Ohne Caremar (das verpflichtet war, die erste Fahrt ab Capri um 7.00 Uhr und die erste Fahrt ab Sorrento um 7.45 Uhr zu bedienen), hätte SNAV die erste Fahrt am Morgen erst um 7.35 Uhr ab Capri und um 8.10 Uhr ab Sorrento durchgeführt. Abgesehen von diesen beiden Fahrten hätten die Nutzer keine andere Möglichkeit gehabt, ihr Ziel am frühen Morgen zu erreichen, da die folgenden Fahrten erst um 9.15 Uhr ab Capri und um 11.25 Uhr ab Sorrento abgelegt hätten.

⁽¹⁸⁰⁾ Abends hätte ohne Caremar die letzte verfügbare Fahrt ab Sorrento um 16.35 Uhr (von SNAV) und ab Capri um 18.05 Uhr (von SNAV und Aligruson) stattgefunden, während Caremar verpflichtet war, auch eine Fahrt ab Sorrento um 19.25 Uhr und ab Capri um 18.45 Uhr zu garantieren.

sofern die Witterungsbedingungen dies zulassen⁽¹⁸¹⁾. Auf der Insel Capri gibt es nur einen Hubschrauberlandeplatz, der sich in der Gemeinde Anacapri befindet und auch Privatflüge bedient. Hubschrauber werden in der Regel für Rettungseinsätze in Gebieten eingesetzt, die mit Krankenwagen schwer erreichbar sind, oder bei Patienten, die dringend zu Krankenhäusern auf dem Festland transportiert werden müssen. Dagegen ist in weniger dringenden Fällen, in denen der Patient per Krankenwagen oder Privatwagen in das Krankenhaus gebracht werden kann, oder bei zu starkem Wind, der die Landung bzw. den Start von Hubschraubern auf dem Hubschrauberlandeplatz in Anacapri unmöglich macht, der Seetransport mit der Fähre die häufigste Art des Transports auf das Festland⁽¹⁸²⁾. Darüber hinaus hätte es ohne Caremar keinen Betreiber gegeben, der den Transport von Postsendungen nach/ab Capri durchgeführt hätte. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine auf den Transport von Fahrzeugen und Fracht beschränkte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nicht angemessen gewesen wäre, da die von den Wettbewerbern zu Marktbedingungen erbrachten Passagierdienste allein nicht ausreichten, um ein angemessenes Maß an Anbindung zwischen Capri und Neapel zu gewährleisten. Tatsächlich wurden ganzjährig nur sieben tägliche Passagierdienste zu Marktbedingungen erbracht: fünf Fahrten von Neapolis (ab Capri um 8.50 Uhr, 14.10 Uhr und 17.30 Uhr; und ab Neapel um 10.00 Uhr und 16.05 Uhr) und zwei Fahrten von NLG (ab Capri um 9.35 Uhr und 11.35 Uhr). Kein Marktteilnehmer erbrachte daher am frühen Morgen Dienste, während Caremar die erste Fahrt am Morgen ab Capri nach Neapel (um 5.40 Uhr im Sommer und 6.45 Uhr im Winter) sicherstellen musste. Die Kommission stellt fest, dass die meisten Fahrten der Wettbewerber von Caremar ganzjährig im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durchgeführt wurden⁽¹⁸³⁾, was darauf hindeutet, dass der Markt sie ohne eine förmliche Aufforderung der Behörden grundsätzlich nicht erbracht hätte. Da, wie von Italien erläutert (Erwägungsgrund 182), die im Golf von Neapel geltende Regelung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen die wirksame Erbringung des Dienstes nicht garantierte, war die Einbeziehung von Passagierdiensten im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Caremar auf dieser Route im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags auferlegt wurden, angemessen. Aus diesen Gründen hat Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen, als es davon ausging, dass bei der Erbringung gemischter Seeverkehrsdienste auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.

- (253) In Bezug auf die Direktverbindung **Ischia/Neapel** stellt die Kommission fest, dass Caremar im Wettbewerb mit Medmar gemischte Fährdienste per Fähre und Passagierdienste per Tragflügelboot im Wettbewerb mit Alilauro erbracht hat, das ganzjährig auch eine Reihe täglicher Fahrten durchführte. Zum einen erfolgten die von den Wettbewerbern von Caremar auf dieser direkten Route angebotenen Fahrten jedoch zu anderen Tageszeiten als die von Caremar⁽¹⁸⁴⁾ erbrachten, und zum anderen wurden alle im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durchgeführt. Angesichts der Fahrpläne und der Frequenz der von Caremar ganzjährig zu erbringenden Dienste (wie in Tabelle 10 beschrieben) war offensichtlich, dass die Caremar auferlegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bezweckte, eine konstante Mindestanzahl täglicher Verbindungen zu Kernzeiten des Tages zu gewährleisten, die von den Wettbewerbern von Caremar nicht bedient wurden. Aus diesem Grund hat Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen, als es davon ausging, dass bei der Erbringung gemischter Seeverkehrs- und Passagierdienste auf dieser Route ein Marktversagen vorlag. Diese Schlussfolgerung gilt auch dann, wenn davon ausgegangen wird, dass die direkte Verbindung Ischia/Neapel trotz der unterschiedlichen Länge der Fahrt durch die Fahrt mit Zwischenhalt in Procida ersetzt werden könnte⁽¹⁸⁵⁾. Wie in Erwägungsgrund 254 erläutert, reichten die von den Wettbewerbern von Caremar auf der Route Ischia/Procida/Neapel erbrachten Dienste nicht aus, um genügend regelmäßige Verbindungen zwischen Ischia und Neapel zu gewährleisten.
- (254) In Bezug auf die Route **Ischia/Procida/Neapel** stellt die Kommission fest, dass neben Caremar auch Medmar und Alilauro über eine Genehmigung für Fahrten auf dieser Route verfügten. Bei den gemischten Verkehrsdiensten war das Marktangebot jedoch sehr begrenzt, da der einzige andere Anbieter gemischter Verkehrsdienste neben Caremar Medmar war, das ganzjährig einen gemischten Dienst täglich (ab Ischia um 10.35 Uhr) und zwei tägliche Dienste im Sommer (ab Ischia um 22.20 Uhr und ab Neapel um 00.20 Uhr) durchführte, die Italien zufolge fast nie erbracht

⁽¹⁸¹⁾ Siehe z. B. Nachrichten vom 15. Dezember 2017, abrufbar unter: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (zuletzt abgerufen am 5.6.2024) und Nachrichten vom 12. Januar 2022, abrufbar unter: <https://caprinews.it/?p=31904> (zuletzt abgerufen am 5.6.2024).

⁽¹⁸²⁾ Siehe z. B. Nachrichten vom 12. August 2019, abrufbar unter: <https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soc-corsi-lunghi-sei-ore/72139> (zuletzt abgerufen am 5.6.2024).

⁽¹⁸³⁾ Und zwar erfolgten alle 13 täglichen Passagierdienste, die SNAV ganzjährig auf der Route erbracht hat (davon elf gemeinsam mit NLG), im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen; von den 15 täglichen Fahrten, die NLG ganzjährig auf dieser Route durchführte, wurden 13 im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (elf davon zusammen mit SNAV) bereitgestellt.

⁽¹⁸⁴⁾ Was die ganzjährig erbrachten gemischten Dienste betrifft, so führte Caremar Fahrten ab Ischia um 8.45 Uhr und 13.50 Uhr durch, während Medmar im Sommer um 17.00 Uhr und im Winter um 16.35 Uhr tätig war; ab Neapel führte Caremar um 15.45 Uhr und 20.15 Uhr Fahrten durch, während Medmar um 8.35 Uhr, 14.10 Uhr und 18.30 Uhr Fahrten anbot. Was die ganzjährig erbrachten Passagierdienste betrifft, so bediente Caremar Neapel um 14.45 Uhr, Alilauro dagegen um 7.35 Uhr und 20.10 Uhr. Caremar führte keine Passagierdienste ab Ischia durch.

⁽¹⁸⁵⁾ Was die gemischte Fährdienste betrifft, so verlängert sich die Fahrt durch den Zwischenhalt in Procida um etwa 15 Minuten (sie dauert 1 Stunde 25 Minuten auf der direkten Route Ischia/Neapel). Was die Passagierdienste per Tragflügelboot betrifft, so verlängert der Zwischenhalt in Procida die Fahrt um fast 30 Minuten (sie dauert 45 Minuten auf der direkten Route Ischia/Neapel).

wurden, obwohl sie gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterlagen. Das Angebot von Medmar reichte offensichtlich nicht aus, um die Nachfrage der Nutzer nach häufigen und regelmäßigen Verbindungen zwischen Ischia, Procida und Neapel zu decken. Was die Passagierdienste betrifft, so gab es keinen Betreiber, der auf der Route ganzjährig zu Marktbedingungen Dienstleistungen im Seeverkehr erbrachte. Für die sieben täglichen Fahrten, die SNAV ganzjährig durchführte, galten gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen. Darüber hinaus mussten die Dienstleistungen von SNAV und Caremar zu unterschiedlichen Tageszeiten erbracht werden.⁽¹⁸⁶⁾ Der einzige von SNAV zu Marktbedingungen auf dieser Route erbrachte Dienst war eine tägliche Fahrt ab Ischia um 11.25 Uhr im Sommer. Dieser Dienst zielte offensichtlich hauptsächlich auf die touristische Nachfrage ab und reichte nicht aus, um die Nachfrage der Nutzer in vollem Umfang zu decken. Aus diesen Gründen hat Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen, als es davon ausging, dass ein Marktversagen bei der Erbringung gemischter Seeverkehrs- und Passagierdienste auf dieser Route vorlag.

(255) In Bezug auf die Route **Ischia/Procida/Pozzuoli** stellt die Kommission fest, dass Caremar auf dieser Route im Wettbewerb mit Medmar tätig war, das auch tägliche Fahrten auf der Route durchführte. Für alle ganzjährig durchgeführten täglichen Fahrten galten jedoch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, außerdem waren sie zahlenmäßig begrenzt (zwei tägliche Fahrten ab Ischia und zwei tägliche Fahrten ab Pozzuoli) und wurden zu den von Caremar nicht bedienten Tageszeiten erbracht⁽¹⁸⁷⁾. Daher gab es nicht nur keine Seeverkehrsgesellschaft, die ganzjährig auf dieser Route zu Marktbedingungen Dienste erbrachte, sondern die von Medmar im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbrachten Dienste waren auch nicht mit den Diensten von Caremar, die unterschiedliche Tageszeiten abdeckten, austauschbar. Aus diesen Gründen hat Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen, als es davon ausging, dass bei der Erbringung gemischter Seeverkehrsdienste auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.

(256) In Bezug auf die Route **Ischia/Procida** stellt die Kommission fest, dass Caremar im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags verpflichtet ist, zusätzlich zu den Diensten auf den Routen Ischia/Procida/Pozzuoli und Ischia/Procida/Neapel ganzjährig einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot (ab Procida um 15.30 Uhr) anzubieten. Diese gemeinwirtschaftliche Verpflichtung wurde von der Region Kampanien als Antwort auf einen ausdrücklichen Antrag der Gemeinde Procida auf eine größere Zahl von ganzjährigen Verbindungen ab Procida in den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag aufgenommen (siehe Erwägungsgrund 181). Dieser Antrag wurde damit begründet, dass der Großteil der vom Markt bereitgestellten Verbindungen nach Procida im Sommer erfolgte und hauptsächlich zur Befriedigung der touristischen Nachfrage bestimmt war. Tatsächlich bot der Markt ganzjährig nur eine stabile⁽¹⁸⁸⁾ Verbindung zu Marktbedingungen (ab Ischia um 8.30 Uhr, die von SNAV betrieben wurde). Wie bereits erwähnt (Erwägungsgründe 254 und 255), bot kein Betreiber auf den Routen Ischia/Procida/Pozzuoli und Ischia/Procida/Neapel ganzjährig tägliche Fahrten (weder Passagierdienste noch gemischte Dienste) zu Marktbedingungen an⁽¹⁸⁹⁾ und die von den Wettbewerbern von Caremar erbrachten Dienste im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sorgten nicht für eine Anbindung der Passagiere am Nachmittag (zwischen 14.30 Uhr und 17.50 Uhr) ab Procida. Aus diesem Grund hat Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen, als es davon ausging, dass bei der Erbringung gemischter Seeverkehrsdienste auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.

⁽¹⁸⁶⁾ Ab Neapel musste Caremar die Fahrten um 8.40 Uhr, 11.45 Uhr, 13.10 Uhr und 18.15 Uhr sicherstellen; während SNAV die Fahrt um 8.25 Uhr, 16.20 Uhr und 19.00 Uhr durchführen musste. Ab Ischia musste Caremar den Dienst um 6.45 Uhr, 10.15 Uhr, 13.00 Uhr, 14.30 Uhr und 16.25 Uhr erbringen, während SNAV die Fahrt um 7.10 Uhr, 9.45 Uhr, 13.50 Uhr und 17.40 Uhr durchführen musste.

⁽¹⁸⁷⁾ Medmar führte Fahrten ab Ischia um 2.30 Uhr und 18.55 Uhr und ab Pozzuoli um 4.10 Uhr und 20.30 Uhr durch; während Caremar Fahrten ab Ischia um 7.20 Uhr (nur im Sommer), 8.35 Uhr, 11.30 Uhr und 17.30 Uhr und ab Pozzuoli um 9.00 Uhr (nur im Sommer), 10.15 Uhr, 14.00 Uhr und 18.55 Uhr durchführte.

⁽¹⁸⁸⁾ Die von den Seeverkehrsgesellschaften Ippocampo, Rumore und Capitan Morgan zu Marktbedingungen angebotenen gemischten Dienste waren zu selten und instabil, um den Bedarf der örtlichen Bevölkerung nach Anbindung zu decken. Wie von Italien erwähnt (Erwägungsgrund 185 Buchstabe f), nutzten diese Betreiber einen Schiffstyp, der nur bei guten Witterungsbedingungen eingesetzt werden konnte, und boten einen Fahrplan an, der sich hauptsächlich auf die Sommerperiode konzentrierte, und es fanden nicht immer täglich Fahrten statt. In Bezug auf die Route Ischia/Procida stellt die Kommission fest, dass die Wettbewerber von Caremar hauptsächlich in der Sommersaison und nicht immer täglich tätig waren. Nur Rumore erbrachte ganzjährig einen gemischten Dienst zu Marktbedingungen (ab Ischia um 10.40 Uhr).

⁽¹⁸⁹⁾ Die von den Wettbewerbern von Caremar auf diesen Routen ganzjährig erbrachten Dienste fanden allesamt im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen statt. Auf der Route Ischia/Procida/Pozzuoli bot Medmar ganzjährig vier gemischte Dienste täglich an, die alle im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durchgeführt wurden. Auf der Route Ischia/Procida/Neapel musste Medmar ganzjährig einen gemischten Dienst im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbringen und SNAV sieben tägliche Passagierdienste, die alle im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen durchgeführt wurden.

- (257) In Bezug auf die Route **Procida/Pozzuoli** stellt die Kommission fest, dass Caremar ganzjährig zwei tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot zusätzlich zu den Diensten auf der Route Ischia/Procida/Pozzuoli anbieten musste, während die Wettbewerber von Caremar (Gestour, Ippocampo und Procida Lines) auf der Route nur gemischte Fährdienste durchführten. Diese Dienste waren viel langsamer als die von Caremar erbrachten Dienste (50 Minuten Fährfahrt gegenüber 15 Minuten Fahrt per Tragflügelboot) und daher nicht untereinander substituierbar. Auf jeden Fall stellt die Kommission unabhängig vom Grad der Substituierbarkeit von Passagierdiensten und gemischten Diensten fest, dass die von den Wettbewerbern von Caremar ganzjährig erbrachten Dienstleistungen – nur Gestour und Procida Lines⁽¹⁹⁰⁾ verfügten über eine Genehmigung für ganzjährige Dienste – zu anderen Tageszeiten durchgeführt wurden als die von Caremar erbrachten Dienste⁽¹⁹¹⁾, sodass eine für Tagespendler wichtige Tageszeit (ab Procida zwischen 7.00 Uhr und 9.00 Uhr und zwischen 9.00 Uhr und 10.00 Uhr ab Pozzuoli) nicht abgedeckt war. Aus diesem Grund hat Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen, als es davon ausging, dass bei der Erbringung von Passagierdiensten auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.
- (258) In Bezug auf die Route **Procida/Neapel** stellt die Kommission fest, dass Caremar ganzjährig vier tägliche Passagierdienste per Tragflügelboot auf der Route zusätzlich zu den Diensten auf der Route Ischia/Procida/Neapel durchführen musste, während Medmar und SNAV jeweils nur eine tägliche Fahrt zusätzlich zu den Fahrten auf der Route Ischia/Procida/Neapel anbieten mussten (Medmar ab Neapel um 00.20 Uhr und SNAV ab Neapel um 12.30 Uhr), beide im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und zu anderen Tageszeiten als die von Caremar durchgeführten Fahrten⁽¹⁹²⁾. Darüber hinaus gab es selbst unter Berücksichtigung der von SNAV und Medmar auf der Route Ischia/Procida/Neapel erbrachten Dienstleistungen keine Seeverkehrsgesellschaft, die ganzjährig Passagierdienste auf der Route zu Marktbedingungen erbrachte, und die Passagierdienste im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von Medmar und SNAV deckten nicht alle Tageszeiten ab, die wichtig sind, um die Anbindung der täglichen Pendler zu gewährleisten (zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr und zwischen 8.00 Uhr und 10.00 Uhr ab Procida; und zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr und zwischen 17.00 Uhr und 18.00 Uhr ab Neapel). Aus diesem Grund hat Italien im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags keinen offensichtlichen Fehler begangen, als es davon ausging, dass bei der Erbringung von Passagierdiensten auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.
- (259) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag mit Caremar für den Betrieb der acht oben genannten Routen auferlegt wurden, durch einen echten öffentlichen Bedarf zur Gewährleistung der territorialen Anbindung gerechtfertigt sind. Zum Zeitpunkt der Betrauung mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag reichten die Marktkräfte allein (selbst mit der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen) nicht aus, um den von Italien ermittelten Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen in Bezug auf Frequenz, Kontinuität und Regelmäßigkeit zu decken.
- (260) Dies gilt auch für den Liegeplatzvorrang, den Caremar bei der Erbringung der Dienstleistungen im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags genoss. Wie bereits erwähnt, hat Italien bestätigt, dass der Liegeplatzvorrang nur für Dienstleistungen gilt, die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbracht werden, und dass es sich um eine Nebenleistung zu diesen Dienstleistungen zugunsten des Anbieters handelt⁽¹⁹³⁾. In Artikel 19-ter Absatz 21 des Gesetzes 166/2009 ist klar dargelegt, dass der Liegeplatzvorrang erforderlich ist, um die territoriale Anbindung der Inseln und die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zu gewährleisten (siehe Erwägungsgrund 99). Ohne Liegeplatzvorrang müsste Caremar möglicherweise vor dem Anlegen warten und es käme zu Verzögerungen, was dem Zweck, eine zuverlässige und bequeme Anbindung der Bürger zu gewährleisten, zuwiderlaufen würde. Ein regelmäßiger Fahrplan ist in der Tat notwendig, um den Mobilitätsbedarf der Inselbevölkerung zu befriedigen und zur wirtschaftlichen Entwicklung der betreffenden Inseln beizutragen. Da der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag spezifische zeitliche Verpflichtungen für die Abfahrt der Schiffe auf den im Rahmen der öffentlichen Dienstleistung bedienten Routen vorsieht, gewährleistet der Liegeplatzvorrang, dass die Häfen Liegeplätze und Liegezeiten so zuteilen, dass der Betreiber von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse seinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nachkommen kann. Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass diese Maßnahme gewährt wird, damit Caremar seine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllen kann, die eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellen (siehe Erwägungsgrund 267).

⁽¹⁹⁰⁾ Italien zufolge hat Procida Lines den Dienst im Zeitraum 2012-2015 jedoch nicht erbracht.

⁽¹⁹¹⁾ Ab Procida führe Caremar ganzjährig Fahrten um 8.10 Uhr durch, während Gestour ganzjährig um 6.50 Uhr, 9.30 Uhr, 11.20 Uhr und 18.55 Uhr tätig war (und Procida Lines sollte um 5.50 Uhr, 7.50 Uhr, 10.45 Uhr, 12.40 Uhr, 15.25 Uhr, 17.30 Uhr und 19.15 Uhr Fahrten anbieten). Ab Pozzuoli bot Caremar um 8.50 Uhr eine Fahrt an, während Gestour ganzjährig um 6.50 Uhr, 9.30 Uhr, 11.20 Uhr und 18.55 Uhr tätig war (und Procida Lines sollte um 5.05 Uhr, 7.05 Uhr, 11.50 Uhr, 13.35 Uhr, 16.25 Uhr, 18.25 Uhr und 20.00 Uhr Fahrten durchführen).

⁽¹⁹²⁾ Ab Procida bediente Caremar tägliche Passagierdienste um 6.35 Uhr und 9.20 Uhr und ab Neapel bot Caremar um 7.30 Uhr und 17.45 Uhr tägliche Passagierdienste an.

⁽¹⁹³⁾ So wurde beispielsweise im Fall von Laziomar, als die Seeverkehrsdienstleistungen auf den drei Routen zu den Pontinischen Inseln von Caremar an Laziomar übertragen wurden, der Liegeplatzvorrang für die auf diesen Routen bedienten Häfen automatisch auf Laziomar übertragen.

Der Ansatz der geringsten Beeinträchtigung

- (261) Italien hat sich für den Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit einem Betreiber (Caremar) entschieden, obwohl mehrere Betreiber, wie aus Tabelle 10 hervorgeht, ebenfalls bestimmte Routen im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ohne Ausgleich bedienten.
- (262) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Regelung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ohne Ausgleichsleistungen, die nur bis 2017 im Golf von Neapel⁽¹⁹⁴⁾ galt, aus folgenden Gründen in keiner Weise mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vergleichbar war, die Caremar im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags auferlegt wurden.
- (263) Erstens unterschieden sich die den Wettbewerbern von Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von denjenigen, die Gegenstand des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags waren, da sie nur die Frequenz, die Regelmäßigkeit, die Art der eingesetzten Schiffe (d. h. nur für Passagiere oder für Passagiere, Fahrzeuge und Fracht) und die Höchstattarife betrafen, während Caremar auch Verpflichtungen in Bezug auf Pünktlichkeit, Qualität und Kapazität des eingesetzten Schiffes unterlag (siehe Erwägungsgrund 183).
- (264) Zweitens sind die den Wettbewerbern von Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht mit Sanktionen belegt worden, die die Erbringung der Dienstleistung im Einklang mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung sicherstellten, während der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag ein differenziertes Sanktionssystem für den Fall vorsieht, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht erfüllt werden (siehe Erwägungsgründe 90 und 91). Auf der Grundlage der von Italien vorgelegten Informationen (siehe Erwägungsgrund 183) räumt die Kommission ein, dass die Nachfrage der Nutzer nicht durch die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ohne Ausgleich hätte gedeckt werden können, da die Wettbewerber von Caremar mehrfach die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht erfüllten⁽¹⁹⁵⁾ oder die Dienstleistungen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nicht erbrachten, da sie berechtigt waren, ihre gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen mit einer Frist von 45 Tagen zu widerrufen, eine Aussetzung des Dienstes zu beantragen oder sich einfach weigern konnten, die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung fortzusetzen⁽¹⁹⁶⁾.
- (265) Schließlich wären diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ohne Ausgleich allein nicht ausreichend gewesen, um den von Italien ermittelten Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen – d. h. die Gewährleistung der territorialen Anbindung zwischen dem Festland und den Inseln durch die Deckung des Verkehrsbedarfs der örtlichen Bevölkerung (hauptsächlich zu beruflichen und Studienzwecken) durch regelmäßige und zuverlässige Seeverkehrsdienstleistungen (siehe Erwägungsgründe 199 und 242) – vollständig zu decken, da zu einigen für tägliche Pendler wichtigen Tageszeiten keine Fahrten angeboten wurden.
- (266) Darüber hinaus nimmt die Kommission das Argument Italiens zur Kenntnis, dass die Entscheidung für einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag auch im Hinblick auf die Privatisierung von Caremar notwendig gewesen sei. Im Einzelnen bringt Italien vor, dass die Ausschreibung von Caremar zusammen mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag i) die Kontinuität des öffentlichen Seeverkehrsdienstes gewährleistete und ii) den größtmöglichen Wert für den Staat generierte. Aus diesen Gründen stimmte die Kommission der Ausschreibung von Caremar zusammen mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag durch Italien zu (siehe Erwägungsgrund 105). Damit billigte die Kommission – und bekräftigt dies mit dem vorliegenden Beschluss –, dass Italien nicht auf weitere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ohne Ausgleich für alle Betreiber setzen konnte, sondern dass es besser war, einen öffentlichen Dienstleistungsvertrag allein mit Caremar abzuschließen.

Schlussfolgerung

- (267) Auf der Grundlage der vorstehenden Bewertung kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es die Caremar übertragenen Dienstleistungen auf den in Tabelle 10 aufgeführten Routen als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse definierte. Die im Einleitungsbeschluss von 2011 und im Ausweitungsbeschluss von 2012 geäußerten Zweifel der Kommission sind damit ausgeräumt.

⁽¹⁹⁴⁾ Das System der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ohne Ausgleich blieb bis zum 9. Januar 2017 in Kraft. Ab dem 10. Januar 2017 war Caremar der einzige Seeverkehrsbetreiber, dem gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Golf von Neapel auferlegt wurden.

⁽¹⁹⁵⁾ Siehe Fußnote 126.

⁽¹⁹⁶⁾ Siehe Fußnote 125.

- (268) Um zu dem Schluss zu gelangen, dass das erste Altmark-Kriterium erfüllt ist, muss die Kommission noch prüfen, ob Caremar mit klar definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut wurde und ob die Anforderungen der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 eingehalten wurden. In Bezug auf den ersten Punkt stellt die Kommission fest, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag und seinen Anhängen klar beschrieben sind, die beispielsweise Spezifikationen der Schiffe für die einzelnen Routen enthalten (siehe Erwägungsgründe 83 bis 91). Ebenso sind die Regeln für die Ausgleichsleistungen in dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag, dem Gesetz 166/2009 und der Entscheidung 111/2007 (siehe Erwägungsgründe 92 bis 96), im Einzelnen aufgeführt. Der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag hat auch eine klare Laufzeit (neun Jahre), weist Caremar als Betreiber der öffentlichen Dienstleistungen aus und enthält Regelungen zur Vermeidung und Rückforderung von Überkompensationen (siehe Erwägungsgrund 94). In Bezug auf den zweiten Punkt stellt die Kommission fest, dass der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 diskriminierungsfrei für alle Gemeinschaftsreeder ausgeschrieben wurde (siehe Erwägungsgründe 69 und 70). Deshalb betrachtet die Kommission das erste Altmark-Kriterium als erfüllt.
- (269) Da der Liegeplatzvorrang eine Nebenmaßnahme zu den im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags ermittelten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ist, erfüllt der Liegeplatzvorrang ebenfalls das erste Kriterium des Altmark-Urteils.

9.1.2.2. Zweites Altmark-Kriterium

- (270) Die Kommission erinnert daran, dass sie im Ausweitungsbeschluss von 2012 (siehe dessen Erwägungsgrund 205) die vorläufige Auffassung vertreten hat, dass das zweite Kriterium des Altmark-Urteils erfüllt ist.
- (271) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass die der Berechnung des Ausgleichs zugrunde liegenden Parameter im Voraus festgelegt wurden und die Transparenzanforderungen nach dem zweiten Altmark-Kriterium erfüllen. Genauer gesagt werden die Parameter, auf deren Grundlage die Ausgleichsleistung berechnet wurde, in der Entscheidung 111/2007 ausführlich erläutert und finden im neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag (siehe Erwägungsgrund 93) Anwendung. Die Methode zur Berechnung des Ausgleichs, einschließlich z. B. der zu berücksichtigenden Kostenelemente und der Kapitalrendite, ist in der Entscheidung 111/2007 dargelegt (siehe Erwägungsgrund 93). Da der Liegeplatzvorrang keinen finanziellen Ausgleich für Caremar beinhaltet, ist die Kommission der Ansicht, dass diese Maßnahme das zweite Altmark-Kriterium erfüllt.
- (272) Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das zweite Kriterium des Altmark-Urteils erfüllt ist.

9.1.2.3. Drittes Altmark-Kriterium

- (273) Dem dritten Altmark-Kriterium zufolge darf der Ausgleich für die Erbringung einer DAWI nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns ganz oder teilweise zu decken.
- (274) Gemäß Artikel 16 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags wird der Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf der Grundlage der in der Entscheidung 111/2007 ⁽¹⁹⁷⁾ festgelegten Methode quantifiziert, wonach der Ausgleich nicht über das hinausgehen sollte, was erforderlich ist, um die Nettokosten für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung (wirtschaftlich-finanzielles Gleichgewicht), einschließlich eines angemessenen Gewinns, zu decken. Wie bereits erwähnt (siehe Erwägungsgründe 55 bis 66), müssen gemäß der Entscheidung 111/2007 der Umfang der Dienstleistungen, die im öffentlichen Dienstleistungsvertrag festgelegten Höchsttarife und der tatsächlich gewährte Ausgleich so festgelegt werden, dass dem Dienstleistungserbringer die mit der Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse entstandenen Kosten unter Berücksichtigung der sonstigen Einnahmen und eines angemessenen Gewinns erstattet werden.
- (275) Das Altmark-Urteil enthält keine genaue Definition des angemessenen Gewinns. Laut der DAWI-Mitteilung gilt als angemessener Gewinn die Kapitalrendite, die ein typisches Unternehmen zugrunde legen würde, um unter Berücksichtigung des jeweiligen Risikos zu entscheiden, ob es die betreffende Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse über den gesamten Zeitraum der Betrauung erbringen will. Die Höhe des Risikos hängt vom Wirtschaftszweig, der Art der Dienstleistung und der Ausgestaltung des Ausgleichsmechanismus ab.

⁽¹⁹⁷⁾ Artikel 16 Absatz 1 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags.

- (276) Im Ausweitungsbeschluss von 2012 äußerte die Kommission Zweifel an der Verhältnismäßigkeit des Ausgleichs, der an die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, darunter Caremar, gezahlt werden sollte. Insbesondere vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die ab 2010 für die Berechnung der Ausgleichszahlung angewandte feste Risikoprämie von 6,5 % kein angemessenes Risikoniveau widerspiegelte, da Caremar dem ersten Anschein nach nicht die Risiken übernahm, die normalerweise beim Betrieb solcher Dienste zu tragen sind. Genauer gesagt umfassten die Kostenelemente, die bei der Berechnung der Ausgleichszahlung berücksichtigt wurden, sämtliche mit der Erbringung der Dienstleistung entstandenen Kosten, wobei auch Schwankungen z. B. bei den Treibstoffpreisen berücksichtigt wurden. Infolgedessen war die Kommission zu jenem Zeitpunkt der Auffassung, dass Caremar möglicherweise überkompensiert worden war.
- (277) Die Kommission stellt fest, dass bestimmte Aspekte der Methode für die Festlegung des Ausgleichs nach dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag in der Tat das kommerzielle Risiko für Caremar zu verringern scheinen. Die Kommission bezieht sich insbesondere auf folgende Bestimmungen:
- Gemäß Artikel 13 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags kann Caremar bei der Region Kampanien jährlich eine Anpassung der Nutzertarife an die Inflation beantragen, auch wenn die Region Kampanien beschließen kann, die beantragte Anpassung nicht zu gewähren oder die bereits gewährte Anpassung auszusetzen (siehe Erwägungsgrund 89).
 - Artikel 17 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags zielt darauf ab, das wirtschaftlich-finanzielle Gleichgewicht des öffentlichen Dienstes zu erhalten. Insbesondere für den Fall, dass die Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen nicht ausreichen, um die Kosten der im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags vergebenen Dienstleistungen zu decken, können nach Artikel 17 das Tarifsysteem, der Umfang der angebotenen öffentlichen Dienstleistungen oder die maritimen Vermögenswerte von Caremar verändert werden. Gemäß Artikel 17 des Vertrags überprüfen die Parteien alle drei Jahre die Bedingungen des wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts nach den in der Entscheidung 111/2007 festgelegten Kriterien und den Bestimmungen des Vertrags. Zu diesem Zweck übermittelt Caremar bis zum 30. Juni des dritten Jahres jedes Regulierungszeitraums einen aktualisierten Bericht mit den finanziellen Ergebnissen des betreffenden Zeitraums.
- (278) Auch wenn diese Schutzvorkehrungen das kommerzielle Risiko von Caremar zu senken scheinen, ist die Kommission der Auffassung, dass das Unternehmen nach wie vor dem Risiko ausgesetzt ist, dass die Ausgleichszahlung die Kosten der von ihm angebotenen Dienstleistung nicht vollständig deckt. Wie bereits erwähnt (Erwägungsgrund 93), wird das wirtschaftliche und finanzielle Gleichgewicht der Dienstleistung nur alle drei Jahre überprüft, und ein Ausgleichsmechanismus kann nur bei Unterkompensation von mehr als 5 % des Gesamtausgleichs aktiviert werden. Sollte diese Überprüfung ergeben, dass die Ausgleichszahlungen nicht ausreichen, um die Kosten der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse zu decken, können sich Caremar und Italien nur darauf einigen, Änderungen für den nächsten Dreijahreszeitraum vorzunehmen. Gemäß Artikel 17 sind solche Änderungen (falls erfolgt) das Ergebnis eines Verhandlungsverfahrens, und bis eine Einigung erzielt wird, muss Caremar die Dienstleistung im öffentlichen Interesse weiter unverändert erbringen. Infolgedessen bleibt Caremar zu einem Teil dem Risiko ausgesetzt, dass die Ausgleichsleistung nicht ausreicht, um die Kosten für den Betrieb der Dienstleistungen zu decken. Zwar kann Artikel 17 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags zur Wiederherstellung des wirtschaftlich-finanziellen Gleichgewichts herangezogen werden, doch kann dies nur mit Blick in die Zukunft geschehen ohne die Möglichkeit einer rückwirkenden Korrektur.
- (279) In Bezug auf den angemessenen Gewinn, der im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags zulässig ist, wie in Erwägungsgrund 60 aufgeführt, sieht die Entscheidung 111/2007 vor, dass zur Ermittlung der Kapitalrendite anhand der WACC-Formel eine Risikoprämie von 6,5 % zugrunde gelegt wird.
- (280) Italien betont, dass die Risikoprämie anhand makroökonomischer Analysen bestimmt werde, die dem Referenzland oder dem Referenzgebiet für den betreffenden Sektor eine durchschnittliche Risikoprämie zuordneten. Diese Analysen hätten für Italien eine durchschnittliche Risikoprämie von 6,4 % ergeben. Diese Prämie stehe daher voll und ganz im Einklang mit der in der Entscheidung 111/2007 ermittelten Risikoprämie von 4 % mit einer Erhöhung um 2,5 % für nichtexklusive Dienste (Risikoprämie von 6,5 %). Der Satz von 6,5 % (brutto) wurde bis Juli 2015 angewendet, während anschließend für den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag der für die Ausgleichsleistung herangezogene Satz auf 10,55 % festgesetzt wurde. Italien argumentiert, dass der Satz höher sei als in den früheren Verträgen, in denen ein Satz von 6,5 % festgelegt worden sei, da Caremar aufgrund der wahrscheinlichen Unterkompensation einem höheren unternehmerischen Risiko ausgesetzt sei (siehe Erwägungsgrund 198).

- (281) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag keine Klausel enthält, die eine Anpassung des Ausgleichs im Falle vertraglicher Abweichungen ermöglicht, mit Ausnahme der Bestimmung zur Änderung des Umfangs der gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen oder des Tarifsystems. Daher ist Caremar im Falle einer Erhöhung des Treibstoffpreises oder einer erheblichen Verringerung des Personenverkehrs dem Risiko einer Kostensteigerung oder einer Verringerung der Einnahmen und einer daraus resultierenden Unterkompensation ausgesetzt. Wie in Erwägungsgrund 278 dargelegt, sieht der öffentliche Dienstleistungsvertrag im Falle einer solchen Unterkompensation Abhilfemaßnahmen vor, die sich nur auf die künftige Erbringung der öffentlichen Dienstleistung auswirken, während bereits entstandene Verluste nicht rückwirkend gedeckt werden können. Darüber hinaus gelten diese vertraglichen Abhilfemaßnahmen nur für Unterkompensation von mehr als 5 % des Gesamtausgleichs (siehe Erwägungsgrund 277), während Caremar das Risiko trägt, dass es zu einer Unterkompensation von bis zu 5 % kommt, was offensichtlich einem erheblichen jährlichen Betrag entspricht. Dies macht die Erbringung der Dienstleistung besonders risikobehaftet, da das Unternehmen diese Unterkompensation nicht rückwirkend durch eine Tarifierhöhung (die nur für die Zukunft angepasst werden kann), eine Verringerung des Umfangs der angebotenen öffentlichen Dienstleistungen oder der materiellen Vermögenswerte des Unternehmens für die Erbringung der Dienstleistungen kompensieren kann.
- (282) Die Kommission stellt ferner fest, dass der oben genannte Mechanismus Caremar einem Risiko der Unterkompensation aussetzt, das höher ist als das Risiko, das von anderen Seeverkehrsgesellschaften auf dem Markt im selben Zeitraum getragen wurde und für den eine Risikoprämie von 6,5 % als gerechtfertigt angesehen wurde. In Bezug auf die Unternehmen Compagnia Italiana di Navigazione, den Erwerber von Tirrenia di Navigazione, und Società Navigazione Siciliana, den Erwerber von Siremar, hielt die Kommission im Rahmen der von den zuständigen italienischen Behörden in den Jahren 2012 und 2016 mit Compagnia Italiana di Navigazione bzw. Società Navigazione Siciliana geschlossenen Verträge über öffentliche Dienstleistungen eine Risikoprämie von 6,5 % für gerechtfertigt, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Seeverkehrsgesellschaften bereits im Falle einer Unterkompensation von mehr als 3 % des Gesamtausgleichs eine Änderung des wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts des Vertrags beantragen konnten⁽¹⁹⁸⁾. Je höher die vom Betreiber zu tragende Unterkompensation ist, desto höher die Risikoprämie, die zulässig ist.
- (283) Um festzustellen, ob die Kapitalrendite von 10,55 % für Caremar angemessen ist, hat die Kommission die WACC für westeuropäische Unternehmen im Schiffbau- und Seeverkehrssektor⁽¹⁹⁹⁾ unter Berücksichtigung des Länderrisikos für Italien für das Jahr 2014 (d. h. das Jahr vor Unterzeichnung des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags) berechnet⁽²⁰⁰⁾. Da sowohl der risikofreie Zinssatz (angenähert anhand der deutschen zehnjährigen Staatsanleihe) als auch die Länderrisikoprämie für Italien (angenähert anhand des Länderratings von Moody's oder auf der Grundlage von CDS-Spreads) im Verlauf des Jahres variieren, wurde die Spanne bestimmt, in der sich die WACC im Jahr 2014 bewegten. In diesem Jahr lagen die WACC für Unternehmen dieses Sektors zwischen 10,39 % und 11,84 %. Dies bedeutet, dass ein Unternehmen, das im Schiffbau- und Seeverkehrssektor tätig ist, wie Caremar, 2014 eine Rendite innerhalb dieses Bereichs erzielen musste, um sowohl die Fremd- als auch die Eigenkapitalfinanzierung zu decken. Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung der Risiken, denen Caremar aus Ex-ante-Perspektive ausgesetzt war (siehe Erwägungsgrund 281), entsprach die Kapitalrendite von 10,55 % für Caremar, das im Rahmen eines offenen und wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde, den Risiken, die mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags verbunden waren. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass in den Jahren vor der Betrauung von Caremar eine Kapitalrendite von 10,55 % aus Ex-ante-Perspektive den Risiken entsprach, die mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags verbunden waren.

⁽¹⁹⁸⁾ In Bezug auf Compagnia Italiana di Navigazione siehe Beschluss (EU) 2020/1412 der Kommission vom 2. März 2020 über die Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), die Italien zugunsten von Tirrenia di Navigazione und seinem Erwerber Compagnia Italiana di Navigazione durchgeführt hat (ABl. L 332 vom 12.10.2020, S. 45), Erwägungsgründe 244 und 361. In Bezug auf Società Navigazione Siciliana siehe Beschluss (EU) 2022/448 der Kommission vom 17. Juni 2021 über die von Italien durchgeführten Maßnahmen SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) zugunsten von Siremar und seinem Erwerber Società Navigazione Siciliana (ABl. L 97 vom 24.3.2022, S. 1), Erwägungsgrund 362.

⁽¹⁹⁹⁾ Die WACC werden auf der Grundlage von Daten für börsennotierte Unternehmen berechnet. In diesem Fall umfasst die Stichprobe 62 europäische Unternehmen, die im Schiffbau oder im Seeverkehr tätig und an einer Börse notiert sind. Bei dieser Stichprobe handelt es sich um die engste Annäherung an den Sektor, in dem Caremar (ein nicht börsennotiertes Unternehmen) tätig ist, nämlich den Seeverkehr von Personen, Fahrzeugen und Gütern. Ein privater Investor würde eine ähnliche Vergleichsgruppe verwenden, um die Rendite zu ermitteln, die er von Caremar erwartet.

⁽²⁰⁰⁾ Zur Berechnung der WACC verwendete die Kommission die auf der Website von Aswath Damodaran (Professor of Finance an der Stern School of Business an der New York University) veröffentlichten Datensätze und holte die historischen Daten über deutsche Staatsanleihen unter www.worldgovernmentbonds.com ein.

- (284) Ergänzend stellt die Kommission nachträglich fest, dass der Caremar im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags gewährte Ausgleich unabhängig von der Höhe des angemessenen Gewinns, auf den Caremar Anspruch hat, auf 10 778 897 EUR jährlich begrenzt war (siehe Erwägungsgrund 92). In Übereinstimmung mit Punkt 47 des DAWI-Rahmens von 2011 bewertet die Kommission, ob während der gesamten Vertragslaufzeit eine Überkompensation vorgelegen hat. Wie aus Tabelle 11 hervorgeht, zeigen die Zahlen für den Zeitraum 2015-2021 auf der Grundlage der von Italien vorgelegten Informationen, dass die tatsächlichen Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die Caremar in einigen Jahren erhalten hat, den beihilfefähigen Ausgleichsbetrag in diesen Jahren überstiegen (mit Ausnahme der Beträge für 2015, 2020 und 2021, die nicht ausreichten, um die Nettokosten der Dienstleistung zu decken, was zu einer Unterkompensation für diese Jahre führte). Wie in Erwägungsgrund 96 erwähnt, wurde jede Überkompensation von der Region Kampanien festgestellt und von Caremar gemäß Artikel 18 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags zurückgezahlt.

Tabelle 11

Nettokosten der von Caremar erbrachten öffentlichen Dienstleistung für den Zeitraum 2015-2021

(in EUR)								
Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Insgesamt
Gesamt-einnahmen	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
– Gesamt-kosten	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
– Abschrei-bungen	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
= Netto-kosten der öffentlichen Dienst-leistung	- 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
+ Kapital-rendite (10,5 %)	- 202 000	- 775 000	- 645 000	- 751 680	- 697 858	[-700 000-800 000]	[-600 000-700 000]	- 4 479 446
= Ausgleichs-fähig	- 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
+ Tatsächli-cher Ausgleich	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
= Über-/Unterkom-pensation	- 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) Der in Artikel 17 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags vorgesehene Überprüfungsmechanismus zur Gewährleistung des wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts der Dienstleistung betrifft nicht nur Fälle einer Unterkompensation, sondern auch einer Überkompensation (siehe Erwägungsgrund 94). Im Falle einer Überkompensation aktualisiert die Region Kampanien die für den nächsten Regulierungszeitraum gezahlten Ausgleichsleistungen. Artikel 18 des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags sieht die Rückforderung einer Überkompensation für den betreffenden Regulierungszeitraum innerhalb von 30 Tagen nach der entsprechenden Aufforderung vor.

- (286) Den von Italien vorgelegten Informationen zufolge wurde von dem in Tabelle 11 ermittelten Gesamtbetrag der Überkompensation bereits ein Betrag von 2 224 868 EUR für den gesamten Zeitraum 2015 bis 2021 zurückerhalten (siehe Erwägungsgrund 96). Insbesondere ergab das Prüfverfahren, das sich auf geprüfte Abschlüsse für 2015, 2016 und 2017 sowie vorläufige Zahlen für 2018 stützte, Folgendes:
- 2 253 000 EUR für das Jahr 2015 (Unterkompensation);
 - 586 000 EUR für das Jahr 2016 (Überkompensation);
 - 399 429 EUR für das Jahr 2017 (Überkompensation);
 - 2 103 400 EUR für das Jahr 2018 (Überkompensation).
- (287) Die vorstehende Überprüfung führte zu einer Überkompensation in Höhe von insgesamt 835 058 EUR im Zeitraum 2015-2018, die von der Region Kampanien zurückgefordert wurde (siehe Erwägungsgrund 96).
- (288) Darüber hinaus ergab das Prüfverfahren für den Zeitraum 2018-2021 auf der Grundlage der geprüften Abschlüsse für die Jahre 2018, 2019 und 2020 sowie der vorläufigen Zahlen für 2021 Folgendes:
- 4 462 201 EUR für das Jahr 2018 (Überkompensation);
 - 2 325 420 EUR für das Jahr 2019 (Überkompensation);
 - 1 676 056 EUR für das Jahr 2020 (Unterkompensation);
 - 1 618 352 EUR für das Jahr 2021 (Unterkompensation).
- (289) Die oben genannte Überprüfung führte im Zeitraum 2018-2021 zu einer verbleibenden Überkompensation in Höhe von 1 389 811 EUR, die der Region Kampanien erstattet wurde (siehe Erwägungsgrund 96) ⁽²⁰¹⁾.
- (290) Die Kommission ist der Ansicht, dass diese Maßnahmen ausreichen, um eine mögliche Überkompensation vermeiden und aufdecken zu können.
- (291) Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Kapitalrendite, die Caremar aus Ex-ante-Perspektive erwarten konnte, den Risiken entsprach, die bei der Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags entstanden sind, und dass der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag einen Rückforderungsmechanismus enthält, der sicherstellt, dass keine Überkompensation erfolgt, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der Caremar gewährte Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns nicht über das hinausgeht, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung seiner gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu decken.
- (292) Im Hinblick auf den Liegeplatzvorrang und einer sich daraus ergebenden Überkompensation stellt die Kommission fest, dass falls durch diese Maßnahme die Betriebskosten des Betreibers der öffentlichen Dienstleistungen gesenkt oder seine Einnahmen erhöht werden sollten, sich diese Auswirkungen in der internen Buchführung des Betreibers durch entsprechende niedrigere Betriebskosten oder höhere Erträge in vollem Umfang niederschlagen würden. Die Analyse der Kommission bestätigte, dass Caremar im Zeitraum 2015-2021 keine Überkompensation erhalten hat (siehe Erwägungsgrund 281) und dass ein geeigneter Rückforderungsmechanismus vorhanden ist, um sicherzustellen, dass auch im Zeitraum 2022-2024 keine Überkompensation (bzw. eine Rückforderung) erfolgt (Erwägungsgrund 290).

⁽²⁰¹⁾ Der Jahresabschluss von Caremar für 2018 ergab auf der Grundlage der von Italien vorgelegten Informationen eine Überkompensation in Höhe von 4 462 201 EUR. Da bei der ersten Überprüfung für den Zeitraum 2015-2018 bereits ein Betrag von 2 103 400 EUR an die Region Kampanien für 2018 zurückgezahlt wurde (im Rahmen des Saldo von 835 058 EUR), wurde die Differenz mit 2 358 801 EUR berechnet, was zusammen mit den Ergebnissen der anderen Jahre (2019, 2020 und 2021) zu einer Überkompensation in Höhe von insgesamt 1 389 911 EUR führte, die ebenfalls an die Region Kampanien zurückgezahlt wurde. Italien hat ferner mitgeteilt, dass die Finanzdaten für 2021 nach wie vor vorläufig seien und von der Region Kampanien gemäß Artikel 17 des öffentlichen Dienstleistungsvertrags im Zusammenhang mit dem letzten Regulierungszeitraum (2022 bis 2024) überprüft werden.

- (293) Die Zweifel der Kommission an der Vereinbarkeit der Caremar gewährten Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, einschließlich des Liegeplatzvorrangs, mit dem dritten Kriterium des Altmark-Urteils werden daher ausgeräumt. An dieser Schlussfolgerung ändert die Tatsache nichts, dass die Region Kampanien Caremar im Jahr 2015 einen Betrag von 2 155 008 EUR gewährt hat, um die Finanzlage von Caremar auf dem Niveau wiederherzustellen, das zum Zeitpunkt des erfolgreichen Übernahmeangebots für Caremar bestand (Erwägungsgründe 77 und 79). Diese Mittelübertragung war an den Erwerb von Caremar durch den erfolgreichen Bieter geknüpft und beschränkte sich strikt darauf, den Wertverlust zu decken, den das Eigenkapital von Caremar zwischen Ende 2013 und Ende 2014 aufgrund des nationalen Rechtsstreits, der die Vergabe der Ausschreibung verzögerte, verzeichnet hatte. Bei einer Minderung des Werts des Erlangten im Vergleich zum Wert dessen, was gemäß eines Vertrags erlangt worden wäre, ist es gängige Marktpraxis, dass der Gläubiger der Leistung Anspruch auf eine Preisminderung hat ⁽²⁰²⁾. Da die Wiederherstellung der finanziellen Lage von Caremar dieselbe Wirkung wie eine Senkung des Preises von Caremar hat, ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahme Caremar und seinem Käufer keinen Vorteil verschaffte.

9.1.2.4. Viertes Altmark-Kriterium

- (294) Das vierte Altmark-Kriterium ist erfüllt, wenn der Empfänger eines Ausgleichs für die Erbringung einer Dienstleistung im öffentlichen Interesse im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde, das die Auswahl desjenigen Bieters ermöglicht, der die gewünschte Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, oder, sollte dies nicht der Fall sein, wenn der Ausgleich unter Berücksichtigung der Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet wurde.
- (295) Nach Punkt 63 der DAWI-Mitteilung besteht die einfachste Möglichkeit für Behörden, das vierte Altmark-Kriterium zu erfüllen, darin, eine offene, transparente und diskriminierungsfreie öffentliche Ausschreibung gemäß der Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁰³⁾ und der Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁰⁴⁾ durchzuführen.
- (296) Die Kommission stellt fest, dass in der vorliegenden Sache das Ausschreibungsverfahren vor dem Inkrafttreten der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁰⁵⁾ (die für öffentliche Aufträge über den Betrieb von Seeverkehrsdiensten gilt) und der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁰⁶⁾ erfolgte. Zu jener Zeit waren die Richtlinie 2004/17/EG und die Richtlinie 2004/18/EG noch in Kraft. Die Richtlinie 2004/17/EG gilt jedoch nicht für Seeverkehrsdienstleistungen, wie sie von Caremar erbracht werden. In Artikel 5 der Richtlinie 2004/17/EG wird klargestellt, dass nur Verkehrsleistungen per Schiene, automatische Systeme, Straßenbahn, Trolleybus, Bus oder Kabel in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen.
- (297) Öffentliche Aufträge, die von den Vergabebehörden im Rahmen ihrer Dienstleistungstätigkeiten für die See-, Küsten- oder Binnenschifffahrt vergeben werden, fallen stattdessen auf der Grundlage von Erwägungsgrund 20 der Richtlinie 2004/18/EG in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie. Allerdings sind die Schifffahrtsdienste auch in Anhang II Teil B dieser Richtlinie aufgeführt, der festlegt ⁽²⁰⁷⁾, dass sie nur den Artikeln 23 und 35 Absatz 4 der Richtlinie unterliegen. Das bedeutet, dass ein öffentlicher Auftrag für Seeverkehrsdienste nach Richtlinie 2004/18/EG nur den Verpflichtungen hinsichtlich der technischen Spezifikationen (Artikel 23) und der Verpflichtung zur Veröffentlichung einer Bekanntmachung über die Auftragsvergabe (nach der Auftragsvergabe und somit am Ende, nicht zu Beginn des Ausschreibungsverfahrens – siehe Artikel 35 Absatz 4) unterliegt. Alle anderen in Richtlinie 2004/18/EG vorgesehenen Vorschriften – einschließlich der Bestimmungen über den Inhalt der zu veröffentlichenden Bekanntmachungen (Artikel 36 Absatz 1) und der Bestimmungen über die Auswahlkriterien (Artikel 45 bis 52) – sind nicht auf öffentliche Aufträge für Seeverkehrsdienste anwendbar.

⁽²⁰²⁾ Siehe z. B. Artikel 9:401 (Recht auf Preisminderung) der „Grundregeln des europäischen Vertragsrechts“ (vgl. Lando, O. und Beale, H., „Principles of European contract law, Teil I und II“, Kluwer Law International, Den Haag, 2000); oder Artikel III.–3:601 (Recht auf Preisminderung) des Entwurfs eines gemeinsamen Referenzrahmens (siehe 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⁾ Richtlinie 2004/17/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 zur Koordinierung der Zuschlagserteilung durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 1).

⁽²⁰⁴⁾ Richtlinie 2004/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 31. März 2004 über die Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Bauaufträge, Lieferaufträge und Dienstleistungsaufträge (ABl. L 134 vom 30.4.2004, S. 114).

⁽²⁰⁵⁾ Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 65).

⁽²⁰⁶⁾ Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG (ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243).

⁽²⁰⁷⁾ Nach Artikel 21 der Richtlinie 2004/18/EG.

- (298) Darüber hinaus gilt die Richtlinie 2004/18/EG ohnehin nicht für Dienstleistungskonzessionen im Sinne ihres Artikels 1 Absatz 4 ⁽²⁰⁸⁾. Die Kommission merkt an, dass Dienstleistungskonzessionen (und öffentliche Aufträge) mit einem gewissen grenzüberschreitenden Interesse gleichwohl den im AEUV festgelegten allgemeinen Grundsätzen der Transparenz, Nichtdiskriminierung und Gleichbehandlung unterliegen. Auf der Grundlage der obigen Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Richtlinie 2004/18/EG nur im Falle eines öffentlichen Auftrags Anwendung finden kann, nicht aber, wenn es sich um eine Dienstleistungskonzession handelt. Da es in der vorliegenden Sache außerdem um Schifffahrtsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsvertrags geht, wären nur bestimmte Anforderungen dieser Richtlinie, wie in Erwägungsgrund 305 aufgeführt, anwendbar. Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass sie sich nicht allein auf die Einhaltung der Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge stützen kann, um die Erfüllung des vierten Altmark-Kriteriums nachzuweisen.
- (299) Aus diesem Grund bewertet die Kommission im Folgenden, ob das von Italien angewandte Ausschreibungsverfahren wettbewerblich, transparent, diskriminierungsfrei und bedingungsfrei war. Bei dieser Bewertung stützt sich die Kommission auf die einschlägigen Leitlinien aus ihrer Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe ⁽²⁰⁹⁾ (insbesondere die Randnummern 89 ff.) und die DAWI-Mitteilung (insbesondere die Randnummern 63 ff.).

Wettbewerbliche und transparente Ausschreibung

- (300) Randnummer 90 der Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe besagt, dass ein Ausschreibungsverfahren wettbewerblich ⁽²¹⁰⁾ sein muss, damit alle interessierten und qualifizierten Bieter teilnehmen können. Ferner muss das Verfahren nach Randnummer 91 dieser Bekanntmachung transparent sein, damit alle interessierten Bieter in jeder Phase des Ausschreibungsverfahrens in gleicher Weise ordnungsgemäß informiert sind. In dieser Randnummer wird auch betont, dass der Zugang zu Informationen, ausreichend Zeit für interessierte Bieter und die Klarheit der Auswahl- und Zuschlagskriterien für ein transparentes Auswahlverfahren von entscheidender Bedeutung sind; außerdem ist hier festgelegt, dass die Ausschreibung hinreichend bekannt gemacht werden muss, damit alle potenziellen Bieter davon Kenntnis erlangen können.
- (301) Im vorliegenden Fall wurde der Aufruf zur Interessenbekundung im Supplement zum *Amtsblatt der Europäischen Union*, in der *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* sowie auf der Website der Region Kampanien veröffentlicht (siehe Erwägungsgrund 68). In dieser Aufforderung wurden alle, die die Kontinuität der öffentlichen Seeverkehrsdienste und die territoriale Anbindung der Inseln im Golf von Neapel sicherstellen konnten, aufgefordert, ihr Interesse zu bekunden, und es wurden keine weiteren Bedingungen festgelegt. Potenzielle Bieter erhielten ausreichend Zeit (vom 17. Juli 2012 bis zum 21. September 2012), um ihr Interesse angemessen zu bekunden und so am weiteren Prozess teilnehmen zu können. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass der Verkauf von Caremar und die Vergabe des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags umfassend zur Verfügung gestellt und alle möglichen Bieter erreicht wurden.
- (302) Darüber hinaus sind den Bietern sämtliche Unterlagen und Informationen zur Verfügung zu stellen, die sie benötigen, um am Ausschreibungsverfahren teilzunehmen und das zum Verkauf stehende Unternehmen korrekt beurteilen zu können. Derartige Informationen sind den potenziellen Bietern auf transparente und diskriminierungsfreie Weise zur Verfügung zu stellen, wobei allen interessierten Teilnehmern gleicher Zugang zu den relevanten Informationen zu gewähren ist. Aus den nachstehend dargelegten Gründen (Erwägungsgründe 303 bis 308) stellt die Kommission fest, dass diese Bedingungen im vorliegenden Fall erfüllt sind.
- (303) Erstens wurde im Aufruf zur Interessenbekundung erwähnt, dass die Bieter in der Lage sein müssen, „die Kontinuität des Seeverkehrsdienstes zu gewährleisten“. Zwar wurde im Aufruf nicht angegeben, wie die Bieter die Erfüllung dieser Anforderung nachweisen konnten, mit Ausnahme bestimmter finanzieller Anforderungen (siehe Erwägungsgrund 308), doch bedeutete dies automatisch, dass alle geeigneten Nachweise verwendet werden konnten. Dieses Auswahlkriterium war das einzige Kriterium für den Zugang zum Ausschreibungsverfahren, im Hinblick auf das verfolgte Ziel gerechtfertigt und wurde allen interessierten Bietern bekannt gegeben.

⁽²⁰⁸⁾ Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 2004/18/EG lautet: „Dienstleistungskonzessionen‘ sind Verträge, die von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nur insoweit abweichen, als die Gegenleistung für die Erbringung der Dienstleistungen ausschließlich in dem Recht zur Nutzung der Dienstleistung oder in diesem Recht zuzüglich der Zahlung eines Preises besteht.“

⁽²⁰⁹⁾ Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1).

⁽²¹⁰⁾ In der Bekanntmachung zum Begriff der staatlichen Beihilfe merkt die Kommission an, dass die Unionsgerichte im Zusammenhang mit staatlichen Beihilfen oftmals die Bezeichnung „offenes“ Ausschreibungsverfahren verwenden. Die Verwendung der Bezeichnung „offen“ entspricht jedoch keinem spezifischen Verfahren gemäß den Richtlinien über die Vergabe öffentlicher Aufträge. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die Bezeichnung „wettbewerblich“ angemessener erscheint. In der oben genannten Bekanntmachung merkt die Kommission außerdem an, dass die materiellen Bedingungen aus der Rechtsprechung von dieser begrifflichen Auffassung unberührt bleiben.

- (304) Zweitens wurde den interessierten Parteien durch das Gesetz 166/2009 deutlich gemacht, dass nach Abschluss des Ausschreibungsverfahrens ein neuer öffentlicher Dienstleistungsvertrag geschlossen würde und dass der jährliche Betrag der Ausgleichszahlungen für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistungen auf höchstens 19 839 226 Mio. EUR pro Jahr festgesetzt wäre. Darüber hinaus wurde in dem Aufruf zur Interessenbekundung angegeben, dass das Ziel der Verkauf von Caremar zu einem Preis war, der über 6 000 000 EUR lag. Des Weiteren wurden, wie von Italien bestätigt, den neun Parteien, die zu der nächsten Phase des Ausschreibungsverfahrens zugelassen wurden, alle relevanten Informationen über den Umfang des Verkaufs, einschließlich des Entwurfs des zwischen dem Käufer und Italien abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsvertrags, zur Verfügung gestellt. Dies ermöglichte es den Parteien, sich zu entscheiden, ob sie an dem Bieterverfahren teilnehmen wollten oder nicht, und gegebenenfalls die Höhe ihres Gebots festzulegen. Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass aus dem Aufruf zur Interessenbekundung hinreichend klar hervorging, dass der Verkauf den mit einem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag gebündelten Geschäftsbetrieb von Caremar betraf. Nach ihrer Interessenbekundung erhielten die Parteien Zugang zu allen für sie relevanten Informationen, um über ein mögliches Angebot entscheiden zu können.
- (305) Drittens stellt die Kommission fest, dass eine beachtliche Zahl an potenziellen Bietern auf den Aufruf zur Interessenbekundung reagierte, nämlich zehn Bieter.
- (306) Viertens erhielten alle neun Unternehmen, die zu der nächsten Phase des Ausschreibungsverfahrens eingeladen wurden, von der Region Kampanien detaillierte Informationen über das Verfahren (siehe Erwägungsgrund 73).
- (307) Fünftens enthielt der Aufruf die notwendigen Mindestinformationen für die Abgabe einer Interessenbekundung (d. h. den Hinweis auf die Kontinuität der Dienstleistung im öffentlichen Interesse) und konnte daher nicht zum Ausschluss ansonsten interessierter Anbieter von Seeverkehrsdiensten geführt haben. Die Planungsbehörden beschlossen, die Kontinuität des öffentlichen Dienstes und die Anbindung der Inseln im Golf von Neapel an das Festland zu gewährleisten. Wie bereits erläutert, wurde diese Voraussetzung allen potenziellen Betreibern, die ein Interesse an der Teilnahme am Ausschreibungsverfahren geäußert hatten, im Vorfeld mitgeteilt. Die Kommission stellt ferner fest, dass alle relevanten Informationen bezüglich der Auswahlkriterien und des weiteren Verlaufs des Verfahrens in dem Aufforderungsschreiben, das allen neun zur Angebotsphase zugelassenen Parteien übermittelt wurde und das Italien der Kommission zur Verfügung gestellt hat, aufgeführt waren.
- (308) Schließlich enthielt der ursprüngliche Entwurf der Ausschreibung für Caremar, wie im Ausweitungsbeschluss von 2012 (Randnummern 138 bis 144) erwähnt, bestimmte technische und finanzielle Anforderungen (d. h. im Voraus festgelegte Anzahl an Seemeilen und Umsatz im Seeverkehr), die es ausschließlich Seeverkehrsgesellschaften ermöglicht hätten, an der Ausschreibung teilzunehmen. Wie in Erwägungsgrund 70 erwähnt, enthielt die veröffentlichte Ausschreibung jedoch nicht mehr die technischen Kriterien, die durch finanzielle Anforderungen in Bezug auf eine angemessene wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit ersetzt worden waren, was entweder durch eine Bestätigung von mindestens zwei Finanzinstituten über eine wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit von 6 Mio. EUR oder durch ein Nettovermögen von mindestens 6 Mio. EUR belegt wurde (siehe Erwägungsgrund 70). Die Kommission ist der Auffassung, dass die genannten finanziellen Anforderungen, die mit dem Mindestpreis für den Verkauf von Caremar verbunden sind (siehe Erwägungsgrund 74), erforderlich sind, um die finanzielle Leistungsfähigkeit der Bieter mit Interesse am Kauf von Caremar und die Fortsetzung der Seeverkehrsdienste im Golf von Neapel gemäß den Bestimmungen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags sicherzustellen. Darüber hinaus haben diese Anforderungen, wie sich aus dem Ausschreibungsverfahren ergibt, eine angemessene Zahl möglicher Bieter nicht von der Teilnahme abgeschreckt.
- (309) Die Absicht der Region Kampanien, den Geschäftsbetrieb von Caremar zu veräußern und mit dem erfolgreichen Bieter einen neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag mit einer Laufzeit von neun Jahren abzuschließen, wurde öffentlich bekannt gemacht, sodass alle potenziellen Bieter auf den betreffenden regionalen oder internationalen Märkten erreicht wurden. Darüber hinaus berücksichtigt die Kommission, dass potenzielle Bieter problemlos ihr Interesse bekunden konnten und zu diesem Zeitpunkt keine Verpflichtungen eingingen. Vorausgesetzt, sie konnten die Erfüllung des einzigen Auswahlkriteriums nachweisen (nämlich die Gewährleistung der Kontinuität der Dienstleistung), erhielten potenzielle Bieter alle notwendigen Informationen und entsprechend Zeit, um entscheiden zu können, in welcher Höhe sie ein Angebot für den Geschäftsbetrieb von Caremar und die Erbringung der Dienste abgeben wollten.
- (310) Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Kommunikation mit den interessierten Bietern es ihnen ermöglichte, in jeder Phase des Ausschreibungsverfahrens, wie in den Erwägungsgründen 67 bis 77 beschrieben, gleichermaßen und ordnungsgemäß informiert zu werden.
- (311) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass das Ausschreibungsverfahren insgesamt wettbewerbsfähig und transparent war und dass ihre im Einleitungsbeschluss von 2011 und im Ausweitungsbeschluss von 2012 aufgeführten Zweifel, dass das Ausschreibungsverfahren aufgrund möglicher Mängel des Aufrufs zur Interessenbekundung nicht transparent genug gewesen sei, ausgeräumt wurden.

Diskriminierungsfreier Charakter des Ausschreibungsverfahrens

- (312) In Randnummer 92 der Bekanntmachung über den Begriff der staatlichen Beihilfe wird betont, dass die diskriminierungsfreie Behandlung aller Bieter in allen Phasen des Verfahrens sowie objektive, vorher mitgeteilte Auswahl- und Zuschlagskriterien unerlässlich sind, um sicherzustellen, dass die sich aus dem Verfahren ergebende Transaktion den Marktbedingungen entspricht. Darüber hinaus ist in dieser Randnummer festgelegt, dass zur Gewährleistung der Gleichbehandlung die Zuschlagskriterien einen objektiven Vergleich und eine objektive Bewertung der Angebote ermöglichen sollten.
- (313) Wie vorstehend erwähnt (Erwägungsgrund 303), enthielt der Aufruf zur Interessenbekundung nur eine Bedingung, und zwar, dass die Bieter in der Lage sein mussten, „die Kontinuität des Seeverkehrsdienstes zu gewährleisten“. Alle zehn Parteien, die auf den Aufruf reagierten und ihr Interesse bekundeten, waren sich dieser Verpflichtung bewusst. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Bedingung objektiv war und allen potenziellen Bietern im Aufruf zur Interessenbekundung hinreichend deutlich gemacht worden war. In dem Aufforderungsschreiben wurde darauf hingewiesen, dass das Zuschlagskriterium der beste Preis war, und die Methode zu seiner Berechnung wurde angegeben (siehe Erwägungsgrund 73). Dieses Kriterium war objektiv und ermöglichte einen objektiven Vergleich und eine objektive Bewertung der Angebote, da es auf der Höhe des angebotenen Rabatts zu dem in der Ausschreibung festgesetzten Höchstbetrag der Ausgleichsleistung und auf dem Preis für den Erwerb von Caremar im Vergleich zu dem in der Ausschreibung festgesetzten Mindestpreis beruhte.
- (314) Neun interessierte Bieter, die zu der nächsten Phase des Ausschreibungsverfahrens zugelassen wurden, wurden zur Abgabe eines Angebots aufgefordert und erhielten dazu alle dieselben Informationen (siehe Erwägungsgrund 73). Alle Bieter hatten die Möglichkeit, vor Ablauf der Frist für die Einreichung des Angebots Klarstellungen anzufordern, und die Region Kampanien veröffentlichte auch die am häufigsten gestellten Fragen und ihre Antworten vor Ablauf der Frist für die Einreichung der Angebote (siehe Erwägungsgrund 73), um größtmögliche Transparenz zu gewährleisten. Das Ergebnis des Auswahlverfahrens wurde in der öffentlichen Sitzung am 29. Juli 2013 vom Vergabeausschuss öffentlich bekannt gegeben, und alle Bieter wurden auf das von der Region Kampanien eingeleitete diskretionäre Prüfverfahren zur Überprüfung der Angemessenheit und Zuverlässigkeit des besten Angebots sowie auf das Ergebnis dieses Verfahrens aufmerksam gemacht (siehe Erwägungsgrund 73).
- (315) Die im Einleitungsbeschluss von 2011 von der Kommission geäußerten Zweifel, dass der Aufruf zur Interessenbekundung nicht hinreichend transparent und bedingungsfrei war, sind damit ausgeräumt. Alle Parteien wurden während der verschiedenen Phasen des Ausschreibungsverfahrens korrekt und in gleicher Weise informiert, sodass sie ein Angebot in voller Kenntnis des Verfahrens und der Anforderungen abgeben konnten. Die Kommission ist außerdem der Auffassung, dass die Zuschlagskriterien einen objektiven Vergleich und eine objektive Bewertung der Angebote ermöglichten.

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

- (316) Randnummer 65 der DAWI-Mitteilung sieht vor, dass nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs bei einer öffentlichen Ausschreibung das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe nur dann ausgeschlossen werden kann, wenn das Verfahren gewährleistet, dass sich derjenige Bewerber ermitteln lässt, der diese Dienste zu „den geringsten Kosten für die Allgemeinheit“ erbringen kann.
- (317) In der vorliegenden Sache ist der neue öffentliche Dienstleistungsvertrag nicht allein ausgeschrieben worden, sondern gebündelt mit dem Geschäftsbetrieb von Caremar, und wurde auf Grundlage des niedrigsten Preises zur Versteigerung angeboten. Italien beschloss, dass der Preis für den Verkauf des Geschäftsbetriebs von Caremar mehr als 6 000 000 EUR betragen sollte (siehe Erwägungsgrund 74), während Italien für den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag einen Höchstbetrag für die gesamte Laufzeit des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags festsetzte, der nach unten korrigiert werden konnte.
- (318) Nach Randnummer 67 der DAWI-Mitteilung erfüllt der niedrigste Preis offensichtlich das vierte Altmark-Kriterium.
- (319) Die Kommission stellt fest, dass Italien nach der in Erwägungsgrund 73 beschriebenen Formel den Schwerpunkt auf die Auswahl eines Betreibers gelegt hat, der die Dienstleistung zum niedrigsten Preis erbringen würde. Die Formel für die Berechnung des höchsten Nettopreises enthält eine bestimmte Anpassungsrate, die auf der Rendite von Staatsanleihen mit einer Laufzeit von neun Jahren beruht, um der Laufzeit des Vertrags Rechnung zu tragen. Wie in Erwägungsgrund 308 erwähnt, wurden die technischen Kriterien aus dem ursprünglichen Ausschreibungsentwurf vor der Veröffentlichung der Ausschreibung gestrichen und durch finanzielle Anforderungen ersetzt, um den

Wettbewerb und die Transparenz des Verfahrens zu gewährleisten. Darüber hinaus enthielt das Aufforderungsschreiben zur Angebotsabgabe alle für das Ausfüllen des finanziellen und technischen Angebots erforderlichen Informationen sowie eine Aufforderung an alle Bieter, auf den ‚Datenraum‘ zuzugreifen, in dem sie, soweit möglich, alle relevanten Informationen über Caremar, den Geschäftsplan und die Dienstleistungscharta einsehen und kopieren konnten. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die Nutzung des niedrigsten Preises als Vergabekriterium für die Dienstleistung gebündelt mit dem Verkauf des Geschäftsbetriebs von Caremar es Italien ermöglichte, wirksamen Wettbewerb zu schaffen und eine Dienstleistung mit dem größtmöglichen Wert und zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erhalten.

- (320) Was insbesondere die Bündelung der Dienstleistung mit dem Kauf des Geschäftsbetriebs von Caremar anbelangt, so war die Kommission im Ausweitungsbeschluss von 2012 der vorläufigen Ansicht, dass die Ausschreibung des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags ohne die Verpflichtung, die für die Erbringung der Dienstleistung erforderlichen Schiffe von Caremar zu übernehmen, zu niedrigeren Kosten für die Allgemeinheit geführt hätte.
- (321) Die Kommission ist vorstehend bereits zu dem Schluss gekommen, dass das Ausschreibungsverfahren ausreichend transparent und diskriminierungsfrei war, um so vielen potenziellen Bietern wie möglich eine Teilnahme am Vergabeverfahren zu ermöglichen. Tatsächlich reagierten zehn Betreiber von Seeverkehrsdiensten mit einer Beteiligung auf die weitverbreitete Veröffentlichung des Aufrufs zur Interessenbekundung, und neun von ihnen wurden zur Angebotsphase zugelassen. In dem Aufforderungsschreiben an diese neun Betreiber wurden ihnen alle wesentlichen Informationen bezüglich des Vergabeverfahrens übermittelt.
- (322) Nach der Phase der Interessenbekundung gingen drei wettbewerbliche Angebote ein, die von der Region Kampanien bewertet wurden.
- (323) Die obligatorische Bedingung, die Kontinuität der öffentlichen Dienstleistung zu gewährleisten, und die Bündelung der Vermögenswerte mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind eng miteinander verknüpft. Durch die Bündelung des Verkaufs von Caremar mit einem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag unterliegt der Käufer (SNAV/Rifim) automatisch der Verpflichtung, die Kontinuität der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse zu gewährleisten; außerdem wird der Liegeplatzvorrang auf ihn übertragen. Die Kommission ist der Ansicht, dass die Bündelung des Geschäftsbetriebs von Caremar mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag und der Übertragung des Liegeplatzvorrangs aus folgenden Gründen nicht zu einem niedrigeren Verkaufswert führten, als wenn die Vermögenswerte und der Vertrag getrennt veräußert worden wären.
- (324) Der Geschäftsbetrieb von Caremar diene ausschließlich dem Zweck der Erbringung der Dienstleistung im öffentlichen Interesse und der Gewährleistung der territorialen Anbindung. Tatsächlich wurden und werden sämtliche Schiffe von Caremar für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistung eingesetzt. Darüber hinaus erfüllen die Schiffe von Caremar die technischen Anforderungen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags. Dies bedeutet, dass durch den Verkauf dieser Schiffe zusammen mit der Betrauung mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag jedes Unternehmen (auch diejenigen, die nicht mit Schiffen ausgestattet sind, die den technischen Anforderungen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags entsprechen) die Bedingungen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags in Bezug auf die Art der Schiffe, die für die Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingesetzt werden sollen, erfüllen können. Es kann nicht geltend gemacht werden, dass ein privater Verkäufer einen höheren Preis erzielt hätte, wenn diese Schiffe (oder ein Teil von ihnen) ohne die genannte Bedingung verkauft worden wären. Tatsächlich lag der Wert der Schiffe von Caremar hauptsächlich in ihrer Eignung, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erfüllen, die Gegenstand des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags waren. Ohne jegliche Verbindung mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag würden die Schiffe von Caremar eine geringe kommerzielle Nachfrage anziehen, es sei denn, sie sollen kurzfristig für Investitionen, Restaurierung und Modernisierung gekauft werden. Es erscheint daher wenig wahrscheinlich, dass diese Schiffe für andere Seeverkehrszwecke als dem der Fortführung des öffentlichen Dienstes zu einem höheren als dem veranschlagten Preis hätten veräußert werden können.
- (325) Darüber hinaus hält die Kommission es für unwahrscheinlich, dass potenzielle Bieter im Falle einer gesonderten Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und dem Verkauf von Caremar über derart umfangreiche Ressourcen (neun Schiffe sowie industrielle und kommerzielle Ausrüstung) für den sofortigen Wiedereinsatz zur Erfüllung der im neuen Dienstleistungsvertrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verfügt hätten. Dies gilt umso mehr, als der neue Vertrag spezifische Anforderungen an die Schiffe enthält, die auf den verschiedenen gemeinwirtschaftlichen Routen eingesetzt werden sollen (siehe Erwägungsgrund 88) und Sanktionen für den Fall, dass bestimmte Mindestqualitätsnormen nicht eingehalten werden (siehe Erwägungsgrund 83). Jeder Betreiber mit den entsprechenden Ressourcen hätte diese wahrscheinlich bereits auf anderen Routen eingesetzt und ihre Neuverwendung im Einklang mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag hätte zwangsläufig zum Verlust von Einnahmen aus ihrer früheren Nutzung geführt.

- (326) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Bündelung dieser Schiffe mit dem öffentlichen Dienstleistungsvertrag einen höheren Preis für die Schiffe von Caremar ermöglichte als den Preis, den Italien durch den separaten Verkauf der Schiffe erzielt hätte. Der Umstand, dass ihr Erwerber als Gegenleistung für den Betrieb der Schiffe auf den gemeinwirtschaftlichen Routen für einen Zeitraum von neun Jahren Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhalten würde, machte diese Schiffe aus geschäftlicher Sicht attraktiver, als sie für sich genommen gewesen wären. Auf dieser Grundlage kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien keine Bedingungen gestellt hat, die geeignet gewesen wären, den Preis zu drücken, oder die ein privater Verkäufer nicht verlangt hätte.
- (327) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass ihre Bedenken, die Ausschreibung des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags gebündelt mit dem Geschäftsbetrieb von Caremar hätte möglicherweise keine geringeren Kosten für die Allgemeinheit zur Folge, ausgeräumt sind.
- (328) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Heranziehung des niedrigsten Preises als Zuschlagskriterium für den neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag, der mit dem Geschäftsbetrieb von Caremar gebündelt wurde, dazu geführt hat, dass mehrere Seeverkehrsunternehmen ihr Interesse bekundeten, den Geschäftsbetrieb von Caremar zu erwerben und den Seeverkehrsdienst im öffentlichen Auftrag für die Inseln des Golfs von Neapel zu erbringen.
- (329) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das vierte Altmark-Kriterium im Hinblick auf diese Maßnahme erfüllt ist.

9.1.2.5. Schlussfolgerung

- (330) Da die vier Voraussetzungen, die der Gerichtshof in der Rechtssache Altmark aufgestellt hat, kumulativ erfüllt sind, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Vergabe des mit dem Geschäftsbetrieb von Caremar und dem Liegeplatzvorrang verknüpften neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags an Caremar dem Unternehmen und seinem Erwerber SNAV keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat.
- (331) Da nicht alle in Artikel 107 Absatz 1 AEUV festgelegten Kriterien erfüllt sind, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Vergabe des mit der Privatisierung von Caremar und dem Liegeplatzvorrang gebündelten neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags an Caremar und seinen Erwerber SNAV/Rifim keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

9.1.3. Die im Gesetz 163/2010 vorgesehenen Maßnahmen

- (332) Im Einleitungsbeschluss von 2011 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass alle Maßnahmen des Gesetzesdekrets 125/2010, das mit Änderungen in das Gesetz 163/2010 umgewandelt wurde, staatliche Beihilfen zugunsten der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe einschließlich Caremar darstellen, soweit die jeweiligen Begünstigten in der Lage waren, diese Maßnahmen zur Deckung laufender Kosten zu nutzen und dadurch ihre finanzielle Lage insgesamt zu verbessern.
- (333) Auf der Grundlage der während des förmlichen Prüfverfahrens erhaltenen Informationen ist die Kommission der Auffassung, dass die drei Maßnahmen getrennt bewertet werden sollten.

9.1.3.1. Mögliche Verwendung von Mitteln für die Nachrüstung von Schiffen zur Deckung laufender Kosten

- (334) Staatliche Mittel: Die in Rede stehenden Mittel wurden aus dem Staatshaushalt gewährt (siehe Erwägungsgrund 130) und ihre Verwendung zur Deckung laufender Kosten wurde durch das Gesetz 163/2010 ermöglicht. Die Maßnahme ist daher dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln gewährt.
- (335) Selektivität: Die Maßnahme wurde nur den Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, darunter Caremar, gewährt und ist daher selektiv.
- (336) Wirtschaftlicher Vorteil: Italien zufolge wurden Caremar die in Rede stehenden Mittel gewährt, um Modernisierungsarbeiten seiner Flotte durchzuführen und sie so an internationale Sicherheitsnormen anzupassen. Diese Modernisierungsmaßnahmen betrafen unter anderem auch zwei Schiffe der Caremar-Flotte, die kostenlos an Laziomar übertragen wurden (siehe Erwägungsgrund 203). Italien zufolge wurden diese Mittel zu keinem Zeitpunkt für Liquiditätszwecke verwendet (siehe Erwägungsgrund 203), und die Kommission hat auch keine gegenteiligen Hinweise hierzu gefunden.

- (337) Da Caremar die Mittel nicht zur Deckung laufender Kosten verwendet hat, um so Kosten zu vermeiden, die es normalerweise mit eigenen finanziellen Mitteln hätte decken müssen, sind die diesbezüglich im Einleitungsbeschluss von 2011 geäußerten Zweifel ausgeräumt, und die Kommission ist der Ansicht, dass Caremar aus der Nutzung dieser Mittel kein wirtschaftlicher Vorteil entstanden ist.
- (338) Schlussfolgerung: Da nicht alle Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllt sind, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahme keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

9.1.3.2. Abgabenbefreiungen im Zusammenhang mit dem Privatisierungsverfahren

- (339) Wie in Erwägungsgrund 102 Buchstabe a dargelegt, sind gemäß Artikel 1 des Gesetzes 163/2010 bestimmte Handlungen und Vorgänge, die zur Privatisierung der Tirrenia-Gruppe vorgenommen wurden und die in Artikel 19-ter Absätze 1 bis 15 des Gesetzesdekrets 135/2009, mit Änderungen in das Gesetz 166/2009 umgewandelt, beschrieben sind, von allen Abgaben befreit, die normalerweise für diese Handlungen und Vorgänge zu entrichten wären.
- (340) Die Kommission stellt zunächst fest, dass zwei getrennte Übertragungsvorgänge zu beurteilen sind: i) die Übertragung der ehemaligen Tirrenia-Tochtergesellschaften Caremar, Saremar und Toremar von Tirrenia auf die Regionen Kampanien, Sardinien und Toskana; ii) die Übertragung von Caremar von der Region Kampanien auf SNAV/Rifim. Die erlassenen Abgaben betreffen insbesondere die Eintragungsgebühr, die Grundbuch- und Hypothekeneintragungsgebühren, die Stempelsteuer, die Mehrwertsteuer und die Körperschaftsteuer. Die Begünstigten dieser Beihilfemaßnahme wären der Verkäufer, der Käufer oder beide. Dieser Beschluss betrifft nur die zweite Übertragung ⁽²¹¹⁾.
- (341) Zu Beginn stellt die Kommission zunächst fest, dass gemäß dem Präsidialdekret Nr. 633 vom 26. Oktober 1972 Übertragungen von laufenden Betrieben oder Geschäftseinheiten auf ein anderes Unternehmen nicht als Güterlieferung gelten und daher von der Mehrwertsteuer befreit sind. Transaktionen wie der Verkauf von Caremar an SNAV/Rifim unterliegen demnach nicht der Mehrwertsteuer, sodass Caremar durch die Abgabenbefreiung kein Vorteil hinsichtlich der Mehrwertsteuer entstanden sein kann. Darüber hinaus nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass im Kaufvertrag für den Erwerb von Caremar eindeutig festgelegt ist, dass der Erwerber, d. h. SNAV/Rifim, sämtliche im Zusammenhang mit dem Kauf entstehenden Kosten (Eintragungsgebühren, Notarkosten, Grundbucheintragung, Hypothekeneintragungsgebühren, Stempelsteuer usw.) zu tragen hat. Der Kaufvertrag enthält keinen Hinweis, dass SNAV/Rifim von diesen Kosten befreit gewesen wäre. Was die Befreiung von der Körperschaftsteuer betrifft, so gilt diese nur für die vom steuerpflichtigen Unternehmen erzielten Einnahmen. In der vorliegenden Sache erwarb SNAV/Rifim aber Caremar von der Region Kampanien, was bedeutet, dass die Transaktion für SNAV/Rifim eine Ausgabe darstellte und demnach keine Körperschaftsteuer fällig sein konnte. Daher ist diese Maßnahme nicht auf SNAV/Rifim anzuwenden. In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass weder Caremar noch SNAV/Rifim von diesen Abgabenbefreiungen profitiert haben.
- (342) Aus diesen Gründen sind keine der oben genannten Abgabenbefreiungen als staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV anzusehen.

9.1.3.3. Möglichkeit der Nutzung von FAS-Mitteln zur Deckung eines Liquiditätsbedarfs

- (343) In dem Einleitungsbeschluss von 2011 und dem Ausweitungsbeschluss von 2012 stellte die Kommission fest, dass den (ehemaligen) Unternehmen der Tirrenia-Gruppe einschließlich Caremar die Möglichkeit eingeräumt worden war, FAS-Mittel ⁽²¹²⁾ zur Deckung laufender Kosten einzusetzen. Im Verlauf des förmlichen Prüfverfahrens stellte Italien jedoch klar, dass diese Mittel nicht als zusätzliche Ausgleichsleistung für Caremar oder SNAV/Rifim (oder andere Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe und ihre jeweiligen Erwerber) gedacht gewesen seien. Die Mittel seien vielmehr bereitgestellt worden, um die für die Ausgleichszahlungen an die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe vorgesehenen Haushaltsmittel zu ergänzen, falls sich diese als unzureichend erweisen sollten. Tatsächlich ermöglichte Artikel 1 Absatz 5-ter des Gesetzes 163/2010 den Regionen die Verwendung der FAS-Mittel zur vollständigen oder teilweisen Finanzierung der regulären Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen und damit die Gewährleistung der Kontinuität der öffentlichen Seeverkehrsdienste. Diese Maßnahme betrifft also lediglich eine Mittelzuweisung innerhalb des italienischen Staatshaushalts für die Zahlung des Ausgleichs für die Erbringung von Dienstleistungen im öffentlichen Interesse.

⁽²¹¹⁾ Der erste Übertragungsvorgang wurde bereits im Beschluss (EU) 2020/1412 bewertet (siehe Erwägungsgrund 417 ff. dieses Beschlusses).

⁽²¹²⁾ Ressourcen des Fondo Aree Sottoutilizzate, siehe Erwägungsgrund 102 Buchstabe b.

- (344) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die FAS-Mittel lediglich eine Finanzierungsquelle darstellen, die es dem Staat ermöglicht, die Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (auf der Grundlage des verlängerten ursprünglichen Vertrags) zu leisten, und keine separate Maßnahme, die Caremar zusätzlich zu diesen Ausgleichszahlungen zugutekommen kann. Die mögliche Verwendung von FAS-Mitteln stellt daher keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

9.1.4. Schlussfolgerung zum Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

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

- Der Caremar gewährte Ausgleich für den Betrieb von Seeverkehrsrouten im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 (d. h. die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags) und der mit der Erbringung dieser Dienstleistungen verbundene Liegeplatzvorrang stellen staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar;
- die Vergabe des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags für den Zeitraum vom 16. Juli 2015 bis zum 15. Juli 2024 in Bündelung mit der Privatisierung von Caremar und der Übertragung des Liegeplatzvorrangs in Verbindung mit der Erbringung dieser Dienste erfüllt die vier Altmark-Kriterien und stellt daher keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar;
- da Caremar die für die Nachrüstung von Schiffen vorgesehenen Mittel nicht zur Deckung laufender Kosten verwendet hat, was nach dem Gesetz 163/2010 möglich gewesen wäre, stellt diese Maßnahme keine Beihilfe für Caremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar;
- die Steuerbefreiungen im Zusammenhang mit dem Privatisierungsverfahren von Caremar stellen keine staatliche Beihilfe für Caremar oder SNAV/Rifim im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar;
- die nach dem Gesetz 163/2010 vorgesehene Möglichkeit, FAS-Mittel zur Deckung des laufenden Liquiditätsbedarfs einzusetzen, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

9.2. Rechtmäßigkeit der Beihilfe

- (346) Die in den Anwendungsbereich dieses Beschlusses fallenden Maßnahmen wurden vor der förmlichen Genehmigung durch die Kommission in Kraft gesetzt. Daher wurden diese Beihilfemaßnahmen, soweit sie nicht durch die Entscheidung 2005/842/EG und den Beschluss 2012/21/EU von der Anmeldungspflicht ausgenommen waren, von Italien unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt ⁽²¹³⁾.

9.3. Vereinbarkeit der Beihilfen mit dem Binnenmarkt

- (347) Ob die Ausgleichsleistungen und der damit in Verbindung stehende Liegeplatzvorrang, die Caremar für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gewährt wurden, mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, ist anhand der Bestimmungen von Artikel 106 Absatz 2 AEUV zu beurteilen.

- (348) Wie bereits vorstehend erwähnt (siehe Abschnitt 3.1.1), erfolgte die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags nach Ablauf des Jahres 2008 durch mehrere aufeinanderfolgende Rechtsakte:

- a) Das Gesetzesdekret 207/2008, umgewandelt in das Gesetz Nr. 14/2009, legte die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2009 fest,
- b) das Gesetzesdekret 135/2009, umgewandelt in das Gesetz 166/2009, legte unter anderem die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags vom 1. Januar 2010 bis zum 30. September 2010 fest,
- c) das Gesetzesdekret 125/2010, umgewandelt in das Gesetz 163/2010, sah eine weitere Verlängerung des ursprünglichen Vertrags vom 1. Oktober 2010 bis zum Ende der Verfahren zur Privatisierung von Tirrenia und Siremar vor.

- (349) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass diese drei Verlängerungen vor dem Inkrafttreten des Beschlusses 2012/21/EU am 31. Januar 2012 und des DAWI-Rahmens von 2011 erfolgten. Artikel 10 des Beschlusses 2012/21/EU und Randnummer 69 des DAWI-Rahmens von 2011 enthalten jedoch Vorschriften, die ihre Anwendung auch auf Beihilfen vorsehen, die vor ihrem Inkrafttreten gewährt wurden.

⁽²¹³⁾ Die Kommission wird in Abschnitt 5.3.1 prüfen, ob dies tatsächlich der Fall war.

- (350) So lautet Artikel 10 Buchstabe b des Beschlusses 2012/21/EU wie folgt: „Beihilferegulungen, die vor dem Inkrafttreten dieses Beschlusses (d. h. vor dem 31. Januar 2012) wirksam wurden, mit dem Binnenmarkt vereinbar waren und von der Anmeldepflicht nach der DAWI-Entscheidung von 2005 befreit waren, sind für einen weiteren Zeitraum von zwei Jahren mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht befreit.“ Das bedeutet, dass die Beihilfe, die im Zeitraum zwischen dem Inkrafttreten der Entscheidung 2005/842/EG am 19. Dezember 2005 und dem Inkrafttreten des Beschlusses 2012/21/EU am 31. Januar 2012 gewährt wurde, als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet wird, jedoch erst ab dem Zeitpunkt, zu dem sie gewährt wurde, und bis einschließlich 30. Januar 2014. In Artikel 10 Buchstabe b heißt es ferner: „Beihilfen, die vor dem Inkrafttreten dieses Beschlusses wirksam wurden [d. h. vor dem 31. Januar 2012] und weder mit dem Binnenmarkt vereinbar waren noch von der Anmeldepflicht nach Entscheidung 2005/842/EG befreit waren, jedoch die Voraussetzungen dieses Beschlusses erfüllen, gelten als mit dem Binnenmarkt vereinbar und sind von der vorherigen Anmeldepflicht befreit.“
- (351) In den Randnummern 68 und 69 des DAWI-Rahmens von 2011 ist festgelegt, dass die Kommission die Grundsätze dieses Gemeinschaftsrahmens auf alle ihr gemeldeten Beihilfevorhaben anwendet, unabhängig davon, ob die Anmeldung vor oder nach dem 31. Januar 2012 erfolgte, sowie auf alle rechtswidrigen Beihilfen, über die sie nach dem 31. Januar 2012 zu entscheiden hat, auch wenn diese Beihilfen vor dem 31. Januar 2012 gewährt wurden. Wurde die Beihilfe vor dem 31. Januar 2012 gewährt, so finden die in den Randnummern 14, 19, 20, 24, 39 und 60 des DAWI-Rahmens von 2011 dargelegten Grundsätze jedoch keine Anwendung.
- (352) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen bedeuten die oben beschriebenen Vorschriften für die Anwendung der Entscheidung 2005/842/EG und des Beschlusses 2012/21/EU sowie des DAWI-Rahmens von 2011, dass die Caremar im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags gewährten Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen nach der Entscheidung 2005/842/EG oder, falls die Beihilfe nicht der Entscheidung 2005/842/EG unterliegt, nach dem DAWI-Rahmen von 2011 bewertet werden können (ohne Berücksichtigung der Randnummern 14, 19, 20, 24, 39 und 60 des DAWI-Rahmens von 2011, da alle Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags vor dem 31. Januar 2012 angenommen wurden) ⁽²¹⁴⁾.
- (353) Die Kommission stellt fest, dass sowohl die Entscheidung 2005/842/EG als auch der Beschluss 2012/21/EU nur auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichszahlungen für Seeverkehrsverbindungen zu Inseln anwendbar sind, bei denen das durchschnittliche jährliche Verkehrsaufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor dem Jahr, in dem die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse erbracht wurde, 300 000 Passagiere nicht überstieg.
- (354) Die von Italien vorgelegten Zahlen (siehe Tabellen 3 und 9 in den Erwägungsgründen 175 und 176) lassen nicht den Schluss zu, dass das durchschnittliche jährliche Passagieraufkommen in den beiden Geschäftsjahren vor der jeweiligen Verlängerung des ursprünglichen Vertrags 300 000 Passagiere nicht überstieg. Tatsächlich liegen die vorgelegten Daten entweder über diesem Schwellenwert ⁽²¹⁵⁾ oder sind unvollständig ⁽²¹⁶⁾.
- (355) Daher wird die Kommission prüfen, ob die Caremar gewährten Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen für den Betrieb der Seeverkehrsrouten im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags (d. h. der acht Routen im Golf von Neapel, die vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 bedient wurden, und der drei Routen zu den Pontinischen Inseln, die im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Mai 2011 bedient wurden) die Voraussetzungen des DAWI-Rahmens von 2011 erfüllen. Wie in Erwägungsgrund 351 erwähnt, bleibt der DAWI-Rahmen von 2011 anwendbar, da die Beihilfe vor dem 31. Januar 2012 (d. h. dem Inkrafttreten des DAWI-Rahmens von 2011) gewährt wurde, mit Ausnahme der Randnummern 14, 19, 20, 24, 39 und 60.

⁽²¹⁴⁾ Der ursprüngliche Vertrag wurde dreimal verlängert: am 30. Dezember 2008 (bis 31. Dezember 2009), am 25. September 2009 (bis 30. September 2010) und am 5. August 2010 (bis 31. Juli 2012).

⁽²¹⁵⁾ Dies gilt für den Personenverkehr auf der Route Capri/Sorrento in den Jahren 2009 und 2010 und Capri/Neapel in den Jahren 2009, 2010, 2011 und 2012.

⁽²¹⁶⁾ In Bezug auf die erste und zweite Verlängerung (30. Dezember 2008 und 25. September 2009) legte Italien keine Daten für die beiden Jahre vor der entsprechenden Verlängerung vor. In Bezug auf die dritte Verlängerung (5. August 2010) legte Italien Daten für die Jahre 2009 und 2010 vor, nicht jedoch für 2008. In jedem Fall sind die einzigen aussagekräftigen Daten für diese Jahre die Routen Capri/Sorrento und Capri/Neapel, während sie für die anderen Routen in aggregierter Form bereitgestellt wurden, d. h. für die Route Ischia/Procida/Neapel ohne Trennung der Segmente Ischia/Procida, Procida/Neapel und Ischia/Neapel sowie für die Route Ischia/Procida/Pozzuoli ohne Trennung des Segments Procida/Pozzuoli. In Bezug auf das Jahr 2010 wurden mit Ausnahme der Routen Capri/Sorrento und Capri/Neapel Daten in aggregierter Form bereitgestellt.

9.3.1. Echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse

- (356) Nach Randnummer 12 des DAWI-Rahmens von 2011 muss die „Beihilfe ... für eine echte und genau abgesteckte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags bestimmt sein“. Nach Randnummer 13 „können die Mitgliedstaaten Dienstleistungen, die von unter normalen Marktbedingungen handelnden Unternehmen unter Bedingungen, die sich – z. B. im Hinblick auf den Preis, die objektiven Qualitätsmerkmale, die Kontinuität und den Zugang zu der Dienstleistung – mit dem öffentlichen Interesse, wie vom Staat definiert, decken, bereits zufriedenstellend erbracht werden oder erbracht werden können, nicht mit der Verpflichtung zur Erbringung öffentlicher Dienstleistungen verbinden. In Bezug auf die Feststellung, ob eine Dienstleistung vom Markt erbracht werden kann, beschränkt sich die Bewertung der Kommission auf die Prüfung der Frage, ob die Definition des Mitgliedstaats mit einem offensichtlichen Fehler behaftet ist, sofern in den EU-Rechtsvorschriften keine strengeren Bestimmungen vorgesehen sind.“ Schließlich wird in Randnummer 56 des DAWI-Rahmens von 2011 auf den „weiten Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten“ hinsichtlich der Art der Dienstleistungen verwiesen, die als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingestuft werden können.
- (357) Die Bewertung, ob es sich um echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt, muss auch vor dem Hintergrund der DAWI-Mitteilung (siehe Erwägungsgründe 170 und 186), der Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 (siehe Erwägungsgründe 173 bis 175) und der Rechtsprechung (siehe Erwägungsgründe 176 und 177) vorgenommen werden. Daher muss die Kommission für den Verlängerungszeitraum beurteilen,
- a) ob eine **Nachfrage** für die Dienstleistung bestand,
 - b) ob diese Nachfrage nicht ohne eine von den Behörden auferlegte Verpflichtung von den Marktteilnehmern hätte befriedigt werden können (**Vorliegen eines Marktversagens**),
 - c) ob der bloße Rückgriff auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen unzureichend war, um diesen Mangel zu beheben (**Ansatz der geringsten Beeinträchtigung**).

Nutzernachfrage

- (358) Im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags wurde Caremar mit der Erbringung von Liniendiensten für den Seeverkehr mit Personen, Fahrzeugen (einschließlich Rettungsfahrzeugen) zu im Voraus festgelegten Preisen mit Fähren und Schnellschiffen (d. h. TMV im Falle gemischter Dienste oder Tragflügelboote im Falle von ausschließlichen Passagierdiensten) gemäß den Fahrplänen des von der Region Kampanien vorgelegten Seeverkehrsprogramms (siehe Abschnitt 3.3.1) betraut. Die Caremar auferlegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung betraf die bedienten Häfen, die Art der Schiffe, die den im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betriebenen Seeverkehrsverbindungen zugewiesen wurden, die Frequenz, den Fahrplan und die Kontinuität des Dienstes, die Qualität des Dienstes und die Höchstarife (siehe Erwägungsgründe 40 bis 44). Die Caremar zum Zeitpunkt der Verlängerungen (d. h. am 1. Januar 2009, 1. Januar 2010 und 1. Oktober 2010) auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen waren dieselben wie im ursprünglichen Vertrag (siehe Erwägungsgrund 37).
- (359) Die Kommission erinnert zunächst daran, dass Italien die im ursprünglichen Vertrag festgelegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in erster Linie auferlegt hat, um die Anbindung der Inseln an das Festland sicherzustellen und durch regelmäßige und zuverlässige Seeverkehrsdienste zur wirtschaftlichen Entwicklung der betreffenden Inseln beizutragen. Die Kommission kam bereits zu dem Schluss (siehe Erwägungsgrund 242), dass es sich dabei in der Tat um legitime Ziele des öffentlichen Interesses handelt.
- (360) Was die Nutzernachfrage betrifft, so gelten die bereits in den Erwägungsgründen 243 und 244 dargelegten Erwägungen auch für den verlängerten ursprünglichen Vertrag. Die von Italien einzeln für jede Route vorgelegten detaillierten Statistiken über die von Caremar in den Jahren 2009 bis 2012 beförderten Personen, Fahrzeuge und Güter zeigen in der Tat, dass die von Caremar bedienten Routen durch eine erhebliche Nachfrage gekennzeichnet waren, die im Laufe der Zeit konstant blieb (siehe Erwägungsgrund 174).

Vorliegen von Marktversagen

- (361) In Bezug auf das Vorliegen eines Marktversagens auf den von Caremar bedienten Routen im Golf von Neapel ist die Kommission aus den in den Erwägungsgründen 362 bis 366 erläuterten Gründen der Auffassung, dass die Schlussfolgerung der Kommission zur Wettbewerbssituation zum Zeitpunkt der Betrauung mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag (siehe Erwägungsgrund 259) auch für den Zeitraum 2009-2012 gilt, d. h. den Zeitpunkt der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags.
- (362) Erstens waren die Routen, die Caremar während der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags im Golf von Neapel (d. h. im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012) bediente, dieselben Routen, die dem Unternehmen im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags übertragen wurden (siehe Erwägungsgründe 34 Buchstabe a und 84), und die Caremar in diesem Zeitraum auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterschieden sich, wie in Erwägungsgrund 39 dargelegt, nur sehr geringfügig von den im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf Frequenzen und Fahrpläne. Sowohl im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags als auch im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags galten für Caremar dieselben Verpflichtungen in Bezug auf Kontinuität, Frequenz, Regelmäßigkeit, Pünktlichkeit, Anzahl, Art und Kapazität der den Routen im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zugewiesenen Schiffe, Tarifverpflichtungen und Verpflichtungen in Bezug auf die Qualität des Dienstes.

- (363) Die Region Kampanien hat im Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 443 vom 9.8.2011, geändert durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 857 vom 30.12.2011, das einschlägige Seeverkehrsprogramm für Caremar auf diesen Routen in Bezug auf die Frequenz und die Fahrpläne für den Zeitraum vom 16. Januar 2012 bis zum 31. Juli 2012 festgelegt. Dieses Programm war dasselbe, auf dessen Grundlage die Verpflichtungen im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags auferlegt wurden (siehe Erwägungsgründe 83 bis 85). Zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 15. Januar 2012 unterlag Caremar dem Seeverkehrsprogramm der Region Kampanien, das mit dem Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 548 vom 1. April 2007 festgelegt wurde, der im Rahmen des ursprünglichen Vertrags angenommen worden war (siehe Erwägungsgrund 36). Die Kommission stellt fest, dass die Unterschiede zwischen dem Programm von 2007 und dem Programm von 2011 (wie in Erwägungsgrund 39 dargelegt) sehr geringfügig und durch die Notwendigkeit bedingt waren, die Dienstleistungen von Caremar soweit wie möglich an den Bedarf der örtlichen Bevölkerung in Bezug auf den Seeverkehr anzupassen. Wie von Italien erläutert (Erwägungsgründe 178 bis 181), ist der verfahrensrechtliche Rahmen für die Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Seeverkehr durch die Region Kampanien in Artikel 17 des Regionalgesetzes Nr. 3 vom 28. März 2002 festgelegt, der eine regelmäßige Überprüfung und gegebenenfalls Aktualisierung des Umfangs der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorsieht, die Seeverkehrsunternehmen, einschließlich Caremar, auferlegt wurden. Dementsprechend leitete die Region Kampanien 2010 eine öffentliche Konsultation zum Umfang der von Caremar im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags durchgeführten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ein, die zu einer Aktualisierung der Frequenzen und Fahrpläne führte, nicht nur von Caremar, sondern auch von allen Anbietern gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Golf von Neapel, die durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 443 vom 9. August 2011 genehmigt wurde. Diese Aktualisierung wurde durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 857 vom 30. Dezember 2011 in Bezug auf die Dienstleistungen von Caremar geringfügig angepasst, um weiteren Anträgen der Gemeinde Procida Rechnung zu tragen, die der Auffassung war, im Rahmen des durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 443 vom 9. August 2011 genehmigten Seeverkehrsprogramms nicht ausreichend bedient zu werden.
- (364) Wie von Italien erläutert (siehe Erwägungsgrund 184) war die Wettbewerbssituation auf den acht Routen, die Caremar im Golf von Neapel im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 15. Januar 2012, d. h. zum Zeitpunkt der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags, bediente, sehr ähnlich wie im Zeitraum 2012-2015, d. h. vor der Betrauung mit dem neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrag, der in den Erwägungsgründen 249 bis 259 bewertet wurde. Wie von Italien erläutert (Erwägungsgrund 183), war Caremar ausnahmsweise zwischen Ende Dezember 2010 und dem 1. Oktober 2011 der einzige Seeverkehrsbetreiber, der im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen die Routen Capri/Sorrento, Capri/Neapel, Ischia/Neapel, Ischia/Procida/Neapel, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida und Procida/Neapel bediente, während Gestour und Procida Lines im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen die Route Procida/Pozzuoli betrieben, da sich alle anderen Seeverkehrsgesellschaften weigerten, die Dienste im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in diesem Zeitraum zu erbringen. In diesem Zeitraum hat die Region Kampanien den Umfang der Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen (in Bezug auf Frequenzen und Fahrpläne) ausweiten müssen, um die plötzliche Einstellung der von einigen Wettbewerbern von Caremar erbrachten Dienste zu bewältigen. Diese plötzliche Einstellung sei ein klarer Hinweis darauf, dass sich die Bevölkerung vor Ort nicht vollständig auf die von den Wettbewerbern von Caremar erbrachten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verlassen konnten.
- (365) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen und auf der Grundlage der von den Wettbewerbern von Caremar in ihrer Stellungnahme vorgelegten Informationen (siehe Erwägungsgründe 150, 151, 161 und 168) stellt die Kommission Folgendes fest:
- a) In Bezug auf die Route **Capri/Sorrento** war Caremar der einzige Betreiber im Zeitraum 2009-2011, der ganzjährig gemischte Dienste auf dieser Route erbrachte. Tatsächlich erbrachten die Wettbewerber von Caremar entweder ausschließlich Passagierdienste im Seeverkehr (dies war bei NLG und Alimar der Fall ⁽²¹⁷⁾) oder auch gemischte Dienste, jedoch nur in der Sommerperiode (dies war bei SNAV ⁽²¹⁸⁾ und Aligruson ⁽²¹⁹⁾ der Fall). Da die von SNAV und Aligruson erbrachten Dienste im Zeitraum 2009-2012 unverändert blieben (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe a) und sich die Dienstleistungen von Caremar zwischen 2009 und 2012 nur sehr geringfügig änderten, was hauptsächlich auf begrenzte Anpassungen der Fahrpläne zurückzuführen war (siehe Erwägungsgrund 39 Buchstabe a), ist die Kommission der Auffassung, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass ein Marktversagen bei der Erbringung gemischter Seeverkehrsdienste auf dieser Route vorlag.

⁽²¹⁷⁾ Alimar war nur in den Jahren 2009 und 2010 tätig.

⁽²¹⁸⁾ Was die gemischten Verkehrsdienste betrifft, so verfügte SNAV über die Genehmigung, zehn tägliche Fahrten per TMV durchzuführen (sechs ab Capri nach Sorrento um 7.35 Uhr, 9.15 Uhr, 12.10 Uhr, 15.55 Uhr, 17.40 Uhr und 18.05 Uhr; und vier ab Sorrento nach Capri um 8.10 Uhr, 11.25 Uhr, 13.50 Uhr und 16.35 Uhr), jedoch nur im Sommer (insbesondere vom 1. April bis 3. November).

⁽²¹⁹⁾ Was die gemischten Verkehrsdienste betrifft, so verfügte Aligruson über die Genehmigung, vier tägliche Fahrten durchzuführen (zwei Fahrten ab Sorrento nach Capri um 11.30 Uhr und 14.00 Uhr; und zwei ab Capri nach Sorrento um 12.30 Uhr und 18.05 Uhr), jedoch nur im Sommer.

- b) In Bezug auf die Route **Capri/ Neapel** war Caremar der einzige Betreiber im Zeitraum 2009-2011, der ganzjährig gemischte Dienste auf dieser Route erbrachte. Tatsächlich erbrachten die Wettbewerber von Caremar auf der Route (SNAV, NLG, Neapolis und Metrò del Mare) nur Passagierdienste im Seeverkehr und nicht immer ganzjährig (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe b). Wie in Erwägungsgrund 252 erläutert, konnten die Passagierdienste nicht als Alternative zu den gemischten Diensten angesehen werden, da sie einen wesentlichen Teil der Nachfrage der Nutzer, d. h. die Nachfrage nach Transport von Fahrzeugen (einschließlich Krankenwagen) und Postdiensten, unberücksichtigt ließen. Darüber hinaus wurden in den Jahren 2009 und 2010 ganzjährig keine täglichen Passagierdienste zu Marktbedingungen (nur im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen) erbracht. Im Jahr 2011 begannen die Marktteilnehmer, einige Dienste zu Marktbedingungen ganzjährig zu erbringen, insbesondere fünf Fahrten von Neapolis (ab Capri um 8.50 Uhr, 14.10 Uhr und 17.30 Uhr; und ab Neapel um 10.00 Uhr und 16.05 Uhr) und zwei Fahrten von NLG (ab Capri um 9.35 Uhr und um 11.35 Uhr), die jedoch allein nicht ausreichten, um die Anbindung zwischen Capri und dem Festland zu gewährleisten. Erstens fand keiner dieser Dienste am frühen Morgen statt (d. h. zwischen 5 Uhr und 8.30 Uhr), also zu der Tageszeit, zu der Pendler die Dienstleistungen dringend benötigen. Zweitens entsprachen die marktbestimmten Dienstleistungen hauptsächlich der touristischen Nachfrage, da sie zu Tageszeiten durchgeführt wurden, die nicht für Studierende und Arbeitnehmer/innen geeignet waren. Die meisten ganzjährigen Fahrten der Wettbewerber von Caremar unterlagen in der Tat gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, was darauf hindeutet, dass der Markt sie ohne eine förmliche Aufforderung der Behörden grundsätzlich nicht erbracht hätte. Wie von Italien erläutert, garantierte jedoch selbst die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen den Dienst nicht, was durch die Tatsache belegt wird, dass die Wettbewerber von Caremar zwischen Ende Dezember 2010 und dem 1. Oktober 2011 die Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf mehreren Routen, einschließlich der Route Capri/Neapel, eingestellt hatten (siehe Erwägungsgrund 183 Buchstabe b). Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass bei der Erbringung gemischter Seeverkehrsdienste auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.
- c) Was die Direktverbindung **Ischia/Neapel** betrifft, so hat Caremar im Zeitraum 2009-2011 gemischte Fährdienste im Wettbewerb mit Medmar und Passagierdienste per Tragflügelboot im Wettbewerb mit Alilauro angeboten. Die von Italien beschriebene Wettbewerbssituation (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe c) zeigt, dass die von den Wettbewerbern von Caremar erbrachten Dienstleistungen nicht ausreichten, um den öffentlichen Bedarf der örtlichen Bevölkerung zu decken. Erstens haben die Wettbewerber von Caremar auf dieser direkten Route keine Dienste zu Marktbedingungen erbracht, und die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbrachten Dienstleistungen erfolgten entweder nur im Sommer (dies war bei den von Medmar vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 erbrachten gemischten Diensten der Fall) oder jedenfalls zu anderen Tageszeiten als die Dienste von Caremar⁽²²⁰⁾. Aus diesem Grund ist die Kommission der Auffassung, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass bei der Erbringung gemischter Seeverkehrs- und Passagierdienste auf dieser Route ein Marktversagen vorlag. Diese Schlussfolgerung gilt auch dann, wenn man davon ausgeht, dass die direkte Verbindung Ischia/Neapel trotz der unterschiedlichen Länge der Fahrt durch die Fahrt mit Zwischenhalt in Procida ersetzt werden könnte⁽²²¹⁾. Wie in Erwägungsgrund 365 Buchstabe d erläutert, reichten die von den Wettbewerbern von Caremar auf der Route Ischia/Procida/Neapel erbrachten Dienstleistungen nicht aus, um ausreichende regelmäßige Verbindungen zwischen Ischia und Neapel zu gewährleisten.
- d) Was die Route **Ischia/Procida/Neapel** betrifft, so war Caremar im Zeitraum 2009-2011 die einzige Seeverkehrsgesellschaft, die ganzjährig eine ausreichende Zahl täglicher (gemischter und Passagier-) Dienste auf der Route erbrachte. Im Hinblick auf die gemischten Verkehrsdienste gab es keine Seeverkehrsgesellschaft, die ganzjährig zu Marktbedingungen auf der Route tätig war; tatsächlich war Medmar, das einzige andere

⁽²²⁰⁾ Was die ganzjährig erbrachten gemischten Dienste betrifft, so führte Caremar Fahrten ab Ischia um 8.45 Uhr durch, während Medmar (ab dem 1. Oktober 2011) im Sommer um 17.00 Uhr und im Winter um 16.35 Uhr tätig war; ab Neapel führte Caremar um 16.05 Uhr und 20.25 Uhr Fahrten durch, während Medmar (ab dem 1. Oktober 2011) um 8.35 Uhr, 14.10 Uhr und 18.30 Uhr Dienste anbot. Was die ganzjährig erbrachten Passagierdienste betrifft, so war Caremar ab Neapel vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 um 7.50 Uhr und 18.15 Uhr tätig, während Alilauro vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 um 9.35 Uhr und ab dem 1. Oktober 2011 um 7.35 Uhr und 20.10 Uhr eine Fahrt durchführte; ab Ischia verkehrte Caremar vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 um 6.50 Uhr und 8.50 Uhr, während Alilauro vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 nicht ganzjährig ab Ischia Fahrten durchgeführt hat. Ab dem 1. Oktober 2011, als Alilauro ganzjährig mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ab Ischia nach Neapel begann, führte Caremar keine Passagierdienste ab Ischia nach Neapel durch.

⁽²²¹⁾ Was die gemischte Fährdienste betrifft, so verlängert sich die Fahrt durch den Zwischenhalt in Procida um etwa 15 Minuten (sie dauert 1 Stunde 25 Minuten auf der direkten Route Ischia/Neapel). Was die Passagierdienste per Tragflügelboot betrifft, so verlängert der Zwischenhalt in Procida die Fahrt um fast 30 Minuten (sie dauert 45 Minuten auf der direkten Route Ischia/Neapel).

Unternehmen, das auf der Route gemischte Dienste erbrachte, im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätig und nach Angaben Italiens seien diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in jedem Fall zu anderen Tageszeiten als die Dienste von Caremar stattfanden, nicht erfüllt worden (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe d). Was die Passagierdienste betrifft, so hat SNAV als einziges anderes Unternehmen, das Passagierdienste auf der Route erbrachte, ganzjährig nur eine tägliche Fahrt durchgeführt (alle anderen Fahrten fanden im Sommer statt), nämlich ab Ischia (Casamicciola) um 9.45 Uhr und ab Procida um 10.05 Uhr. Diese Dienstleistung war offensichtlich unzureichend, um dem Seeverkehrsbedarf der örtlichen Bevölkerung gerecht zu werden, da sie zu einer Tageszeit stattfand, die dem Bedarf der Pendler (hauptsächlich Arbeitnehmer/innen und Studierende) ab Ischia nicht entsprach und nur in eine Richtung erfolgte. Dagegen musste Caremar, wie in Erwägungsgrund 39 Buchstabe d erwähnt, vom 1. Januar 2009 bis zum 31. September 2011 acht tägliche Passagierdienste während des gesamten Jahres und ab dem 1. Oktober 2011 zehn tägliche Passagierdienste während des gesamten Jahres zu für Pendler passenden Tageszeiten anbieten⁽²²²⁾, wobei im Zeitraum vom 1. Juni bis zum 30. September weitere zwei Fahrten hinzukamen⁽²²³⁾. Aus diesem Grund ist die Kommission der Auffassung, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass bei der Erbringung gemischter Seeverkehrs- und Passagierdienste auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.

- e) Auf der Route **Ischia/Procida/Pozzuoli** erbrachte Caremar im Zeitraum 2009-2011 im Wettbewerb mit Medmar gemischte Fährdienste. Die von Italien beschriebene Wettbewerbssituation (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe e) zeigt, dass die von Medmar mit Zwischenhalt in Procida erbrachten Dienstleistungen, da sie nur sehr selten (einmal täglich ganzjährig im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, zusätzliche Fahrten ab Ischia um 7.30 Uhr während der Schulzeit zu Marktbedingungen) und hauptsächlich am frühen Morgen stattfanden, nicht ausreichten, um den öffentlichen Bedarf der örtlichen Bevölkerung zu decken, wodurch der Rest des Tages vollständig ohne Fahrten blieb⁽²²⁴⁾. Aus diesem Grund ist die Kommission der Auffassung, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass bei der Erbringung gemischter Seeverkehrsdienste auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.
- f) In Bezug auf die Route **Ischia/Procida** stellt die Kommission fest, dass Caremar im Zeitraum 2009-2011 keine Dienste zusätzlich zu den bereits auf den Routen Ischia/Procida/Pozzuoli und Ischia/Procida/Neapel erbrachten Dienstleistungen durchführen musste (siehe Erwägungsgrund 39 Buchstabe f). Daher ist es nicht erforderlich, die Wettbewerbssituation dieses Segments getrennt von der bereits in den Erwägungsgründen 365 Buchstaben d und e beschriebenen Wettbewerbssituation für die Routen Ischia/Procida/Neapel und Ischia/Procida/Pozzuoli zu bewerten.
- g) In Bezug auf die Route **Procida/Pozzuoli** erbrachte Caremar im Zeitraum 2009-2011 Passagierdienste per Tragflügelboot im Wettbewerb mit Procida Lines, Gestour und Ippocampo, die auf dieser Route gemischte Fährdienste durchführten. Die Dienstleistungen von Caremar und die von den Wettbewerbern von Caremar erbrachten Dienstleistungen waren jedoch nicht austauschbar, da die Fahrten per Tragflügelboot viel schneller sind als die Fähre (50 Minuten Fahrzeit gegenüber 15 Minuten Fahrt per Tragflügelboot). Unabhängig vom Grad der Substituierbarkeit von Passagierdiensten und gemischten Diensten wurden die ganzjährigen Dienste von den Wettbewerbern von Caremar, insbesondere von Gestour und Procida Lines, da Ippocampo nur im Sommer tätig war, zu anderen Tageszeiten erbracht als die von Caremar⁽²²⁵⁾ (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe g). Aus diesem Grund ist die Kommission der Auffassung, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass bei der Erbringung von Passagierdiensten auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.

⁽²²²⁾ Nämlich ab Neapel um **8.50** Uhr (9.55 Uhr bis 1. Oktober 2011), **11.45** Uhr, **13.10** Uhr, **15.10** Uhr und **18.15** Uhr. Ab Ischia um **7.30** Uhr, **10.10** Uhr, **13.05** Uhr (12.00 Uhr bis 1. Oktober 2011), **14.30** Uhr (14.15 Uhr bis 1. Oktober 2011) und **16.30** Uhr (16.15 Uhr bis 1. Oktober 2011).

⁽²²³⁾ Nämlich ab Ischia nach Procida und anschließend nach Neapel um **19.35** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 20.00 Uhr) und ab Neapel nach Procida und anschließend nach Ischia um **20.55** Uhr (mit Abfahrt ab Procida um 21.30 Uhr).

⁽²²⁴⁾ Vom 1. Januar 2009 bis zum 30. September 2011 erbrachte Medmar nur eine Dienstleistung zu Marktbedingungen, nämlich ab Ischia um **7.30** Uhr während der Schulzeit (16. September bis 14. Juni) und zwei Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ganzjährig, nämlich ab Ischia (Casamicciola) um **2.30** Uhr; und ab Pozzuoli um **4.10** Uhr.

⁽²²⁵⁾ Ab Procida führte Caremar ganzjährig um 8.25 Uhr (8.10 Uhr ab dem 1. Oktober 2011) Fahrten durch, während Gestour ganzjährig um 6.50 Uhr, 9.30 Uhr, 11.20 Uhr, 14.05 Uhr (bis 30. September 2011), 17.05 Uhr (bis 30. September 2011) und 18.55 Uhr tätig war, und Procida Lines um 5.50 Uhr, 7.50 Uhr, 10.45 Uhr, 12.40 Uhr, 15.25 Uhr, 17.30 Uhr und 19.15 Uhr Dienste erbrachte. Ab Pozzuoli führte Caremar um 8.55 Uhr (8.50 Uhr ab dem 1. Oktober 2011) Fahrten durch, während Gestour ganzjährig um 6.00 Uhr, 8.30 Uhr, 10.35 Uhr, 12.55 Uhr, 15.05 Uhr (bis 30. September 2011), 17.55 Uhr (bis 30. September 2011) und 19.50 Uhr Fahrten durchführte und Procida Lines um 5.05 Uhr, 7.05 Uhr, 9.25 Uhr (bis 30. September 2011), 11.50 Uhr, 13.35 Uhr, 16.25 Uhr, 18.25 Uhr und 20.00 Uhr tätig war.

- h) Auf der Route **Procida/Neapel** erbrachte Caremar im Zeitraum 2009-2011 im Wettbewerb mit SNAV und Medmar Passagierdienste per Tragflügelboot. Bis zum 30. September 2011 führte Medmar jedoch keine Fahrten zusätzlich zu den Fahrten auf der Route Ischia/Procida/Neapel durch, und SNAV bot ganzjährig nur eine Fahrt zusätzlich zu den bereits auf der Route Ischia/Procida/Neapel angebotenen Fahrten (ab Procida um 7.35 Uhr) an. Ab dem 1. Oktober 2011 bot Medmar zusätzlich zu den Fahrten auf der Route Ischia/Procida/Neapel (ab Neapel um 00.20 Uhr) täglich einen Dienst an, und SNAV führte ganzjährig nur eine tägliche Fahrt durch, die zusätzlich zu den bereits auf der Route Ischia/Procida/Neapel erbrachten Fahrten durchgeführt wurde (diesmal ab Neapel um 12.30 Uhr). Alle diese Fahrten wurden im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und zu anderen als den von Caremar bedienten Zeiten erbracht (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe h) ⁽²²⁶⁾). Darüber hinaus gab es selbst unter Berücksichtigung der von SNAV und Medmar auf der Route Ischia/Procida/Neapel erbrachten Dienstleistungen keine Seeverkehrsgesellschaft, die ganzjährig Passagierdienste auf der Route zu Marktbedingungen erbrachte, und die Passagierdienste im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen von Medmar und SNAV deckten nicht alle Tageszeiten ab, die wichtig sind, um die Anbindung der täglichen Pendler zu gewährleisten (zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr und zwischen 8.00 Uhr und 10.00 Uhr ab Procida; und zwischen 7.00 Uhr und 8.00 Uhr und zwischen 17.00 Uhr und 18.00 Uhr ab Neapel). Aus diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass bei der Erbringung von Passagierdiensten auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.

- (366) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die in dem verlängerten ursprünglichen Vertrag über den Betrieb der Routen im Golf von Neapel festgelegt sind, durch einen echten öffentlichen Bedarf zur Gewährleistung der territorialen Anbindung gerechtfertigt sind. Zum Zeitpunkt der Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags (2009, 2010) reichten die Marktkräfte allein (selbst mit der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen) nicht aus, um den von Italien ermittelten Bedarf an gemeinwirtschaftlichen Dienstleistungen in Bezug auf Frequenz, Kontinuität und Regelmäßigkeit zu decken.
- (367) Was die Routen zu den Pontinischen Inseln betrifft, erbrachte Caremar bis zum 31. Mai 2011 auf den Routen Ponza/Formia, Ponza/Anzio und Formia/Ventotene Passagier- und gemischte Dienste, wie oben erläutert (siehe Erwägungsgrund 34 Buchstabe b). Die Caremar auferlegte gemeinwirtschaftliche Verpflichtung auf den Routen zu den Pontinischen Inseln betraf die bedienten Häfen, die Art und Kapazität der Schiffe, die für die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betriebenen Seeverkehrsverbindungen eingesetzt wurden, die Frequenz des Dienstes und die Höchsttarife (siehe Erwägungsgründe 36 Buchstaben d, e und f sowie 40 bis 44).
- (368) Die Kommission stellt fest, dass zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 31. Mai 2011 zwei weitere Betreiber, Vetur und/oder SNAP, einen Passagierdienst auf den Routen Ponza/Formia, Ponza/Anzio und Formia/Ventotene anboten. Wie von Italien erläutert, konnten die Dienstleistungen von Vetur und SNAP jedoch im Hinblick auf Kontinuität und Regelmäßigkeit nicht als Ersatz für die von Caremar angebotenen Dienste angesehen werden (siehe Erwägungsgrund 186).
- (369) Insbesondere auf der Route **Ponza/Formia** betrieb Vetur ganzjährig einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen; während Caremar ganzjährig nicht nur einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot durchführte, sondern auch zwei tägliche gemischte Dienste (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe d). Die von Vetur erbrachten Dienstleistungen umfassten daher nicht die Beförderung von Fahrzeugen und Fracht (z. B. Postsendungen), die nach Ansicht Italiens für Pendler, die mit ihrem Fahrzeug unterwegs sind, von wesentlicher Bedeutung ist, um eine tägliche Verbindung zum Festland sicherzustellen. In Bezug auf die Passagierdienste erklärte Italien (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe a), dass Caremar verpflichtet sei, die Schiffe über Nacht auf der Insel zu belassen, um die erste Fahrt des Tages zu gewährleisten und eine tägliche Verbindung zum Festland zu beruflichen und Studienzwecken zu gewährleisten. Die Verfügbarkeit von Schiffen auf der Insel über Nacht sollte auch dazu dienen, den Seeverkehr zum Festland im Falle eines medizinischen Notfalls sicherzustellen, bei dem ein Notfall-Lufttransport nicht möglich ist. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.

⁽²²⁶⁾Nämlich ab Procida nach Neapel (40 Minuten Fahrzeit) um **6.35** Uhr und **9.20** Uhr (9.25 Uhr zwischen dem 1. Oktober 2011 und dem 16. Januar 2012); und ab Neapel nach Procida (40 Minuten Fahrt) um **7.30** Uhr und **17.45** Uhr (17.30 Uhr zwischen dem 1. Oktober 2011 und dem 16. Januar 2012).

- (370) Auf der Route **Ponza/Anzio** führte Vetur während der Hauptsaison unter Marktbedingungen und an Samstagen in der Nebensaison im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot durch, während Caremar in der Hochsaison von Montag bis Samstag einen täglichen Hochgeschwindigkeitspersonendienst und ganzjährig zwei gemischte Dienste täglich an Sonn- und Feiertagen erbrachte (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe e). Italien erklärte (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe b), dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus Gründen der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung gerechtfertigt seien und darauf abzielten, den Fahrgästen mit Fahrzeugen die Möglichkeit zu verschaffen, ganzjährig zumindest an Sonn- und Feiertagen eine Hin- und Rückfahrt von/nach Ponza wahrzunehmen (z. B. um Besuche von Familienangehörigen zu ermöglichen). Die Kommission stellt fest, dass die von Vetur erbrachten Dienstleistungen nicht den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen in Bezug auf die Beförderung von Fahrzeugen und Fracht (z. B. Postsendungen) deckten. Darüber hinaus zielten die von Vetur in der Hauptsaison zu Marktbedingungen erbrachten Passagierdienste in erster Linie auf den Tourismussektor ab, während Caremar den Verkehr der Gebietsansässigen abdecken sollte, auch durch die Gewährleistung erschwinglicher Tarife. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.
- (371) Auf der Route **Formia/Ventotene** bot Vetur in der Nebensaison einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot und jeden Montag während der Hochsaison eine zusätzliche Fahrt an, beide im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen; und SNAP bot in der Hochsaison einen täglichen Passagierdienst per Tragflügelboot zu Marktbedingungen an. Im Gegensatz dazu betrieb Caremar täglich zwei gemischte Dienste und zwei ⁽²²⁷⁾ tägliche Passagierdienste ganzjährig (siehe Erwägungsgrund 36 Buchstabe f). Die von Vetur und SNAP erbrachten Dienstleistungen deckten nicht den Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen im Hinblick auf die Beförderung von Fahrzeugen und Fracht (z. B. Postsendungen) ab und reichten in Bezug auf den Personenverkehr aufgrund ihrer begrenzten Frequenz und Regelmäßigkeit nicht aus, um die Anbindung zum Festland zu gewährleisten. Wie von Italien erläutert (siehe Erwägungsgrund 185 Buchstabe c), ermöglichten die Dienstleistungen von Caremar es den Bewohnern, aus beruflichen Gründen oder zu Studienzwecken auf das Festland zu fahren. Darüber hinaus gewährleisteten die Schiffe von Caremar, da sie über Nacht auf der Insel verblieben, im Falle eines medizinischen Notfalls den Seeverkehr auf das Festland. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es davon ausging, dass auf dieser Route ein Marktversagen vorlag.

Der Ansatz der geringsten Beeinträchtigung

- (372) Die Kommission stellt fest, dass Italien im Hinblick auf die geplante Privatisierung von Caremar und zur Gewährleistung der Kontinuität der im Rahmen des ursprünglichen Vertrags erbrachten öffentlichen Dienstleistungen, beschlossen hat, diesen Vertrag unverändert (mit Ausnahme der ab 2010 geltenden Änderung der Methode zur Berechnung des Ausgleichs) zu verlängern.
- (373) Die Kommission erkennt an, dass die Nachfrage der Nutzer nicht hätte gedeckt werden können, wenn Italien sich nur auf die den Wettbewerbern von Caremar für die betreffenden Routen auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ohne Ausgleich verlassen hätte. Aus den bereits genannten Gründen (Erwägungsgründe 262 bis 265) war die im Golf von Neapel geltende Regelung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in keiner Weise mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vergleichbar, die Caremar im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrages auferlegt wurden. Es sei daran erinnert, dass die Wettbewerber von Caremar (mit Ausnahme von Gestour und Procida Lines) zwischen Ende Dezember 2010 und dem 1. Oktober 2011 die Erbringung der Dienstleistungen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ohne Ausgleich eingestellt haben. Ohne Caremar wären die meisten Routen im Golf von Neapel nicht bedient worden (siehe Erwägungsgrund 183 Buchstabe b). In Bezug auf die Routen zu den Pontinischen Inseln stellt die Kommission fest, dass das Angebot der anderen Betreiber auf diesen Routen nicht (allen) Anforderungen an Regelmäßigkeit, Kontinuität, Kapazität und Preis entsprach und dass der Betrieb der meisten (wenn nicht aller) Routen, insbesondere in der Nebensaison, defizitär ist, sodass sie ohne Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen wahrscheinlich überhaupt nicht bedient würden. Des Weiteren erkennt die Kommission an, dass in Anbetracht des Verfahrens zur Privatisierung von Caremar die Verlängerung des bestehenden öffentlichen Dienstleistungsvertrags die einzige Möglichkeit war, um die Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen bis zum Abschluss des Privatisierungsverfahrens zu gewährleisten.

Schlussfolgerung

- (374) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien keinen offensichtlichen Fehler begangen hat, als es die Caremar übertragenen Dienstleistungen für die in den Erwägungsgründen 365 und 367 bis 371 genannten Routen als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse definiert hat. Die in den Ausweitungsbeschlüssen von 2011 und 2012 geäußerten Zweifel der Kommission sind damit ausgeräumt.

⁽²²⁷⁾ Vier tägliche Dienste montags.

9.3.2. *Notwendigkeit eines Betrauungsakts, in dem die Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen und die Methoden zur Berechnung der Ausgleichsleistungen festgelegt sind*

- (375) Gemäß Randnummer 2.3 des DAWI-Rahmens von 2011 gehört es zum Konzept der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 106 AEUV, dass dem betreffenden Unternehmen die Zuständigkeit für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Wege eines oder mehrerer offizieller Akte übertragen werden muss.
- (376) In diesen Verwaltungs- oder Rechtsakten muss insbesondere Folgendes festgelegt sein: a) die genaue Art und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung, b) das Unternehmen und das betreffende Gebiet, c) die Art der gewährten ausschließlichen Rechte, d) die Parameter für die Berechnung, Überwachung und etwaige Änderung der Ausgleichszahlungen und e) die Maßnahmen zur Vermeidung und Rückzahlung einer etwaigen Überkompensation.
- (377) In ihrem Einleitungsbeschluss von 2011 und Ausweitungsbeschluss von 2012 äußerte die Kommission Zweifel dahingehend, ob der Betrauungsakt eine umfassende Beschreibung des Gegenstands der von Caremar während des Verlängerungszeitraums zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen enthielt. Die Kommission erinnerte jedoch auch daran, dass verschiedene Elemente der Betrauung in verschiedenen Akten enthalten sein können, ohne dass dadurch die Angemessenheit der Definition der Verpflichtungen infrage gestellt wird. Während des Verlängerungszeitraums umfasste der Betrauungsakt von Caremar den ursprünglichen Vertrag (in der geänderten und verlängerten Fassung), den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 548 vom 1. April 2007 zur Festlegung der Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf Schiffstypen, Frequenzen und Fahrpläne bis zum 30. September 2011, durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 443 vom 9. August 2011 zur Festlegung der Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf Schiffstypen, Frequenzen und Fahrpläne vom 1. Oktober 2011 bis zum 15. Januar 2012, und durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 857 vom 30. Dezember 2011 zur Festlegung der Caremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf Schiffstypen, Frequenzen und Fahrpläne vom 16. Januar 2012 bis zum 31. Juli 2012 (siehe Erwägungsgründe 36 und 38), eine Reihe von Ad-hoc-Beschlüssen Italiens, die Entscheidung 111/2007 und das Gesetz 166/2009.
- (378) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission zunächst fest, dass der verlängerte ursprüngliche Vertrag, der den Betrauungsakt von Caremar darstellte, bis zum 31. Juli 2012 in vollem Umfang anwendbar blieb (siehe Erwägungsgrund 348).
- (379) Nach der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags werden in den Fünfjahresplänen die zu bedienenden Routen und anzulaufenden Häfen, die Art und Kapazität der auf den jeweiligen Routen einzusetzenden Schiffe, die Häufigkeit der Dienste und das Tarifsysteem (einschließlich der Fahrpreismäßigungen insbesondere für Bewohner der Inselregionen) festgelegt. Die Kommission stellt fest, dass die Region Kampanien im Jahr 2007, d. h. vor der ersten Verlängerung des ursprünglichen Vertrags, mit dem Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 548 vom 1. April 2007 den Fünfjahresplan für den Zeitraum 2007-2011 angenommen hat, der bis zum 30. September 2011 im Hinblick auf den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unverändert galt. Dieser Plan war daher zum Zeitpunkt der ersten Verlängerung des ursprünglichen Vertrags (im Dezember 2008), der zweiten Verlängerung des ursprünglichen Vertrags (im September 2009) und der dritten Verlängerung des ursprünglichen Vertrags (im August 2010) anwendbar. Der Fünfjahresplan für den Zeitraum 2011-2015 wurde von der Region Kampanien mit dem Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 443 vom 9. August 2011 angenommen und durch den Regionalen Exekutivbeschluss Nr. 857 vom 30. Dezember 2011 geändert, der den Zeitraum vom 1. Oktober 2011 bis Ende 2015 abdeckte. Der Fünfjahresplan 2011-2015 galt unverändert für den Zeitraum des verlängerten ursprünglichen Vertrags vom 1. Oktober 2011 bis zu seinem Auslaufen am 31. Juli 2012. Auf dieser Grundlage kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die Caremar während des Verlängerungszeitraums zu erfüllen hatte, hinreichend klar definiert waren.
- (380) Die Kommission hatte im Einleitungsbeschluss von 2011 in den Erwägungsgründen 239 und 240 bereits festgestellt, dass die für die Berechnung des Ausgleichsbetrags erforderlichen Parameter im Voraus festgelegt wurden und klar beschrieben sind. Insbesondere für das Jahr 2009 enthält der verlängerte ursprüngliche Vertrag (siehe Erwägungsgründe 48 bis 52) eine erschöpfende und genaue Liste der zu berücksichtigenden Kostenelemente sowie die Methode zur Berechnung der Gesamtkapitalrendite für den Betreiber. Für den Zeitraum vom 1. Januar 2010 bis zum 31. Dezember 2012 ist die entsprechende Methode in der Entscheidung 111/2007 dargelegt (siehe Erwägungsgrund 53.). Genauer gesagt werden in der Entscheidung 111/2007 die zu berücksichtigenden Kostenelemente im Einzelnen aufgeführt, ebenso wie die zu veranschlagende Gesamtkapitalrendite. Mit dem verlängerten ursprünglichen Vertrag wurde sichergestellt, dass der Ausgleich auf den tatsächlichen Kosten und Einnahmen für die Erbringung der öffentlichen Dienstleistung beruhte. Auf diese Weise konnte eine Überkompensation erkannt und leicht vermieden werden. Gegebenenfalls konnte der Staat eine bereits geleistete Überkompensation von Caremar zurückfordern.

- (381) Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass in Einhaltung des DAWI-Rahmens von 2011 für den Zeitraum der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags in den Betrauungsakten klare Festlegungen zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, der Dauer, der Tätigkeit und dem betroffenen Gebiet, den Parametern für die Berechnung, Kontrolle und Überprüfung der Ausgleichszahlungen sowie den Vorkehrungen zur Vermeidung und Rückzahlung einer Überkompensation getroffen wurden.

9.3.3. Dauer des Betrauungszeitraums

- (382) Wie in Randnummer 17 des DAWI-Rahmens von 2011 angegeben, „sollte [die Dauer des Betrauungszeitraums] durch Verweis auf objektive Kriterien wie etwa die Notwendigkeit einer Amortisierung nicht übertragbaren festen Sachanlagevermögens begründet werden. Die Dauer des Betrauungszeitraums sollte jedoch den Zeitraum grundsätzlich nicht überschreiten, der für die Abschreibung der Vermögenswerte, die für die Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse am wichtigsten sind, erforderlich ist.“
- (383) Die Kommission stellt fest, dass die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags notwendig war, um die Kontinuität der öffentlichen Dienstleistungen bis zum Abschluss der Privatisierung zu gewährleisten.
- (384) In Anbetracht der Tatsache, dass die Dauer der Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags durch die Notwendigkeit gerechtfertigt war, Caremar zu privatisieren, und dass diese Verlängerungen nicht dazu geführt haben, dass die Dauer der Betrauung mit der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse den Zeitraum überschreitet, der für die Abschreibung der von Caremar für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse genutzten Schiffe erforderlich ist (die 25 Jahre überschreiten kann), kommt die Kommission zu dem Schluss, dass beide Verlängerungen des ursprünglichen Vertrags mit Randnummer 17 des DAWI-Rahmens von 2011 im Einklang stehen.

9.3.4. Einhaltung der Richtlinie 2006/111/EG

- (385) Nach Randnummer 18 des DAWI-Rahmens von 2011 ist die „Beihilfe nur dann nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar, wenn das Unternehmen, soweit erforderlich, die Bestimmungen der Richtlinie 2006/111/EG über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen einhält“⁽²²⁸⁾.
- (386) Darüber hinaus sieht Randnummer 44 des DAWI-Rahmens von 2011 Folgendes vor: „Übt ein Unternehmen auch Tätigkeiten aus, bei denen es sich nicht um die betreffende Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handelt, müssen in dessen Buchführung die Kosten und Einnahmen in Verbindung mit der Erbringung der betreffenden Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von allen anderen Tätigkeiten im Einklang mit den in Randnummer 31 dargelegten Grundsätzen getrennt ausgewiesen werden.“
- (387) Italien hat bestätigt, dass Caremar ausschließlich mit der Erbringung der öffentlichen Dienste im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags befasst sei. Daher gehört Caremar nicht zu den „Unternehmen, die verpflichtet sind, getrennte Bücher zu führen“ im Sinne der Richtlinie 2006/111/EG⁽²²⁹⁾, und die Transparenzanforderungen nach Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 2006/111/EG gelten nicht, da sie nur Unternehmen betreffen, die auch andere Tätigkeiten als die dem Unternehmen übertragenen Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ausüben.
- (388) In Bezug auf die Transparenzanforderungen nach Artikel 1 Absatz 1 der Richtlinie 2006/111/EG stellt die Kommission fest, dass sich aus dem verlängerten ursprünglichen Vertrag eindeutig die Höhe der öffentlichen Mittel, die Caremar von den Behörden bereitgestellt wurden, und die Verwendung dieser öffentlichen Mittel ergibt.

⁽²²⁸⁾ Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17).

⁽²²⁹⁾ Gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d der Richtlinie 2006/111/EG steht „Unternehmen, die verpflichtet sind, getrennte Bücher zu führen“ für Unternehmen mit besonderen oder ausschließlich von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 86 Absatz 1 [Artikel 106 Absatz 1] AEUV verliehenen Rechten bzw. für Unternehmen, die mit der Erbringung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 86 Absatz 2 [Artikel 106 Absatz 2] AEUV betraut sind, die einen Ausgleich in unterschiedlicher Form in Bezug auf diese Dienstleistung erhalten und die andere Tätigkeiten ausüben.

- (389) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Randnummer 18 des DAWI-Rahmens erfüllt und Randnummer 44 des DAWI-Rahmens von 2011 nicht anwendbar ist.

9.3.5. Höhe der Ausgleichsleistung

- (390) Randnummer 21 des DAWI-Rahmens von 2011 besagt Folgendes: „Die Höhe der Ausgleichsleistung darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Nettokosten ⁽²³⁰⁾ für die Erfüllung der Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen einschließlich eines angemessenen Gewinns zu decken.“
- (391) In der vorliegenden Sache, insbesondere soweit die Verlängerung des ursprünglichen Vertrags betroffen ist, und da die Ausgleichsleistungen eine rechtswidrige Beihilfe darstellt, die vor dem Inkrafttreten des DAWI-Rahmens von 2011 gewährt wurde, sieht Randnummer 69 des Rahmens ausdrücklich vor, dass für die Beurteilung der staatlichen Beihilfe die Net-avoided-cost-Methode (Methode zur Berechnung der vermeidbaren Nettokosten) gemäß Randnummer 24 des DAWI-Rahmens nicht erforderlich ist. Stattdessen können alternative Methoden zur Berechnung der Nettokosten, die zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlich sind, verwendet werden, wie etwa die Kostenallokationsmethode. Nach dieser Methode würden die Nettokosten als Differenz zwischen den Kosten und den Einnahmen für einen benannten Betreiber aus der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wie im Betrauungsakt festgelegt und geschätzt, berechnet. In den Randnummern 28 bis 38 des DAWI-Rahmens von 2011 wird ausführlicher dargelegt, wie diese Methode anzuwenden ist.
- (392) In ihren Einleitungsbeschluss von 2011 und Ausweitungsbeschluss von 2012 äußerte die Kommission Bedenken hinsichtlich der Risikoprämie von 6,5 %, die ab 2010 zur Anwendung kam. Insbesondere bezweifelte die Kommission, dass diese Prämie ein angemessenes Risikoniveau widerspiegelte, da Caremar dem ersten Anschein nach offenbar nicht die Risiken übernahm, die normalerweise bei der Erbringung solcher Dienstleistungen zu tragen sind. Genauer gesagt umfassen die Kostenelemente, die bei der Berechnung der Ausgleichszahlung berücksichtigt wurden, sämtliche mit der Erbringung der Dienstleistung entstandenen Kosten, wobei auch Schwankungen z. B. bei den Treibstoffpreisen berücksichtigt wurden. Infolgedessen war die Kommission zu jenem Zeitpunkt der Auffassung, dass Caremar möglicherweise überkompensiert worden war.
- (393) In Bezug auf die Höhe des angemessenen Gewinns stellt die Kommission fest, dass die Kapitalrendite auf der Grundlage einer Risikoprämie von 6,5 % anhand der WACC-Formel berechnet wurde ⁽²³¹⁾. Wie bereits festgestellt (siehe Erwägungsgrund 280), entspricht diese Risikoprämie voll und ganz der Risikoprämie von 6,4 %, die der Mitgliedstaat für den Sektor anhand makroökonomischer Analysen festgelegt hat.
- (394) Zudem hat die Kommission die für Caremar geltende Kapitalrendite von 6,5 % mit der gemittelten Kapitalrendite verglichen, die von einer Vergleichsgruppe im Jahr 2008 und 2011 (den Jahren vor den separaten Betrauungen von Caremar) erzielt wurde. Die Vergleichsgruppe besteht aus ausgewählten Fährbetreibern, die Seeverkehrsverbindungen innerhalb Italiens oder zwischen Italien und anderen Mitgliedstaaten ⁽²³²⁾ anbieten, die nach Auffassung der Kommission für die Marktlage hinreichend repräsentativ sind. Die Analyse zeigt, dass die für Caremar angewendete Kapitalrendite in der Nähe des Mittelwerts der von der Vergleichsgruppe erzielten Rendite liegt. Daher entsprach eine Kapitalrendite von 6,5 % aus Ex-ante-Perspektive auch den Risiken, die mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen des verlängerten ursprünglichen Vertrags verbunden waren.

⁽²³⁰⁾ In diesem Zusammenhang bezeichnet der Begriff „Nettokosten“ die gemäß Randnummer 25 des DAWI-Rahmens von 2011 ermittelten Nettokosten oder die Kosten abzüglich der Einnahmen, wenn die Methode der vermiedenen Nettokosten nicht angewandt werden kann.

⁽²³¹⁾ Die zum risikofreien Zinssatz hinzugerechnete Risikoprämie ergab den Wert der Risikokapitalkosten, der zur Ermittlung der Kapitalrendite auf der Grundlage der WACC erforderlich ist.

⁽²³²⁾ Im Einzelnen: Minoan Lines Shipping, La Méditerranée, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries und Caronte & Tourist. Andere Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe (wie beispielsweise CIN, Laziomar, Siremar und Toremar) waren aus der Vergleichsgruppe ausgeschlossen.

- (395) Zu der Frage, ob diese Prämie das Risiko widerspiegelt, das Caremar bei der Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse trug, stellt die Kommission fest, dass Schwankungen der Treibstoffpreise nur durch eine mögliche jährliche Anpassung der Fahrpreisobergrenze berücksichtigt werden konnten. Daher floss eine Erhöhung der Treibstoffpreise nicht unbedingt in die Berechnung des Ausgleichs ein, wenn sich diese Erhöhung nicht in höheren Fahrpreisen niedergeschlagen hatte. Dies wird durch die Tatsache bestätigt, dass Caremar, wie aus Tabelle 12 hervorgeht, in den Jahren 2011 und 2012 aufgrund eines erheblichen Anstiegs der Treibstoffkosten und einer Verringerung des Passagieraufkommens infolge der Wirtschaftskrise in diesen Jahren zu wenig Ausgleichsleistungen erhielt. Deshalb war Caremar im relevanten Zeitraum Risiken ausgesetzt, die es dem Unternehmen in der Praxis nicht ermöglichten, eine Gewinnspanne zu erzielen.
- (396) Die Kommission stellt schließlich fest, dass in der ihr vorgelegten Entscheidung 111/2007 bestimmte Marktwerte berücksichtigt werden, die maßgeblich für den Seekabotagesektor sind. In der Richtlinie ist festgelegt, für welche Kosten dem Erbringer der öffentlichen Dienstleistung Ausgleichszahlungen zustehen und welche Berechnungsgrundlagen für die Bestimmung der Kapitalrendite anhand von sektorspezifischen Informationen, Bedingungen und Risiken anzuwenden sind.
- (397) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Kapitalrendite von 6,5 % angemessen ist.
- (398) In diesem Zusammenhang hat die Kommission auf der Grundlage der von Italien vorgelegten und in Tabelle 12 aggregierten routenbezogenen Abrechnungen geprüft, dass für die Zeiträume 2009 bis Juli 2012 (ursprünglicher Vertrag) die tatsächlichen Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, die Caremar erhalten hat, die beihilfefähigen Ausgleichszahlungen einschließlich der Kapitalrendite von 6,5 % nicht überstiegen. Tatsächlich zeigen die geprüften Betriebsergebnisse von Caremar für den gesamten Zeitraum (2009 bis 2012) ein negatives Ergebnis:

Tabelle 12

Nettokosten der von Caremar betriebenen öffentlichen Dienstleistung für den Zeitraum 2009 bis Juli 2012

(in EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Insgesamt
Gesamteinnahmen	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Gesamtkosten	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Abschreibungen	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Nettokosten der öffentlichen Dienstleistung	- 29 940 000	- 28 694 000	- 24 621 000	- 12 387 000	- 95 642 000
+ Kapitalrendite (6,5 %)	- 924 105	- 547 000	- 425 000	- 314 000	- 2 210 105
= Ausgleichsfähig	- 30 864 105	- 29 241 000	- 25 046 000	- 12 701 000	- 97 852 105
+ Tatsächlicher Ausgleich	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Über-/Unterkompensation	1 610 345	628 832	- 1 027 355	- 1 228 000	- 16 178

- (399) Nach Randnummer 49 des DAWI-Rahmens von 2011 müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die für die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gewährten Ausgleichsleistungen nicht dazu führen, dass Unternehmen eine Überkompensation (entsprechend der Definition in Randnummer 47 dieses Rahmens) erhalten. Die Mitgliedstaaten müssen hierfür auf Anfrage der Kommission Nachweise vorlegen. Ferner müssen sie regelmäßig zum Ende der Betrauungsdauer und in jedem Fall in Abständen von höchstens drei Jahren Kontrollen vornehmen oder sicherstellen, dass solche Kontrollen durchgeführt werden. Dadurch wird sichergestellt, dass der Ausgleichsbetrag die Nettokosten der Dienstleistung (zu denen grundsätzlich eine Kapitalrendite hinzukommt) nicht übersteigt.

- (400) Italien bestätigte auf Ersuchen der Kommission, dass die Höhe des Caremar gewährten Ausgleichs gemäß der Entscheidung 111/2007 überprüft wurde, in der ein Überprüfungsmechanismus am Ende jedes Regulierungszeitraums von drei Jahren für die Haushaltsjahre 2010, 2011 und 2012 (bis zum 1. August 2012) festgelegt wurde. Darüber hinaus brachte Italien vor, dass das Haushaltsjahr 2009 aus Gründen der Transparenz und der Rechenschaftspflicht ebenfalls überprüft worden sei, obwohl die Entscheidung 111/2007 noch nicht anwendbar gewesen sei. Im Anschluss an diese Überprüfungen stellte Italien eine Unterkompensation fest, wie aus Tabelle 12 hervorgeht.
- (401) Die Kommission ist angesichts der obigen Ausführungen der Ansicht, dass diese Maßnahmen ausreichen, um eine mögliche Überkompensation vermeiden und aufdecken zu können. Daher hat die Höhe des Caremar während der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gewährten Ausgleichs nicht zu einer Überkompensation gemäß Abschnitt 2.8 des DAWI-Rahmens von 2011 geführt.

9.3.6. *Der Liegeplatzvorrang*

- (402) Artikel 19-ter, Absatz 21 des Gesetzes 166/2009 legt eindeutig fest, dass der Liegeplatzvorrang für die Gewährleistung der territorialen Anbindung der Inseln und im Hinblick auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe, einschließlich Caremar, notwendig ist. Gäbe es keinen Liegeplatzvorrang für Unternehmen, die mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sind, müssten diese beim Anlegen warten, bis sie an der Reihe sind, und dadurch Verzögerungen in Kauf nehmen, die dem Ziel einer zuverlässigen und bequemen Anbindung der Nutzer der Dienstleistung zuwiderlaufen würden. Ein regelmäßiger Fahrplan ist in der Tat notwendig, um den Mobilitätsbedarf der Inselbevölkerung zu befriedigen und zur wirtschaftlichen Entwicklung der betreffenden Inseln beizutragen. Darüber hinaus ist der Liegeplatzvorrang notwendig, um sicherzustellen, dass die Häfen die Liegeplätze und Liegezeiten so zuteilen, dass der Betreiber eines öffentlichen Dienstes seinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nachkommen kann.
- (403) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass diese Maßnahme gewährt wurde, damit Caremar seine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erfüllen kann, die eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellen (siehe Abschnitt 9.3.1). Darüber hinaus hat Italien bestätigt, dass der Liegeplatzvorrang nur für Dienstleistungen gilt, die im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erbracht werden.
- (404) Die Kommission hat die Vereinbarkeit der DAWI und der damit verbundenen Ausgleichszahlungen, die Caremar während der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags erhielt, bereits eingehend geprüft (siehe Abschnitte 9.3.1 bis 9.3.5). Die Kommission ist daher der Auffassung, dass sich ihre Bewertung der Vereinbarkeit des Liegeplatzvorrangs auf die Feststellung beschränken kann, ob diese Maßnahme zu einer Überkompensation führen könnte.
- (405) Die Kommission ist der Ansicht, dass ein möglicher geldwerter Vorteil aus dem Liegeplatzvorrang begrenzt wäre (siehe Erwägungsgrund 225). Infolgedessen wäre auch das Risiko einer Überkompensation durch diese Maßnahme begrenzt. Sollte zudem diese Maßnahme die Betriebskosten des Betreibers der Dienstleistungen im öffentlichen Interesse senken oder seine Einnahmen erhöhen, so würden sich diese Auswirkungen in der internen Buchführung des Betreibers in vollem Umfang niederschlagen. Daher sind die in Abschnitt 9.3.5 beschriebenen Kontrollen einer möglichen Überkompensation von Caremar auch geeignet, eine mögliche Überkompensation aufgrund des Liegeplatzvorrangs festzustellen.
- (406) Die Kommission kommt daher zu dem Schluss, dass der Liegeplatzvorrang, der untrennbar mit der von Caremar während der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags erbrachten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse verbunden ist, auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV und des DAWI-Rahmens von 2011 mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

9.3.7. *Abschließende Bewertung der Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

- (407) Auf der Grundlage der Würdigung in den Erwägungsgründen 347 bis 406 gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Ausgleichsleistungen, die Caremar für die Erbringung der Seeverkehrsdienste im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags im Golf von Neapel im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 und für die Pontinischen Inseln im Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Mai 2011 gewährt wurden, sowie der Liegeplatzvorrang den geltenden Bedingungen des DAWI-Rahmens von 2011 entsprechen und daher gemäß Artikel 106 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

10. SCHLUSSFOLGERUNG

- (408) Auf der Grundlage der vorstehenden Bewertung hat die Kommission entschieden, dass der Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, der Caremar im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags gewährt wurde, nach Artikel 106 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Da der Liegeplatzvorrang außerdem untrennbar mit der Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch Caremar verbunden ist, ist diese Maßnahme ebenfalls nach Artikel 106 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.
- (409) Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass die folgenden Maßnahmen keine Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen:
- die Ausgleichszahlungen, die Caremar für die Erbringung von Seeverkehrsdiensten im Rahmen des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags für den Zeitraum vom 16. Juli 2015 bis 15. Juli 2024, gebündelt mit dem Geschäftsbetrieb von Caremar und dem an Caremar übertragenen Liegeplatzvorrang, gewährt wurden, da diese die vier Altmark-Kriterien erfüllen,
 - Caremars mögliche Verwendung der für die Nachrüstung seiner Schiffe vorgesehenen Mittel zur Deckung laufender Kosten, da Caremar diese Mittel nicht für derartige Zwecke verwendet hat,
 - die Abgabenbefreiungen im Zusammenhang mit dem Verfahren zur Privatisierung von Caremar und die nach dem Gesetz 163/2010 vorgesehene Möglichkeit, FAS-Mittel zur Deckung laufender Kosten einzusetzen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Ausgleichszahlungen und der Liegeplatzvorrang, die Caremar für die Erbringung von Seeverkehrsdiensten im Rahmen der Verlängerung des ursprünglichen Vertrags für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Juli 2012 gewährt wurden, stellen staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar. Italien hat die Beihilfe an Caremar unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV gewährt. Die Beihilfe ist mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Artikel 2

Die Vergabe des neuen öffentlichen Dienstleistungsvertrags für den Zeitraum vom 16. Juli 2015 bis zum 15. Juli 2024, einschließlich der auf dieser Grundlage gezahlten Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen, gebündelt mit dem Verkauf des Geschäftsbetriebs von Caremar und dem Liegeplatzvorrang, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 3

Die im Gesetz 163/2010 vorgesehene Möglichkeit, die für die Nachrüstung und Modernisierung der Flotte bereits zugesagten finanziellen Mittel vorübergehend zur Deckung dringender laufender Kosten zu verwenden, wurde von Caremar nicht in Anspruch genommen. Sie stellt daher keine staatliche Beihilfe für Caremar im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 4

Die im Gesetz 163/2010 festgelegten Abgabenbefreiungen im Zusammenhang mit dem Verfahren zur Privatisierung von Caremar stellen keine staatliche Beihilfe für Caremar und seinen Erwerber im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 5

Die nach dem Gesetz 163/2010 vorgesehene Möglichkeit, Mittel des FAS zur Deckung laufender Kosten einzusetzen, stellt keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 6

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 8. Juli 2024

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Exekutiv-Vizepräsidentin
