

Amtsblatt der Europäischen Union

L 49



Ausgabe
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

61. Jahrgang

22. Februar 2018

Inhalt

II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

VERORDNUNGEN

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2018/258 der Kommission vom 21. Februar 2018 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 zwecks deren Anpassung an die Änderung des Regelprüfverfahrens und zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren für die Beantragung und Zertifizierung ⁽¹⁾** 1
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2018/259 der Kommission vom 21. Februar 2018 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 zwecks deren Anpassung an die Änderung des Regelprüfverfahrens und zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren für die Beantragung und Zertifizierung ⁽¹⁾** 9
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2018/260 der Kommission vom 21. Februar 2018 zur Einstellung der Untersuchung betreffend die mutmaßliche Umgehung der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013, eingeführten Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China durch aus Vietnam versandte Einfuhren, ob als Ursprungserzeugnisse Vietnams angemeldet oder nicht** 16

BESCHLÜSSE

- ★ **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 (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2013) 9101) ⁽¹⁾** 22
- ★ **Beschluss (EU) 2018/262 der Kommission vom 14. Februar 2018 über die geplante Bürgerinitiative „We are a welcoming Europe, let us help!“ (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 895)** 64
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2018/263 der Kommission vom 20. Februar 2018 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 889) ⁽¹⁾** 66

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/258 DER KOMMISSION

vom 21. Februar 2018

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 zwecks deren Anpassung an die Änderung des Regelprüfverfahrens und zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren für die Beantragung und Zertifizierung

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 12 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ⁽²⁾ festgelegte weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP) wurde am 1. Juni 2017 von der Kommission angenommen. Das WLTP ersetzt den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemäß Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission ⁽³⁾. Ab dem Jahr 2021 wird die Einhaltung der in der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 festgelegten CO₂-Emissionswerte anhand der nach dem WLTP bestimmten CO₂-Emissionen überprüft. Von diesem Zeitpunkt an sollten auch die CO₂-Einsparungen von Ökoinnovationen unter Bezugnahme auf das WLTP bestimmt werden.
- (2) Um die Änderung des Regelprüfverfahrens widerzuspiegeln und das Verfahren zur Korrelierung der WLTP-CO₂-Werte mit den entsprechenden NEFZ-CO₂-Werten der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 der Kommission ⁽⁴⁾ zu berücksichtigen, muss die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission ⁽⁵⁾ geändert werden.
- (3) Um einen reibungslosen Übergang vom NEFZ zum WLTP zu gewährleisten, sollte es möglich sein, in einem Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation bis zum 31. Dezember 2019 auf den NEFZ und ab Inkrafttreten dieser Verordnung auf den WLTP Bezug zu nehmen.

⁽¹⁾ ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 679).

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission vom 26. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19).

- (4) Die Kommission hat zwar mehr als 20 Ökoinnovationen die Genehmigung erteilt, doch haben die Hersteller diese Technologien in der Fahrzeugflotte der Europäischen Union bis zum Jahr 2017 nur in sehr geringem Umfang eingesetzt. Damit diese Technologien vermehrt zum Einsatz kommen und das maximale Potenzial zur Senkung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen erreicht wird, sollte das Genehmigungs- und Zertifizierungsverfahren vereinfacht werden.
- (5) Die Senkung des Schwellenwerts für die Einsparungen auf 0,5 g CO₂/km dürfte den breiteren Einsatz innovativer Technologien fördern, durch die sich CO₂-Emissionen reduzieren lassen. Um sicherzustellen, dass diese CO₂-Einsparungen auch tatsächlich erzielt werden, ist es jedoch unabdingbar, dass sie sehr genau bestimmt werden. Deswegen muss die mit den Verfahren zum Nachweis der Einsparungen verbundene Unsicherheit bewertet und quantifiziert und bei der Zertifizierung der CO₂-Einsparungen durch die Genehmigungsbehörde berücksichtigt werden. Es empfiehlt sich, die Änderung des Schwellenwerts für Einsparungen parallel zur Einführung des WLTP vorzunehmen; folglich sollte der neue Schwellenwert für Anträge gelten, die auf das WLTP Bezug nehmen.
- (6) Zum Nachweis der CO₂-Einsparungen sollte es bei nicht fahrzeugabhängigen Einsparungen möglich sein, Bauteile zu prüfen, um die Genauigkeit zu erhöhen und die Bestimmung der CO₂-Einsparungen zu vereinfachen.
- (7) Um die Zertifizierung von CO₂-Einsparungen zu vereinfachen, sollte der Antragsteller die Möglichkeit haben, im Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation zusätzlich zu einem ausführlichen Prüfverfahren zur Bestimmung der Einsparungen ein vereinfachtes Bewertungsverfahren oder vorab festgelegte CO₂-Einsparungen vorzuschlagen. Werden solche vereinfachten Verfahren oder vorab festgelegten CO₂-Einsparungen herangezogen, sollten die von den Genehmigungsbehörden zertifizierten Einsparungen konservativ so bestimmt werden, dass sie den niedrigsten nachgewiesenen Einsparungswert widerspiegeln.
- (8) Eine Technologie, die bereits seit einiger Zeit in großem Umfang auf dem Markt verfügbar ist, kann nicht als innovativ im Sinne von Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erachtet werden und sollte daher nicht als Ökoinnovation in Betracht kommen. Um die richtigen Anreize zu schaffen, empfiehlt es sich daher, für die Bestimmung des innovativen Charakters einer Technologie das Bezugsjahr 2009 durch ein dynamisches Bezugsjahr zu ersetzen. Das neue dynamische Bezugsjahr sollte für die ab dem 1. Januar 2020 gestellten Genehmigungsanträge gelten.
- (9) Stellt die Kommission auf der Grundlage der Erfahrung, die sich aus der Bewertung mehrerer innovativer Technologien mit denselben Merkmalen ergibt, fest, dass zufriedenstellend und schlüssig nachgewiesen wurde, dass diese Technologien die Zulässigkeitskriterien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 erfüllen, oder ist eine innovative Technologie nicht von herstellereinspezifischen Fahrzeugparametern abhängig, sollte die Möglichkeit bestehen, die innovative Technologie durch einen Beschluss als Ökoinnovation zu genehmigen, sodass alle Hersteller CO₂-Einsparungen durch Verweis auf diesen Beschluss zertifizieren können, sofern die Bedingungen des Beschlusses erfüllt sind.
- (10) Für einige innovative Technologien sind fundierte statistische Daten erforderlich, um die im Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation vorgebrachten Annahmen und die im Prüfverfahren vorgeschlagenen Parameter zu untermauern. Um über möglichst umfangreiche Datensätze zu verfügen, sollte eine Gruppe von Herstellern oder Lieferanten gemeinsam einen Antrag stellen können. In diesem Fall sollte die Gruppe die Möglichkeit haben, einen Genehmigungsantrag einzureichen, der mehrere Prüfberichte umfasst, wenn dies aus Vertraulichkeits- oder Wettbewerbsgründen erforderlich ist.
- (11) Um sicherzustellen, dass die zertifizierten CO₂-Einsparungen, die die Hersteller für die Einhaltung der Zielvorgabe heranziehen, zutreffend sind, sollte die Kommission in der Lage sein, schnell zu reagieren und die Hersteller zu informieren, wenn sie bei den Prüfverfahren oder bei der innovativen Technologie Abweichungen oder Unstimmigkeiten feststellt, die die Höhe der zertifizierten Einsparungen beeinflussen könnten.
- (12) Die Erfahrung hat gezeigt, dass die in den Beschlüssen zur Genehmigung einer Ökoinnovation beschriebenen Prüfverfahren möglicherweise angepasst werden müssen, um unter anderem technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen oder den Geltungsbereich des Genehmigungsbeschlusses auf ein breiteres Spektrum von Fahrzeugen auszudehnen. Deswegen sollte sowohl der ursprüngliche Genehmigungsantragsteller als auch die Kommission die Möglichkeit haben, eine Änderung dieser Beschlüsse in die Wege zu leiten.
- (13) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (14) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Klimaänderung —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Eine Technologie kommt für einen Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation gemäß dieser Verordnung in Betracht, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind.“

b) Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Bei bis zum 31. Dezember 2019 gestellten Anträgen war ein Anteil von 3 % oder weniger aller im Jahr 2009 zugelassenen neuen Personenkraftwagen damit ausgestattet; bei ab dem 1. Januar 2020 gestellten Anträgen war ein Anteil von 3 % oder weniger aller im Jahr $n - 4$ zugelassenen neuen Personenkraftwagen damit ausgestattet, wobei n das Jahr der Antragstellung ist.“

c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Ein Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation kann wie folgt auf das Regelprüfverfahren Bezug nehmen:

a) bis 31. Dezember 2019 auf den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemäß Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008;

b) ab dem 14. März 2018 auf das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission (*).

(*) Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1)“.

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) ‚Genehmigungsantragsteller‘ den Hersteller oder Zulieferer oder eine Gruppe von Herstellern oder Zulieferern, der bzw. die einen Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation stellt;“

ii) folgender Buchstabe f wird hinzugefügt:

„f) ‚Änderungsantragsteller‘ einen Hersteller oder Zulieferer oder eine Gruppe von Herstellern oder Zulieferern, der bzw. die die Änderung eines Beschlusses über die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation beantragt.“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation“.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Ein Antrag auf Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation muss Folgendes umfassen:“

ii) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) ein Verfahren zum Nachweis der CO₂-Emissionssenkungen der innovativen Technologie, einschließlich einer Bezugnahme auf das geltende Regelprüfverfahren gemäß Artikel 2 Absatz 3, oder, wenn ein solches Verfahren bereits durch die Kommission genehmigt wurde, einer Bezugnahme auf das genehmigte Verfahren;“.

iii) Folgender Buchstabe ea wird eingefügt:

„ea) gegebenenfalls zusätzlich zu dem Verfahren gemäß Buchstabe e ein vereinfachtes Verfahren zur Bewertung der zu zertifizierenden CO₂-Einsparungen oder vorab festgelegte Werte der CO₂-Einsparungen, die für die Zertifizierung aller Fahrzeuge herangezogen werden, die mit der innovativen Technologie ausgestattet sind;“.

iv) in Buchstabe f erhalten die Ziffern i und ii folgende Fassung:

„i) die durch die innovative Technologie erreichte Emissionssenkung, die gemäß Buchstabe e und gegebenenfalls Buchstabe ea bestimmt wurde, dem geltenden in Artikel 9 Absatz 1 festgelegten Schwellenwert entspricht, unter Berücksichtigung der schleichenden Verschlechterung der Technologie;

ii) die CO₂-Einsparungen der innovativen Technologie im Einklang mit Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 nicht oder nur zum Teil von der CO₂-Messung im Rahmen des Regelprüfverfahrens gemäß Artikel 2 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung erfasst werden;“.

v) Die folgende Ziffer iv wird angefügt:

„iv) der Wert der CO₂-Verringerung, der einem Fahrzeug zum Zeitpunkt der Zertifizierung nach dem vereinfachten Bewertungsverfahren oder im Wege vorab festgelegter Werte der CO₂-Einsparungen gemäß Buchstabe ea zugewiesen wird, einschließlich etwaiger Wechselwirkungen mit anderen genehmigten Ökoinnovationen niedriger oder genauso hoch ist wie die durch die innovative Technologie erreichte und nach dem Prüfverfahren gemäß Buchstabe e bestimmte Emissionssenkung.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Vergleichsgrundlage und Ökoinnovation“.

b) Absatz 1 Buchstaben a und b erhält folgende Fassung:

„a) ein Ökoinnovationsfahrzeug, das mit der innovativen Technologie ausgestattet wird, oder gegebenenfalls die innovative Technologie als eigenständiges Bauteil;

b) ein Vergleichsfahrzeug, das nicht mit der innovativen Technologie ausgestattet wird, das aber in jeder anderen Hinsicht mit dem Ökoinnovationsfahrzeug identisch ist, oder gegebenenfalls eine Ausgangstechnologie als eigenständiges Bauteil.“

c) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ist der Genehmigungsantragsteller der Auffassung, dass die Werte gemäß den Artikeln 8 und 9 durch andere Mittel als die in Absatz 1 genannten nachgewiesen werden können, so enthält der Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation die erforderlichen Angaben zur Begründung dieser Auffassung und ein Verfahren, das vergleichbare Ergebnisse erzielt.“

d) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Nimmt der Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation auf das WLTP gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b Bezug, so ist das Vergleichsfahrzeug das Fahrzeug innerhalb der Interpolationsfamilie, das den ungünstigsten Fall für den Nachweis der Ökoinnovations-Einsparungen darstellt.“

In dem Fall gemäß Anhang XXI Unteranhang 6 Absatz 1.2.3.1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) 2017/1151 ist das Vergleichsfahrzeug das Prüffahrzeug H.

Die Wahl des Vergleichsfahrzeugs stützt sich auf fundierte, unabhängige statistische Nachweise, auf deren Grundlage überprüfbare Annahmen zur Eignung und Repräsentativität des Vergleichsfahrzeugs getroffen werden können.“

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Ist der Genehmigungsantragsteller eine Gruppe von Herstellern oder Zulieferern sind folgende Bedingungen zu beachten:

- a) Abhängig vom Inhalt des Antrags auf Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation nimmt die unabhängige und zertifizierte Stelle erforderlichenfalls die Überprüfungen gemäß Absatz 2 Buchstaben a bis e für jedes Mitglied der antragstellenden Gruppe vor;
- b) aus Gründen der Vertraulichkeit oder des Wettbewerbs können die Mitglieder der antragstellenden Gruppe mehrere Prüfberichte für unterschiedliche Datensätze vorlegen, die ein und denselben Genehmigungsantrag untermauern.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Folgender Buchstabe ca wird eingefügt:

„ca) im Fall von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe ea zu überprüfen, dass das vereinfachte Bewertungsverfahren bzw. die vorab festgelegten Werte der CO₂-Einsparungen gemäß dem genannten Buchstaben geeignet sind, um die CO₂-Einsparungen für die betreffenden Fahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d zu zertifizieren, und dass sie die Mindestanforderungen nach Artikel 4 [Absatz 2] [Buchstabe f] Ziffer iv erfüllen;“.

ii) Folgender Unterabsatz wird angefügt:

„Für die Zwecke der Buchstaben c und ca stellt die unabhängige und zertifizierte Stelle die für die Prüfung erstellten Testprotokolle bereit.“

c) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:

„Zur Zertifizierung der CO₂-Einsparungen gemäß Artikel 11 erstellt die unabhängige und zertifizierte Stelle auf Verlangen des Herstellers einen Bericht über die Wechselwirkungen zwischen mehreren Ökoinnovationen in einem Fahrzeugtyp, einer Variante, einer Version oder gegebenenfalls einer Interpolationsfamilie.“

6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Buchstaben a und b erhält folgende Fassung:

„a) die CO₂-Emissionen des Vergleichsfahrzeugs und des Ökoinnovationsfahrzeugs bei Betrieb der innovativen Technologie unter Anwendung des in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e genannten Verfahrens und gegebenenfalls mithilfe des in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe ea genannten vereinfachten Bewertungsverfahrens;

b) die CO₂-Emissionen des Vergleichsfahrzeugs und des Ökoinnovationsfahrzeugs bei Betrieb der innovativen Technologie unter Anwendung des Regelprüfverfahrens gemäß Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a oder b.“

b) In Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Nimmt ein Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation auf Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b Bezug, so wird für die Zwecke der Bestimmung der Einsparungen die Unsicherheit bewertet und quantifiziert. Die quantifizierte Unsicherheit wird von den Gesamteinsparungen abgezogen.“

c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe ea vorgeschlagenen, vorab festgelegten Werte der CO₂-Einsparungen werden in einer Höhe festgelegt, die die gemäß Absatz 2 bestimmten Gesamteinsparungen nicht überschreitet.“

7. Artikel 9 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die gemäß Artikel 8 Absatz 2 durch die innovative Technologie zu erzielenden Mindestsenkungen betragen

a) 1 g CO₂/km im Falle eines Antrags, der auf Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a Bezug nimmt,

b) 0,5 g CO₂/km im Falle eines Antrags, der auf Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe b Bezug nimmt.“

b) In Absatz 2 werden die Wörter „im standardisierten Prüfzyklus“ durch die Wörter „im Regelprüfverfahren“ und die Wörter „den standardisierten Prüfzyklus“ durch die Wörter „das Regelprüfverfahren“ ersetzt.

8. Die Überschrift des Artikels 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Prüfung eines Antrags auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation“.

9. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die zertifizierten, gemäß dem entsprechenden Beschluss über die Genehmigung der innovativen Technologie als Ökoinnovation nachgewiesenen CO₂-Einsparungen der Ökoinnovation werden gesondert sowohl in den Typgenehmigungsunterlagen als auch in der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 2007/46/EG aufgeführt, wobei von den technischen Diensten gemäß Artikel 11 der genannten Richtlinie nach dem genehmigten Prüfverfahren durchgeführte Prüfungen die Grundlage bilden.

Vorbehaltlich der Anforderungen des Genehmigungsbeschlusses wird die quantifizierte Unsicherheit gemäß Artikel 8 Absatz 2 von den zu zertifizierenden Gesamteinsparungen abgezogen. Liegen die CO₂-Einsparungen einer Ökoinnovation für einen bestimmten Typ, eine Variante, eine Version und gegebenenfalls eine Interpolationsfamilie unter dem geltenden Schwellenwert gemäß Artikel 9 Absatz 1, werden die Einsparungen nicht zertifiziert.

Enthält der Genehmigungsbeschluss vorab festgelegte, gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe ea bestimmte CO₂-Einsparungen, so kann der betreffende vorab festgelegte Wert der CO₂-Einsparungen unmittelbar in die Typgenehmigungsunterlagen eingetragen werden, vorausgesetzt, die Genehmigungsbehörde kann bestätigen, dass das Fahrzeug im Einklang mit den Vorgaben des Genehmigungsbeschlusses mit der Technologie ausgestattet ist.“

b) In Absatz 4 Unterabsatz 2 wird der Wert „1 g CO₂/km“ durch den Wert „0,5 g CO₂/km“ ersetzt.

10. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt:

„Stellt die Kommission fest oder wird sie darüber in Kenntnis gesetzt, dass das Prüfverfahren oder die innovative Technologie Abweichungen oder Unstimmigkeiten im Vergleich zu den Angaben aufweist, die sie mit dem Antrag auf die Genehmigung der innovativen Technologie als Ökoinnovation erhalten hat, so kann sie dies dem Hersteller mitteilen.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Ein Hersteller, für den die zertifizierten CO₂-Einsparungen nicht mehr berücksichtigt werden, kann eine neue Zertifizierung der Fahrzeuge nach dem Verfahren gemäß Artikel 11 beantragen oder kann gegebenenfalls einen Antrag auf Änderung des Genehmigungsbeschlusses gemäß Artikel 12a stellen und dabei die Belege übermitteln, die erforderlich sind, um die Eignung des Prüfverfahrens und die Höhe der mit der innovativen Technologie erzielten CO₂-Einsparungen zu bestätigen.“

11. Folgender Artikel 12a wird eingefügt:

„Artikel 12a

Änderung eines Beschlusses über die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation

(1) Ein Hersteller oder Lieferant, einschließlich des ursprünglichen Genehmigungsantragstellers, kann bei der Kommission die Änderung eines bestehenden Genehmigungsbeschlusses beantragen. Dieser Änderungsantrag und alle Begleitunterlagen werden außerdem per E-Mail oder per elektronischen Datenträger übermittelt oder auf einen von der Kommission betriebenen Server hochgeladen. Der schriftliche Änderungsantrag umfasst ein Verzeichnis der Begleitunterlagen.

- (2) Zusammen mit dem Änderungsantrag werden die folgenden Angaben und Nachweise übermittelt:
- a) die Kontaktdaten des Änderungsantragstellers;
 - b) die Bezugnahme auf den zu ändernden Genehmigungsbeschluss;
 - c) eine Beschreibung der vorgeschlagenen Änderungen zusammen mit einer Zusammenfassung der Beschreibung;
 - d) Belege für die Notwendigkeit und Angemessenheit der Änderungen;
 - e) Belege dafür, dass die Emissionssenkung, die durch die innovative Technologie erzielt und nach dem geänderten Prüfverfahren oder gegebenenfalls nach dem neuen bzw. geänderten vereinfachten Prüfverfahren oder mithilfe der neuen bzw. geänderten vorab festgelegten CO₂-Einsparungen bestimmt wird, unter Berücksichtigung der schleichenden Verschlechterung der Technologie den geltenden Schwellenwert gemäß Artikel 9 Absatz 1 erreicht;
 - f) einen spezifischen Validierungsbericht, der von einer unabhängigen und zertifizierten Stelle erstellt wurde, die überprüft, ob
 - i) das geänderte Prüfverfahren den Anforderungen gemäß Artikel 6 Absatz 1 und, soweit zutreffend, gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iv genügt;
 - ii) die Emissionssenkung, die durch die innovative Technologie erzielt und nach dem geänderten Prüfverfahren oder gegebenenfalls nach dem neuen bzw. geänderten vereinfachten Prüfverfahren oder mithilfe der neuen bzw. geänderten vorab festgelegten CO₂-Einsparungen bestimmt wird, unter Berücksichtigung der schleichenden Verschlechterung der Technologie den geltenden Schwellenwert gemäß Artikel 9 Absatz 1 erreicht;

(3) Bei Eingang des Änderungsantrags veröffentlicht die Kommission die Zusammenfassung der Beschreibung der vorgeschlagenen Änderungen gemäß Absatz 2 Buchstabe c.

(4) Die Kommission prüft den Änderungsantrag und ändert innerhalb von neun Monaten nach Eingang des vollständigen Änderungsantrags den Genehmigungsbeschluss, es sei denn, gegen die Zweckmäßigkeit der vorgeschlagenen Änderungen werden Einwände erhoben.

Im geänderten Genehmigungsbeschluss wird erforderlichenfalls seine Gültigkeit festgelegt und vorgegeben, welche Informationen für die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen gemäß Artikel 11 dieser Verordnung erforderlich sind, vorbehaltlich der Ausnahmen vom Recht auf Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001.

(5) Die Kommission kann Anpassungen der vorgeschlagenen Änderungen verlangen. In diesem Fall konsultiert die Kommission den Änderungsantragsteller sowie die übrigen Beteiligten, einschließlich desjenigen Antragstellers, der ursprünglich die Genehmigung der innovativen Technologie als Ökoinnovation beantragt hat, in Bezug auf die vorgeschlagenen Änderungen und berücksichtigt etwa eingegangene Anmerkungen.

(6) Der Prüfungszeitraum kann um fünf Monate verlängert werden, wenn die Kommission feststellt, dass aufgrund der Komplexität der innovativen Technologie und des damit einhergehenden geänderten Prüfverfahrens oder wegen der Größe und des Inhalts des Änderungsantrags dieses in der neunmonatigen Prüfungsfrist nicht in geeigneter Weise beurteilt werden kann.

Die Kommission informiert den Änderungsantragsteller innerhalb von 40 Tagen nach Eingang des Änderungsantrags, wenn die Prüfungsfrist verlängert wird.

(7) Die Kommission kann jederzeit auf eigene Initiative einen Genehmigungsbeschluss ändern, insbesondere um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen. Die Kommission konsultiert den Antragsteller, der ursprünglich die Genehmigung der innovativen Technologie als Ökoinnovation beantragt hat, sowie die übrigen Beteiligten zu den von ihr beabsichtigten Änderungen und berücksichtigt etwa eingegangene Anmerkungen.“

12. Artikel 14 wird gestrichen.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Februar 2018

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/259 DER KOMMISSION**vom 21. Februar 2018****zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 zwecks deren Anpassung an die Änderung des Regelprüfverfahrens und zur Vereinfachung der Verwaltungsverfahren für die Beantragung und Zertifizierung****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 12 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das in der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission ⁽²⁾ festgelegte weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP) wurde am 1. Juni 2017 von der Kommission angenommen. Das WLTP ersetzt den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemäß Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission ⁽³⁾. Ab dem Jahr 2021 wird die Einhaltung der in der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 festgelegten CO₂-Emissionswerte anhand der nach dem WLTP bestimmten CO₂-Emissionen überprüft. Von diesem Zeitpunkt an sollten auch die CO₂-Einsparungen von Ökoinnovationen unter Bezugnahme auf das WLTP bestimmt werden.
- (2) Um die Änderung des Regelprüfverfahrens widerzuspiegeln und das Verfahren zur Korrelierung der WLTP-CO₂-Werte mit den entsprechenden NEFZ-CO₂-Werten der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 der Kommission ⁽⁴⁾ zu berücksichtigen, muss die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission ⁽⁵⁾ geändert werden.
- (3) Um einen reibungslosen Übergang vom NEFZ zum WLTP zu gewährleisten, sollte es möglich sein, in einem Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation bis zum 31. Dezember 2019 auf den NEFZ und ab Inkrafttreten dieser Verordnung auf den WLTP Bezug zu nehmen.
- (4) Die Kommission hat zwar mehr als 20 Ökoinnovationen die Genehmigung erteilt, doch haben die Hersteller diese Technologien in der Fahrzeugflotte der Europäischen Union bis zum Jahr 2017 nur in sehr geringem Umfang eingesetzt. Damit diese Technologien vermehrt zum Einsatz kommen und das maximale Potenzial zur Senkung der CO₂-Emissionen leichter Nutzfahrzeuge erreicht wird, sollte das Genehmigungs- und Zertifizierungsverfahren vereinfacht werden.
- (5) Die Senkung des Schwellenwerts für die Einsparungen auf 0,5 g CO₂/km dürfte den breiteren Einsatz innovativer Technologien fördern, durch die sich CO₂-Emissionen reduzieren lassen. Um sicherzustellen, dass diese CO₂-Einsparungen auch tatsächlich erzielt werden, ist es jedoch unabdingbar, dass sie sehr genau bestimmt werden. Deswegen muss die mit den Verfahren zum Nachweis der Einsparungen verbundene Unsicherheit bewertet und quantifiziert und bei der Zertifizierung der CO₂-Einsparungen durch die Genehmigungsbehörde berücksichtigt werden. Es empfiehlt sich, die Änderung des Schwellenwerts für Einsparungen parallel zur Einführung des WLTP vorzunehmen; folglich sollte der neue Schwellenwert für Anträge gelten, die auf das WLTP Bezug nehmen.

⁽¹⁾ ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission und der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

⁽⁴⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1153 der Kommission vom 2. Juni 2017 zur Festlegung eines Verfahrens für die Ermittlung der Korrelationsparameter, die erforderlich sind, um der Änderung des Regelprüfverfahrens Rechnung zu tragen, und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010 (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 679).

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 der Kommission vom 25. April 2014 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen nach der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 125 vom 26.4.2014, S. 57).

- (6) Zum Nachweis der CO₂-Einsparungen sollte es bei nicht fahrzeugabhängigen Einsparungen möglich sein, Bauteile zu prüfen, um die Genauigkeit zu erhöhen und die Bestimmung der CO₂-Einsparungen zu vereinfachen.
- (7) Um die Zertifizierung von CO₂-Einsparungen zu vereinfachen, sollte der Antragsteller die Möglichkeit haben, im Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation zusätzlich zu einem ausführlichen Prüfverfahren zur Bestimmung der Einsparungen ein vereinfachtes Bewertungsverfahren oder vorab festgelegte CO₂-Einsparungen vorzuschlagen. Werden solche vereinfachten Verfahren oder vorab festgelegten CO₂-Einsparungen herangezogen, sollten die von den Genehmigungsbehörden zertifizierten Einsparungen konservativ so bestimmt werden, dass sie den niedrigsten nachgewiesenen Einsparungswert widerspiegeln.
- (8) Eine Technologie, die bereits seit einiger Zeit in großem Umfang auf dem Markt verfügbar ist, kann nicht als innovativ im Sinne von Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 erachtet werden und sollte daher nicht als Ökoinnovation in Betracht kommen. Um die richtigen Anreize zu schaffen, empfiehlt es sich daher, für die Bestimmung des innovativen Charakters einer Technologie das Bezugsjahr 2009 durch ein dynamisches Bezugsjahr zu ersetzen. Das neue dynamische Bezugsjahr sollte für die ab dem 1. Januar 2020 gestellten Genehmigungsanträge gelten.
- (9) Stellt die Kommission auf der Grundlage der Erfahrung, die sich aus der Bewertung mehrerer innovativer Technologien mit denselben Merkmalen ergibt, fest, dass zufriedenstellend und schlüssig nachgewiesen wurde, dass diese Technologien die Zulässigkeitskriterien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 erfüllen, oder ist eine innovative Technologie nicht von herstellereinspezifischen Fahrzeugparametern abhängig, sollte die Möglichkeit bestehen, die innovative Technologie durch einen Beschluss als Ökoinnovation zu genehmigen, sodass alle Hersteller CO₂-Einsparungen durch Verweis auf diesen Beschluss zertifizieren können, sofern die Bedingungen des Beschlusses erfüllt sind.
- (10) Für einige innovative Technologien sind fundierte statistische Daten erforderlich, um die im Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation vorgebrachten Annahmen und die im Prüfverfahren vorgeschlagenen Parameter zu untermauern. Um über möglichst umfangreiche Datensätze zu verfügen, sollte eine Gruppe von Herstellern oder Lieferanten gemeinsam einen Antrag stellen können. In diesem Fall sollte die Gruppe die Möglichkeit haben, einen Genehmigungsantrag einzureichen, der mehrere Prüfberichte umfasst, wenn dies aus Vertraulichkeits- oder Wettbewerbsgründen erforderlich ist.
- (11) Um sicherzustellen, dass die zertifizierten CO₂-Einsparungen, die die Hersteller für die Einhaltung der Zielvorgabe heranziehen, zutreffend sind, sollte die Kommission in der Lage sein, schnell zu reagieren und die Hersteller zu informieren, wenn sie bei den Prüfverfahren oder bei der innovativen Technologie Abweichungen oder Unstimmigkeiten feststellt, die die Höhe der zertifizierten Einsparungen beeinflussen könnten.
- (12) Die Erfahrung hat gezeigt, dass die in den Beschlüssen zur Genehmigung einer Ökoinnovation beschriebenen Prüfverfahren möglicherweise angepasst werden müssen, um unter anderem technischen Entwicklungen Rechnung zu tragen oder den Geltungsbereich des Genehmigungsbeschlusses auf ein breiteres Spektrum von Fahrzeugen auszudehnen. Deswegen sollte sowohl der ursprüngliche Genehmigungsantragsteller als auch die Kommission die Möglichkeit haben, eine Änderung dieser Beschlüsse in die Wege zu leiten.
- (13) Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (14) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Klimaänderung —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 427/2014 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Eine Technologie kommt für einen Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation gemäß dieser Verordnung in Betracht, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind.“

b) Absatz 2 Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Bei bis zum 31. Dezember 2019 gestellten Anträgen war ein Anteil von 3 % oder weniger aller im Jahr 2009 zugelassenen, neuen leichten Nutzfahrzeuge damit ausgestattet; bei ab dem 1. Januar 2020 gestellten Anträgen war ein Anteil von 3 % oder weniger aller im Jahr n – 4 zugelassenen, neuen leichten Nutzfahrzeuge damit ausgestattet, wobei n das Jahr der Antragstellung ist.“

c) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Ein Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation kann wie folgt auf das Regelprüfverfahren Bezug nehmen:

a) bis 31. Dezember 2019 auf den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) gemäß Anhang XII der Verordnung (EG) Nr. 692/2008;

b) ab dem 14. März 2018 auf das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP) gemäß der Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission (*).

(*) Verordnung (EU) 2017/1151 der Kommission vom 1. Juni 2017 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission sowie der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission (ABl. L 175 vom 7.7.2017, S. 1).“

2. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. ‚Genehmigungsantragsteller‘ den Hersteller oder Zulieferer oder eine Gruppe von Herstellern oder Zulieferern, der bzw. die einen Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation stellt;“.

b) Nummer 6 erhält folgende Fassung:

„6. ‚Änderungsantragsteller‘ einen Hersteller oder Zulieferer oder eine Gruppe von Herstellern oder Zulieferern, der bzw. die die Änderung eines Beschlusses über die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation beantragt.“

3. Artikel 4 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Artikel 4

Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation“.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

i) Der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Ein Antrag auf Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation muss Folgendes umfassen:“.

ii) Buchstabe e erhält folgende Fassung:

„e) ein Verfahren zum Nachweis der CO₂-Emissionssenkungen der innovativen Technologie, einschließlich einer Bezugnahme auf das geltende Regelprüfverfahren gemäß Artikel 2 Absatz 4, oder, wenn ein solches Verfahren bereits durch die Kommission genehmigt wurde, einer Bezugnahme auf das genehmigte Verfahren;“.

iii) Folgender Buchstabe ea wird eingefügt:

„ea) gegebenenfalls zusätzlich zu dem Verfahren gemäß Buchstabe e ein vereinfachtes Verfahren zur Bewertung der zu zertifizierenden CO₂-Einsparungen oder vorab festgelegte Werte der CO₂-Einsparungen, die für die Zertifizierung aller Fahrzeuge herangezogen werden, die mit der innovativen Technologie ausgestattet sind;“.

iv) in Buchstabe f erhalten die Ziffern i und ii folgende Fassung:

- „i) die durch die innovative Technologie erreichte Emissionssenkung, die gemäß Buchstabe e und gegebenenfalls Buchstabe ea bestimmt wurde, dem geltenden in Artikel 9 Absatz 1 festgelegten Schwellenwert entspricht, unter Berücksichtigung der schleichenden Verschlechterung der Technologie;
- ii) die CO₂-Einsparungen der innovativen Technologie im Einklang mit Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 nicht oder nur zum Teil von der CO₂-Messung im Rahmen des Regelprüfverfahrens gemäß Artikel 2 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung erfasst werden;“.

v) in Buchstabe f wird folgende Ziffer iv angefügt:

- „iv) im Falle von Buchstabe ea dieses Artikels der Wert der CO₂-Verringerung, der einem Fahrzeug zum Zeitpunkt der Zertifizierung nach dem vereinfachten Bewertungsverfahren oder im Wege vorab festgelegter Werte der CO₂-Einsparungen gemäß Buchstabe ea zugewiesen wird, einschließlich etwaiger Wechselwirkungen mit anderen genehmigten Ökoinnovationen niedriger oder genauso hoch ist wie die durch die innovative Technologie erreichte und nach dem Prüfverfahren gemäß Buchstabe e bestimmte Emissionssenkung.“

4. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Vergleichsgrundlage und Ökoinnovation“.

b) Absatz 1 Buchstaben a und b erhält folgende Fassung:

- „a) ein Ökoinnovationsfahrzeug, das mit der innovativen Technologie ausgestattet wird, oder gegebenenfalls die innovative Technologie als eigenständiges Bauteil;
- b) ein Vergleichsfahrzeug, das nicht mit der innovativen Technologie ausgestattet wird, das aber in jeder anderen Hinsicht mit dem Ökoinnovationsfahrzeug identisch ist, oder gegebenenfalls eine Ausgangstechnologie als eigenständiges Bauteil.“

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Ist der Genehmigungsantragsteller der Auffassung, dass die Werte gemäß den Artikeln 8 und 9 durch andere Mittel als die in Absatz 1 genannten nachgewiesen werden können, so enthält der Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation die erforderlichen Angaben zur Begründung dieser Auffassung und ein Verfahren, das vergleichbare Ergebnisse erzielt.“

d) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Nimmt der Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation auf das WLTP gemäß Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe b Bezug, so ist das Vergleichsfahrzeug das Fahrzeug innerhalb der Interpolationsfamilie oder der Fahrwiderstandmatrix-Familie, das den ungünstigsten Fall für den Nachweis der Ökoinnovations-Einsparungen darstellt.“

In dem Fall gemäß Anhang XXI Unteranhang 6 Absatz 1.2.3.1 Unterabsatz 2 oder Unteranhang 7 Absatz 3.2.3.1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EU) 2017/1151 ist das Vergleichsfahrzeug das Prüffahrzeug H.

Die Wahl des Vergleichsfahrzeugs stützt sich auf fundierte, unabhängige statistische Nachweise, auf deren Grundlage überprüfbare Annahmen zur Eignung und Repräsentativität des Vergleichsfahrzeugs getroffen werden können.“

5. Artikel 7 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz 1a wird eingefügt:

„(1a) Ist der Genehmigungsantragsteller eine Gruppe von Herstellern oder Zulieferern sind folgende Bedingungen zu beachten:

- a) Abhängig vom Inhalt des Antrags auf Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation nimmt die unabhängige und zertifizierte Stelle erforderlichenfalls die Überprüfungen gemäß Absatz 2 Buchstaben a bis e für jedes Mitglied der antragstellenden Gruppe vor;
- b) aus Gründen der Vertraulichkeit oder des Wettbewerbs können die Mitglieder der antragstellenden Gruppe mehrere Prüfberichte für unterschiedliche Datensätze vorlegen, die ein und denselben Genehmigungsantrag untermauern.“

- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- i) Im ersten Absatz wird folgender Buchstabe ca eingefügt:

„ca) im Fall von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe ea zu überprüfen, dass das vereinfachte Bewertungsverfahren bzw. die vorab festgelegten Werte der CO₂-Einsparungen gemäß dem genannten Buchstaben geeignet sind, um die CO₂-Einsparungen für die betreffenden Fahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d zu zertifizieren, und dass sie die Mindestanforderungen nach Artikel 4 [Absatz 2] [Buchstabe f] Ziffer iv erfüllen.“
 - ii) Der letzte Unterabsatz erhält folgende Fassung:

„Für die Zwecke der Buchstaben c und ca stellt die unabhängige und zertifizierte Stelle die für die Prüfung erstellten Testprotokolle bereit.“
- c) Absatz 3 Unterabsatz 1 erhält folgende Fassung:
- „(3) Zur Zertifizierung der CO₂-Einsparungen gemäß Artikel 11 erstellt die unabhängige und zertifizierte Stelle auf Verlangen des Herstellers einen Bericht über die Wechselwirkungen zwischen mehreren Ökoinnovationen in einem Fahrzeugtyp, einer Variante, einer Version oder gegebenenfalls einer Interpolationsfamilie.“
- d) Absatz 4 wird gestrichen.
6. Artikel 8 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Buchstaben a und b erhält folgende Fassung:
 - „a) die CO₂-Emissionen des Vergleichsfahrzeugs und des Ökoinnovationsfahrzeugs bei Betrieb der innovativen Technologie unter Anwendung des in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e genannten Verfahrens und gegebenenfalls mithilfe des in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe ea genannten vereinfachten Bewertungsverfahrens;
 - b) die CO₂-Emissionen des Vergleichsfahrzeugs und des Ökoinnovationsfahrzeugs bei Betrieb der innovativen Technologie unter Anwendung des Regelprüfverfahrens gemäß Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe a oder b.“
 - b) In Absatz 2 wird folgender Unterabsatz angefügt:

„Nimmt ein Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation auf Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe b Bezug, so wird für die Zwecke der Bestimmung der Einsparungen die Unsicherheit bewertet und quantifiziert. Die quantifizierte Unsicherheit wird von den Gesamteinsparungen abgezogen.“
 - c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Die gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe ea vorgeschlagenen, vorab festgelegten Werte der CO₂-Einsparungen werden in einer Höhe festgelegt, die die gemäß Absatz 2 bestimmten Gesamteinsparungen nicht überschreitet.“
7. Artikel 9 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die gemäß Artikel 8 Absatz 2 durch die innovative Technologie zu erzielenden Mindestsenkungen betragen

 - a) 1 g CO₂/km im Falle eines Antrags, der auf Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe a Bezug nimmt,
 - b) 0,5 g CO₂/km im Falle eines Antrags, der auf Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe b Bezug nimmt.“
 - b) In Absatz 2 werden die Wörter „im standardisierten Prüfzyklus“ durch die Wörter „im Regelprüfverfahren“ und die Wörter „den standardisierten Prüfzyklus“ durch die Wörter „das Regelprüfverfahren“ ersetzt.
8. Die Überschrift des Artikels 10 erhält folgende Fassung:
- „Artikel 10
- Prüfung eines Antrags auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation“.**

9. Artikel 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die zertifizierten, gemäß dem entsprechenden Beschluss über die Genehmigung der innovativen Technologie als Ökoinnovation nachgewiesenen CO₂-Einsparungen der Ökoinnovation werden gesondert sowohl in den Typgenehmigungsunterlagen als auch in der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 2007/46/EG aufgeführt, wobei von den technischen Diensten gemäß Artikel 11 der genannten Richtlinie nach dem genehmigten Prüfverfahren durchgeführte Prüfungen die Grundlage bilden.“

Vorbehaltlich der Anforderungen des Genehmigungsbeschlusses wird die quantifizierte Unsicherheit gemäß Artikel 8 Absatz 2 von den zu zertifizierenden Gesamteinsparungen abgezogen. Liegen die CO₂-Einsparungen einer Ökoinnovation für einen bestimmten Typ, eine Variante, eine Version und gegebenenfalls eine Interpolationsfamilie unter dem geltenden Schwellenwert gemäß Artikel 9 Absatz 1, werden die Einsparungen nicht zertifiziert.

Enthält der Genehmigungsbeschluss vorab festgelegte, gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe ea bestimmte CO₂-Einsparungen, so kann der betreffende vorab festgelegte Wert der CO₂-Einsparungen unmittelbar in die Typgenehmigungsunterlagen eingetragen werden, vorausgesetzt, die Genehmigungsbehörde kann bestätigen, dass das Fahrzeug im Einklang mit den Vorgaben des Genehmigungsbeschlusses mit der Technologie ausgestattet ist.“

b) In Absatz 4 Unterabsatz 2 wird der Wert „1 g CO₂/km“ durch den Wert „0,5 g CO₂/km“ ersetzt.

10. Artikel 12 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Unterabsatz 2 folgender Unterabsatz eingefügt:

„Stellt die Kommission fest oder wird sie darüber in Kenntnis gesetzt, dass das Prüfverfahren oder die innovative Technologie Abweichungen oder Unstimmigkeiten im Vergleich zu den Angaben aufweist, die sie mit dem Antrag auf die Genehmigung der innovativen Technologie als Ökoinnovation erhalten hat, so kann sie dies dem Hersteller mitteilen.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Ein Hersteller, für den die zertifizierten CO₂-Einsparungen nicht mehr berücksichtigt werden, kann eine neue Zertifizierung der Fahrzeuge nach dem Verfahren gemäß Artikel 11 beantragen oder kann gegebenenfalls einen Antrag auf Änderung des Genehmigungsbeschlusses gemäß Artikel 12a stellen und dabei die Belege übermitteln, die erforderlich sind, um die Eignung des Prüfverfahrens und die Höhe der mit der innovativen Technologie erzielten CO₂-Einsparungen zu bestätigen.“

11. Folgender Artikel 12a wird eingefügt:

„Artikel 12a

Änderung eines Beschlusses über die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation

(1) Ein Hersteller oder Lieferant, einschließlich des ursprünglichen Genehmigungsantragstellers, kann bei der Kommission die Änderung eines bestehenden Genehmigungsbeschlusses beantragen. Dieser Änderungsantrag und alle Begleitunterlagen werden außerdem per E-Mail oder per elektronischen Datenträger übermittelt oder auf einen von der Kommission betriebenen Server hochgeladen. Der schriftliche Änderungsantrag umfasst ein Verzeichnis der Begleitunterlagen.

(2) Zusammen mit dem Änderungsantrag werden die folgenden Angaben und Nachweise übermittelt:

- a) die Kontaktdaten des Änderungsantragstellers;
- b) die Bezugnahme auf den zu ändernden Genehmigungsbeschluss;
- c) eine Beschreibung der vorgeschlagenen Änderungen zusammen mit einer Zusammenfassung der Beschreibung;
- d) Belege für die Notwendigkeit und Angemessenheit der Änderungen;
- e) Belege dafür, dass die Emissionssenkung, die durch die innovative Technologie erzielt und nach dem geänderten Prüfverfahren oder gegebenenfalls nach dem neuen bzw. geänderten vereinfachten Prüfverfahren oder mithilfe der neuen bzw. geänderten vorab festgelegten CO₂-Einsparungen bestimmt wird, unter Berücksichtigung der schleichenden Verschlechterung der Technologie den geltenden Schwellenwert gemäß Artikel 9 Absatz 1 erreicht;
- f) einen spezifischen Validierungsbericht, der von einer unabhängigen und zertifizierten Stelle erstellt wurde, die überprüft, ob
 - das geänderte Prüfverfahren den Anforderungen gemäß Artikel 6 Absatz 1 und, soweit zutreffend, gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe f Ziffer iv genügt;

- die Emissionssenkung, die durch die innovative Technologie erzielt und nach dem geänderten Prüfverfahren oder gegebenenfalls nach dem neuen bzw. geänderten vereinfachten Prüfverfahren oder mithilfe der neuen bzw. geänderten vorab festgelegten CO₂-Einsparungen bestimmt wird, unter Berücksichtigung der schleichenden Verschlechterung der Technologie den geltenden Schwellenwert gemäß Artikel 9 Absatz 1 erreicht;

(3) Bei Eingang des Änderungsantrags veröffentlicht die Kommission die Zusammenfassung der Beschreibung der vorgeschlagenen Änderungen gemäß Absatz 2 Buchstabe c.

(4) Die Kommission prüft den Änderungsantrag und ändert innerhalb von neun Monaten nach Eingang des vollständigen Änderungsantrags den Genehmigungsbeschluss, es sei denn, gegen die Zweckmäßigkeit der vorgeschlagenen Änderungen werden Einwände erhoben.

Im geänderten Genehmigungsbeschluss wird erforderlichenfalls seine Gültigkeit festgelegt und vorgegeben, welche Informationen für die Zertifizierung der CO₂-Einsparungen gemäß Artikel 11 dieser Verordnung erforderlich sind, vorbehaltlich der Ausnahmen vom Recht auf Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001.

(5) Die Kommission kann Anpassungen der vorgeschlagenen Änderungen verlangen. In diesem Fall konsultiert die Kommission den Änderungsantragsteller sowie die übrigen Beteiligten, einschließlich desjenigen Antragstellers, der ursprünglich die Genehmigung der innovativen Technologie als Ökoinnovation beantragt hat, in Bezug auf die vorgeschlagenen Änderungen und berücksichtigt etwa eingegangene Anmerkungen.

(6) Der Prüfungszeitraum kann um fünf Monate verlängert werden, wenn die Kommission feststellt, dass aufgrund der Komplexität der innovativen Technologie und des damit einhergehenden geänderten Prüfverfahrens oder wegen der Größe und des Inhalts des Änderungsantrags dieses in der neunmonatigen Prüfungsfrist nicht in geeigneter Weise beurteilt werden kann.

Die Kommission informiert den Änderungsantragsteller innerhalb von 40 Tagen nach Eingang des Änderungsantrags, wenn die Prüfungsfrist verlängert wird.

(7) Die Kommission kann jederzeit auf eigene Initiative einen Genehmigungsbeschluss ändern, insbesondere um den technischen Fortschritt zu berücksichtigen. Die Kommission konsultiert den Antragsteller, der ursprünglich die Genehmigung der innovativen Technologie als Ökoinnovation beantragt hat, sowie die übrigen Beteiligten zu den von ihr beabsichtigten Änderungen und berücksichtigt etwa eingegangene Anmerkungen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Februar 2018

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/260 DER KOMMISSION**vom 21. Februar 2018**

zur Einstellung der Untersuchung betreffend die mutmaßliche Umgehung der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013, eingeführten Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China durch aus Vietnam versandte Einfuhren, ob als Ursprungserzeugnisse Vietnams angemeldet oder nicht

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern ⁽¹⁾ (im Folgenden „Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN**1.1. Vorausgegangene Untersuchungen und geltende Maßnahmen**

- (1) Im Juli 2005 führte der Rat mit der Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 ⁽²⁾ einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon (im Folgenden „Palettenhubwagen“) mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“ oder „China“) ein. Die Maßnahmen bestanden aus einem Antidumpingzoll in Form eines Wertzolls in Höhe von 7,6 % bis 46,7 % (im Folgenden „ursprüngliche Maßnahmen“).
- (2) Im Anschluss an eine nach Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung von Amts wegen angestrebte teilweise Interimsüberprüfung präziserte der Rat im Juli 2008 mit der Verordnung (EG) Nr. 684/2008 ⁽³⁾ die Warendefinition der eingeführten Maßnahmen und nahm bestimmte Waren — Hochhubwagen, Stapler, Scherenhubwagen und Waagehubwagen —, die sich nachweislich aufgrund ihrer Merkmale, besonderen Funktionen und Endverwendungen von manuellen Palettenhubwagen unterscheiden, von den ursprünglichen Antidumpingmaßnahmen aus.
- (3) Im Juni 2009 weitete der Rat im Anschluss an eine Umgehungsuntersuchung nach Artikel 13 der Grundverordnung mit der Verordnung (EG) Nr. 499/2009 ⁽⁴⁾ den mit der Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 eingeführten endgültigen Antidumpingzoll „für alle übrigen Unternehmen“ auf die aus Thailand versandten manuellen Palettenhubwagen, ob als Ursprungserzeugnis Thailands angemeldet oder nicht, aus.
- (4) Im Oktober 2011 führte der Rat im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 ⁽⁵⁾ einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen mit Ursprung in der VR China ein.
- (5) Im April 2013 änderte der Rat im Anschluss an eine Interimsüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 ⁽⁶⁾ die Verordnung (EU) Nr. 1008/2011 und führte einen Zollsatz von 70,8 % auf alle Einfuhren manueller Palettenhubwagen mit Ursprung in der VR China in die Union ein.

⁽¹⁾ ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 des Rates vom 18. Juli 2005 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 189 vom 21.7.2005, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 684/2008 des Rates vom 17. Juli 2008 zur Präzisierung der Warendefinition der mit der Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 auf Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China eingeführten Antidumpingmaßnahmen (ABl. L 192 vom 19.7.2008, S. 1).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 499/2009 des Rates vom 11. Juni 2009 zur Ausweitung des mit der Verordnung (EG) Nr. 1174/2005 des Rates eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China auf die aus Thailand versandten Einfuhren der gleichen Ware, ob als Ursprungserzeugnis Thailands angemeldet oder nicht (ABl. L 151 vom 16.6.2009, S. 1).

⁽⁵⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates vom 10. Oktober 2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China, ausgeweitet auf aus Thailand versandte Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon, ob als Ursprungserzeugnis Thailands angemeldet oder nicht, im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 (ABl. L 268 vom 13.10.2011, S. 1).

⁽⁶⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 des Rates vom 22. April 2013 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine teilweise Interimsüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 (ABl. L 112 vom 24.4.2013, S. 1).

- (6) Im September 2014 änderte die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) im Anschluss an eine Neuausführerüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 4 der Grundverordnung mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 946/2014 ⁽¹⁾ die Verordnung (EU) Nr. 1008/2011 und führte einen unternehmensspezifischen Zollsatz von 54,1 % auf Einfuhren manueller Palettenhubwagen ein, die von Ningbo Logitrans Handling Equipment Co. hergestellt wurden.
- (7) Im August 2016 weitete die Kommission im Anschluss an eine Umgehungsuntersuchung nach Artikel 13 der Grundverordnung mit der Durchführungsverordnung (EU) 2016/1346 ⁽²⁾ die geltenden endgültigen Antidumpingzölle auf Einfuhren geringfügig veränderter manueller Palettenhubwagen mit einem eingebauten, aber nicht im Chassis (den Gabeln) integrierten Gewichtsanzeigesystem mit Ursprung in der VR China aus.
- (8) Im November 2017 führte die Kommission im Anschluss an eine zweite Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung mit der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2206 ⁽³⁾ einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen mit Ursprung in der VR China ein.
- (9) Die derzeit geltenden Maßnahmen wurden als endgültiger Antidumpingzoll in Form eines Wertzolls in Höhe von 70,8 % auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der VR China eingeführt.

1.2. Antrag

- (10) Die Kommission erhielt einen Antrag nach Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung auf Untersuchung der mutmaßlichen Umgehung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber manuellen Palettenhubwagen und wesentlichen Teilen davon mit Ursprung in der VR China durch aus Vietnam versandte Einfuhren, ob als Ursprungserzeugnisse Vietnams angemeldet oder nicht, und auf zollamtliche Erfassung dieser Einfuhren.
- (11) Der Antrag wurde am 6. Juni 2017 von zwei Unionsherstellern manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon, Toyota Material Handling Manufacturing Sweden AB und PR Industrial S.r.l. (im Folgenden „Antragsteller“), eingereicht.
- (12) Der Antrag enthielt hinreichende Anscheinsbeweise dafür, dass sich das Handelsgefüge zwischen der Union, der VR China und Vietnam verändert hat und dass diese Veränderung auf eine Praxis, einen Fertigungsprozess oder eine Arbeit zurückzugehen schien, für die es außer der Einführung des Zolls keine hinreichende Begründung oder wirtschaftliche Rechtfertigung gab, d. h. auf den Versand der betroffenen Ware über Vietnam in die Union nach der Vornahme von Montagevorgängen in Vietnam. Der Antrag enthielt hinreichende Anscheinsbeweise dafür, dass die betreffenden Montagevorgänge eine Umgehung darstellten, da der Wert der chinesischen Teile über 60 v. H. des Gesamtwerts der montierten Ware ausmachte und der durch den Montagevorgang hinzugefügte Wert weniger als 25 v. H. der Herstellkosten betrug.
- (13) Außerdem enthielt der Antrag hinreichende Anscheinsbeweise dafür, dass die Abhilfewirkung der geltenden Antidumpingmaßnahmen sowohl quantitativ als auch preislich durch die vorstehend dargelegte Praxis unterlaufen wurde und dass die Preise der untersuchten Ware im Vergleich zum ursprünglich für die betroffene Ware ermittelten Normalwert gedumpt waren.

1.3. Betroffene Ware und untersuchte Ware

- (14) Die Untersuchung betrifft manuelle Palettenhubwagen und wesentliche Teile davon, d. h. Chassis und Hydraulik, mit Ursprung in der Volksrepublik China, die derzeit unter den KN-Codes ex 8427 90 00 und ex 8431 20 00 eingereicht werden. Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck „manuelle Palettenhubwagen“ Flurförderzeuge mit einer mit Rollen ausgestatteten Hubgabel, die auf glatten, ebenen und harten Flächen zum Hantieren von Paletten eingesetzt werden und im Mitgängerbetrieb mithilfe einer schwenkbaren Deichsel von Hand geschoben, gezogen und gelenkt werden. Sie sind lediglich dafür ausgelegt, eine Last durch Pumpen mit der Deichsel so weit anzuheben, dass sie transportiert werden kann; sie haben keinerlei zusätzliche Funktionen oder Verwendungen wie beispielsweise i) Lasten zu transportieren, hochzuheben oder zu lagern (Hochhubwagen), ii) Paletten übereinander zu stapeln (Stapler), iii) Lasten zu einer Arbeitsbühne hochzuheben (Scherenhubwagen) oder iv) Lasten hochzuheben und zu wiegen (Waagehubwagen) (im Folgenden „betroffene Ware“).

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 946/2014 der Kommission vom 4. September 2014 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Überprüfung für „neue Ausfühler“ nach Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates (ABl. L 265 vom 5.9.2014, S. 7).

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2016/1346 der Kommission vom 8. August 2016 zur Ausweitung des mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates, geändert mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 des Rates, eingeführten endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China auf die Einfuhren geringfügig veränderter manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 214 vom 9.8.2016, S. 1).

⁽³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/2206 der Kommission vom 29. November 2017 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 314 vom 30.11.2017, S. 12).

- (15) Bei der untersuchten Ware handelt es sich um dieselbe Ware wie vorstehend dargelegt, aber mit Versand aus Vietnam, ob als Ursprungserzeugnis Vietnams angemeldet oder nicht, die derzeit unter denselben KN-Codes eingereicht wird wie die betroffene Ware (im Folgenden „untersuchte Ware“).
- (16) Die Untersuchung ergab, dass die aus der VR China in die Union ausgeführten und die aus Vietnam in die Union versandten manuellen Palettenhubwagen und wesentlichen Teile davon, die der obigen Definition entsprechen, dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften und dieselben Verwendungen aufweisen; daher werden sie als gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung angesehen.

1.4. Einleitung

- (17) Nachdem die Kommission nach Unterrichtung der Mitgliedstaaten zu dem Schluss gekommen war, dass genügend Anscheinsbeweise für die Einleitung einer Untersuchung nach Artikel 13 Absatz 3 und Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung vorlagen, beschloss sie, dem Vorbringen der mutmaßlichen Umgehung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der VR China im Wege einer Untersuchung nachzugehen und die Einfuhren von aus Vietnam versandten manuellen Palettenhubwagen und wesentlichen Teilen davon, ob als Ursprungserzeugnisse Vietnams angemeldet oder nicht, zollamtlich zu erfassen.
- (18) Die Untersuchung wurde mit der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1348 der Kommission ⁽¹⁾ (im Folgenden „Einleitungsverordnung“) eingeleitet.

1.5. Untersuchungszeitraum und Betrachtungszeitraum

- (19) Die Untersuchung betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 30. Juni 2017 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“). Es wurden Daten zum Untersuchungszeitraum erhoben, um u. a. die mutmaßliche Veränderung des Handelsgefüges seit Einführung der Maßnahmen und seit der Erhöhung des endgültigen Antidumpingzolls mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 sowie das Vorliegen einer Praxis, eines Fertigungsprozesses oder einer Arbeit, für die es außer der Einführung des Zolls keine hinreichende Begründung oder wirtschaftliche Rechtfertigung gab, zu untersuchen. Detailliertere Daten wurden für den Betrachtungszeitraum vom 1. Juli 2016 bis zum 30. Juni 2017 (im Folgenden „Betrachtungszeitraum“) erhoben, um zu untersuchen, ob die Abhilfewirkung der geltenden Maßnahmen preislich und/oder quantitativ durch Einfuhren untergraben wurde und ob Dumping vorlag.

1.6. Untersuchung

- (20) Die Kommission unterrichtete die Behörden der VR China und Vietnams, die ausführenden Hersteller und Händler in diesen Ländern, die bekanntermaßen betroffenen Einführer in der Union und den Wirtschaftszweig der Union über die Einleitung der Untersuchung. An die Hersteller/Ausführer in der VR China und Vietnam, die der Kommission bekannt waren oder sich innerhalb der in Erwägungsgrund 15 der Einleitungsverordnung gesetzten Fristen gemeldet hatten, wurden Fragebogen versandt. Den Einführern in der Union wurden ebenfalls Fragebogen zugesandt.
- (21) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, innerhalb der in der Einleitungsverordnung gesetzten Frist schriftlich Stellung zu nehmen und eine Anhörung zu beantragen.
- (22) Drei Unternehmen in Vietnam, von denen eines im Untersuchungszeitraum noch nicht mit der Herstellung manueller Palettenhubwagen begonnen hatte, und vier unabhängige Einführer meldeten sich bei der Kommission.
- (23) Zwei vietnamesische Unternehmen übermittelten eine Fragebogenantwort und beantragten nach Artikel 13 Absatz 4 der Grundverordnung eine Befreiung von einer etwaigen Ausweitung der Maßnahmen.
- (24) Vier unabhängige Einführer in der Union beantworteten den Fragebogen.

⁽¹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1348 der Kommission vom 19. Juli 2017 zur Einleitung einer Untersuchung betreffend die mutmaßliche Umgehung der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 des Rates, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013, eingeführten Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon mit Ursprung in der Volksrepublik China durch aus Vietnam versandte Einfuhren, ob als Ursprungserzeugnisse Vietnams angemeldet oder nicht, und zur zollamtlichen Erfassung der letztgenannten Einfuhren (ABl. L 188 vom 20.7.2017, S. 1).

(25) Bei folgenden Unternehmen in Vietnam wurden Kontrollbesuche durchgeführt:

- Vietmachine Producing and Trading Co., Ltd, und
- D&D Technologies Co., Ltd.

2. UNTERSUCHUNGSERGEBNISSE

2.1. Allgemeines

(26) Um zu beurteilen, ob eine mutmaßliche Umgehung vorliegt, sollte nach Artikel 13 Absatz 1 der Grundverordnung nacheinander untersucht werden,

- ob sich das Handelsgefüge zwischen der VR China und der Union verändert hat,
- ob diese Veränderung auf eine Praxis, einen Fertigungsprozess oder eine Arbeit zurückging, für die es außer der Einführung der geltenden Antidumpingmaßnahmen keine hinreichende Begründung oder wirtschaftliche Rechtfertigung gab,
- ob Beweise für eine Schädigung oder dafür vorliegen, dass die Abhilfewirkung der geltenden Antidumpingmaßnahmen im Hinblick auf die Preise und/oder Mengen der untersuchten Ware untergraben wurde und
- ob Beweise für Dumping im Verhältnis zu den Normalwerten, die für die betroffene Ware vorher festgestellt wurden, vorliegen.

(27) Da die von den Antragstellern im Antrag vorgelegten Anscheinsbeweise Anhaltspunkte für Montagevorgänge in Vietnam enthielten, prüfte die Kommission bei dieser Untersuchung im Einzelnen, ob die Kriterien des Artikels 13 Absatz 2 der Grundverordnung erfüllt waren und untersuchte insbesondere,

- ob der Montagevorgang seit oder kurz vor der Einleitung der Antidumpinguntersuchung begonnen oder erheblich ausgeweitet wurde und die verwendeten Teile ihren Ursprung in dem von Maßnahmen betroffenen Land hatten und
- ob der Wert dieser Teile 60 v. H. oder mehr des Gesamtwerts der Teile der montierten Ware ausmachte und ob der Wert, der während der Montage oder Fertigstellung den verwendeten eingeführten Teilen hinzugefügt wurde, mehr als 25 v. H. der Herstellkosten betrug.

(28) Die von den beiden vietnamesischen Unternehmen übermittelten Informationen über Ausfuhrverkäufe konnten mit den in der Comext-Datenbank ⁽¹⁾ über die Einfuhren der untersuchten Ware aus Vietnam verfügbaren Daten abgeglichen werden, wobei die Daten übereinstimmten. Daher wurde angenommen, dass es sich bei diesen Unternehmen um die einzigen Ausführer der untersuchten Ware aus Vietnam in die Union im Betrachtungszeitraum handelte.

2.2. Voraussetzung nach Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe a: Beginn oder erhebliche Ausweitung der Montagevorgänge

(29) Zwischen 2013, als der endgültige Antidumpingzoll mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 auf 70,8 % erhöht wurde, und dem Betrachtungszeitraum stieg die Menge der Verkäufe beider Unternehmen auf dem Unionsmarkt stetig. Beide Unternehmen haben die Menge ihrer Verkäufe auf dem Unionsmarkt in diesem Zeitraum mehr als verdreifacht. Vor 2013 war die Menge der Ausfuhren dieser Unternehmen auf den Unionsmarkt unerheblich oder es waren keine solchen Ausfuhren vorhanden. Parallel dazu sanken die chinesischen Ausfuhren der untersuchten Ware auf den Unionsmarkt beträchtlich um 65 %. Daher wurde der Schluss gezogen, dass sich das Handelsgefüge zwischen der Union und der VR China einerseits und zwischen der Union und Vietnam andererseits verändert hatte und dass somit die Voraussetzung des Artikels 13 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung erfüllt war.

2.3. Voraussetzungen nach Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b: 60 v. H.- bzw. 25 v. H.-Kriterium

(30) Um eine Umgehung nachzuweisen, musste die Kommission nach Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung prüfen, ob die beim Montagevorgang verwendeten Teile aus den von Maßnahmen betroffenen Ländern 60 v. H. oder mehr des Gesamtwerts der Teile der montierten Ware ausmachten und ob der Wert, der den verwendeten eingeführten Teilen hinzugefügt wurde, weniger als 25 v. H. der Herstellkosten betrug.

⁽¹⁾ Bei Comext handelt es sich um eine von Eurostat verwaltete Datenbank zur Außenhandelsstatistik.

i) *Erstes Kriterium: 60 v. H. des Gesamtwerts der Teile der montierten Ware*

- (31) Bei beiden mitarbeitenden Unternehmen wurde festgestellt, dass die Teile aus dem von Maßnahmen betroffenen Land nicht 60 v. H. oder mehr des Gesamtwerts der Teile der montierten Ware ausmachten.
- (32) Deshalb können die von den mitarbeitenden vietnamesischen Unternehmen durchgeführten Montagetätigkeiten nicht als Umgehung im Sinne des Artikels 13 Absatz 2 der Grundverordnung angesehen werden.

ii) *Zweites Kriterium: Für den Wertzuwachs bei den verwendeten eingeführten Teilen maßgebliche Schwelle von 25 v. H. der Herstellkosten*

- (33) Da die Untersuchung ergab, dass das 60 v. H.-Kriterium nicht erfüllt war und der Montagevorgang nicht als Umgehung im Sinne des Artikels 13 Absatz 2 der Grundverordnung angesehen werden kann, wurde eine Prüfung dieses Kriteriums nicht als notwendig erachtet.

2.4. Voraussetzungen nach Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe c: Untergrabung der Abhilfewirkung des Zolls und Beweise für Dumping

- (34) Da die Untersuchung ergab, dass das 60 v. H.-Kriterium nicht erfüllt war und der Montagevorgang nicht als Umgehung im Sinne des Artikels 13 Absatz 2 der Grundverordnung angesehen werden kann, wurde eine Prüfung dieser Aspekte nicht als notwendig erachtet.
- (35) Da auf die beiden untersuchten Unternehmen im Betrachtungszeitraum 100 % der Einfuhren aus Vietnam entfielen, konnte nicht festgestellt werden, dass die in Bezug auf China geltenden Maßnahmen durch aus Vietnam versandte Einfuhren umgangen werden.

3. EINSTELLUNG DER UNTERSUCHUNG

- (36) In Anbetracht der Feststellungen in den Erwägungsgründen 30 bis 32 sollte die laufende Umgehungsuntersuchung eingestellt werden. Die mit der Einleitungsverordnung eingeführte zollamtliche Erfassung der aus Vietnam versandten Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon, ob als Ursprungserzeugnisse Vietnams angemeldet oder nicht, sollte daher beendet werden; die genannte Verordnung sollte aufgehoben werden.
- (37) Die interessierten Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage die Kommission beabsichtigte, die Untersuchung einzustellen, und erhielten Gelegenheit zur Stellungnahme. Die eingegangenen Stellungnahmen boten keinen Anlass zu einer Änderung der vorstehenden Schlussfolgerungen.
- (38) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Untersuchung, die mit der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1348 eingeleitet wurde, um festzustellen, ob durch aus Vietnam in die Union versandte Einfuhren manueller Palettenhubwagen und wesentlicher Teile davon (Chassis und Hydraulik) mit Ursprung in der Volksrepublik China, ob als Ursprungserzeugnisse Vietnams angemeldet oder nicht, die derzeit unter den KN-Codes ex 8427 90 00 und ex 8431 20 00 (TARIC-Codes 8427 90 00 13 und 8431 20 00 13) eingereiht werden, die mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1008/2011 eingeführten und durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 372/2013 geänderten Maßnahmen umgangen werden, wird eingestellt.

Artikel 2

Die Zollbehörden stellen die zollamtliche Erfassung der Einfuhren nach Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/1348 ein.

Artikel 3

Die Durchführungsverordnung (EU) 2017/1348 wird aufgehoben.

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 21. Februar 2018

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

BESCHLÜSSE

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

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2013) 9101)

(Nur der italienische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

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

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme nach der bzw. den oben genannten Bestimmung(en) ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Mit ihrem am 5. Oktober 2011 erlassenen Beschluss C(2011) 6961 final leitete die Kommission das förmliche Prüfverfahren ⁽²⁾ bezüglich mehrerer, von Italien erlassener Maßnahmen zu Gunsten der Unternehmen der früheren Tirrenia-Gruppe ⁽³⁾ ein (im Folgenden „Beschluss von 2011“). Der Beschluss von 2011 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Kommission forderte die Beteiligten zur Übermittlung ihrer Stellungnahmen zu den unter den Beschluss von 2011 fallenden Maßnahmen auf.
- (2) Die italienischen Behörden übermittelten ihre Anmerkungen zum Beschluss von 2011 am 15. November 2011. Die Kommission erhielt Stellungnahmen Beteiligter. Diese wurden an die italienischen Behörden weitergeleitet, die Gelegenheit zur Reaktion erhielten. Die Bemerkungen der italienischen Behörden zu den Stellungnahmen der Beteiligten gingen mit den Schreiben vom 24. April und 4. Mai 2012 ein.
- (3) Am 4. Oktober 2011, 19. Oktober 2011, 2. Dezember 2011, 27. Januar 2012, 17. Februar 2012 und 28. Februar 2012 gingen bei der Kommission weitere Beschwerden über Beihilfen ein, die Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe bzw. deren Käufer angeblich erhalten hatten. In einigen dieser Beschwerden wurde geltend gemacht, dass der Saremar — Sardegna Regionale Marittima (im Folgenden „Saremar“) von der Region Sardinien neue Beihilfen gewährt worden seien.
- (4) Am 17. November 2012 weitete die Kommission das Prüfverfahren unter anderem auf bestimmte Stützungsmaßnahmen aus, die der Saremar von der Region Sardinien gewährt worden waren. Mit Beschluss C(2012) 9452 final vom 19. Dezember 2012 erließ die Kommission eine Änderung des Beschlusses zur Ausweitung des Prüfverfahrens (im Folgenden „Beschluss von 2012“) ⁽⁴⁾. Der Beschluss von 2012 wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. Die Kommission lud die Beteiligten ein, ihre Stellungnahmen zu den zu prüfenden Maßnahmen zu übermitteln.
- (5) Die Stellungnahmen der Region Sardinien zu den Saremar betreffenden Maßnahmen gingen am 13. Dezember 2012 und am 26. Februar 2013 ein.

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

⁽²⁾ ABl. C 28 vom 1.2.2012, S. 18.

⁽³⁾ Die ehemalige Tirrenia-Gruppe bestand seit 2004 und setzte sich aus der Tirrenia di Navigazione S.p.A., Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A., Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. und der Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A. zusammen.

⁽⁴⁾ ABl. C 84 vom 22.3.2013, S. 58.

- (6) Insbesondere hinsichtlich dieser Maßnahmen erhielt die Kommission Stellungnahmen vom Empfänger und von Wettbewerbern. Diese wurden an die italienischen Behörden weitergeleitet, die Gelegenheit zur Reaktion erhielten. Die italienischen Behörden gaben zu den Bemerkungen Beteiligter hinsichtlich der Maßnahmen, die Gegenstand des vorliegenden Beschlusses bilden, keine Stellungnahme ab.
- (7) Mit Schreiben vom 14. Mai 2013 ersuchte die Region Sardinien die Kommission, die Saremar betreffenden Maßnahmen von dem mit den Beschlüssen von 2011 und 2012 eingeleiteten förmlichen Prüfverfahren abzutrennen und diesen Maßnahmen insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Privatisierung des Unternehmens Vorrang einzuräumen.
- (8) Die betreffenden Maßnahmen wurden in mehreren Gesprächen, die am 24. April 2012, 2. Mai 2013, 10. Juli 2013 und 10. Oktober 2013 zwischen der Kommission und Vertretern der Region Sardinien sowie der Saremar geführt wurden, und in Gesprächen, die am 27. Juli 2012, 20. November 2012 und 8. August 2013 zwischen der Kommission und den Beschwerdeführern stattfanden, erörtert.
- (9) Mit Schreiben vom 6. August 2013 ersuchte die Kommission die italienischen Behörden um zusätzliche Informationen über die zur Prüfung anstehenden Maßnahmen. Die italienischen Behörden beantworteten dieses Ersuchen am 26. September 2013 und 25. Oktober 2013.
- (10) Die Kommission erhielt am 3. September 2013, 24. Oktober 2013, 13. November 2013 und 21. November 2013 weitere Schriftsätze der Region Sardinien und der Saremar.
- (11) Der vorliegende Beschluss entspricht dem Ersuchen der Region Sardinien, die die Saremar betreffenden Maßnahmen vorrangig zu behandeln.

2. DIE KRAFT DER BESCHLÜSSE VON 2011 UND 2012 ZU PRÜFENDEN MAßNAHMEN

- (12) Das durch die Beschlüsse von 2011 und 2012 eingeleitete förmliche Prüfverfahren deckt folgende Maßnahmen ab:
 - a) die Ausgleichsleistung für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Rahmen der Verlängerung der ursprünglichen Verträge;
 - b) die Privatisierung der Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe einschließlich einer Gegengarantie an Cdl, die Käuferin von Siremar, und des der CIN, der Käuferin von Tirrenia di Navigazione, eingeräumten Zahlungsaufschubs für den Kaufpreis;
 - c) den Vorrang bei den Liegeplätzen;
 - d) die Maßnahmen, die durch das Gesetz Nr. 163 vom 1. Oktober 2010 zur Umwandlung der Gesetzesverordnung Nr. 125/2010 vom 5. August 2010 festgelegt wurden.
 - e) von der Region Sardinien zugunsten der Saremar erlassene zusätzliche Maßnahmen (die Ausgleichsleistung für den Betrieb von zwei Seestrecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland 2011/2012, das Projekt Bonus Sardo-Vacanza, das Darlehen von 3 Mio. EUR, die Patronatserklärungen und die Rekapitalisierung);
 - f) die Zweckentfremdung einer Rettungsbeihilfe;
 - g) die für die im Rahmen der künftigen Verträge bzw. der öffentlichen Dienstleistungsaufträge für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zu zahlenden Ausgleichsleistungen.
- (13) Der vorliegende Beschluss betrifft nur bestimmte, von der Region Sardinien zugunsten der Saremar erlassene Maßnahmen, die unten bezeichnet werden. Das Projekt Bonus Sardo-Vacanza wird einer getrennten Würdigung unterzogen werden.

2.1. DIE EMPFÄNGERIN

- (14) Die Tirrenia-Gruppe bestand ursprünglich aus sechs Unternehmen, nämlich Tirrenia di Navigazione (im Folgenden „Tirrenia“), Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar und Toremar. Die Unternehmen erbrachten Seeverkehrsdienstleistungen im Rahmen separater öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die 1991 mit dem Staat geschlossen wurden und bis Ende 2008 in Kraft waren (im Folgenden „ursprüngliche Verträge“). Die Aktiengesellschaft Fintecna — Finanziaria per i Settori Industriali e dei Servizi S.p.A. (im Folgenden „Fintecna“) ⁽⁵⁾ hielt 100 % des Aktienkapitals der Tirrenia, die ihrerseits Eigentümerin der regionalen Unternehmen Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar und Toremar war.

⁽⁵⁾ Fintecna steht vollständig im Eigentum des italienischen Wirtschafts- und Finanzministeriums und ist auf die Verwaltung von Kapitalbeteiligungen und Privatisierungsverfahren sowie die Handhabung von Vorhaben zur Rationalisierung und Umstrukturierung von Unternehmen, die geschäftlichen, finanziellen oder organisatorischen Schwierigkeiten gegenüberstehen, spezialisiert.

- (15) 2004 fusionierte Tirrenia mit Adriatica. Mit Wirkung ab 2004 wurde aus Tirrenia, Caremar, Saremar, Siremar und Toremar die Tirrenia-Gruppe gebildet. ⁽⁶⁾
- (16) In Artikel 19ter (19b) der Gesetzesverordnung Nr. 135/2009, die in das Gesetz Nr. 166/2009 (im Folgenden „Gesetz von 2009“) umgewandelt wurde, wurde unter anderem festgelegt, dass die regionalen Unternehmen Caremar, Saremar und Toremar im Hinblick auf ihre Privatisierung an die Regionen Kampanien, Sardinien und Toskana übertragen werden sollten. In dem Gesetz wurde auch festgelegt, dass zwischen dem italienischen Staat und Tirrenia sowie Siremar bis zum 31. Dezember 2009 *neue Verträge* geschlossen werden sollten. Gleichermaßen sollte die Erbringung regionaler Dienstleistungen in *neuen öffentlichen Dienstleistungsverträgen* verankert werden, die bis zum 31. Dezember 2009 bzw. 28. Februar 2010 zwischen Saremar, Toremar und Caremar und den jeweiligen Regionen geschlossen werden sollten. Die neuen Verträge bzw. die neuen öffentlichen Dienstleistungsverträge würden dann mit der Privatisierung der einzelnen Unternehmen der ehemaligen Tirrenia-Gruppe in Kraft treten ⁽⁷⁾.
- (17) Die Saremar wurde folglich kraft des Gesetzes von 2009 an die Region Sardinien übertragen. Das Unternehmen betreibt traditionell ausschließlich örtliche Kabotage-Verbindungen zwischen Sardinien und den nordöstlich und südwestlich von Sardinien gelegenen Inseln sowie im Rahmen des ursprünglichen Vertrags mit dem Staat eine internationale Verbindung nach Korsika. Die Saremar entwickelte keine unsubventionierten Tätigkeiten.
- (18) Kraft des regionalen Gesetzes Nr. 18 vom 26. Juli 2013 wurde die Veröffentlichung der Ausschreibung zur Privatisierung der Saremar auf den 31. Dezember 2013 verschoben. Diese Entscheidung berührt weder den Standpunkt der Kommission zu anderen, Saremar begünstigenden Maßnahmen noch ihren Standpunkt zu möglicherweise durch die Privatisierung des Unternehmens entstehende beihilferechtliche Probleme. Alle verbleibenden, durch die Beschlüsse von 2011 und 2012 abgedeckten Maßnahmen einschließlich des Projekts Bonus Sardo-Vacanza werden derzeit im Rahmen der Beihilfesachen SA.32014, SA.32015 und SA.32016 geprüft und fallen daher nicht unter den vorliegenden Beschluss.

2.2. DETAILLIERTE BESCHREIBUNG DER UNTER DEN VORLIEGENDEN BESCHLUSS FALLENDEN MAßNAHMEN

- (19) Die Region Sardinien erließ 2011 und 2012 mehrere Maßnahmen zur Förderung des Tourismus und der Regionalentwicklung und zur Sicherstellung der territorialen Kontinuität. Nach Aussage der Region Sardinien wurden diese Initiativen vor allem durch zwei bedeutende Entwicklungen gerechtfertigt, die 2011 auf dem Markt für Beförderungsleistungen zu dieser Insel eintraten.
- (20) Erstens erwarb die Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), obgleich die Muttergesellschaft Tirrenia bereits 2010 zum Verkauf ausgeschrieben worden war, das Unternehmen erst im Juli 2012 und unterzeichnete den neuen Vertrag erst dann. Bis zu dem Tag, an dem der neue Vertrag unterschrieben wurde, war scheinbar ungewiss, ob die Seeverkehrsdienstleistungen zwischen Sardinien und dem italienischen Festland weiterhin subventioniert würden und ob im Rahmen des neuen Vertrags mit der Käuferin der Tirrenia der Umfang der öffentlichen Dienstleistung verringert würde.
- (21) Zweitens wurde gegen Privatunternehmen, die Strecken zwischen Sardinien und dem Festland bedienen, wegen einer erheblichen Erhöhung der Beförderungspreise auf bestimmten Strecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland von der nationalen Wettbewerbsbehörde Italiens (NCA) ein Ermittlungsverfahren wegen einer möglichen Verletzung von Artikel 101 AEUV geführt. Die nationale Wettbewerbsbehörde (NCA) schloss ihr Verfahren am 11. Juni 2013 ab ⁽⁸⁾. Die von den Parteien im Sommer 2011 vorgenommene Erhöhung der Preise für Beförderungsleistungen (im Passagierverkehr) wurde als Artikel 101 AEUV verletzende abgestimmte Verhaltensweise bewertet. Nach Auskunft der nationalen Wettbewerbsbehörde (NCA) fand der Verstoß mindestens zwischen September 2010 und September 2011 statt.
- (22) Bezüglich einiger, von der Region Sardinien in diesem Zusammenhang erlassener Maßnahmen leitete die Kommission mit ihrem Beschluss von 2012 ein förmliches Prüfverfahren ein. Nachfolgend wird die Kommission die geprüften Maßnahmen im Einzelnen darstellen.

⁽⁶⁾ Durch das Gesetz von 2009 wurde der Geschäftszweig, der Verbindungen mit dem Pontino-Archipel betrieb, von der Caremar abgetrennt und der Region Lazio übertragen.

⁽⁷⁾ In Artikel 19ter (19b) Absatz 10 des Gesetzes von 2009.

⁽⁸⁾ Rechtssache I743 — Fährrpreise nach und von Sardinien, unter mutmaßlicher Verletzung von Artikel 101 AEUV durch private Wettbewerber (Onorato Partecipazioni S.r.l., Moby S.p.a., Marinvest S.r.l., Investitori Associati SGR S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., SNAV S.p.a., Lotta Maritime S.A., Forship S.p.a., Clessidra SGR S.p.a. und L19 S.p.a.) auf bestimmten, Sardinien mit dem Festland verbindenden Strecken.

2.2.1. AUSGLEICHSLEISTUNG FÜR DIE BEDIENUNG DER BEIDEN STRECKEN ZWISCHEN SARDINIEN UND DEM ITALIENISCHEN FESTLAND

2.2.1.1. **Gesetzlicher Rahmen**

- (23) Die Region Sardinien geht davon aus, dass die Bedienung der beiden Verbindungsstrecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland durch Saremar, nämlich Olbia (Golfo Aranci)–Civitavecchia und Vado Ligure–Porto Torres in den Jahren 2011 und 2012, als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen ist, die dem Betreiber mittels mehrerer Regionalverwaltungsbeschlüsse rechtmäßig übertragen wurde (*die Betrauungsakte*). Diese werden nachfolgend genauer dargestellt.

Regionalbeschluss 20/57 vom 26. April 2011

- (24) Nach Auskunft der Region Sardinien erhöhten Privatunternehmen, die Verbindungen nach und von Sardinien betrieben, im Frühjahr 2011 die Preise auf ein unhaltbares Niveau. Im Regionalbeschluss 20/57 vom 26. April 2011 (im Folgenden „Beschluss 20/57“) wurde daran erinnert, dass seit dem 1. März 2011 mit den wichtigsten, auf diesen Strecken vertretenen Betreibern auf technischer Ebene Gespräche über Möglichkeiten „zur Stabilisierung der Fahrpreise auf einem akzeptablen Niveau“ geführt würden. Nach Aussage der Region Sardinien bestand bei den privaten Betreibern jedoch keine Bereitschaft, auf den Aufruf der Region Sardinien zu „gemeinsamen Anstrengungen zur Steigerung der Touristenströme“ mittels Erhebung geringerer Fahrpreise auf diesen Strecken einzugehen.
- (25) In Anbetracht des erheblichen Rückgangs der Nachfrage durch Touristen und der von den produktiven Branchen erhobenen Bedenken bezüglich bezahlbarer Festlandsverbindungen sah sich die Region Sardinien der Notwendigkeit gegenüber „dringende Maßnahmen zur Sicherstellung einer konkurrenzfähigen Alternative zu den von privaten Betreibern erhobenen Fahrpreisen“ treffen zu müssen. Sie beschloss, dass Saremar den Betrieb von Festlandsverbindungen und internationalen Verbindungen „auf den wichtigsten touristischen und gewerblichen Strecken“ von und nach Sardinien „zu Marktkonditionen“ beginnen solle. Zur Gewährleistung eines wirtschaftlichen Gleichgewichts werde eine gesonderte Buchführung geführt werden und so die Nachfrage nach Beförderungsleistungen mit der wirtschaftlichen Rentabilität der Aktivität ausgeglichen.
- (26) Saremar werde insbesondere die Möglichkeit einer versuchsweisen Betriebsaufnahme vom 15. Juni 2011 bis zum 15. September 2011 auf mindestens zwei der folgenden Verbindungen (kombinierte Dienstleistungen) prüfen:
- Nordost-Sardinien (Olbia oder Golfo Aranci)–Mittel- oder Süditalien (Civitavecchia oder Neapel) und zurück;
 - Nordost-Sardinien (Olbia oder Golfo Aranci)–Mittel- oder Norditalien (La Spezia, Carrara oder Livorno) und zurück;
 - Nordwestsardinien (Porto Torres)–Norditalien (Genua oder Savona) und zurück.
- (27) Saremar konnte zudem die Anzahl internationaler Verbindungen frei erhöhen.

Regionalbeschluss 25/69 vom 19. Mai 2011

- (28) Mit dem Regionalbeschluss 25/69 vom 19. Mai 2011 (*Beschluss 25/69*) wurde der Tarif genehmigt, den Saremar vom 15. Juni 2011 bis zum 15. September 2011 für Fahrgast- und Frachtdienste auf der Strecke Golfo Aranci–Civitavecchia anwenden sollte. Die betreffende Strecke war vermutlich als „zu den am stärksten nachgefragten Strecken zählend“ ermittelt worden.
- (29) Die Fahrpreise konnten vom Betreiber geändert werden, um sicherzustellen, dass der Betrieb kostendeckend arbeitet und höchste Kundenzufriedenheit gewährleistet. Derartige Änderungen mussten bei der Region Sardinien vorher angemeldet werden. In der Haupt- und der Nebensaison galten unterschiedliche Sätze. Die Fahrpreise galten für Einwohner und Nichteinwohner in gleicher Weise.

Regionalbeschluss 27/4 vom 1. Juni 2011

- (30) Mit dem Regionalbeschluss 27/4 vom 1. Juni 2011 (*Beschluss 27/4*) wurde der Tarif genehmigt, den Saremar vom 22. Juni 2011 bis zum 15. September 2011 für Fahrgast- und Frachtdienste auf der Strecke Vado Ligure–Porto Torres anwenden sollte.
- (31) Darüber hinaus war ein Rabatt von 15 % für Einwohner Sardinien vorgesehen. Saremar konnte die Fahrpreise ändern, um sicherzustellen, dass der Betrieb kostendeckend arbeitet und höchste Kundenzufriedenheit gewährleistet.

Regionalbeschluss 36/6 vom 1. September 2011

- (32) Im Regionalbeschluss 36/6 vom 1. September 2011 (*Beschluss 36/6*) wurde daran erinnert, dass die Erhöhung der Beförderungspreise auf den Strecken zum Festland im Nachgang zum Verkauf der ehemaligen Muttergesellschaft Tirrenia erfolgte (siehe Erwägungsgrund 75).

- (33) In diesem Sinne werde sich die Region Sardinien für die Annullierung des Verkaufsverfahrens und die Abtrennung des Verkaufs der Tirrenia vom öffentlichen Ausschreibungsverfahren zur Vergabe des neuen Vertrags und somit für die Vermeidung eines De-facto-Monopols bei der Kabotage im Seeverkehr von und nach Sardinien einsetzen. Man werde Maßnahmen zur Sicherstellung offener Ausschreibungsverfahren bezüglich der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen treffen, damit das nach Anzahl der Strecken und Häfen, Häufigkeit, Geschwindigkeit, Qualität der Dienstleistung und nach Fahrpreisen sowohl für Passagiere als auch Fracht beste Angebot ausgewählt werden könne.
- (34) Unterbrüche Saremar den Betrieb der Festlandsstrecken, würde dies effektiv die vorherige Monopolsituation wiederherstellen. Längerfristig bestünde das Hauptziel auf regionaler Ebene darin, einen wirkungsvollen Wettbewerb auf dem Kabotagemarkt zu erhalten. Dies würde dadurch erreicht, dass denjenigen Betreibern, die die besten Bedingungen für die Dienstleistung bieten, auf den für die Insel als strategisch wichtig erachteten Hauptstrecken gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt werden.
- (35) Im Beschluss 36/6 wird festgelegt, dass Saremar auf der Grundlage eines Wirtschaftsplans die Rentabilität des Betriebs versuchsweise für den Zeitraum vom 30. September 2011 bis zum 30. September 2012 auf mindestens einer der folgenden kombinierten Strecken prüfen solle: Olbia–Livorno, Porto Torres–Livorno oder Cagliari–Piombino.
- (36) Ebenso solle Saremar vom 15. Mai 2012 bis zum 15. September 2012 den Betrieb auf der Linie Golfo Aranci (oder Olbia)–Civitavecchia und der Linie Porto Torres–Vado Ligure (oder Genua) wiederaufnehmen. Die Strecken würden mit zwei neu geleasten Kreuzfahrtfähren bedient.
- (37) Im Beschluss 36/6 wird auch festgelegt, dass Saremar in Höhe einer ihrer Forderung gegen die unter Insolvenzverwaltung stehende Tirrenia entsprechenden Betrags rekapitalisiert werden solle (siehe Erwägungsgrund 89 und folgende).

Regionalbeschluss 48/65 vom 1. Dezember 2011

- (38) Im Einklang mit Beschluss 36/6 handelnd prüften die Region Sardinien und Saremar die Rentabilität des Betriebs der kombinierten Linien Olbia–Livorno, Porto Torres–Livorno oder Cagliari–Piombino während des Zeitraums vom 30. September 2011 bis zum 30. September 2012. Insbesondere wurden die aktuelle und die vorausberechnete Nachfrage nach kombinierten Diensten, die Fahrpreise, die prognostizierten Kosten und Einnahmen sowie die Ertragskraft alternativer Dienste bewertet. Die Analyse ergab Folgendes:
- a) ein hohes Risiko für wirtschaftliches Ungleichgewicht, Nachfrageschwankungen und Wettbewerbsdruck durch geeignete Ersatzdienstleistungen auf den Strecken Cagliari–Piombino und Porto Torres–Livorno;
 - b) auf der Strecke Olbia–Livorno wäre es trotz der Wahrscheinlichkeit, dass der Wettbewerb Druck auf die Preise ausübt, trotzdem möglich, ein wirtschaftliches Gleichgewicht zu erreichen;
 - c) auf der Strecke Olbia–Civitavecchia wäre ein wirtschaftliches Gleichgewicht erreichbar.
- (39) In Beschluss 36/6 wird angemerkt, dass die „Verpflichtung zur Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts zur Vermeidung der Gewährung unvereinbarer staatlicher Beihilfen den sofortigen Start weiterer Strecken nicht erlaubt“. Die Bedienung von Strecken, die auf kurze Sicht gute Aussichten für die Rentabilität boten und die Aufnahme von Hochsaisonlinien, die bereits im Erprobungszeitraum mit positivem Ergebnis getestet worden waren, wurde für notwendig erachtet.
- (40) Dementsprechend wurde Saremar angewiesen, die kombinierte Linie Olbia–Civitavecchia umgehend in Betrieb zu nehmen. Die Strecke sollte täglich mit den von Saremar 2011 in Dienst genommenen Fähren bedient werden. Der Fahrpreis für die Nebensaison, den Saremar 2011 erhoben hatte, wurde als Standardfahrpreis genehmigt. Saremar durfte diesen Preis verändern, um die Nachfrage angemessen berücksichtigen und das Ziel des wirtschaftlichen Gleichgewichts sicherstellen zu können.
- (41) Es sollten mindestens drei Kreuzfahrtfähren mit hoher Kapazität geleast werden, um die Kapazitäten auf den Strecken Olbia–Civitavecchia und Porto Torres–Vado Ligure (oder Genua) von Mai bis September 2012 zu erhöhen.
- (42) Saremar sollte einen Standardfahrpreis für alle Linien, ohne Rücksicht auf die Saison, festlegen, damit das Unternehmen das zweifache Ziel des wirtschaftlichen Gleichgewichts des Betriebs und höchster Kundenzufriedenheit erreichen konnte.

Regionalbeschluss 12/28 vom 20. März 2012

- (43) Mit dem Regionalbeschluss 12/28 vom 20. März 2012 (*Beschluss 12/28*) nimmt die Region Sardinien Saremars Vorschlag für einen Tarif für die Sommersaison 2012 auf der Strecke Olbia–Civitavecchia zur Kenntnis, dem eine vom Unternehmen durchgeführte Marktuntersuchung zugrunde lag.

- (44) Beim Fahrpreis sollte zwischen Nebensaison, Wochenenden und Hochsaison unterschieden werden. Hinsichtlich des in der Hochsaison (August) anzuwendenden Fahrpreises schlug Saremar drei Alternativen vor, nämlich das Niveau des Fahrpreises aus der Hochsaison 2011 beizubehalten, oder den Fahrpreis für „*posto letto*“ [Schlafplätze] um 5 EUR oder alternativ um 10 EUR zu erhöhen.
- (45) Mit Beschluss 12/28 wird Saremar ermächtigt, denjenigen der vorgeschlagenen Fahrpreise einzuführen, der die Ziele des öffentlichen Interesses am besten mit der Notwendigkeit der Sicherstellung des wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts des Betriebs in Übereinstimmung bringt.

Regionalbeschluss 22/14 vom 22. Mai 2012

- (46) Mit dem Regionalbeschluss 22/14 vom 22. Mai 2012 (*Beschluss 22/14*) nimmt die Region Sardinien Saremars Vorschlag für einen Tarif für die Sommersaison 2012 (1. Juni 2012 bis 15. September 2012) auf der Strecke Porto Torres–Vado Ligure zur Kenntnis, dem eine vom Unternehmen durchgeführte Marktuntersuchung zugrunde lag.
- (47) Das Unternehmen gab an, dass es drei unterschiedliche Fahrpreise für die Nebensaison (1. bis 14. Juni und 3. bis 15. September), die Zwischensaison (15. Juni bis 13. Juli) und die Hochsaison (14. Juli bis 2. September) festsetzen werde. Für Einwohner Sardiniens sollte ein Rabatt von 15 % gelten.
- (48) In dem Beschluss werden jedoch die genauen Fahrpreise, die von Saremar auf der Strecke zu erheben sind, nicht im Einzelnen angegeben. Das Unternehmen wurde angewiesen, die Entwicklung des Markts ständig zu beobachten und die Fahrpreise so anzupassen, dass ein optimales Gleichgewicht zwischen den Zielen des öffentlichen Interesses und dem Erfordernis, ein wirtschaftliches und finanzielles Gleichgewicht für den Betrieb anzustreben, hergestellt wird. Die Region Sardinien nahm außerdem zur Kenntnis, dass die Fähre Coraggio für den Einsatz auf der Strecke in der Zeit vom 1. Juni bis zum 15. September 2012 geleast wurde.

Regionalgesetz 15 vom 7. August 2012

- (49) Im Regionalgesetz 15 vom 7. August 2012 (im Folgenden „Regionalgesetz“) wird unter anderem die sofortige (innerhalb von 60 Tagen nach dem Inkrafttreten des Regionalgesetzes) Veröffentlichung der Ausschreibung für die Privatisierung der Saremar festgesetzt.
- (50) Das Regionalgesetz legt auch fest, dass die Region Sardinien ein eventuelles Defizit aus dem Betrieb der Festlandsverbindungen durch Saremar zu tragen hat. Zu diesem Zweck wurde eine Subvention in Höhe von 10 Mio. EUR bewilligt.

2.2.1.2. Laufzeit

- (51) Saremar wurde durch die in der nachfolgenden Tabelle im Detail aufgeführten Rechtsakte mit dem Betrieb der beiden Verbindungsstrecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland beauftragt.

Tabelle 1

Regionalverwaltungsbeschlüsse zur Betrauung Saremars mit dem Betrieb der beiden Strecken

	Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia	Vado Ligure–Porto Torres
Sommersaison 2011	Beschluss 25/69 vom 19. Mai 2011 (15. Juni bis 15. September 2011)	Beschluss 27/4 vom 1. Juni 2011 (22. Juni bis 15. September 2011)
Wintersaison 2012	Beschluss 48/65 vom 1. Dezember 2011 (sofortige Inbetriebnahme der Linie)	<i>Nicht bedient</i>
Sommersaison 2012	Beschluss 36/6 vom 1. September 2011 (15. Mai bis 15. September 2012)	Beschluss 36/6 vom 1. September 2011 (15. Mai bis 15. September 2012)

- (52) Der vorab genehmigte Fahrplan wurde letztendlich jedoch nicht vollständig eingehalten.
- (53) Im Einzelnen bediente Saremar 2011 die Strecke Civitavecchia–Olbia (Golfo Aranci) in der Zeit vom 15. Juni bis zum 15. September 2011 täglich. Zu dieser Zeit bedienten auch Moby, Tirrenia, Grandi Navi Veloci (GNV) und Forship (Sardinia Ferries) diese Strecke.

- (54) Im Jahr 2012 bediente Saremar die Strecke vom 16. Januar 2012 bis zum 15. September 2012. In der Sommersaison betrieb Saremar die Strecke vom 1. Juni 2012 bis zum 15. September 2012 täglich (anstatt ab dem 15. Mai 2012, wie es im Beschluss 36/6 festgesetzt worden war). Moby und CIN/Tirrenia waren auf dieser Strecke in der Sommersaison ebenfalls vertreten. Im Winter (16. Januar 2012 bis 30. Mai 2012) bediente Saremar die Strecke sechs Tage in der Woche⁽⁹⁾. Auch Tirrenia bediente die Strecke aufgrund der im ursprünglichen Vertrag bestehenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. In der Wintersaison war auf der Strecke kein privater Betreiber vertreten.
- (55) Saremar bediente die Strecke Vado Ligure–Porto Torres vom 22. Juni 2011 bis zum 15. September 2011 und vom 1. Juni 2012 (anstatt vom 15. Mai 2012, wie im Beschluss 36/6 festgesetzt) bis zum 15. September 2012 an vier Tagen in der Woche⁽¹⁰⁾. Moby, Tirrenia und GNV waren auf der Strecke 2011 vertreten. Moby, CIN/Tirrenia und GNV waren 2012 auf der Strecke vertreten.
- (56) Der Betrieb auf beiden Strecken wurde am 15. September 2012 eingestellt.

2.2.1.3. *Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen*

- (57) Die Region Sardinien macht geltend, dass hinsichtlich der von Saremar auf den beiden Festlandsstrecken erhobenen Fahrpreise gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt worden seien. Die der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen zugrunde liegende Rechtfertigung betrifft die zum Nachteil der sardischen Gemeinschaft vorgenommene Preiserhöhung, die auf die zwischen den privaten Betreibern der betroffenen Strecken getroffene, wettbewerbswidrige Vereinbarung zurückzuführen ist.
- (58) Die in den Betrauungsakten enthaltenen, besonderen Bestimmungen bezüglich der Fahrpreise werden nachfolgend im Detail aufgeführt.
- a) Beschluss 20/57 enthält keine ausdrückliche Bestimmung zu den Fahrpreisen, die Saremar auf den vorgeschlagenen Strecken zu erheben hat.
- b) Mit Beschluss 25/69 wurde der von Saremar auf der Strecke Golfo Aranci–Civitavecchia vom 15. Juni 2011 bis zum 15. September 2011 anzuwendende Tarif genehmigt. Mit vorheriger Mitteilung an die Region Sardinien konnten der Betreiber die Fahrpreise ändern. So sollte sichergestellt werden, dass der Betrieb kostendeckend arbeitet und höchste Kundenzufriedenheit gewährleistet.
- c) Mit Beschluss 27/4 wurde der von Saremar auf der Strecke Vado Ligure–Porto Torres vom 22. Juni 2011 bis zum 15. September 2011 für kombinierte Dienste (Passagiere und Fracht) anzuwendende Tarif genehmigt. Für Einwohner Sardinien sollte ein Rabatt von 15 % gelten. Die Fahrpreise konnten nach vorheriger Mitteilung an die Region Sardinien vom Betreiber angepasst werden, um sicherzustellen, dass der Betrieb kostendeckend arbeitet und höchste Kundenzufriedenheit gewährleistet.
- d) Beschluss 36/6 bezieht sich nicht auf Fahrpreise.
- e) Mit Beschluss 48/65 wurde Saremar angewiesen, den Betrieb der Strecke Olbia–Civitavecchia mit sofortiger Wirkung wiederaufzunehmen. Als Standardfahrpreis wurde der von Saremar 2011 erhobene Fahrpreis für die Nebensaison eingeführt. Der betreffende Fahrpreis konnte von Saremar nach vorheriger Mitteilung an die Region Sardinien angepasst werden, um die tatsächliche Nachfrage angemessen zu berücksichtigen und das Ziel des wirtschaftlichen Gleichgewichts sicherzustellen.
- f) Im Beschluss 12/28 wird Saremars Vorschlag genehmigt, im Sommer 2012 auf der Strecke Olbia–Civitavecchia verschiedene Fahrpreise anzuwenden und dabei zwischen der Nebensaison (Werktage im Juni und Juli), den Wochenenden und der Hochsaison (August) zu unterscheiden. In dem Beschluss werden auch die drei Alternativen zur Kenntnis genommen, die Saremar hinsichtlich des in der Hochsaison geltenden Fahrpreises vorschlug. In dem Regionalbeschluss wurden die genauen, vom Betreiber vorgeschlagenen Fahrpreise nicht im Einzelnen angegeben. Die Region Sardinien entschied sich auch nicht für eine der drei von Saremar für die Hochsaison vorgeschlagenen Alternativen. Stattdessen wies die Region Sardinien die Saremar an, denjenigen Fahrpreis einzuführen, der am besten ein Gleichgewicht zwischen öffentlichem Interesse und dem Ziel der wirtschaftlichen Rentabilität herstellt. Laut Beschluss 12/28 sollte der mit Beschluss 48/65 festgelegte Standardfahrpreis von Saremar bis Ende April 2012 beibehalten werden.
- g) Mit Beschluss 22/14 wird Saremars Vorschlag gebilligt, auf der Strecke Porto Torres–Vado Ligure in der Nebensaison (erste Junihälfte und erste Septemberhälfte), der Zwischensaison (Mitte Juni bis Mitte Juli) und der Hochsaison (Mitte Juli bis 2. September) in der Saison 2012 unterschiedliche Fahrpreise anzuwenden. In dem Regionalbeschluss wurden die genauen, vom Betreiber vorgeschlagenen Fahrpreise nicht im Einzelnen angegeben. Er bestimmt jedoch, dass für Einwohner Sardinien ein Rabatt von 15 % gelten solle.
- (59) Was den Betrieb der beiden Strecken im Jahr 2012 betrifft, so übermittelte die Region Sardinien der Kommission im Zuge der Prüfung die Briefe, mit denen Saremar die 2012 auf den Strecken zu erhebenden Fahrpreise

⁽⁹⁾ Ab 1. April 2012 tägliche Verbindung.

⁽¹⁰⁾ Vom 1. Juni 2012 bis zum 19. Juni 2012 und vom 4. September 2012 bis zum 15. September 2012 an drei Tagen in der Woche.

mitteilte. Diese wurden von der Region Sardinien mit den Beschlüssen 12/28 und 22/14 förmlich erlassen. Bezüglich der Strecke Olbia–Civitavecchia teilte Saremar mit, dass diese Strecke parallel von Tirrenia, Moby und GNV zu je nach Saison unterschiedlichen Fahrpreisen bedient werden würde. Saremar bestätigte auch, dass Tirrenia unter diesen Betreibern derjenige mit den besten Preisangeboten war. In dem Schreiben werden die im Sommer 2012 in der Nebensaison, an Wochenenden und in der Hochsaison auf der Strecke geltenden Preisen detailliert aufgeführt. Dabei werden für die Hochsaison drei Vorschläge unterbreitet (einer zur Beibehaltung des Tarifs von 2011 und der zweite und der dritte zur Erhöhung des Preises pro Kabinenplatz um 5 EUR bzw. 10 EUR). Es wird bestätigt, dass, wie im Jahr 2011 auch, für Einwohner kein ermäßigter Fahrpreis gelte. Saremar bestätigt darüber hinaus, dass ihr Tarif auf einer Vergleichsgröße mit den Fahrpreisen Tirrenias beruhe. Bezüglich der Strecke Porto Torres–Vado Ligure gab Saremar bekannt, dass der Betriebsbeginn der Dienste im Jahr 2012 auf der Grundlage der 2011 festgestellten, positiven Ergebnisse beschlossen wurde. Es wurde eine moderate Erhöhung der Fahrpreise in der Zwischen- und der Hochsaison vorgeschlagen, die dem Unternehmen einen kostendeckenden Betrieb erlauben würde.

- (60) Der Vollständigkeit halber weist die Kommission darauf hin, dass in dem Beschluss 48/65 über den Start der Strecke Olbia–Civitavecchia im Januar 2012 erwähnt wird, dass Saremar die Strecke täglich mittels Kreuzfahrtfähren bedienen würde. Eine Prüfung der Betrauungsakte zeigt, dass Saremar außer der Erbringung eines kombinierten Dienstes (Passagiere und Fracht) keine weitere verbindliche Bedingung bezüglich des Betriebs der beiden Strecken (beispielsweise hinsichtlich der Häufigkeit) vorgeschrieben wurde. Auch übermittelten die italienischen Behörden im Zuge des förmlichen Prüfverfahrens keine Nachweise dafür, dass durch andere Rechtsakte Anforderungen gestellt wurden, die über die in den vorstehend genannten Betrauungsakten festgelegten Anforderungen hinausgehen.

2.2.1.4. **Ausgleichsleistung**

- (61) In keinem der Betrauungsakte wird auf eine Saremar für den Betrieb der beiden Festlandsstrecken in den Jahren 2011 und 2012 zu gewährende Ausgleichsleistung Bezug genommen. Im Gegenteil sollten die Dienste auf der Grundlage der Bestimmungen der betreffenden Rechtsakte zu marktüblichen Bedingungen erbracht werden. Saremar wurde viel Spielraum zur Anpassung der Höhe der Fahrpreise eingeräumt, damit sichergestellt ist, dass die beiden Strecken kostendeckend betrieben werden können.
- (62) Mit dem Regionalgesetz 15 vom 7. August 2012 wurde eine Subvention in Höhe 10 Mio. EUR aus dem Regionalhaushalt bewilligt, um „das eventuelle Defizit“ aus dem Betrieb der Festlandverbindungen durch Saremar decken. Geht man von öffentlich zugänglichen Informationen ⁽¹⁾ aus, wurde die Ausgleichsleistung effektiv in zwei Raten am 6. November 2012 und am 3. Dezember 2012 an Saremar ausgezahlt.
- (63) Ausweislich der im Verlauf der Prüfung eingegangenen Informationen verzeichnete Saremar beim Betrieb der beiden Strecken 2011 einen Verlust von 214 000 EUR und 2012 einen Verlust von 13 440 220 EUR.

2.2.1.5. **Die Wettbewerbslage auf den Strecken**

- (64) In der Wettbewerbslage auf den Verbindungsstrecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland traten in den Jahren 2011 und 2012 recht bedeutende Veränderungen ein.
- (65) Im Frühjahr 2011 waren auf den Strecken von und nach Sardinien zusätzlich zum öffentlichen Betreiber Tirrenia vier private Betreiber vertreten, nämlich Moby, Forship, SNAV ⁽¹²⁾ und GNV.
- (66) Moby wird von der Onorato Partecipazioni S.r.l. (im Folgenden „Onorato Partecipazioni“) kontrolliert. Moby ist auf dem Seeverkehrsmarkt mit Passagier- und Frachtdiensten im Mittelmeer aktiv.
- (67) GNV ist ein privater Betreiber, der sich im gemeinsamen Besitz der Marininvest, einer Holdinggesellschaft von im Seeverkehr tätigen Unternehmen, und der Investitori Associati SGR befindet. Das Unternehmen bedient zahlreiche Strecken im Mittelmeer.
- (68) SNAV steht unter vollständiger Kontrolle der Marininvest und betreibt fast ausschließlich Passagierdienste auf verschiedenen Strecken im Mittelmeer.

⁽¹⁾ Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, Seite 359, verfügbar unter: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

⁽¹²⁾ SNAV bediente bis zum Mai 2011 die Strecke Olbia–Civitavecchia, an die Stelle von wohn trat GNV.

- (69) Die von der französischen Gesellschaft Lotta Maritime S.A. kontrollierte Forship erbringt Passagier- und Fahrzeugbeförderungsleistungen im Mittelmeer, insbesondere von und nach Sardinien, wobei sie sich der Markenbezeichnungen Corsica Ferries und Sardinia Ferries bedient.
- (70) Im Mai 2011 wurden alle Betreiber (bis auf Tirrenia) von der nationalen Wettbewerbsbehörde (NCA) bezüglich einer möglichen Verletzung des Artikels 101 AEUV im Zusammenhang mit dem Betrieb von Schifffahrtsstrecken zum italienischen Festland geprüft. Hierunter fielen auch die beiden 2011 und 2012 von Saremar betriebenen Strecken. Die nationale Wettbewerbsbehörde (NCA) schloss ihr Verfahren am 11. Juni 2013 ab ⁽¹³⁾. Sie entschied, dass die Erhöhung der Preise für Passagierbeförderungsleistungen durch die Parteien eine Artikel 101 AEUV verletzende, abgestimmte Verhaltensweise darstelle. Die Vertragsverletzung fand mindestens zwischen September 2010 und September 2011 statt.
- (71) Nach Aussage der nationalen Wettbewerbsbehörde waren Moby (bis zu 40 %) und Tirrenia (bis zu 35 %) in den Jahren 2009 und 2010 nach beförderten Passagieren die wichtigsten Betreiber auf der Strecke Civitavecchia–Olbia (Golfo Aranci). Im Jahr 2011 steigerte Tirrenia ihren Marktanteil zum Nachteil Mobys, während Saremar weniger als 10 % des Markts gewann ⁽¹⁴⁾. Die nationale Wettbewerbsbehörde stellte fest, dass auf dieser Strecke:
- Moby im Zeitraum von 2008 bis 2010 Verluste hatte (von weniger als 1 Mio. EUR) und 2011 einen Überschuss verzeichnet;
 - SNAV im Zeitraum von 2008 bis 2010 Verluste verzeichnet hatte, wenn auch mit nachlassender Tendenz;
 - auch Forship von 2008 bis 2011 negative Ergebnisse verzeichnet hatte.
- (72) Auf der Strecke Genua (Vado Ligure)–Porto Torres hielten Moby, Tirrenia und GNV von 2009 bis 2010 ähnliche Marktanteile. Tirrenias Marktanteil stieg im Jahr 2011 ebenfalls, während der Mobys sank. GNV verringerte ihre Marktpräsenz um mehr als die Hälfte. Saremar erlangte weniger als 10 % des Markts. Die nationale Wettbewerbsbehörde stellte außerdem fest, dass
- Moby ihr Ergebnis nach einem leichten Verlust 2008 auf Gewinne im Jahr 2011 verbesserte.
 - GNV auf der Strecke in der Zeit von 2008 bis 2010 erhebliche Verluste verzeichnete.
- (73) Die privaten Betreiber hatten im Zuge der Prüfung durch die nationale Wettbewerbsbehörde die Preiserhöhung in der Sommersaison 2011 (generell um über 85 % gegenüber 2010 auf der Strecke Olbia–Civitavecchia und um 75 % auf der Strecke Genova–Porto Torres) mit dem erheblichen Anstieg der Kraftstoffkosten gerechtfertigt. Laut nationaler Wettbewerbsbehörde nahm Tirrenia gemäßigte Preiserhöhungen vor, nämlich um bis zu 30 % auf der Strecke Civitavecchia–Golfo Aranci und um bis zu 15 % auf der Strecke Genua–Porto Torres.
- (74) Ausweislich der Entscheidung der nationalen Wettbewerbsbehörde wurden darüber hinaus im Frühjahr 2011 zwei Vereinbarungen zwischen Moby und GNV geschlossen. Im Einzelnen wurde von den beiden Unternehmen für den Zeitraum von April bis Dezember 2011 bezüglich der Strecke Civitavecchia–Olbia eine Code-Sharing-Vereinbarung geschlossen, kraft der die beiden Unternehmen die Strecke gemeinsam betrieben und nach einem vorab festgelegten Prozentsatz, unabhängig von den verkauften Fahrscheinen, am Ergebnis teilhatten. Auf der Grundlage einer zweiten Vereinbarung konnte GNV auf der Strecke Genova–Porto Torres von Juni bis Dezember 2011 Fahrscheine von Moby verkaufen. Tatsächlich leitete GNV im Bezugszeitraum Nachfrage, die sie nicht selbst erfüllen konnte, zum Nachteil von Tirrenia und Saremar, Moby zu. Die nationale Wettbewerbsbehörde gelangte zu dem Schluss, dass für die beiden Unternehmen auf der Basis dieser Vereinbarungen kein Anreiz bestand, auf den betreffenden Strecken einen preislichen Wettbewerb miteinander zu führen. Im Jahr 2012 schlossen die genannten Unternehmen ähnliche Vereinbarungen.
- (75) Im Wege des Erwerbs der Tirrenia unterzeichnete CIN am 18. Juli 2012 den neuen Vertrag mit dem italienischen Staat (siehe Erwägungsgrund 16), durch den das Unternehmen mit der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, unter anderem auf den Strecken Civitavecchia–Olbia und Genova–Porto Torres betraut wurde. CIN ist ein Konsortium, das zu der Zeit, als Tirrenia zum Verkauf ausgeschrieben wurde, aus Moby, SNAV und GNV (die beiden letztgenannten über Marininvest) und Grimaldi Compagnia di Navigazione bestand, also den Hauptwettbewerbern der Tirrenia auf den Strecken, die traditionell nach der Regelung öffentlicher Dienste betrieben wurden ⁽¹⁵⁾.

⁽¹³⁾ Siehe Fußnote 8.

⁽¹⁴⁾ Entscheidung Nr. 24033 der nationalen Wettbewerbsbehörde NCA vom 31. Oktober 2012, SP136 — Saremar — Sardegna Regionale Marittima/Routes Civitavecchia–Golfo degli Aranci e Vado Ligure–Porto Torres.

⁽¹⁵⁾ Die CIN wurde im November 2010 von Grimaldi, Marininvest und Moby zum Zweck der Beteiligung an der Ausschreibung zum Erwerb der Tirrenia errichtet. Anfang 2011 erwarb die (SNAV kontrollierende) Marininvest die Kontrolle über GNV und im März 2011 übertrug Moby ihren Anteil an CIN an ihren kontrollierenden Aktionär, Onorato Partecipazioni. Im März 2011 waren also die (Moby kontrollierende) Onorato Partecipazioni und die (GNV und SNAV kontrollierende) Marininvest Hauptaktionäre von CIN.

- (76) Der Erwerb der Tirrenia durch CIN wurde der Kommission gemeldet und am 18. Januar 2012 beschloss die Kommission, ein Verfahren nach Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ⁽¹⁶⁾ einzuleiten. Das Vorhaben wurde anschließend von den Parteien zurückgezogen und bei der nationalen Wettbewerbsbehörde wurde ein neues Vorhaben mit einer neuen Beteiligung der CIN angemeldet. Die neue Fusion wurde von der nationalen Wettbewerbsbehörde am 21. Juni 2012 in einer mit Auflagen verbundenen Entscheidung genehmigt ⁽¹⁷⁾.
- (77) GNV und Forship stellten 2012 den Betrieb der Strecke Civitavecchia–Olbia ein. In ihrer im Zuge der Prüfung übermittelten Stellungnahme machte die GNV geltend, dass ihr Ausscheiden aus dem Markt die unmittelbare Folge der Stützung gewesen sei, die die Region Sardinien der Saremar gewährte und die Saremar in die Lage versetzt habe, mit nicht kostendeckenden Fahrpreisen zu arbeiten (siehe Erwägungsgrund 135).
- (78) Die Wettbewerbslage auf den beiden Strecken sah zur Zeit des Markteintritts Saremars wie folgt aus:

Tabelle 2

Die Wettbewerbslage auf den Strecken

	Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia	Vado Ligure–Porto Torres
Sommersaison 2011 (Juni bis September)	Moby, Tirrenia, GNV ⁽¹⁾ , Forship (Sardinia Ferries)	Moby, Tirrenia, GNV
Wintersaison 2012 (Januar bis Mitte März)	CIN/Tirrenia	Nicht bedient
Sommersaison 2012 (Mitte Mai bis September)	Moby, CIN/Tirrenia	Moby, CIN/Tirrenia, GNV

⁽¹⁾ Bis Mai 2011 bediente traditionell SNAV die Strecke.

- (79) Die nationale Wettbewerbsbehörde eröffnete mit ihrer am 18. Juni 2013 erlassenen Entscheidung ⁽¹⁸⁾ das förmliche Prüfverfahren bezüglich eines möglichen Verstoßes gegen die von der nationalen Wettbewerbsbehörde in ihrer Entscheidung zur Bewilligung der Fusion von Tirrenia und CIN gemachten Auflagen durch Moby und CIN. Hierbei ging es unter anderem um die Auflage, Preiserhöhungen (gegenüber Mobys Fahrpreisen aus dem Jahr 2009) auf den drei Verbindungsstrecken zwischen Sardinien und dem Festland, unter Einschluss der in der vorliegenden Rechtssache geprüften beiden Strecken, auf den Anstieg der Kraftstoffkosten zu begrenzen.

2.2.2. VERKAUFSFÖRDERUNGSAKTIVITÄTEN

- (80) Kraft des Regionalbeschlusses 20/58 vom 26. April 2011 (Beschluss 20/58) sollte die *Agenzia Sardegna Promozione* (im Folgenden „Agentur“) die Vermarktung des sogenannten Bonus-Sardo-Vacanza-Projekts mit 3 Mio. EUR (einschließlich Mehrwertsteuer) finanzieren ⁽¹⁹⁾.
- (81) Die Regionalverwaltung Sardinien beauftragte Saremar im Regionalbeschluss 25/53 vom 19. Mai 2011 (*Beschluss 25/53*) mit der Durchführung von Verkaufsförderungsarbeiten. Diese bestanden im Wesentlichen in der Darstellung von Logos und Werbung auf Schiffen der Saremar mit dem Ziel, Sardinien als touristisches Ziel zu bewerben, ohne jedoch ausdrücklich das Bonus-Sardo-Vacanza-Projekt zu fördern. Im Beschluss 25/53 wurde die Agentur außerdem angewiesen, Saremar den im Beschluss 20/58 vorgesehenen Betrag von 3 Mio. EUR mit einer sofortigen Anzahlung von 80 % zuzuweisen.

⁽¹⁶⁾ Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen (die EG-Fusionskontrollverordnung) (ABL L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

⁽¹⁷⁾ Mit der Entscheidung Nr. 23650 vom 21. Juni 2012, C11613, genehmigte die nationale Wettbewerbsbehörde unter Auflagen den Erwerb des Geschäftszweigs der Tirrenia durch die im gemeinsamen Besitz von Moby (40 %), L19 (30 %), Gruppo Investimenti Portuali S.p.A. (20 %) und Shipping Investment S.r.l. (10 %) befindliche CIN. Die nationale Wettbewerbsbehörde machte verschiedene Auflagen, die unter anderem den Verzicht auf die Anwendung von Codesharing-Vereinbarungen zwischen Moby und CIN im Zeitraum von 2012 bis 2016 und die Anwendung von Fahrpreisen auf den Strecken Civitavecchia–Olbia, Genova–Porto Torres und Genua–Olbia, die so gestaltet waren, dass der von Moby im Sommer 2009 durchschnittlich erzielte Ertrag pro Einheit aufrechterhalten wurde, beinhalteten. Hiervon ausgenommen war die unmittelbar dem Anstieg der Bunkerkosten zurechenbare Steigerung. CIN/Tirrenia wird auf der Strecke Genua–Porto Torres an die Stelle Mobys treten. Auf der Strecke Civitavecchia–Olbia werden Moby und CIN in den Sommersaisons 2013 und 2014 10 % der Kapazitäten anderen Betreibern übertragen.

⁽¹⁸⁾ Entscheidung der nationalen Wettbewerbsbehörde (NCA) Nr. 24418 vom 18. Juni 2013, C11613B.

⁽¹⁹⁾ Das Bonus-Sardo-Vacanza-Projekt wurde im Hinblick auf die Förderung und Unterstützung des Tourismus in Sardinien genehmigt. Im Rahmen des Projekts wurden im Sommer 2011 die Kosten für die Beförderung per Fähre (bei der für Gruppen von mindestens zwei Passagieren eine Obergrenze von 90 EUR galt) den von und nach Sardinien reisenden Fahrgästen, die in Sardinien für mindestens drei Nächte eine Unterkunft benötigten, direkt erstattet.

2.2.3. DARLEHEN ÜBER 3 MIO. EUR UND ERSTE PATRONATSERKLÄRUNG

- (82) Mit Regionalbeschluss 23/2 vom 12. Mai 2011 (*Beschluss 23/2*) wurde Saremar ermächtigt, zur Erfüllung ihres Liquiditätsbedarfs ein Darlehen über 3 Mio. EUR zu „marktüblichen“ Zinsen mit einer vorläufigen Laufzeit von acht Monaten aufzunehmen.
- (83) Mit dem Regionalbeschluss 31/24 vom 20. Juli 2011 (*Beschluss 31/24*) stellte die Region Sardinien als Alleingesellschafterin der Saremar eine Patronatserklärung zugunsten der Banco di Sardegna S.p.A (im Folgenden „BS-Bank“) aus. Dies war eine Voraussetzung für die Bewilligung der Kreditlinie.
- (84) In der Patronatserklärung verpflichtet sich die Region Sardinien, die BS-Bank über jede mögliche Veränderung in ihrem Gesellschaftsanteil vorab zu informieren und sich um eine effiziente Führung des Unternehmens zu bemühen.
- (85) Mit dem Regionalbeschluss 12/15 vom 20. März 2012 (*Beschluss 12/15*) gab die Region Sardinien bekannt, dass die mit dem Beschluss 23/2 gebilligte Kreditlinie über 3 Mio. EUR von Saremar letztendlich nicht in Anspruch genommen worden sei. Die mit Beschluss 31/24 genehmigte Patronatserklärung lief schließlich aus.

2.2.4. ZWEITE PATRONATSERKLÄRUNG

- (86) Mit dem Regionalbeschluss 52/119 vom 23. Dezember 2011 (*Beschluss 52/119*) billigte die Region Sardinien eine zweite Patronatserklärung, um Saremar die Beschaffung einer Überziehungsfazilität über 5 Mio. EUR zu ermöglichen, damit mit sofortiger Wirkung ausreichend liquide Mittel für die Bedienung der Festlandsverbindungen sichergestellt waren. Die Bank Monte dei Paschi di Siena (im Folgenden „MPS-Bank“) hatte als Voraussetzung für die Bewilligung der Fazilität eine Sicherheitsleistung erbeten.
- (87) In der Patronatserklärung wird daran erinnert, dass sich die Saremar im alleinigen Besitz der Region Sardinien befinde, dass eine Rekapitalisierung um 11,5 Mio. EUR genehmigt worden sei und dass das Unternehmen den Betrieb der Festlandsverbindungen fortsetzen werde. Die Region Sardinien verpflichtet sich, den Darlehensgeber über jede mögliche Veränderung in ihrem Gesellschaftsanteil vorab zu informieren und sich um eine effiziente Führung des Unternehmens zu bemühen.
- (88) Die Region Sardinien erklärte, dass die mit Beschluss 52/119 genehmigte Patronatserklärung letztendlich nicht ausgestellt wurde und dass die MPS-Bank eine Kreditlinie über 2,5 Mio. EUR zu Marktsätzen, ohne Sicherheitsleistung der Region Sardinien, gewährt habe. Mit ihrer Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss von 2012 übermittelte die Region Sardinien der Kommission die Kreditlinienvereinbarung mit der MPS-Bank. In dem Vertrag wird eine Kreditlinie bis zu 2,5 Mio. EUR zu einem variablen Zinssatz auf der Grundlage des Einmonats-EURIBOR + 5 % festgelegt.

2.2.5. DIE REKAPITALISIERUNG

- (89) Ausweislich des Beschlusses 36/6 war die Forderung Saremars gegen die in Insolvenz befindliche Tirrenia in Höhe von 11 546 403,59 EUR von der Insolvenzkammer des Zivilgerichts Rom ordnungsgemäß registriert und am 1. April 2011 für vollstreckbar erklärt worden. Die Herabschreibung des Kredits um EUR 5 773 201,80 EUR, d. h. um 50 %, bei der Feststellung der Bilanz führte 2010 zu einem Verlust von 5 253 530,05 EUR. Am 28. März 2012 beschloss die Gesellschafterversammlung der Saremar, den auf 2012 vorgetragenen Verlust von 4 890 950,36 EUR⁽²⁰⁾ durch eine Senkung des Kapitals von 6 099 961 EUR auf 1 209 010,64 EUR aufzufangen.
- (90) Nach italienischem Zivilrecht müssen Gesellschafter eine Gesellschaft rekapitalisieren, wenn deren Kapital um mehr als ein Drittel gefallen ist. Demzufolge beschloss die Gesellschafterversammlung am 15. Juni 2012, das Kapital der Saremar von 1 209 010,64 EUR auf 6 099 961 EUR zu erhöhen. Am 11. Juli 2012 wurden davon 824 309,69 EUR, also der Betrag, der mindestens erforderlich ist, damit das Kapitel den gesetzlichen Anforderungen entspricht, eingezahlt. Die restliche Einzahlung sollte vorbehaltlich einer vorherigen Anmeldung der Maßnahme bei der Kommission durchgeführt werden.
- (91) Bisher ist die Kommission über keine weiteren Kapitalzuführungen informiert worden.

⁽²⁰⁾ Nach der Nutzung des gesetzlichen Rücklage und der Erträge früherer Geschäftsjahre.

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

3.1. AUSGLEICHSLEISTUNG FÜR DEN BETRIEB DER BEIDEN STRECKEN ZWISCHEN SARDINIEN UND DEM ITALIENISCHEN FESTLAND

3.1.1. EINSTUFUNG ALS BEIHILFE

- (92) In ihrem Beschluss von 2012 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Rechtsakte zur Betrauung der Saremar mit dem Betrieb der beiden Festlandsstrecken die betreffenden Dienste nicht ausdrücklich als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einstufen. Auch wurde keine Ausgleichsleistung an Saremar für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen genannt. Die Kommission nahm auch zur Kenntnis, dass die der Saremar gewährte Ausgleichsleistung von 10 Mio. EUR auf der Grundlage der in dem betreffenden Stadium verfügbaren Informationen die Betriebsverluste zu übersteigen schien.
- (93) Die Kommission vertrat auch die vorläufige Auffassung, dass die vierte „Altmark-Bedingung“⁽²¹⁾ insofern nicht eingehalten wurde, als die Bedienung der beiden zusätzlichen Strecken, mit der Saremar 2011 beauftragt wurde, nicht ausgeschrieben worden war. Darüber hinaus lag der Kommission kein Nachweis zur Stützung des Arguments vor, dass Saremar den Dienst tatsächlich zu den für die Allgemeinheit geringsten Kosten erbracht hatte.

3.1.2. VEREINBARKEIT

- (94) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Beihilfe in Form einer öffentlichen Ausgleichsleistung an Saremar nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar eingestuft und weder nach der Entscheidung 2005/842/EG der Kommission⁽²²⁾ (im Folgenden „Kommissionsentscheidung von 2005 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse“) noch nach dem Beschluss 2012/21/EU der Kommission⁽²³⁾ (im Folgenden „Kommissionsbeschluss von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse“) von der Meldepflicht befreit werden könnte.
- (95) Die Kommission äußerte Zweifel, ob die Ausgleichsleistung auf der Grundlage des Rahmens der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011)⁽²⁴⁾ (im Folgenden „Rahmen von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen“) in Anbetracht der betreffenden Einstufung der Dienste als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und in Anbetracht des Umstandes, dass Saremar eventuell einen überhöhen Ausgleich erhielt, mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
- (96) Zum Schluss merkte die Kommission an, dass seit dem 31. Januar 2012 bei Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse zusätzliche, in den Absätzen 14, 19, 20, 24, 39 und 60 des Rahmens von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen festgelegte Bedingungen eingehalten werden müssen, damit sie als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet werden können. Die Kommission vertrat die Kommission, dass diese Bedingungen im vorliegenden Fall nicht eingehalten wurden.

3.2. VERKAUFSFÖRDERUNGSAKTIVITÄTEN

- (97) Die Kommission forderte die italienischen Behörden zur Klarstellung der Art und Weise, in der der Preis der Verkaufsförderungsaktivitäten festgesetzt worden war, auf. Ferner wurden sie um die Vorlage von Nachweisen, beispielsweise mittels Übermittlung auf dem Markt verfügbarer Referenzgrößen, dafür gebeten, dass der Preisbildung der Marktwert zugrunde lag.

3.3. DAS DARLEHEN ÜBER 3 MIO. EUR UND DIE PATRONATSERKLÄRUNGEN

- (98) Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass die Patronatserklärungen Saremar insofern keine ungerechtfertigten Vorteile verschafften, als sie letztendlich nicht als Besicherung für Darlehen oder finanzielle Verpflichtungen der Begünstigten eingesetzt wurden. Sie ersuchte Italien und Beteiligte um diesbezügliche Stellungnahmen.
- (99) Die Kommission bat die italienischen Behörden auch um die Übermittlung von Nachweisen, dass das Darlehen über 3 Mio. EUR, das Saremar von der Banco di Sardegna S.p.A. bezog, im Einklang mit den Marktkonditionen stand.

⁽²¹⁾ Rechtssache C-280/00 — Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg [2003] Slg. I-7747.

⁽²²⁾ 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).

⁽²³⁾ Beschluss 2012/21/EU der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3).

⁽²⁴⁾ ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15.

3.4. DIE REKAPITALISIERUNG

- (100) Hinsichtlich der Rekapitalisierung der Saremar vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die Maßnahme dem Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschaffte, da es unwahrscheinlich sei, dass ein privater Gesellschafter unter ähnlichen Umständen das betreffende Kapital gezeichnet hätte. Sie ersuchte Italien und Beteiligte um diesbezügliche Stellungnahmen.

4. STELLUNGNAHMEN DER REGION SARDINIEN UND DER SAREMAR

4.1. AUSGLEICHSLEISTUNG FÜR DIE BEDIENUNG DER BEIDEN STRECKEN ZWISCHEN SARDINIEN UND DEM ITALIENISCHEN FESTLAND

- (101) Saremar stützt und ergänzt die Argumente, die die Region Sardinien bezüglich der für den Betrieb der beiden Verbindungsstrecken zwischen Sardinien und dem Festland in den Jahren 2011 und 2012 empfangenen Ausgleichsleistung vorbringt. Diese Stellungnahmen werden nachfolgend gemeinsam behandelt.
- (102) Das Unternehmen gab zu den anderen Maßnahmen, die Gegenstand des Prüfverfahrens bilden, keine Stellungnahme ab.

4.1.1. FRAGESTELLUNGEN HINSICHTLICH DER EINSTUFUNG ALS BEIHILFE

- (103) Die Region Sardinien trug erstens das Argument vor, dass die der Saremar für den Betrieb der beiden Festlandsverbindungen gewährte Ausgleichsleistung im Einklang mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stehe. Auch wenn der Betrieb der Strecken Verluste einbrachte, habe man berechtigterweise annehmen können, dass die Tätigkeit eine Rendite erbringen würde. Beim Erlass der betreffenden Maßnahmen habe sich die Region Sardinien als umsichtiger, marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber verhalten, da ihre Entscheidungen zur Inbetriebnahme der beiden betreffenden Strecken auf vorab (ex ante) erstellten Wirtschaftsplänen beruhten. Insbesondere:
- a) habe die Region Sardinien im März und April 2011, als sie beschloss, dass Saremar mit der Bedienung neuer Strecken zum Festland beginnen solle, nur Strecken in Betracht gezogen, die unter Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts betrieben werden konnten;
 - b) habe die Region Sardinien mit Beschluss 36/6 entschieden, dass Saremar auf der Grundlage eines Wirtschaftsplans die Rentabilität des Betriebs mindestens einer zusätzlichen Strecken unter den Verbindungen Olbia–Livorno, Porto Torres–Livorno und Cagliari–Piombino für den Zeitraum vom 30. September 2011 bis zum 30. September 2012 prüfen sollte. Von Saremar wurde auch die Wiederaufnahme der Bedienung der Linien Golfo Aranci (oder Olbia)–Civitavecchia, Porto Torres–Vado Ligure (oder Genua) zwischen dem 15. Mai 2012 und dem 15. September 2012 verlangt, auch hier auf der Grundlage eines Wirtschaftsplans. Der Entscheidung, nicht mit der Bedienung neuer Strecken zu beginnen sondern stattdessen in der Sommersaison 2012 den Betrieb der beiden Strecken, die Saremar bereits 2011 bedient hatte, wiederaufzunehmen, lagen ebenfalls Rentabilitätsabwägungen zugrunde.
 - c) habe die Entscheidung der Region Sardinien, Betriebsverluste durch die Unterbrechung des Fährbetriebs auf beiden Strecken am Ende der Hochsaison 2012 einzudämmen und teilweise einen Ausgleich für diese Verluste zu leisten, bei der Sicherstellung dessen, dass ihr geschäftliches Risiko auf ein Minimum begrenzt wurde, eine hilfreiche Rolle gespielt. Daher wäre diese Entscheidung ebenso auch von einem privaten Kapitalgeber getroffen worden.
- (104) Zweitens betonte die Region Sardinien, dass die vier „Altmark-Kriterien“ in diesem Fall aus den nachfolgend vorgetragenen Gründen eingehalten worden seien.

Altmark 1

- (105) Nationale Behörden haben bezüglich der Definition von Dienstleistungen allgemeinen wirtschaftlichen Interesses weitreichende Ermessensbefugnisse. Der Region Sardinien wurden mit Gesetz 296 vom 7. Dezember 2006 Zuständigkeiten hinsichtlich der territorialen Kontinuität eingeräumt. Was die Verbindungen zwischen Sardinien und dem italienischen Festland betrifft, ist sie daher die zur Definition von Dienstleistungen allgemeinen wirtschaftlichen Interesses am besten aufgestellte Behörde. Auf dieser Grundlage unterstreicht die Region Sardinien ihr Interesse an der Sicherstellung der territorialen Kontinuität zu bezahlbaren Fahrpreisen. Die versuchsweise Betrauung der Saremar mit diesem Dienst habe einem das Allgemeininteresse betreffenden Bedarf entsprochen und sei aus Gründen der Dringlichkeit in dieser Weise erfolgt.
- (106) Was die tatsächliche Notwendigkeit der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betrifft, so erinnert die Region Sardinien an erster Stelle an die schwere Krise der ehemaligen Muttergesellschaft Tirrenia, die traditionell Verbindungen zwischen Sardinien und dem italienischen Festland bedient hatte. Die der Tirrenia drohende Insolvenzgefahr führte scheinbar zu einer extremen Ungewissheit hinsichtlich des Betriebs dieses öffentlichen Dienstes, zumindest bis zum Juli 2012, als CIN den neuen Vertrag unterzeichnete. Die Region Sardinien erinnert daran, dass der Verkauf der Tirrenia an die CIN in ihrer ursprünglichen Gesellschafterzusammensetzung von der Kommission untersagt wurde.

- (107) Zweitens macht die Region Sardinien geltend, dass die Erhöhung der Beförderungspreise auf den Verbindungsstrecken zwischen Sardinien und dem Festland in den folgenden Monaten die meisten Nutzer ernsthaft beeinträchtigte, insbesondere den sozial benachteiligten Teil der sardischen Gemeinschaft.
- (108) Aus diesen Gründen beschloss die Region Sardinien im April 2011, mit dem Ziel der Sicherstellung der territorialen Kontinuität zu bezahlbaren Preisen versuchsweise öffentliche Beförderungsdienste einzurichten. Die privaten Betreiber waren zwar zu dieser Frage konsultiert worden, hatten aber laut Auskunft der Region Sardinien keinerlei Bereitschaft zur Begrenzung der Preise gezeigt und jede Form einer „Erga-omnes“-Verpflichtung bei den Fahrpreisen abgelehnt.
- (109) Saremar war mittels mehrerer Betrauungsakte, in denen der dem öffentlichen Interesse dienende Zweck klar umrissen wurde, mit der Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut worden. Die Region Sardinien betont, dass die Betrauung der Saremar mit dem Betrieb des betreffenden Dienstes die einzige praktikable Alternative war, mit der ernsthafte Störungen der territorialen Kontinuität vermieden werden konnten.
- (110) Die Saremar ist als interner Wirtschaftsbetrieb der Region Sardinien zu betrachten, da sie unmittelbar von der Region Sardinien als Alleingesellschafterin kontrolliert wird. Die Gesellschaft wurde verordnungsrechtlich mit der Bedienung der Verbindungen zwischen Sardinien und den kleineren Inseln und Korsika auf der einen, und dem Festland auf der anderen Seite beauftragt. Sie verfügt über keinerlei Ermessensspielraum bezüglich des Betriebs der Dienste, mit denen sie betraut wurde. Diese Dienste werden einseitig von der Region Sardinien festgelegt und darüber hinaus entwickelt die Saremar keine den Interessen der Region Sardinien zuwiderlaufenden Aktivitäten. Die Region Sardinien argumentiert, dass sie demzufolge gemäß den Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge die Erbringung der Dienstleistung nicht ausschreiben musste, sondern dass es ihr freistand, sie direkt an den internen Wirtschaftsbetrieb zu vergeben. Solange die Ausgleichsleistung die beim Betrieb des Dienstes entstandenen Kosten nicht überstieg, handelte es sich nicht um staatliche Beihilfe.
- (111) In diesem Sinne erinnert die Region Sardinien daran, dass in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁵⁾ ausdrücklich festgelegt wird, dass nationale Behörden ohne Ausschreibung eines öffentlichen Dienstleistungsvertrags interne Wirtschaftsbetriebe/Abteilungen mit der Erbringung von Beförderungsleistungen betrauen können. Die Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁶⁾ sieht ebenfalls die Möglichkeit vor, dass öffentliche Behörden „im Fall einer Unterbrechung des Verkehrsdienstes oder bei unmittelbarer Gefahr des Eintretens einer solchen Situation eine Notmaßnahme ergreifen“ können, die in Form „der Direktvergabe oder einer förmlichen Vereinbarung über die Ausweitung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags“ erfolgen können.
- (112) Laut Aussage der Region Sardinien wurde diese Ansicht von der Kommission im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens bezüglich der Nichteinhaltung der Verordnung EWG Nr. 3577/92 des Rates vom 7. Dezember 1992 zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage)⁽²⁷⁾ (im Folgenden „Seekabotageverordnung“) durch Italien bestätigt. Im Zusammenhang mit diesem Verfahren erklärte die Kommission, „were the regions to operate the service in-house within the meaning of the ANAV case law (C-410/04) with the observance of all relevant requirements, the Maritime Cabotage Regulation would be considered complied with“ (wenn die Regionen die Dienstleistung im Sinne der Rechtsprechung in der Rechtssache ANAV (C-410/04) intern (in-house) unter Beachtung sämtlicher maßgeblicher Anforderungen betrieben, gelte die Seekabotageverordnung als eingehalten.)
- (113) Die Region Sardinien betont, dass der Auswahl der von der Saremar zu betreibenden Strecken eine Machbarkeitsuntersuchung zugrunde lag, in der die Notwendigkeit der Gewährleistung der territorialen Kontinuität und der Sicherstellung der wirtschaftlichen Rentabilität angemessen berücksichtigt wurde. In den darauffolgenden Beschlüssen 25/69 und 27/4 wurde nochmals darauf verwiesen, dass die Inbetriebnahme der Strecken Civitavecchia–Golfo Aranci und Vado Ligure–Porto Torres in der Hochsaison, d. h. vom 15. Juni bis zum 15. September 2011 bzw. vom 22. Juni bis zum 15. September 2012 auf der Grundlage dieser Untersuchung und der von Saremar erfassten Marktinformationen erfolgte.
- (114) Die Region Sardinien erinnert auch daran, dass der Betrieb der Strecken Genua–Porto Torres und Civitavecchia–Olbia in der Sommersaison nicht in den Geltungsbereich des zwischen dem italienischen Staat und CIN geschlossenen neuen Vertrags fällt und daher keinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zur Gewährleistung der Bezahlbarkeit der Dienstleistungen unterliegt. Dieser neue Vertrag lässt jedenfalls die Änderung der Preise zur Berücksichtigung von Kostensteigerungen (insbesondere Bunkerkosten) zu und würde daher die Bezahlbarkeit der Dienstleistungen für Einwohner Sardiniens nicht garantieren.

⁽²⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).

⁽²⁶⁾ Verordnung (EG) Nr. 1008/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Durchführung von Luftverkehrsdiensten in der Gemeinschaft (ABl. L 293 vom 31.10.2008, S. 3).

⁽²⁷⁾ 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).

- (115) Nach Aussage der Region Sardinien wurde der Versuchsbetrieb auf den zwei Strecken zum Festland im September 2012 endgültig eingestellt. Die Region Sardinien arbeitete anschließend ein strukturiertes Projekt für den Betrieb der Festlandsverbindungen aus, das bei der Kommission vorangemeldet wurde. Hierbei handelt es sich um das Projekt *Flotta Sarda*. Es wird eine neue, vollständig von der Region Sardinien gehaltene und finanzierte Gesellschaft, die *Flotta Sarda S.p.A. (Flotta Sarda)*, gegründet werden, die im Rahmen einer Regelung für öffentliche Dienstleistungen mit der Erbringung der Seeverkehrsdienstleistungen auf vier Verbindungsstrecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland betraut werden soll. Die *Flotta Sarda* wird zur Deckung von Kosten für die öffentliche Dienstleistung eine jährliche Ausgleichsleistung erhalten.

Altmark 2

- (116) Der Umstand, dass in den Regionalverwaltungsbeschlüssen, mit denen Saremar zur Aufnahme des Betriebs der betroffenen Strecken angewiesen wird, nicht deren Recht auf eine Ausgleichsleistung Rechnung getragen wird, beeinflusst die Einhaltung des zweiten Altmark-Kriteriums nicht. Öffentliche Behörden müssen die genaue Höhe der für den Betrieb der öffentlichen Dienste zu gewährenden Ausgleichsleistung nicht im Voraus festlegen. Es reicht stattdessen aus, dass sie vorher die Mittel zur Berechnung anrechenbarer Kosten festlegen, soweit diese Kosten unmittelbar der Erfüllung der Dienstleistungen allgemeinen wirtschaftlichen Interesses zuzurechnen sind. Im vorliegenden Fall hatte die Region Sardinien, als sie beschloss, Saremar die Anweisung zur Einrichtung von Festlandsverbindungen zu erteilen, in Betracht gezogen, dass der Betrieb derartiger Dienste nicht zu Verlusten führen würde. Die Ausgleichsleistung hätte sich theoretisch als unnötig erweisen können, wurde jedoch nicht ausgeschlossen.
- (117) Die Region Sardinien weist darauf hin, dass aufgrund dessen, dass der Betrieb der betreffenden Dienste einer getrennten Rechnungslegung unterlag, die bei der Erbringung der öffentlichen Dienstleistung entstandenen Nettokosten einfach zu ermitteln gewesen seien.

Altmark 3

- (118) Die Saremar betrieb die betreffenden öffentlichen Dienste mit getrennter Rechnungslegung. Die Region Sardinien vertritt die Ansicht, dass dies zur Sicherstellung dessen ausreichte, dass die öffentlichen Mittel nur zur Entschädigung des Betreibers für das verzeichnete Defizit eingesetzt wurden. Nach Ansicht der Region Sardinien erhielt die Saremar daher keinen zu hohen Ausgleich.

Altmark 4

- (119) Die Region Sardinien macht geltend, dass die vierte „Altmark-Bedingung“ erfüllt sei, da die auf den Strecken eingesetzten Schiffe nach einer Marktconsultation geleast worden seien und die Bunkerkosten den Marktsätzen entsprächen. Alle anderen Kostenbestandteile (Versicherung, Seefahrtshilfsdienste, Liegerechte) beruhen auf Marktbedingungen.

4.1.2. FRAGESTELLUNGEN HINSICHTLICH DER VEREINBARKEIT

- (120) Die Region Sardinien trägt vor, dass die Einstufung der Saremar als interne Betreiberin die Anwendung der in der Seekabotageverordnung festgelegten Gleichbehandlungsbedingung ausschließe. Daher verletze die Vergabe der öffentlichen Dienstleistung an Saremar weder die Kommissionsentscheidung über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von 2005 noch den Kommissionsbeschluss von 2011.
- (121) Die Region Sardinien erläutert, dass die Maßnahme bereits im April 2011 in allen wesentlichen Elementen festgelegt worden sei. Beihilfen, die vor dem Inkrafttreten des Kommissionsbeschlusses von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in Kraft gesetzt wurden, hätten auf der Grundlage der Kommissionsentscheidung von 2005 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse bewertet werden müssen. Die Region Sardinien geht davon aus, dass die darin festgelegten Vereinbarkeitsbedingungen erfüllt worden sind. Insbesondere:
- a) wurde Saremar auf der Grundlage transparenter und nichtdiskriminierender Bedingungen im Sinne der Seekabotageverordnung mit der Dienstleistung betraut;
 - b) werden die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und c der Kommissionsentscheidung von 2005 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse genannten Obergrenzen eingehalten. Die Subvention liegt unter 30 Mio. EUR und auf jeder Strecke wurden weniger als 300 000 Fahrgäste befördert.
 - c) wurden die Dienste rechtmäßig als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingestuft und mittels mehrerer Betrauungsakte im Einklang mit Artikel 4 des Beschlusses der Saremar übertragen;
 - d) ist die im Einklang mit Artikel 6 des Beschlusses der Saremar für den Betrieb der Festlandsstrecken gewährte Ausgleichsleistung nicht höher als der Betrag, der zur Deckung der beim Betrieb der Dienste entstandenen Kosten notwendig ist.

- (122) Die Region Sardinien trägt vor, dass die Maßnahme auf jeden Fall auch mit dem Kommissionsbeschluss von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse übereinstimme, da:
- a) die zweite, in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d des Beschlusses festgelegte Obergrenze eingehalten werde;
 - b) die Saremar nach Fachgesprächen mit privaten Betreibern mit der Dienstleistung betraut wurde. Darüber hinaus hatte die Region Sardinien zahlreiche Beschwerden über die von privaten Betreibern erbrachten Dienstleistungen erhalten.
 - c) die Ausgleichszahlung die dem Betreiber beim Betrieb des Dienstes entstandenen Nettokosten berücksichtigt;
 - d) in Anbetracht dessen, dass die Regionalverwaltungsbeschlüsse veröffentlicht wurden, die Transparenzanforderungen erfüllt wurden.
- (123) Zum Schluss trägt die Region Sardinien vor, dass von der Maßnahme nicht angenommen werden kann, dass sie den Wettbewerb in einem dem Interesse der Union zuwiderlaufenden Umfang verzerrt, da ihr Ziel in der Sicherstellung der territorialen Kontinuität besteht und sie auf das bei der Erbringung der Dienstleistungen allgemeinen wirtschaftlichen Interesses entstandene Defizit begrenzt ist.

4.2. VERKAUFSFÖRDERUNGSAKTIVITÄTEN

- (124) Nach Aussage der Region Sardinien entspricht die Subvention für Verkaufsförderungsaktivitäten den tatsächlich durch die Saremar erbrachten Dienstleistungen und verschafft dem Unternehmen daher keine ungerechtfertigten wirtschaftlichen Vorteile.
- (125) Die Region Sardinien ist der Auffassung, dass bei der Beurteilung der Vereinbarkeit des Preises mit den Marktbedingungen der Umstand angemessen zu berücksichtigen sei, dass die betreffenden Verkaufsförderungsaktivitäten nicht wie ursprünglich vorgesehen auf die Hochsaison 2011 begrenzt waren, sondern letztendlich auf das Jahr 2012 erweitert wurden.
- (126) Als das Verfahren bereits vorangeschritten war, am 28. Juni 2013, übermittelte die Region Sardinien der Kommission ein Sachverständigengutachten zur Rechtfertigung des Preises der Verkaufsförderungsaktivitäten. Der Sachverständige gelangte zu dem Schluss, dass der Marktwert der von der Saremar 2011 und 2012 durchgeführten Verkaufsförderungsaktivitäten zwischen 2 458 168 EUR und 2 609 631 EUR (ohne Mehrwertsteuer) liegen würde. Folglich ist die Region Sardinien der Auffassung, dass der an Saremar gezahlte Preis gerechtfertigt war. Die Marktkosten wurden anhand von Referenzgrößen wie den durchschnittlichen Werbekosten pro Quadratmeter bemessen, denen Parameter wie die Dauer (wobei gewisse Rabatte für die Fortsetzung der Werbekampagne im Jahr 2012 berücksichtigt wurden), die Art der Werbung (Innen- oder Außenwerbung) und der Standort (wichtige Städte, bedeutender Bevölkerungszustrom, Mobilitätsflächen) zugrunde lagen.
- (127) Für den Fall, dass der für die Verkaufsförderungsaktivitäten an die Saremar gezahlte Preis als überhöht zu betrachten ist, trägt die Region Sardinien vor, dass sich der dem Unternehmen verschaffte Vorteil dann auf die Differenz zwischen dem tatsächlich gezahlten Preis und dem Marktwert der Dienstleistungen beschränken würde. Die Region Sardinien ist der Auffassung, dass die Vereinbarkeit einer solchen Beihilfe mit dem Binnenmarkt auf der Grundlage von Artikel 106 Absatz 2 AEUV beurteilt werden müsse.

4.3. DAS DARLEHEN ÜBER 3 MIO. EUR UND DIE PATRONATSERKLÄRUNGEN

- (128) Die Region Sardinien macht geltend, dass die Kreditlinie über 3 Mio. EUR, die sich die Saremar beschaffte, keine Finanzmittel der Region beinhaltete. Sie wurde der Saremar von der BS-Bank, einem privaten Finanzinstitut, zu marktüblichen Zinssätzen gewährt. Die Kreditlinie wurde von Saremar jedoch nicht in Anspruch genommen, mit dem Ergebnis, dass die gemäß Beschluss 23/2 ausgestellte Patronatserklärung vom Juli 2011 am 30. November 2011 ungültig wurde. Da die Patronatserklärung nicht mit einer finanziellen Verpflichtung des Unternehmens verknüpft war, kann sie nicht als Sicherheitsleistung eingestuft werden.
- (129) Die zweite, mit Beschluss 52/119 gebilligte Patronatserklärung wurde nicht ausgestellt und folglich übernahm die Region Sardinien keine verbindliche Verpflichtung zugunsten der Saremar. Tatsächlich wurde die im Beschluss 52/119 vorgesehene Finanztransaktion (Überziehungsfazilität über 5 Mio. EUR) nie abgeschlossen. Wie in Beschluss 12/15 festgestellt wird, beantragte und erhielt Saremar das mit der MPS-Bank vereinbarte Darlehen ohne Besicherung durch die Region Sardinien.

4.4. DIE REKAPITALISIERUNG

- (130) Die Region Sardinien betont, dass zwischen der Rekapitalisierung und dem Betrieb der beiden Strecken zum italienischen Festland durch Saremar keine Verbindung besteht. Die Maßnahme betrifft stattdessen die Bedienung der von Saremar betriebenen Strecken zu kleineren Inseln und Korsika im Rahmen des ursprünglichen, dann verlängerten, Vertrags.

- (131) Der in Beschluss 36/6 festgelegte Betrag von 11,5 Mio. EUR entspricht der im Insolvenzverfahren gegenüber Tirrenia geltend gemachten Forderung. Er bezieht sich jedoch auf Finanztransaktionen innerhalb der Tirrenia-Gruppe, die auf die Zeit vor 2009 zurückgehen. Dieser Betrag wäre also bereits 2004, als die Kommission ihren endgültigen Beschluss über die ursprünglichen Verträge bis Ende 2008 erließ, bewilligt worden.
- (132) Bisher ist die Rekapitalisierung nur teilweise durchgeführt worden. Mit Beschluss vom 15. Juni 2012 legte die Gesellschafterversammlung eine Erhöhung des Kapitals der Gesellschaft von 1 209 010,64 EUR auf 6 099 961 EUR mittels Ausgabe von 307 765 Stammaktien zu einem Nennwert von 19,82 EUR fest. Am 11. Juli 2012 erhöhte die Region Sardinien das Kapital der Saremar um nur 824 309,6 EUR. Die Region Sardinien machte die Zeichnung der verbleibenden 4 066 640,67 EUR von der Einhaltung der Stillhalteklausele und der Meldung des Vorhabens bei der Kommission abhängig.
- (133) Die Region Sardinien betont, dass die Rekapitalisierung nur der Einziehung von Mitteln diene, die der Saremar auf jeden Fall schon zur Verfügung standen. Die Maßnahme beinhalte keine Übertragung neuer öffentlicher Mittel und stelle daher keine staatliche Beihilfe dar. Die Maßnahme sei als im Einklang mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stehend zu betrachten, da sie auf einem vorab festgelegten Wirtschaftsplan beruhe und ihr Ziel in der Optimierung des Ertrags aus dem Verkauf eines Unternehmens mit verlässlichen Rentabilitätsaussichten bestehe.
- (134) Zum Schluss betont die Region Sardinien, dass private Betreiber, insbesondere GNV und Moby, in den Genuss von Vorteilen aus Kapitalerhöhungen zum Ausgleich betrieblicher Verluste kamen. Einige dieser Vorgänge fanden vermutlich parallel zu der von der Region Sardinien zugunsten der Saremar durchgeführten Maßnahme statt.

5. STELLUNGNAHMEN BETEILIGTER

5.1. MOBY

5.1.1. AUSGLEICHSLEISTUNG FÜR DIE BEDIENUNG DER BEIDEN STRECKEN ZWISCHEN SARDINIEN UND DEM ITALIENISCHEN FESTLAND

- (135) Moby macht geltend, dass Saremar allein aufgrund der von der Region Sardinien gewährten Subvention in der Lage war, die beiden Festlandsverbindungen in den Jahren 2011 und 2012 zu nicht kostendeckenden Preisen zu bedienen. Moby trägt vor, dass sich die Struktur des Marktes infolge der von Saremar erhobenen, unverhältnismäßig niedrigen Preise erheblich verändert habe. Bis 2011 auf den betreffenden Strecken tätige, private Betreiber wie GNV oder Forship (Sardinia Ferries) hätten keine andere Wahl gehabt, als aus dem Markt auszuscheiden.
- (136) Nach Aussage Mobys kann die Maßnahme aus mindestens zwei Gründen nicht mit öffentlichen Interessen gerechtfertigt werden.
- (137) Erstens hätten die italienischen Behörden beim Abschluss des neuen Vertrags mit CIN am 18. Juli 2012 jedes rechtmäßige Interesse an öffentlichen Dienstleistungen berücksichtigt. Der neue Vertrag beinhaltete auch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf Strecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland. Im neuen Vertrag wurden gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen bezüglich des Betriebs der Strecken Genua–Porto Torres und Civitavecchia–Olbia in der Nebensaison (über das gesamte Jahr außer der Zeit von Juni bis September) mit mindestens einer täglichen Verbindung festgelegt. In diesem Vertrag wurden auch für alle im Rahmen einer Regelung für öffentliche Dienstleistungen bedienten Strecken eine Obergrenze für die Fahrpreise sowie zusätzliche Fahrpreisermäßigungen für Einwohner festgeschrieben. Ferner schrieb er Mindestanforderungen an die Kapazitäten vor, die für jede der betreffenden Strecken besonders festgelegt wurden.
- (138) Zweitens wohne der Maßnahme kein echtes öffentliches Interesse inne, da die beiden betreffenden Strecken von ihrer Art her gewerblich seien. Die Strecken wurden von Saremar nicht nur in der Nebensaison bedient, sondern auch in den Hochsaisons 2011 und 2012, als mehrere andere Betreiber auf dem Markt vertreten waren. Genau wegen dieser in der Sommersaison bestehenden, gewerblichen Beschaffenheit der betreffenden Strecken waren sie vom Geltungsumfang des neuen Vertrags ausgeschlossen worden.
- (139) Ferner definieren die Betrauungsakte die betreffenden Dienste nicht ausdrücklich als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und räumen dem Betreiber kein Recht auf eine Ausgleichsleistung ein. Darüber hinaus beauftrage die Region Sardinien die Saremar unmittelbar, ohne Ausschreibungsverfahren, mit der Erbringung dieser Dienstleistungen.
- (140) Moby zieht den Schluss, dass die Ausgleichsleistung nicht gerechtfertigt sei und auf jeden Fall nicht in einem angemessenen Verhältnis zu den Saremar bei der Erbringung der Dienstleistungen entstandenen Verluste gestanden habe.

5.1.2. VERKAUFSFÖRDERUNGSAKTIVITÄTEN

- (141) Moby ist der Auffassung, dass die der Saremar für die Verkaufsförderungsaktivitäten gewährte Subvention in Höhe von 2 479 000 EUR (ohne Mehrwertsteuer) offenkundig unangemessen ist. Ferner kann die sofortige Anzahlung von 80 % nicht als übliche Geschäftspraxis angesehen werden.
- (142) Moby macht unter Zugrundelegung der Bilanz Saremars für das Jahr 2011 auch geltend, dass die Agentur Saremar 1 157 000 EUR (ohne Mehrwertsteuer) als Erstattung einer scheinbar von Saremar im Rahmen der „Sommer 2011 — Flotta Sarda Kampagne“ vorgestreckten Betrags (siehe Erwägungsgrund 80) gezahlt habe. Moby macht geltend, dass dieser Betrag ebenfalls eine Beihilfe an Saremar darstellt.
- (143) Und schließlich habe die Agentur zuvor kein Ausschreibungsverfahren zur Vergabe der Verkaufsförderungsdienste durchgeführt.

5.1.3. DAS DARLEHEN ÜBER 3 MIO. EUR UND DIE PATRONATSERKLÄRUNGEN

- (144) Was die zweite Patronatserklärung betrifft (siehe Erwägungsgrund 87), so erinnert Moby daran, dass die Region Sardinien durch Beschluss 52/119 bestätigte, dass für die Betriebsaufnahme auf der Strecke Civitavecchia–Olbia ein Sofortdarlehen der MPS-Bank benötigt wurde und die Bank die Region Sardinien um eine Garantie ersuchte. Der Umstand, dass die Patronatserklärung durch Beschluss 12/15 förmlich zurückgezogen wurde, sei für die Einstufung der Maßnahme als staatliche Beihilfe ohne Belang, da sie von der MPS-Bank ausdrücklich erbeten worden sei und bereits ihre Wirkung erzielt hätte.

5.1.4. DIE REKAPITALISIERUNG

- (145) Moby unterstützt die vorläufige Auffassung der Kommission zur Rekapitalisierung in vollem Umfang. Sie trägt vor, dass ein privater Kapitalgeber diese Investition in Anbetracht der angespannten Finanzlage des Unternehmens und der mangelnden Aussichten auf eine Wiederherstellung der Rentabilität nicht getätigt hätte. Zudem erleichtert die Rekapitalisierung effektiv Saremars Zugang zu dem Darlehen der MPS-Bank und hat daher mit einer Garantie vergleichbare Auswirkungen. Dadurch verschafft sie Saremar einen wirtschaftlichen Vorteil.

5.1.5. WEITERE MAßNAHMEN

- (146) Moby nimmt auch auf einen zusätzlichen Betrag von 4 Mio. EUR Bezug, den die Region Sardinien der Saremar im Oktober 2011 gewährte. Dieser Betrag ergänzte scheinbar staatliche Subventionen und ergab sich aus dem Anstieg der Betriebskosten auf den Strecken zu kleineren Inseln und Korsika, die Saremar im Rahmen des ursprünglichen, dann verlängerten Vertrags bediente. Moby argumentiert, dass diese Maßnahme eine zusätzliche Beihilfe an Saremar darstelle, die nicht vorab bei der Kommission angemeldet worden sei.
- (147) Moby betrachtet sämtliche hier zu beurteilenden Maßnahmen als rechtswidrige und nicht mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfen an Saremar.

5.2. ANDERE PARTEIEN

- (148) Keine andere Partei hat innerhalb der Verfahrensfristen eine Stellungnahme zu den Maßnahmen, die Gegenstand des vorliegenden Beschlusses sind, abgegeben.
- (149) Zu einem späten Zeitpunkt im Prüfverfahren, nämlich am 3. Juli 2013, übermittelte die GNV der Kommission zwei Dokumente: i) den Bericht eines im Zusammenhang mit der von GNV beim Gericht Genua angestregten Zivilklage gegen Saremar gerichtlich bestellten Sachverständigen und ii) den Gerichtsbeschluss vom 11. Juni 2013, mit dem der Bericht zugelassen wird.
- (150) Drei Fragen, die für die hier betroffene Beurteilung der staatlichen Beihilfe maßgeblich sind, wurden von dem Sachverständigen geprüft und in den Bericht aufgenommen: i) ob die Rekapitalisierung dem Geschäftszweig, der die beiden Festlandsverbindungen betreibt, einen Vorteil verschaffte, ii) ob die Rekapitalisierung mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vereinbar ist und iii) ob die Saremar für verkaufsfördernde Aktivitäten gezahlte Subvention marktkonform ist.
- (151) Ausweislich des Berichts bestand das Ziel der Rekapitalisierung darin, angesichts der ungewissen Verlängerung des ursprünglichen Vertrags für die nächsten zwölf Monate und folglich der Ungewissheit, ob die Ausgleichsleistung im folgenden Jahr zur Verfügung stünde, das Unternehmen über Wasser zu halten. Der Bericht stützt sich auf ein mit der Bilanz für 2011⁽²⁸⁾ gebilligtes Dokument, in dem daran erinnert wird, dass die beiden Verbindungen mit dem italienischen Festland 2011 ein Betriebsverlust von 214 000 EUR erwirtschafteten und dass aufgrund der Unsicherheiten bezüglich der Privatisierung der Tirrenia auch staatliche Subventionen nicht sicher seien. In dem Bericht wird der Schluss gezogen, dass die Rekapitalisierung zur Sicherstellung des Fortbestands des Betriebs erforderlich war. Sie kam sowohl den Geschäftszweigen, die Verbindungen zu kleineren Inseln bedienten, als auch dem Geschäftszweig, der Verbindungsdienste zum Festland erbrachte, zugute.

⁽²⁸⁾ Der Bericht beruft sich auf die Relazione al bilancio 2011 (Bilanzbericht).

- (152) Der Bericht fährt fort, dass Saremar 2011 einen Überschuss von insgesamt 2 523 439 EUR erzielte. Hierunter fiel ein Gewinn in Höhe von 2 737 797 EUR auf den im Rahmen des Vertrags mit dem Staat betriebenen Linien und ein Verlust von 214 358 EUR auf den Festlandstrecken.
- (153) Der Sachverständige gelangte auch zu dem Schluss, dass die Rekapitalisierung angesichts der prekären Lage des Unternehmens, das mehr als ein Drittel seines Stammkapitals verloren hatte, und angesichts des stark wettbewerbsgeprägten Marktes, in dem das Unternehmen tätig war, sowie in Anbetracht seiner eingeschränkten Geschäftsaussichten nicht mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vereinbar war. Er zog den Schluss, dass ein privater Kapitalgeber höchstwahrscheinlich nicht in eine solche Aktivität investiert hätte.
- (154) Was die Deckungsgleichheit des Preises der Verkaufsförderungsaktivitäten mit dem Marktwert betrifft, so merkte der Sachverständige an, dass Saremar ausweislich der Bilanz des Unternehmens für das Jahr 2011 2 479 000 EUR als Ausgleichsleistung für die Erbringung von Werbedienstleistungen auf den die Festlandstrecken bedienenden Schiffen empfangen hatte. Der Sachverständige analysierte die Marktkonformität dieses Preises, indem er die für die Erbringung der Beförderungsleistungen entstandenen Kosten durch die Anzahl der beförderten Passagiere teilte. Die sich daraus ergebenden Kosten von 18,47 EUR pro Passagier wurden als im Vergleich zu den normalen Kosten dieser Art von Werbung als überhöht erachtet, insbesondere in Anbetracht der Tatsache, dass sich die Werbung an Passagiere an Bord richtete, die ja bereit Sardinien als touristisches Ziel gewählt hatten. Hinsichtlich des von der Region Sardinien gezahlten Preises gelangte er zu der Auffassung, dass er dem Marktwert der von Saremar durchgeführten Verkaufsförderungsaktivitäten nicht entsprach.
- (155) Die GNV übermittelt der Kommission außerdem die Stellungnahme Saremars zu dem Bericht, der im Zusammenhang mit dem nationalen Verfahren vorgelegt worden war. In ihrer Stellungnahme unterstrich Saremar, dass die nationale Wettbewerbsbehörde (NCA) bereits bestätigt habe, dass ihr Anteil am Markt für Beförderungsdienste im Seeverkehr zwischen Sardinien und dem italienischen Festland nach wie vor geringfügig und daher nicht für Veränderungen bei den vorher bestehenden Marktbedingungen verantwortlich sei. Saremar bestätigte auch das 2011 auf den Verbindungsstrecken zwischen Sardinien und dem Festland erzielte, negative Ergebnis (214 358 EUR). Sie gab an, dass das Unternehmen zum Ausgleich der Verluste auf den beiden Festlandstrecken die Fahrpreise auf das von privaten Betreibern erhobene Niveau hätte erhöhen müssen.
- (156) Der Umstand, dass der Betrieb auf den beiden Strecken im September 2011 eingestellt wurde, half die Betriebsverluste zu begrenzen. Die Fortführung des Betriebs hätte nachteilige Auswirkungen auf die Ergebnisse gehabt und hätte zu einer Intervention der Region Sardinien zur Deckung von Betriebsverlusten geführt.
- (157) Saremar betonte, dass die Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt der Rekapitalisierung in Anbetracht des (durchaus nicht geringfügigen) Risikos von Kürzungen öffentlicher Subventionen kritisch gewesen sei. Aufgrund dessen, dass der Staat, auch unter Aspekten der Unternehmensleitung, nicht zur Unterstützung des Unternehmens in der Lage war, gab die finanzielle Lage des Unternehmens Anlass zu erheblichen Bedenken. Nach Aussage Saremars sei daher jeder Vergleich mit privaten Betreibern unangemessen.

6. STELLUNGNAHME ITALIENS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

- (158) Italien gab keine Stellungnahme zu den Bemerkungen ab, die die Beteiligten zu den von der Region Sardinien zugunsten der Saremar erlassenen Maßnahmen übermittelt hatten.

7. WÜRDIGUNG

7.1. BESTEHEN VON BEIHILFE IM SINNE DES ARTIKELS 107 ABSATZ 1 AEUV

- (159) Laut 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.“
- (160) Die in Artikel 107 Absatz 1 festgelegten Kriterien sind kumulativ. Um feststellen zu können, ob die angemeldeten Maßnahmen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 darstellt, müssen alle vorstehend genannten Bedingungen erfüllt sein. Im Einzelnen muss die finanzielle Unterstützung:
- a) staatlich sein oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden;
 - b) bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen;
 - c) den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen;
 - d) den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

7.1.1. AUSGLEICHSLEISTUNG FÜR DEN BETRIEB DER BEIDEN ZUSÄTZLICHEN VERBINDUNGSSTRECKEN
ZWISCHEN SARDINIEN UND DEM FESTLAND

Staatliche Mittel

- (161) Um als staatliche Beihilfe eingestuft werden zu können, muss eine finanzielle Maßnahme dem Staat zuzurechnen sein und mittel- oder unmittelbar aus staatlichen Mitteln gewährt werden.
- (162) Die Ausgleichsleistung für den Betrieb der beiden Seeverkehrsstrecken durch Saremar wird von der Region Sardinien aus dem Regionalhaushalt ausgezahlt. Sie ist daher dem Staat zuzurechnen und wird aus staatlichen Mitteln gezahlt.
- (163) Die der Saremar für die Verkaufsförderungsaktivitäten gewährte Subvention kann in Anbetracht dessen, dass die Agentur im alleinigen Besitz der Region Sardinien steht und dem Zweck der Umsetzung der Regionalpolitik in Sachen Tourismus und Regionalentwicklung dient, dem Staat zugerechnet werden. Weder die der Kommission zur Verfügung stehenden Informationen noch die nach der Einleitung des Verfahrens von den Beteiligten übermittelten Stellungnahmen stellen infrage, dass diese Maßnahme dem Staat zuzurechnen ist.
- (164) Was die Patronatserklärungen betrifft, so nimmt die Kommission zur Kenntnis, dass sie nur die Verpflichtung der Region Sardinien zur Benachrichtigung der Banken über Änderungen ihrer Beteiligung an dem Unternehmen, gekoppelt mit einer Erklärung, dass die Region Sardinien in ihrer Eigenschaft als Gesellschafterin eine effiziente, wirkungsvolle und wirtschaftliche Führung Saremars sicherstellen wird, festschreiben. Da diese Patronatserklärungen keine Garantie für finanzielle Verpflichtungen der Saremar enthielten, schufen sie keine mögliche zukünftige Belastung staatlicher Mittel. Auf dieser Grundlage gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass sie keine staatliche Beihilfe darstellen.
- (165) Alle anderen Maßnahmen gewährt die Region Sardinien unmittelbar aus dem Regionalhaushalt. Daher kommen sie staatlichen Mitteln gleich.

Selektivität

- (166) Sämtliche hier beurteilten Maßnahmen einschließlich der Ausgleichsleistung für den Betrieb von Seeverkehrsstrecken werden einem Empfänger gewährt und sind daher eindeutig selektiv.

Wirtschaftlicher Vorteil

Ausgleichsleistung für die Bedienung der beiden Strecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland

- (167) Im Verlauf des förmlichen Prüfverfahrens argumentierte die Region Sardinien zunächst, dass die Ausgleichsleistung für den Betrieb der beiden Strecken im Einklang mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stehe. Danach ging die Region Sardinien davon aus, dass sie die „Altmark-Kriterien“ erfülle.
- (168) Inwieweit die Ausgleichsleistung den „Altmark-Kriterien“ entspricht, wird in den Erwägungsgründen 180 und folgende beurteilt. Allgemein merkt die Kommission jedoch an, dass man zwischen der Anwendung der Prüfung des Prinzips des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers und der Prüfung auf Erfüllung der „Altmark-Kriterien“ unterscheiden muss. Beide Prüfungen dienen zwar der Beurteilung dessen, ob für den Empfänger ein Vorteil besteht, sie beziehen sich aber eindeutig auf die unterschiedlichen Funktionen, die öffentliche Behörden bei der Einführung finanzieller Maßnahmen zugunsten eines bestimmten Unternehmens übernehmen können. Das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers gilt, wenn die öffentlichen Behörden in ihrer Funktion als Anteilseigner handeln (d. h. vorrangig im Hinblick auf die Erzielung eines Gewinns aus dem Vorhaben), während die „Altmark-Kriterien“ maßgeblich sind, wenn die öffentlichen Behörden im öffentlichen Interesse liegende Zielsetzungen verfolgen, die nicht typisch für einen privaten Wirtschaftsbeteiligten sind (d. h., der Gesichtspunkt der Gewinnerzielung ist zweitrangig, sofern er überhaupt besteht)⁽²⁹⁾. Die von der Region Sardinien zur Begründung der Ausgleichsleistung für den Betrieb der beiden Strecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland vorgetragene Argumente erscheinen daher widersprüchlich.
- (169) Die Kommission merkt darüber hinaus an, dass eine Maßnahme nur im Einklang mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers stehen kann, wenn sie auf soliden Rentabilitätsaussichten für den Empfänger beruht. Die Region Sardinien argumentiert, dass das von ihr verfolgte Verfahren und die von ihr vor der Entscheidung zur Betrauung der Saremar mit dem Betrieb der infrage stehenden Strecken durchgeführten Schritte

⁽²⁹⁾ Siehe entsprechend die verbundenen Rechtssachen C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P, Land Burgenland gegen Europäische Kommission, Urteil vom 24. Oktober 2013, noch nicht in der Slg. veröffentlicht, Randnummer 56.

mit denen eines unter ähnlichen Umständen handelnden, privaten Marktteilnehmers vergleichbar seien. Nichtsdestotrotz wurden der Wirtschaftsplan bzw. die Marktuntersuchung, die die Saremar scheinbar vor dem Bezug öffentlicher Unterstützung durchführte, der Kommission im Zuge des Prüfverfahrens nicht übermittelt, obgleich es dem Mitgliedstaat oblag, objektive Nachweise dafür zu erbringen, dass die Ausgleichleistung für den Betrieb der beiden Strecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland dem als Anteilseigner handelnden Staat zuzuschreiben ist⁽³⁰⁾. Im Gegenteil bestätigte die Region Sardinien mit Schreiben vom 26. September 2013, dass der Beschluss 36/6 zwar die Erstellung eines Wirtschaftsplans vorsah, ein solcher Plan hinsichtlich des Betriebs der Strecken im Sommer 2012 jedoch nicht erstellt wurde. Daher wurde, zumindest was die Sommersaison 2012 angeht, von der Region Sardinien die Entscheidung zur Wiederaufnahme des Betriebs auf den beiden Strecken getroffen, bevor Saremar einen Wirtschaftsplan aufstellte. Darüber hinaus hatte ausweislich der Bilanz der Saremar und laut der von der Saremar im Rahmen der nationalen Verfahren gegebenen Bestätigung der Betrieb der beiden Strecken in der Sommersaison 2011 Verluste eingebracht. Dies konnte daher nicht als vernunftgemäße Begründung für die Entscheidung zur Fortsetzung des Betriebs derselben Strecken im Jahr 2012 dienen, insbesondere nicht angesichts des Fehlens von Wirtschaftsplänen oder Prognosen, die zeigten, dass die Strecken in Zukunft im Wesentlichen gewinnbringend sein würden. Zusammenfassend stellt die Kommission fest, dass die Ausgleichsleistung für die Bedienung der beiden Strecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland nicht dem als Anteilseigner handelnden Staat zugeschrieben werden kann. Folglich entspricht er dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht.

- (170) Hinsichtlich der angeblichen Erfüllung der „Altmark-Kriterien“ macht Italien geltend, dass der festgelegte öffentliche Auftrag im Betrieb der beiden vorstehend erwähnten Kabotage-Strecken zu bezahlbaren Preisen bestand⁽³¹⁾. In diesem Zusammenhang macht die Kommission darauf aufmerksam, dass Dienste nur dann als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in Betracht kommen, wenn sie ohne öffentliche Ausgleichsleistung vom Markt nicht in zufriedenstellender Weise zu Bedingungen (wie beispielsweise dem Preis) erbracht werden könnten, die den von den öffentlichen Behörden festgelegten Bedingungen ähnlich sind⁽³²⁾. Laut Aussage der Region Sardinien war die Beauftragung der Saremar mit dem vorläufigen Betrieb der beiden Strecken eine kurzfristige Maßnahme bis zur Einführung wirkungsvollerer Abhilfemaßnahmen zur Behebung des Marktversagens bei der Bereitstellung bezahlbarer Verbindungen zwischen Sardinien und dem italienischen Festland.
- (171) Der Betrieb der beiden Festlandstrecken wird zwar nicht ausdrücklich als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingestuft, aber die Betrauungsakte nehmen auf die Bezahlbarkeit der Fahrpreise als allgemeine Voraussetzung für den Betrieb Bezug. Während des gesamten förmlichen Prüfverfahrens bestanden die Region Sardinien und die Saremar auf der Rechtfertigung der Maßnahme als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse. Diese Rechtfertigung tritt, unbeschadet des zusätzlichen Arguments der Konformität mit dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers, in ihren Stellungnahme zum Beschluss von 2012 besonders zutage.
- (172) Im Folgenden wird die Kommission die angebliche Einhaltung der vom Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache Altmark festgesetzten Bedingungen prüfen, um in der Frage, ob die der Saremar für den Betrieb öffentlicher Dienste gezahlte Ausgleichsleistung einen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellt, zu einer Schlussfolgerung zu gelangen. Diese Bedingungen sind kumulativ. Wenn also nur eine von ihnen nicht erfüllt ist, wird die Ausgleichsleistung als dem Empfänger einen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV verschaffend erachtet. Diese Bedingungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:
- a) Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein (Altmark 1);
 - b) Die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen (Altmark 2);
 - c) Der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken (Altmark 3);
 - d) Wenn die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, das die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind (Altmark 4).

⁽³⁰⁾ Verbundene Rechtssachen C-214/12 P, C-215/12 P, C-223/12 P, am angegebenen Ort, Randnummer 57.

⁽³¹⁾ Wie die nationale Wettbewerbsbehörde (NCA) bestätigte, könnten die sardischen Häfen Olbia und Golfo Aranci auf der Nachfrageseite als geeignet betrachtet werden. Das gleiche gilt für die ligurischen Häfen Genua und Vado Ligure.

⁽³²⁾ Siehe die Randnummern 47 und 48 der 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).

Altmark 2

- (173) Der Klarheit halber hält es die Kommission im vorliegenden Fall für sinnvoller, ihre Prüfung ab der zweiten „Altmark-Voraussetzung“ zu beginnen.
- (174) Diesbezüglich merkt die Kommission an, dass die Parameter zur Berechnung des Ausgleichs nicht zuvor aufgestellt wurden. Tatsächlich wird in den Betrauungsakten, nämlich Beschluss 25/69, Beschluss 48/65 und Beschluss 36/6 für die Strecke Golfo Aranci–Civitavecchia sowie Beschluss 27/4 und Beschluss 36/6 für die Strecke Vado Ligure–Porto Torres eine der Saremar für den Betrieb dieser Strecken zu gewährende Ausgleichsleistung nicht ausdrücklich erwähnt. Die Region Sardinien räumt selbst ein, dass zunächst keine Ausgleichsleistung vorgesehen war, weil die Strecken als wirtschaftlich rentabel angesehen wurden und Saremar diese Strecken so nutzen sollte, dass ein wirtschaftliches Gleichgewicht erreicht würde. Tatsächlich war es die Absicht der Region Sardinien, der Saremar für die betreffenden Dienstleistungen keinen Ausgleich zu leisten. Da erstens für die Bedienung der beiden betreffenden Strecken keine Ausgleichsleistung vorgesehen war und zweitens der Saremar genau zu dem Zweck der Kostendeckung ein Spielraum zur Anpassung der Fahrpreise eingeräumt worden war, kann die Kommission nicht zu der Auffassung gelangen, dass die Parameter für die Berechnung dieses (nicht existierenden) Ausgleichs zuvor objektiv und transparent aufgestellt wurden.
- (175) Wie aus Beschluss 20/57 hervorgeht, wurde mit der Verpflichtung zur Wahrung einer getrennten Rechnungslegung bezweckt, dass Saremar beim Betrieb der Strecken ein wirtschaftliches Gleichgewicht sicherstellte. Sie diene nicht dem Zweck der Aufstellung der Parameter für eine zukünftige, hypothetische Ausgleichsleistung, die tatsächlich von Beginn an ausgeschlossen worden war.
- (176) Der Beschluss der Region Sardinien, der Saremar für die Bedienung der beiden betreffenden Strecken einen Ausgleich zu leisten, wurde erst am 7. August 2012 gefasst. Folglich wurde der Ausgleichsmechanismus nachträglich, nachdem das Defizit im Betrieb der Strecken zutage getreten war, entwickelt. Wie bereits erwähnt, hätten weder die Höhe der Ausgleichsleistung noch die Parameter für ihre Berechnung vorab festgelegt werden können, weil man davon ausgegangen war, dass der Betrieb der beiden, als „Hauptverbindungslinien für Gewerbe und Touristik“⁽³³⁾ angesehenen Strecken, rentabel sei und weil die betreffenden Strecken von der Saremar unter Wahrung eines wirtschaftlichen Gleichgewichts genutzt werden sollten. Die Kommission ruft in Erinnerung, dass in den Betrauungsakten Saremar eindeutig ein Spielraum zur Anpassung der Fahrpreise eingeräumt wird, damit die Rentabilität der beiden Strecken sichergestellt wird. Die Kommission merkt ferner an, dass Saremar nicht nur dem Rentabilitätsziel entsprechend zur Anpassung der Fahrpreise berechtigt war sondern dies auch tatsächlich tat. Insbesondere wird in Saremars Vorschlag für die Fahrpreise auf der Strecke Porto Torres–Vado Ligure im Jahr 2012 erwähnt, dass die vorgeschlagenen Fahrpreise eine geringe Erhöhung gegenüber den für die gleiche Strecke im Jahr 2011 geltenden Preisen darstellten, um dem Unternehmen ein kostendeckendes Arbeiten zu erlauben. Saremar hatte damals unter Zugrundelegung des vorgeschlagenen Tarifs einen Überschuss von [...] EUR (*) für die Strecke vorhergesagt.
- (177) In Beschluss 36/6 wird darüber hinaus erwähnt, dass die „Verpflichtung zur Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts zur Vermeidung der Gewährung unvereinbarer staatlicher Beihilfen den sofortigen Start weiterer Strecken nicht erlaubt“. Folglich war bereits zu der Zeit, als die Betrauungsakte erlassen wurden, klar, dass die Region Sardinien nicht beabsichtigte, für die beiden betreffenden Strecken eine Ausgleichsleistung zu gewähren. Ferner war zu der Zeit auch bereits klar, dass der Region Sardinien bewusst war, dass in Anbetracht der herrschenden Marktlage für den Betrieb von Kobotagestrecken zum italienischen Festland gewährte Subventionen wahrscheinlich als unvereinbare staatliche Beihilfe bezeichnet werden könnte. Der italienische Rechnungshof zog in seinem Bericht über den Haushaltsbericht der Region Sardinien für das Jahr 2012 den Schluss: „der Betrieb der beiden Strecken [...] weit entfernt von der Erfüllung der Verpflichtung zur Wahrung eines wirtschaftlichen Gleichgewichts zur Vermeidung der Gewährung unvereinbarer staatlicher Beihilfe gemäß Beschluss 48/65, hätte ohne die von der Region gezahlten 10 Mio. EUR ein Defizit von über 13 Mio. EUR erwirtschaftet“⁽³⁴⁾.
- (178) Wie nachstehend im Zusammenhang mit der Prüfung der ersten „Altmark-Voraussetzung“ erläutert, ist die Kommission der Auffassung, dass die Saremar für einen Teil des im vorliegenden Beschluss geprüften Zeitraums nicht mit einer Aufgabe betraut war, in der die als bezahlbar zu betrachtende Höhe der Fahrgelder klar festgelegt worden war. Da die Parameter für die Berechnung der Ausgleichsleistung für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bezüglich bezahlbarer Fahrgelder notwendigerweise mit der als bezahlbar erachteten Höhe der Fahrgelder verbunden sein muss, und da diese Höhe im vorliegenden Fall nicht immer klar definiert war, können die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs nicht als zuvor objektiv und transparent aufgestellt betrachtet werden.

⁽³³⁾ Beschluss 27/4

(*) Geschützt durch die berufliche Geheimhaltungspflicht.

⁽³⁴⁾ Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, Seite 360, verfügbar unter: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

- (179) Zusammenfassend vertritt die Kommission die Auffassung, dass im vorliegenden Fall die zweite Altmark-Voraussetzung nicht als erfüllt betrachtet werden kann. Daher wurde die Saremar durch die Ausgleichleistung im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV begünstigt.

Altmark 1

- (180) Die Kommission hegt auch hinsichtlich der Erfüllung der ersten „Altmark-Voraussetzung“ starke Zweifel.
- (181) In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass weder im Sinne der ersten „Altmark-Voraussetzung“ noch im Sinne von Artikel 106 Absatz 2 AEUV ⁽³⁵⁾ eine einheitliche, genaue Festlegung einer Dienstleistung, die nach EU-Recht eine Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellen kann, besteht. Erwägungsgrund 46 der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfenvorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ⁽³⁶⁾ 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 Ausgleichleistungen 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 Ausgleichleistungen 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.“

- (182) 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 des öffentlichen Interesses sicherzustellen, wenn die Marktkräfte nicht ausreichen, um ihre Erbringung in dem erforderlichen Umfang bzw. zu den notwendigen Bedingungen zu gewährleisten.
- (183) Im vorliegenden Fall bestand der von Italien festgelegte, vorgeblich öffentliche Dienstauftrag im Betrieb zweier Kabotagestrecken, die das italienische Festland mit Sardinien verbinden, nämlich Civitavecchia–Olbia/Golfo Aranci und Vado Ligure–Porto Torres, zu bezahlbaren Fahrpreisen.



- (184) Auf dem Gebiet der Kabotage sind in der Seekabotageverordnung 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“) ⁽³⁷⁾.

⁽³⁵⁾ Rechtssache T-289/03, BUPA und andere gegen Kommission, [2008] Slg. II-81, Randnummer 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, [2003] Slg. I-13769.

⁽³⁶⁾ Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfenvorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse.

⁽³⁷⁾ Mitteilung C(2004) 43 der Kommission — Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr (ABl. C 13 vom 17.1.2004, S. 3).

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

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

(186) 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.

(187) Nach ständiger Rechtsprechung dürfen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen nur auferlegt werden, wenn dies durch die Notwendigkeit der Sicherstellung von Liniendiensten im Seeverkehr, die durch Markkräfte allein nicht gewährleistet werden könne, gerechtfertigt wird ⁽³⁸⁾. Die Mitteilung zur Auslegung der Seekabotageverordnung ⁽³⁹⁾ bestätigt, dass es „Sache der Mitgliedstaaten (einschließlich gegebenenfalls der regionalen oder lokalen Behörden) [ist] ... festzulegen, für welche Strecken gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen notwendig sind. So können Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes insbesondere für Liniendienste in der Inselkabotage vorgesehen werden, um im Falle eines Marktversagens angemessene Verbindungen sicherzustellen.“ Darüber hinaus werden in Artikel 2 Absatz 4 der Seekabotageverordnung gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen als Verpflichtungen definiert, die der betreffende Gemeinschaftsreeder im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde.

(188) Wie vorstehend erwähnt, ist die Region Sardinien der Auffassung, dass im vorliegenden Fall insofern gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt wurden, als von Saremar verlangt wurde, auf den beiden Kabotagestrecken zum italienischen Festland bezahlbare Fahrpreise zu verlangen. Der nachfolgenden Tabelle sind die besonderen Fahrpreise zu entnehmen, die Saremar gemäß Festsetzung in den Betrauungsakten auf den Strecken erheben sollte. Für das Jahr 2012 wurden in Anbetracht des Umstandes, dass in den Betrauungsakten keine genauen Fahrpreise genannt wurden, die von der Saremar der Region Sardinien vorgeschlagenen Fahrpreise berücksichtigt.

Tabelle 3

In den Betrauungsakten festgelegte Passagierfahrpreise (Deckspassage)

	Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia	Vado Ligure–Porto Torres
Sommersaison 2011	(Beschluss 25/69) — 21 EUR vom 15. Juni bis zum 15. Juli und vom 1. bis zum 15. September; — 35 EUR vom 16. Juli bis zum 31. August.	(Beschluss 27/4) — 35 EUR vom 22. Juni bis zum 15. Juli und vom 1. bis zum 15. September; — 40 EUR vom 16. Juli bis zum 31. August. Für Einwohner Sardiniens sollte ein Rabatt von 15 % gelten.
Wintersaison 2012	(Beschluss 48/65) — Saremar sollte den 2011 für die Nebensaison erhobenen Fahrpreis anwenden (d. h. 21 EUR).	<i>Nicht bedient</i>
Sommersaison 2012	— 21 EUR vom 16. Januar bis zum 30. Mai, Juni und Juli (Montag bis Donnerstag) und vom 3. September bis zum 31. Dezember 2012; — 25 EUR Juni und Juli (Freitag bis Sonntag), 30. und 31. Juli, 1. und 2. September; — 35 EUR vom 1. bis zum 31. August.	— 35 EUR (30 EUR für Einwohner) vom 1. bis zum 14. Juni und vom 3. bis zum 15. September; — 38 EUR (33 EUR für Einwohner) vom 15. Juni bis zum 13. Juli; — 44 EUR (38 EUR für Einwohner) vom 14. Juli bis zum 2. September.

⁽³⁸⁾ Urteil des Gerichtshofes in der Rechtssache C-205/99, Analir und andere, [2001] Slg. I-1271.

⁽³⁹⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen — Verordnung (EWG) Nr. 3577/92 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf den Seeverkehr in den Mitgliedstaaten (Seekabotage) — Auslegung der Kommission KOM (2003) 595 endg., 22. Dezember 2003.

- (189) Die Kommission merkt an, dass in den Betrauungsakten keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen hinsichtlich der Häufigkeit, der Kapazität oder der Regelmäßigkeit der von Saremar angebotenen, kombinierten Fährdienste auferlegt werden. Eine Ausnahme bildet möglicherweise der Beschluss 48/65 zum Beginn des Dienstes auf der Strecke Olbia–Civitavecchia in der Wintersaison 2012, in dem festgelegt wurde, dass Saremar die Strecke täglich mit Kreuzfahrtfähren bedienen muss. Auch machten die italienischen Behörden im Zuge der Prüfung bei der Kommission nicht geltend, dass Saremar andere, in den genannten Betrauungsakten nicht umrissene Verpflichtungen auferlegt worden seien.
- (190) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Verpflichtung zur Anwendung bezahlbarer Fahrpreise auch isoliert betrachtet als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung bezeichnet werden könnte und dass das in diesem Fall verfolgte Ziel des öffentlichen Interesses legitim sein könnte, insbesondere im Zusammenhang mit dem Preisanstieg bei den Fahrgastbeförderungsdiensten zu der Insel im Sommer 2011, soweit man der Auffassung sein kann, dass der Markt nicht bereits einen vergleichbaren Dienst zu diesen Fahrpreisen bot.
- (191) Um sich von dem Bestehen der Saremar auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu überzeugen und festzustellen, ob eine Entschädigung für die bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen entstanden, zusätzlichen Kosten notwendig war, muss die Kommission daher Folgendes prüfen:
- a) erstens, ob die Dienstleistung unzureichend wäre, wenn ihre Erbringung in Anbetracht des im Rahmen des öffentlichen Dienstes vom Mitgliedstaat auferlegten Erfordernisses bezahlbarer Fahrpreise allein den Marktkräften überlassen würde.
 - b) zweitens, ob der Betreiber tatsächlich mit klar aufgestellten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut war.
- (192) Aus den nachfolgend im Einzelnen erläuterten Gründen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass diese Bedingungen im vorliegenden Fall nicht vollständig eingehalten worden sind.

Sommersaisons 2011 und 2012

- (193) Im Sommer 2011, als Saremar mit dem Betrieb der beiden Strecken betraut wurde, bedienten vier weitere Betreiber regelmäßig die Strecke Civitavecchia–Olbia und drei die Strecke Genua–Porto Torres⁽⁴⁰⁾. Außerdem bot die Tirrenia ähnliche Dienstleistungen wie die von Saremar erbrachten Dienste, die den in dem bzw. den Betrauungsakt(en) festgelegten, ziemlich vagen Verpflichtungen entsprachen. Wie vorstehend im Einzelnen ausgeführt wurde, erbrachte Tirrenia bis zum Juli 2012 auf den beiden Strecken Genua–Porto Torres und Civitavecchia–Olbia im Rahmen einer Regelung für öffentliche Dienstleistungen kombinierte Dienste, die hinsichtlich des Schiffstyps, der Häufigkeit der Streckenbedienung und in Bezug auf ermäßigte Fahrpreise für Einwohner Sardinien und besondere Kategorien nach den ursprünglichen Verträgen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterlagen (siehe Erwägungsgrund 14). Anfänglich wurden im ursprünglichen Vertrag, der bis Juni 2012 gültig war, zur Gewährleistung der Bezahlbarkeit der betreffenden Dienste auch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen hinsichtlich der Fahrpreise festgelegt. In Anbetracht der Tatsache, dass bestimmte Strecken, insbesondere die hier bewerteten Strecken, „ein besonders hohes Verkehrsaufkommen gewährleisteten“, beschlossen die italienischen Behörden, die der Tirrenia auferlegte Verpflichtung hinsichtlich der Fahrpreise in der Sommersaison auszusetzen (mit Ausnahme der Fahrpreise für Einwohner und der sonstigen Verpflichtungen in Bezug auf die Häufigkeit und die Art der Schiffe), um sicherzustellen, dass die Tirrenia hinsichtlich der ihren Kunden angebotenen Preise volle geschäftliche Freiheit genießt⁽⁴¹⁾. Die gleiche geschäftliche Freiheit hinsichtlich der Fahrpreise auf den beiden betreffenden Strecken ab Juli 2012 wurde der Tirrenia/CIN auch im neuen Vertrag eingeräumt⁽⁴²⁾. Die Entscheidung, der Tirrenia und Tirrenia/CIN bei der Festlegung der Preise in der Sommersaison, wenn ein hohes Verkehrsaufkommen verzeichnet wird und diese Strecken von mehreren anderen Schifffahrtsgesellschaften bedient werden, freie Hand zu lassen, ist daher keine willkürliche Entscheidung der italienischen Behörden sondern das Ergebnis ihrer Beurteilung der Zulänglichkeit der von den Marktkräften in dieser Jahreszeit gebotenen Dienstleistungen. Der Umstand, dass die Region Sardinien anfänglich der Meinung war, dass Saremar die beiden Strecken zu bezahlbaren Preisen betreiben und ein wirtschaftliches Gleichgewicht erreichen könnte, lässt darauf schließen, dass die Marktbedingungen auf diesen Strecken so beschaffen sind, dass die Marktkräfte zufriedenstellende Dienstleistungen bieten können, insbesondere im Sommer, wenn besonders viel Verkehr herrscht.
- (194) Andererseits übermittelte die Region Sardinien keine objektive Begründung, warum die von der Tirrenia im Rahmen des ursprünglichen Vertrags bereits erbrachten Dienstleistungen, die zum Zeitpunkt der Beauftragung Saremars schon verlängert worden waren, zur Gewährleistung der territorialen Kontinuität nicht ausgereicht

⁽⁴⁰⁾ Entscheidung der nationalen Wettbewerbsbehörde (NCA) zur Fusion Tirrenia/CIN, Tabelle 3.

⁽⁴¹⁾ Entscheidung der nationalen Wettbewerbsbehörde (NCA) zur Fusion Tirrenia/CIN, Randnummer 45.

⁽⁴²⁾ Entscheidung der nationalen Wettbewerbsbehörde (NCA) zur Fusion Tirrenia/CIN, Randnummer 46.

hätten. Das von der Region Sardinien geltend gemachte Argument des 2011 verzeichneten Preisanstiegs spielt hier keine Rolle. Tatsächlich sanktionierte die Entscheidung der nationalen Wettbewerbsbehörde bezüglich der Anhebung der Preise von und nach Sardinien nur private Betreiber wegen einer Verletzung von Artikel 101 AEUV. In der Entscheidung der nationalen Wettbewerbsbehörde wurde klargestellt, dass die Tirrenia zwar die Preise im Vergleichszeitraum ebenfalls in einem gewissen Umfang erhöhte, dass diese Erhöhung aber bedeutend niedriger war als die der privaten Wettbewerber.

- (195) Zu dem Argument der Region Sardinien, dass die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen durch die Ungewissheit hinsichtlich des Privatisierungsverfahrens der Tirrenia gerechtfertigt sei, merkt die Kommission an, dass der ursprüngliche Vertrag bereits 2010 bis zum Abschluss des Privatisierungsverfahrens verlängert worden war. Demzufolge hätte eine Verzögerung beim Verkauf des die öffentlichen Dienstleistungen betreibenden Geschäftszweigs keiner Unterbrechung der Bedienung der maßgeblichen Strecken auslösen können.
- (196) Was die Sommersaison 2012 betrifft, so wurde die Saremar durch den Beschluss 36/6 vom 1. September 2011 mit der Bedienung der Strecken Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia und Vado Ligure–Porto Torres in der Zeit vom 15. Mai bis zum 15. September 2012 betraut. Die Region Sardinien trug vor, dass die Entscheidung zur Wiederaufnahme des Betriebs auf diesen Strecken im Jahr 2012 auf Rentabilitätsaussichten beruhte, die sich auf die im Sommer 2011 verzeichneten Ergebnisse stützten. Beide Strecken wurden ab dem 1. Juni 2012 tatsächlich bedient.
- (197) Ab Juli 2012, als der neue Vertrag zwischen den italienischen Staat und CIN in Kraft trat, wurde die Präsenz der Tirrenia auf diesen beiden Strecken durch die Tirrenia/CIN ersetzt. In dem neuen Vertrag werden Mindesthöflichkeiten und Kapazitäten sowie Höchstpreise für die Wintersaison, ermäßigte Sätze für Einwohner Sardiniens sowie Sonderkategorien für das gesamte Jahr festgelegt.
- (198) Die Region Sardinien macht geltend, dass im Rahmen des neuen Vertrags die Bedienung bestimmter Strecken in der Sommersaison, darunter auch der beiden hier beurteilten Strecken, keinen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bezüglich der Fahrpreise mit dem Ziel der Gewährleistung der Bezahlbarkeit der Dienstleistung unterliegen. Laut Auskunft der nationalen Wettbewerbsbehörde hatte das Ministerium für Infrastruktur und Transport bestätigt, dass der neue Vertrag zwar besondere (Höchst-)Sätze für das gesamte Jahr einschließlich der Zeit von Juni bis September sowie Sondertarife für die Einwohner Sardiniens festlegte, der Betrieb der betreffenden Strecken während dieser Zeit aber nicht in den Geltungsumfang des neuen Vertrags fiel und folglich keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen galten. Die CIN bedient die Strecken Genua–Porto Torres und Civitavecchia–Olbia also vom 1. Juni bis zum 30. September zu gewerblichen Bedingungen.
- (199) Zusätzlich zu dem, was vorstehend in den Erwägungsgründen 193 und 194 bereits betont wurde, merkt die Kommission an, dass die nationale Wettbewerbsbehörde im Juni 2012 die Fusion zwischen Tirrenia und CIN in einer mit Auflagen verbundenen Entscheidung genehmigte. In der Entscheidung wurden den Parteien besondere Bedingungen auferlegt, die unter anderem die auf den betreffenden Strecken zu erhebenden Fahrpreise betrafen. Im Einzelnen sollten in der Sommersaison 2012 CIN und Moby auf den Strecken Civitavecchia–Olbia, Genua–Porto Torres und Genua–Olbia ein Fahrpreinsniveau beibehalten, das so gestaltet war, dass der von Moby im Sommer 2009 durchschnittlich pro Einheit erwirtschaftete Ertrag aufrecht erhalten wurde (mit Ausnahme einer unmittelbar dem Anstieg der Bunkerkosten zurechenbaren Steigerung). Im Sommer 2013 würden CIN und Moby dann den 2012 durchschnittlich pro Einheit erwirtschafteten Ertrag aufrechterhalten. Zusätzlich sollten in den Sommersaisons 2012 und 2013 besondere ermäßigte Sätze für Einwohner gelten.
- (200) Aus diesem Grund stellt die Entscheidung der nationalen Wettbewerbsbehörde über die Fusion sicher, dass Tirrenia/CIN auf den beiden hier betroffenen Strecken keine überhöhten Fahrpreise anwendet. Es trifft zu, dass der Region Sardinien zu der Zeit, als sie die Saremar mittels Beschluss 36/6 von 1. September 2011 mit der Bedienung der beiden Strecken betraute, die möglichen Bedingungen, die die nationale Wettbewerbsbehörde auferlegen könnte, nicht bekannt sein konnten. Als Tatsache bleibt jedoch bestehen, dass die Tirrenia im September 2011 noch verpflichtet war, im Rahmen der Verlängerung des alten Vertrags das ganze Jahr lang auf den Strecken kombinierte Fährdienste anzubieten und dass auf den Strecken in der Sommersaison eine Vielzahl von Betreibern vorhanden war. Aus dem gleichen Grund hatten die italienischen Behörden bereits beschlossen, dass in Anbetracht der Marktbedingungen in der Sommersaison keine Notwendigkeit bestand, der Tirrenia bezüglich des Fahrpreises Verpflichtungen aufzuerlegen.
- (201) Am 18. Juni 2013 eröffnete die nationale Wettbewerbsbehörde ein Verfahren zur Prüfung, ob Tirrenia und Moby im Sommer 2012 die durch die Entscheidung der Wettbewerbsbehörde zur Fusion zwischen Tirrenia und CIN auferlegten Bedingungen möglicherweise nicht eingehalten haben. Die Region Sardinien und Saremar machten geltend, dass dies als Beweis ausreiche, dass die von den Wettbewerbern auf den betreffenden Strecken erhobenen Fahrgelder nicht geeignet seien, die von der Region Sardinien auferlegten Erfordernisse der Bezahlbarkeit zu erfüllen. Die Kommission kann dieses Argument nicht akzeptieren. Die Bedienung der beiden Strecken in der Sommersaison 2012 wurde der Saremar mittels Beschluss 36/6 von 1. September 2011 übertragen. Dieses Datum liegt vor dem Buchungsbeginn für die Sommersaison 2012. Die Region Sardinien hätte daher nicht vorhersagen können, dass die Parteien, möglicherweise unter Verletzung der Entscheidung der nationalen Wettbewerbsbehörde, zum Zeitpunkt der Betrauung die Fahrpreise erhöhen würden.

- (202) Die Kommission ist darüber hinaus der Auffassung, dass auch dann, wenn das Argument der Region Sardinien, dass die CIN in der Sommersaison nicht zur Aufrechterhaltung bezahlbarer Fahrpreise verpflichtet war, zu akzeptieren sei, die Folgerung daraus sei, dass die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu bezahlbaren Fahrpreisen eher in der Sommersaison gerechtfertigt wären als in der Zeit von Januar bis Mai 2012. Dieses Argument würde daher die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in der Wintersaison nicht begründen.
- (203) Darüber hinaus ergibt ein Vergleich zwischen den Preisen (für Passagiere) der Tirrenia und der Saremar auf den beiden Strecken, dass die Fahrpreise auf der Strecke Olbia–Civitavecchia in der Sommersaison vergleichbar waren. Auf der Strecke Vado Ligure–Porto Torres waren die Fahrpreise der Saremar niedriger als die der Tirrenia.

Tabelle 4

Passagierfahrpreise (Deckspassage) auf der Strecke Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia

	Saremar	Tirrenia/CIN
Sommersaison 2011	<ul style="list-style-type: none"> — 21 EUR vom 15. Juni bis zum 15. Juli und vom 1. bis zum 15. September; — 35 EUR vom 16. Juli 2011 bis zum 31. August 2011. 	21,68 EUR (21,46 EUR für Einwohner).
Sommersaison 2012	<ul style="list-style-type: none"> — 21 EUR im Juni und Juli an Wochentagen und vom 3. bis 15. September; — 25 EUR im Juni und Juli an Wochenenden und am 30. und 31. Juli sowie am 1. und 2. September; — 35 EUR im August. 	21,68 EUR (21,46 EUR).

Tabelle 5

Passagierfahrpreise (Deckspassage) auf der Strecke Genua (Vado Ligure)–Porto Torres

	Saremar	Tirrenia/CIN
Sommersaison 2011	<ul style="list-style-type: none"> — 35 EUR (29,75 EUR) vom 22. Mai bis zum 15. Juli und vom 1. bis 15. September; — 40 EUR (36 EUR) vom 16. Juli 2011 bis zum 31. August 2011. 	53,63 EUR (37,18 EUR).
Sommersaison 2012	<ul style="list-style-type: none"> — 35 EUR (30 EUR vom 1. bis 14. Juni und vom 3. bis zum 15. September); — 38 EUR (33 EUR) vom 15. Juni bis zum 13. Juli; — 44 EUR (38 EUR) vom 14. Juli bis zum 2. September. 	53,63 EUR (37,18 EUR).

- (204) Daher vertritt die Kommission die Auffassung, dass die italienischen Behörden das Bestehen eines echten Bedarfs an einer öffentlichen Dienstleistung hinsichtlich der Auferlegung einer Verpflichtung zur Anwendung bezahlbarer Fahrpreise in den Sommersaisons der Jahre 2011 und 2012 nicht nachgewiesen hat. Auf jeden Fall waren die von der Saremar auf der Strecke Olbia–Civitavecchia angewandten Fahrpreise mit den von Tirrenia und Tirrenia/CIN bereits gebotenen Preisen, ohne dass auf die Höhe der Fahrpreise bezogene gemeinwirtschaftliche Anforderungen bestanden, vergleichbar und zuweilen sogar höher als diese.

Wintersaison

- (205) 2011 stellte Saremar den Betrieb auf der Strecke Olbia–Civitavecchia von Oktober bis Dezember 2011 ein. Im Winter 2012 wurde der Betrieb dann vom 16. Januar 2012 bis zum 31. Mai 2012 wiederaufgenommen. Zur gleichen Zeit bediente die Tirrenia diese Strecke unter den im ursprünglichen Vertrag auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die vor allem auch die Fahrpreise, die die Tirrenia anbieten musste, betrafen. Die Region Sardinien legte keine klare Begründung zur Rechtfertigung der Notwendigkeit gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bezüglich der Fahrpreise, die die Saremar auf der betreffenden Strecke in der Wintersaison anzuwenden hatte, vor.
- (206) Darüber hinaus zeigt ein Vergleich zwischen den Fahrpreisen der Saremar und den von der Tirrenia gebotenen Preisen, dass die Fahrpreise der Saremar nicht niedriger waren. Daher können die der Saremar auferlegten, auf den Fahrpreis bezogenen Verpflichtungen nicht als zur Erfüllung eines Bedarfs an einer öffentlichen Dienstleistung dienend betrachtet werden, der nicht schon bereits durch die der Tirrenia auferlegten Verpflichtungen erfüllt wurde.

Tabelle 6

Passagierfahrpreise (Deckspassage) auf der Strecke Golfo Aranci (Olbia)–Civitavecchia

	Saremar	Tirrenia/CIN
Wintersaison 2012	21 EUR	— 19,79 EUR (18,16 EUR), Nebensaison; — 20,61 EUR (19,98 EUR), Zwischensaison ⁽¹⁾ ; — 21,68 EUR (21,46 EUR), Hochsaison ⁽²⁾ .

⁽¹⁾ Im Jahresverlauf höchstens 40 Abfahrten pro Richtung.

⁽²⁾ Höchstens 40 Abfahrten pro Richtung von Juni bis September sowie an den Weihnachts- und Osterfeiertagen.

Frachtverkehr

- (207) Hinsichtlich der Fahrpreise für den Frachtverkehr merkt die Kommission an, dass Tirrenia und Tirrenia/CIN mit einer Verpflichtung zur Bereitstellung eines kombinierten Dienstes auf den beiden hier betroffenen Strecken betraut waren. Darüber hinaus boten 2011 fünf Betreiber (einschließlich Saremars) Frachtbeförderungsleistungen auf der Strecke Olbia–Civitavecchia an, während es auf der Strecke Vado Ligure–Porto Torres drei Betreiber waren.
- (208) Die Region Sardinien übermittelte weder eine Erklärung, warum die von der Tirrenia und anderen Betreibern auf den hier betroffenen Strecken gebotenen Fahrpreise für die Frachtbeförderung den Beförderungsbedürfnissen Sardinien nicht gerecht wurden, noch legte sie der Kommission Vergleichsangaben zu den von Saremar und deren Wettbewerbern auf den betroffenen Strecken angewendeten Frachtgebühren vor. Darüber hinaus bezieht sich die Erhöhung der von privaten Betreibern auf den betreffenden Strecken erhobenen Preise in der von der nationalen Wettbewerbsbehörde sanktionierten Form nur auf das Jahr 2011 und beschränkt sich auf Fahrpreise für Passagiere. Die Kommission ist folglich der Auffassung, dass die italienischen Behörden das Bestehen eines echten Bedarfs an einer öffentlichen Dienstleistung im Zusammenhang mit der Betrauung der Saremar mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in Bezug auf die Frachtbeförderung nicht nachwiesen.
- (209) Und schließlich merkt die Kommission an, dass Tirrenia/CIN die betreffenden Strecken mit Schiffen bedient, deren Qualität und Kapazität mit denen Saremars vergleichbar ist. Auch haben weder die Region Sardinien noch Saremar im Zuge der Prüfung geltend gemacht, dass Tirrenias Schiffe die im Voraus aufgestellten Qualitätsstandards nicht erfüllten.
- (210) In Anbetracht der obigen Ausführungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Region Sardinien keine klaren Beweise für die Notwendigkeit der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bezüglich der Anwendung bezahlbarer Fahrpreise auf den beiden betreffenden Strecken und für den Umfang, in dem diese Verpflichtungen erforderlich waren, vorgelegt hat.
- (211) Zweitens muss der Dienstleistung mit klar aufgestellten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen betraut sein, damit die erste „Altmark-Voraussetzung“ erfüllt ist.

- (212) Was im vorliegenden Fall die Festlegung des öffentlichen Auftrags in den Betrauungsakten betrifft, merkt die Kommission Folgendes an:
- a) Mit Beschluss 20/57 wurde Saremar angewiesen, die Rentabilität der Erbringung kombinierter Passagier- und Frachtdienste auf zwei bis drei vorgeschlagenen Festlandsverbindungen zu prüfen. Die genauen, für den Betrieb vorgesehenen Strecken wurden nicht von der Region Sardinien ausgewählt, sondern blieben dem Ermessen des Betreibers überlassen. Obgleich die Region Sardinien geltend macht, dass die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen in diesem Fall durch die Erhöhung der Fahrpreise konkurrierender Betreiber gerechtfertigt wurde, legte sie der Saremar keine Verpflichtung zur Erhebung ermäßigter Fahrpreise auf den zu bedienenden Strecken auf.
 - b) Was die Strecke Golfo Aranci–Civitavecchia betrifft, so wurden mit Beschluss 25/69 für den Zeitraum vom 15. Juni 2011 bis zum 15. September 2011 besondere Fahrpreise genehmigt. Der Standardfahrpreis für die Wintersaison (16. Januar 2012 bis 15. Juni 2012) wurde mit Beschluss 48/65 festgesetzt. Mit Beschluss 12/28 bezüglich der Bedienung der Strecke in der Sommersaison 2012 nahm die Region Sardinien den Vorschlag Saremars zur Anwendung unterschiedlicher Fahrpreise in der Neben- und Hochsaison und an den Wochenenden sowie die drei von Saremar für den in der Hochsaison anzuwendenden Fahrpreise nur zur Kenntnis, ohne die genauen, vom Betreiber vorgeschlagenen Fahrpreise zu benennen. Die Region Sardinien entschied sich auch nicht für eine der drei von Saremar für die Hochsaison vorgeschlagenen Alternativen für den Fahrpreis. Stattdessen wies die Region Sardinien Saremar an, denjenigen Fahrpreis einzuführen der am besten ein Gleichgewicht zwischen öffentlichem Interesse und dem Ziel der wirtschaftlichen Rentabilität herstellt.
 - c) Die 2011 für die Strecke Genua (Vado Ligure)–Porto Torres geltenden Fahrpreise wurden im Beschluss 27/4 festgesetzt. Was die Bedienung der Strecken in der Sommersaison 2012 betrifft, so nahm die Region Sardinien mit dem Beschluss 22/14 Saremars Vorschlag zur Anwendung unterschiedlicher Fahrpreise in der Neben-, Zwischen- und Hochsaison an. Für Einwohner Sardinien sollte ein Rabatt von 15 % gelten. Dieser Beschluss legt die genaue Höhe der von der Saremar zu erhebenden Fahrpreise nicht fest.
- (213) Die Kommission merkt daher an, dass auch dann, wenn einige der Betrauungsakte die zu erhebenden Fahrpreise in einem gewissen Umfang regeln, diese Bestimmungen eindeutig nur einen Bruchteil der Tätigkeiten Saremars betreffen. Die geltenden Fahrpreise wurden auf beiden Strecken für die Sommersaison 2011 in der Tat vorab genehmigt. Was die Bedienung der beiden Strecken in der Sommersaison 2012 angeht, so legen die Betrauungsakte die vom Betreiber zu erhebenden, genauen Fahrpreise nicht fest. Zu einem späten Zeitpunkt im Prüfverfahren übermittelte die Region Sardinien der Kommission die tatsächlichen Fahrpreise, die von der Saremar vorgeschlagen und stillschweigend durch Beschluss 25/69 und Beschluss 27/4 genehmigt worden waren.
- (214) Nichtsdestotrotz stellt die Kommission fest, dass der Saremar ein großer Ermessensspielraum zur Anpassung der Fahrpreise eingeräumt wurde. Die Saremar behielt die Möglichkeit zur Anpassung der Fahrpreise, um die wirtschaftliche Rentabilität der Tätigkeit und die Kundenzufriedenheit sicherzustellen zu können. Allerdings musste die Region Sardinien vorher benachrichtigt werden. Die Kommission merkt an, dass Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von ihrer Art her Dienstleistungen sind, die Marktversagen begegnen, da der Markt sie nicht autonom in dem von der öffentlichen Behörde verlangten Standard bereitstellt. Die Kommission ist zwar der Auffassung, dass in manchen Fällen den Erbringern öffentlicher Dienste eine gewisse Flexibilität hinsichtlich der Preise belassen werden kann. Wenn sich die angebliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtung aber genau auf die Notwendigkeit bezieht, bezahlbare Fahrpreise anzubieten, dann müssen die öffentlichen Behörden die höchsten Fahrpreise, die der Betreiber anwenden darf, festlegen. Alternativ müssen sie diese Flexibilität entweder mit objektiven Kriterien verknüpfen, anhand derer mit einem angemessenen Grad an Sicherheit bestimmt werden kann, welche Fahrpreishöhe als bezahlbar anzusehen ist, oder die Preise müssen einem Genehmigungsverfahren durch die beauftragende Behörde unterliegen.
- (215) Im vorliegenden Fall sind die in den Betrauungsakten enthaltenen Bestimmungen bezüglich der geltenden Fahrpreise jedoch nicht genügend genau, um als klar aufgestellte gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gelten zu können (mit Ausnahme des Beschlusses 25/69 und des Beschlusses 27/4). Saremars Manövrierspielraum war nicht mit objektiven Kriterien oder wenigsten objektiv angewendeten Kriterien verknüpft. Das Erfordernis, die Strecken unter Wahrung eines wirtschaftlichen Gleichgewichts zu nutzen, wurde offenkundig nicht erfüllt und die Kundenzufriedenheit wurde (soweit der Kommission bekannt) nicht gemessen. Gleichermassen trifft es zwar zu, dass die Saremar die Region Sardinien von Änderungen in der Höhe des Fahrpreises in Kenntnis setzen musste, es gibt aber keinen Hinweis, dass die Zustimmung der Region Sardinien eine Voraussetzung für die Anwendung des geänderten Fahrpreises war.
- (216) Die Saremar hat im Verlauf des Zivilverfahrens vor dem Gericht Genua geltend gemacht, dass das Unternehmen zum Ausgleich der Verluste auf den beiden Strecken die Fahrpreise hätte erhöhen müssen. In den Akten findet sich aber kein Beweis, dass das Unternehmen in dem Versuch, das Rentabilitätsziel zu erreichen, zu irgendeiner Zeit eine Erhöhung der Fahrpreise vorschlug, die von der Region Sardinien abgelehnt wurde. Im Gegenteil geht aus in den Akten befindlichen Unterlagen hervor, dass die Saremar tatsächlich, zumindest was die Bedienung der Strecke Porto Torres–Vado Ligure angeht, die Fahrpreise erhöhte, um sicherzustellen, dass das Unternehmen kostendeckend arbeiten konnte. Daher hat es eher den Anschein, dass das Unternehmen seine Fahrpreise frei festlegen konnte.

- (217) Und schließlich ergibt eine Analyse der Betrauungsakte, dass der Saremar für die Bedienung der Strecke Olbia–Civitavecchia vom 1. bis zum 30. Mai 2012 keine Verpflichtung hinsichtlich der Fahrpreise auferlegt worden ist. Der mit Beschluss 48/65 genehmigte Satz galt bis Ende April 2012, während der mit Beschluss 12/28 genehmigte Satz ab Juni 2012 galt. Da die Bedienung der Strecke nicht eingestellt wurde, ergibt sich daraus, dass Saremars Preise zumindest im Mai 2012 keiner Regelung unterlagen.
- (218) In Anbetracht der obigen Ausführungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Saremar nicht mit klaren Verpflichtungen hinsichtlich der Höhe des Fahrpreises betraut wurde. Eine Ausnahme bildet die 2011 gemäß Beschluss 25/69 und gemäß Beschluss 27/4 angebotene Dienstleistung.
- (219) Demzufolge ist die Kommission der Auffassung, dass die italienischen Behörden nicht nachgewiesen haben, dass die Ausgleichsleistung die erste „Altmark-Voraussetzung“ erfüllt.

Altmark 3

- (220) Im Einklang mit der dritten „Altmark-Voraussetzung“ geht der für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen empfangene Ausgleich nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung dieser Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken.
- (221) Da die Kommission bereits den Schluss zog, dass die Region Sardinien das Bestehen eines echten Bedarfs an einer öffentlichen Dienstleistung auf den beiden betreffenden Strecken in dem maßgeblichen Zeitraum nicht nachgewiesen hat, ist die Kommission der Auffassung, dass die Saremar nach der „Altmark“-Rechtsprechung nicht zum Empfang irgendeiner Ausgleichleistung für die bei der Bedienung der beiden Strecken entstandenen Kosten berechtigt war.
- (222) Die Region Sardinien argumentierte jedoch, dass die Ausgleichsleistung niedriger als der Saremar bei der Bedienung dieser beiden Strecken in den Jahren 2011 und 2012 entstandene Verlust sei und dass die Ausgleichsleistung keiner anderen Tätigkeit der Saremar zugute kommen könne, da sie gemäß der getrennten Rechnungslegung nur für diese Strecken berechnet worden sei. Sie müsse daher als der dritten „Altmark-Voraussetzung“ entsprechend betrachtet werden. Die Kommission merkt jedoch an, dass es in Ermangelung einer eindeutigen Aufstellung der der Saremar auferlegten Verpflichtungen für den gesamten Beauftragungszeitraum unmöglich ist, die aus diesen Verpflichtungen fortfließenden Kosten zu berechnen.
- (223) Daher muss die Kommission den Schluss ziehen, dass die dritte „Altmark-Voraussetzung“ ebenfalls nicht erfüllt wurde.
- (224) Da die ersten drei Altmark-Voraussetzungen nicht erfüllt wurden, gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die mit dem Regionalgesetz 15/2012 gewährte Ausgleichsleistung der Saremar einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft.

Schlussfolgerung

- (225) Die der Saremar kraft Regionalgesetz 15/2012 gewährte Ausgleichsleistung verschafft der Empfängerin einen wirtschaftlichen Vorteil.

Verkaufsförderungsaktivitäten

- (226) Was die Verkaufsförderungsaktivitäten betrifft, so merkt die Kommission zunächst an, dass sich die an den Schiffen der Saremar angebrachten Logos und Werbeaufschriften nicht auf die Preismäßigungen für Beförderungsleistungen im Seeverkehr bezogen, sondern als Werbung für Sardinien als touristisches Ziel gedacht waren. Die hier entstehende Frage lautet also, ob Saremar für diese Verkaufsförderungsaktivitäten eine Vergütung erhielt, die über dem Marktpreis liegt.
- (227) Die Region Sardinien argumentierte, dass der Preis der von der Saremar durchgeführten Verkaufsförderungsaktivitäten anhand der Marktsätze festgelegt worden sei. Die Kommission sollte vermutlich den Umstand berücksichtigen, dass Saremar diese Aktivitäten sowohl 2011 als auch 2012 durchführte. Wie vorstehend bereits erwähnt, wurde der Kommission im August 2013 eine Studie vorgelegt, die von einem von der Region Sardinien bestellten Sachverständigen erstellt worden war. Die Studie gelangt zu dem Schluss, dass der Marktwert der von der Saremar 2011 und 2012 durchgeführten Verkaufsförderungsaktivitäten zwischen 2 458 168 EUR und 2 609 631 EUR liege. Daher sei der von der Region Sardinien festgesetzte Preis von 2 479 000 EUR gerechtfertigt.
- (228) Im vorliegenden Fall gab es weder ein offenes, bedingungsloses Bieterverfahren noch eine vorab von einem unabhängigen Sachverständigen erstellte Bewertung für die Vergabe der Dienstleistungen, damit sichergestellt werden kann, dass der Preis den Marktwert der Dienstleistungen angemessen widerspiegelt. Da die betreffenden Tätigkeiten nicht ausgeschrieben wurden, kann nicht davon ausgegangen werden, dass der von der Region Sardinien gezahlte Preis den Marktbedingungen entspricht und somit die Möglichkeit ausgeschlossen ist, dass er der Saremar einen Vorteil verschaffte. Allein die Tatsache, dass der Betrag ursprünglich als Ausgleich für

ausschließlich 2011 auszuführende Verkaufsförderungsaktivitäten gewährt wurde und dass Saremar 2012 keine Werbung durchführen sollte, lässt darauf schließen, dass der Preis nicht auf einer verlässlichen Ex-ante-Bewertung der Kosten beruhte.

- (229) Nichtsdestotrotz lässt sich nicht ausschließen, dass in derartigen Fällen andere Bewertungsmethoden angewendet werden dürfen, solange sichergestellt ist, dass der vom Käufer auf der Grundlage dieser Methoden gezahlte Preis den Marktwert der Dienstleistung so weit wie möglich widerspiegelt⁽⁴³⁾.
- (230) Die Region Sardinien fertigte in der Tat einen Bewertungsbericht an, aus dem hervorgeht, dass der Preis der Dienstleistungen zum Marktwert festgesetzt wurde. Der Sachverständige leitete den Marktwert der von der Saremar der Region Sardinien erbrachten Dienstleistungen aus einer Referenzgröße der durchschnittlichen Werbekosten pro Quadratmeter ab, die anhand von Parametern wie der Dauer (wobei gewisse Rabatte für die Fortsetzung der Werbekampagne im Jahr 2012 berücksichtigt wurden), der Art der Werbung (Innen- oder Außenwerbung) und des Standorts (wichtige Städte, bedeutender Bevölkerungszustrom, Mobilitätsflächen) geschätzt wurden.
- (231) Da die Bewertung auf der Grundlage allgemein anerkannter Bewertungsstandards, die im vorliegenden Fall aus einer Analyse von Geschäftsvorfällen im Zusammenhang mit ähnlichen Dienstleistungen bestehen, durchgeführt wurde, ist die Kommission der Auffassung, dass die Bewertung den Marktwert der betreffenden Dienstleistungen angemessen widerspiegelt.
- (232) Die Kommission ist der Auffassung, dass sie sich nicht auf den Bericht des vom Gericht Genua im Zusammenhang mit dem Zivilverfahren bestellten Sachverständigen stützen kann, der zu dem Schluss gelangte, dass der für die Verkaufsförderungsaktivitäten festgelegte Preis überhöht war. In dem genannten Bericht wird keine Referenzgröße berücksichtigt und kein Marktwert für vergleichbare Tätigkeiten vorgestellt. Darüber hinaus besteht kein Hinweis, dass der betreffende Sachverständige in der Durchführung ähnlicher Aufgaben erfahren ist.
- (233) Auf dieser Grundlage kann die Kommission nicht den Schluss ziehen, dass der von der Region Sardinien für die Verkaufsförderungsdienste gezahlte Preis staatliche Beihilfe beinhaltet.

Das Darlehen über 3 Mio. EUR und die Patronatserklärungen

- (234) Im Erwägungsgrund 164 gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass keine Übertragung öffentlicher Mittel stattgefunden hat. Im Einzelnen wurde die anfänglich in Betracht gezogene Kreditlinie über 3 Mio. EUR von der Saremar nicht vor dem Auslaufen der ersten Patronatserklärung in Anspruch genommen und die mit Beschluss 52/119 genehmigte zweite Patronatserklärung wurde letztendlich von der Region Sardinien nicht ausgestellt.

Die Rekapitalisierung

- (235) Die Region Sardinien trug folgende Argumente vor: i) ging mit der Maßnahme keine Übertragung neuer öffentlicher Mittel einher, da sie nur eine Übertragung von der Saremar bereits zur Verfügung stehenden Mitteln beinhaltete; ii) wurde die Maßnahme durch Rentabilitätsaussichten gerechtfertigt und stützte sich auf einen vorab erstellten Wirtschaftsplan und iii) bestand das Ziel der Maßnahme in der Maximierung der Erträge aus dem Verkauf und war auf die finanzielle Lage der ehemaligen Muttergesellschaft Tirrenia zurückzuführen. Die Region Sardinien machte geltend, dass die Maßnahme in keiner Weise mit der Bedienung der beiden Festlandstrecken durch Saremar verknüpft war sondern mit der Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Rahmen des ursprünglichen, verlängerten Vertrags mit dem italienischen Staat.
- (236) Um zu beurteilen, ob die Rekapitalisierung einen Vorteil für die Saremar mit sich brachte, muss die Kommission beurteilen, ob unter ähnlichen Umständen ein privater Kapitalgeber in einer Marktwirtschaft Kapitaleinlagen in gleicher Höhe⁽⁴⁴⁾ vorgenommen hätte, wenn er insbesondere die zur Zeit dieser Einlagen verfügbaren Informationen und vorhersehbaren Entwicklungen berücksichtigte⁽⁴⁵⁾. Das Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers ist vorab anzuwenden. Das heißt, man sollte feststellen, ob ein privater Kapitalgeber in einer Marktwirtschaft zur Zeit der Investition auf der Durchführung einer solchen Kapitaleinlage bestanden hätte. Ein Marktinvestor würde die mit der Kapitalanlage verbundenen Risiken angemessen berücksichtigen, indem er beispielsweise von riskanteren Anlagen eine höhere Rentabilität verlangt. Wenn beispielsweise besondere gesetzliche Auflagen bezüglich des Mindestkapitals oder der Liquidität eine Kapitalanlage unrentabel werden lassen, würde ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber die Investitionen nicht weiterverfolgen.

⁽⁴³⁾ Rechtssache C-239/09, Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe & Co. KG gegen BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH, [2010] Slg. I-13083, Randnummer 39.

⁽⁴⁴⁾ Rechtssache C-261/89, Italien gegen Kommission, [1991] Slg. I-4437, Randnummer 8; verbundene Rechtssachen C-278/92 bis C-280/92, Spanien gegen Kommission, am angegebenen Ort, Randnummer 21; Rechtssache C-42/93, Spanien gegen Kommission, [1994] Slg. I-4175, Randnummer 13.

⁽⁴⁵⁾ Siehe die Randnummern 3.1 und 3.2 der Mitteilung über Ausfuhrkredite, die Mitteilung der Kommission bezüglich der Anwendung der Artikel 92 und 93 EG-Vertrag [jetzt Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union] auf staatliche Holdinggesellschaften, Bulletin EG 9-1984 und die Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten über die Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Kommissionsrichtlinie 80/723/EWG auf öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie (ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3).

- (237) Die Rekapitalisierung der Saremar wurde schließlich am 15. Juni 2012 beschlossen, als die Gesellschafterversammlung die Erhöhung des Kapitals der Saremar von 1 209 010,64 EUR auf 6 099 961 EUR beschloss, wobei 824 309,69 EUR dieses Betrags am 11. Juli 2012 eingezahlt wurden.
- (238) In Anbetracht der Tatsache, dass sich das Unternehmen in einer prekären finanziellen Lage zu befinden schien, vertrat die Kommission in ihrem Beschluss aus dem Jahr 2012 die vorläufige Ansicht, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber die Umsetzung eines Plans zur Wiederherstellung der Lebensfähigkeit der Firma verlangt hätte, damit das Unternehmen seinen Gesellschaftern einen ausreichenden Ertrag bereitstellen könne. Diese Ansicht wurde von den Beteiligten im Zuge der Prüfung unterstützt.
- (239) Die Region Sardinien übermittelte der Kommission den im Juli 2010 gebilligten Wirtschaftsplan Saremars für den Zeitraum 2011-2022. Dem Wirtschaftsplan kommt in diesem Sinne entscheidende Bedeutung zu, weil ein privater Kapitalgeber einer Gesellschaft, deren Kapital unter die gesetzliche Grenze gefallen ist, nur dann frisches Kapital zuführen wird, wenn er ein ausreichendes Rentabilitätsniveau erwartet. Die Kommission ist der Auffassung, dass Saremars Wirtschaftsplan für den Zeitraum 2011-2022 aus folgenden Gründen nicht auf realistischen Annahmen beruht: i) nimmt er nicht auf die Kapitalausstattung der Gesellschaft durch den öffentlichen Gesellschafter Bezug, sondern bezieht sich auf eine *pari passu* von einem zukünftigen privaten Gesellschafter und der Region Sardinien nach dem Abschluss der ursprünglich für den November 2010 vorgesehenen Privatisierung vorzunehmende Kapitalzuführung. Die im Wirtschaftsplan für 2010 vorgesehene Kapitalzuführung sollte ein Drittel der für den Erwerb von zwei Schiffen benötigten Mittel erbringen, während die verbleibenden 70 % durch die von der Tirrenia vorgenommene Rückzahlung eines Darlehens über 11,5 Mio. EUR an die Saremar (siehe Erwägungsgrund 89) sowie von verschiedenen Finanzinstituten aufgebracht werden sollten. ii) Deckt der Plan die 12-jährige Laufzeit des neuen Vertrags über öffentliche Dienstleistungen ab, der mit dem Erwerber des Unternehmens geschlossen werden sollte und dessen Unterzeichnung ursprünglich für Ende 2010 angestrebt wurde. Dieser Plan betrifft also Maßnahmen, die bei der teilweisen Privatisierung des Unternehmens durchgeführt werden sollten. Alles in allem datiert der von der Region Sardinien übermittelte Wirtschaftsplan den verbindlichen Beschluss zur Rekapitalisierung der Saremar um etwa zwei Jahre vor. In der Zwischenzeit hatte sich die Marktlage erheblich verändert. Die Tirrenia wurde im August 2010 zum Sonderverwaltungsverfahren zugelassen und vom Gericht für insolvent erklärt. Später wurde die ehemalige Muttergesellschaft von CIN gekauft, die am 18. Juli 2012 einen neuen Vertrag unterzeichnete, in dem gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf den Strecken zwischen Sardinien und dem italienischen Festland festgelegt wurden. Die Privatisierung Saremars verzögerte sich. Die Kommission ist der Auffassung, dass ein privater Kapitalgeber seinen Wirtschaftsplan aktualisiert hätte, um vor der Entscheidung zur Einzahlung der betreffenden Beträge die neue Marktlage berücksichtigen zu können.
- (240) Sowohl die Region Sardinien als auch Saremar bestätigten, dass die Kapitalzuführung zur Erfüllung gesetzlicher Auflagen vereinbart wurde, um dem Unternehmen somit die Fortführung der Geschäfte zu erlauben. Die Akten enthalten keine Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass die Region Sardinien die Rentabilitätsaussichten des Unternehmens in der veränderten Marktlage berücksichtigte, als sie im Juni 2012 beschloss, der Saremar Kapital zuzuführen.
- (241) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Einhaltung von Eigenmittelanforderungen für einen privaten Marktinvestor kein ausreichender Grund gewesen wäre, einer Gesellschaft weiteres Kapital zuzuführen. Wie in der Mitteilung der Kommission bezüglich der Anwendung der Artikel 92 und 93 EG-Vertrag [jetzt Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union] (im Folgenden „Mitteilung zum Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers“) (⁴⁶) vorgesehen ist, sind Kapitalgeber häufig gesetzlich verpflichtet, Unternehmen, deren Kapitalbasis aufgrund stetiger Verluste unter ein vorab festgelegtes Niveau fiel, zusätzliches Eigenkapital zuzuführen. Zur Beantwortung der Behauptungen von Mitgliedstaaten, dass diese Kapitalzuführungen nicht als Beihilfe anzusehen sind, da sie nur eine gesetzliche Verpflichtung erfüllen, ist in der Mitteilung zum Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers vorgesehen, dass private Kapitalgeber, die sich einer solchen Lage gegenübersehen, auch alle anderen Möglichkeiten — einschließlich der Möglichkeit der Auflösung oder Reduzierung (⁴⁷) — in Betracht ziehen und die finanziell vorteilhafteste Möglichkeit wählen würden.
- (242) Zur Beurteilung der Einhaltung des Prinzips des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers kann die Kommission nur Informationen berücksichtigen, die zu der Zeit, als die Entscheidung für die Investition getroffen wurde, zur Verfügung standen, wobei dies auch Entwicklungen einschließt, die zu der Zeit vernünftigerweise vorhersehbar waren. Nach den zur maßgeblichen Zeit verfügbaren Informationen scheint die Entscheidung zur Rekapitalisierung des Unternehmens nicht auf wirtschaftlichen Auswertungen zu beruhen, die mit denen vergleichbar sind, die ein rational handelnder privater Kapitalgeber in einer ähnlichen Lage vor der Investition zur Feststellung von deren zukünftiger Rentabilität durchgeführt hätte. Die Kommission stellt in der Tat fest, dass sich das Unternehmen zu der Zeit als die Rekapitalisierung beschlossen wurde, in akuten finanziellen Schwierigkeiten befand. Darüber hinaus war, wie die Region Sardinien vortrug, in diesem Stadium auch nicht sicher, ob der Betrieb der Strecken zu kleineren Inseln und Korsika weiterhin vom Staat subventioniert würde. Darüber hinaus war zu dem betreffenden Zeitpunkt keine Ausgleichsleistung zur Deckung des möglichen Defizits aus dem Betrieb der Strecken zum Festland festgesetzt worden. (Sie wurde erst im November 2012 gewährt.)

(⁴⁶) Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten über die Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag und des Artikels 5 der Kommissionsrichtlinie 80/723/EWG auf öffentliche Unternehmen in der verarbeitenden Industrie (ABl. C 307 vom 13.11.1993, S. 3).

(⁴⁷) Siehe Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten über die Anwendung der Artikel 92 und 93 EWG-Vertrag, Randnummer 36.

- (243) Die Kommission ist der Auffassung, dass das Argument der Region Sardinien, dass mehrere Marktinvestoren ihren mit der Saremar konkurrierenden Unternehmen Kapital zugeführt und damit deren verlustbringendes operatives Geschäft unterstützt hätten, in dem Ausmaß unerheblich ist, in dem jede Anlageentscheidung jeweils ganz individuell zu beurteilen ist. Diesen privaten Kapitalgebern standen zurzeit ihrer Investitionen vielleicht vollständige Rentabilitätsprognosen zur Verfügung. Die betreffenden Unternehmen befanden sich darüber hinaus vor der Rekapitalisierung vielleicht in einer besseren finanziellen Lage, sodass es wahrscheinlicher war, dass eine Rückkehr in die Gewinnzone erreicht werden könnte.
- (244) Ebenso muss die Kommission die Behauptung der Region Sardinien zurückweisen, dass zwischen der Kapitalausstattung des Unternehmens und der Bedienung der Strecken zum italienischen Festland durch die Saremar keinerlei Zusammenhang bestand. Wie die Region Sardinien hervorhob, bestand die Zielsetzung der Maßnahme darin, dem Unternehmen die Fortsetzung des Betriebs zu ermöglichen, indem das um mehr als ein Drittel zurückgegangene Kapital wieder auf die gesetzlich zulässigen Standardwerte gebracht wurde. Daher kam die Rekapitalisierung der Saremar zwangsläufig allen vom Unternehmen angebotenen Tätigkeiten zugute.
- (245) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass die Entscheidung zur Rekapitalisierung der Gesellschaft dem Prinzip des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers nicht entspricht und daher der Saremar einen Vorteil verschafft, den sie unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

Beeinträchtigung des Handels und Verfälschung des Wettbewerbs

- (246) Um als staatliche Beihilfe eingestuft zu werden, muss eine finanzielle Maßnahme den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen. Bei der Beurteilung dieser beiden Bedingungen muss die Kommission nicht feststellen, dass die Beihilfe reale Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten hat und dass der Wettbewerb tatsächlich verfälscht wird. Sie muss stattdessen nur prüfen, ob die Beihilfe zur Beeinträchtigung des Handels und zur Verfälschung des Wettbewerbs führen könnte⁽⁴⁸⁾. Stärkt die von einem Mitgliedstaat gewährte Beihilfe die Stellung eines Unternehmens gegenüber anderen, im EU-internen Handel konkurrierenden Unternehmen, ist davon auszugehen, dass letztere durch die betreffende Beihilfe beeinträchtigt wurden.
- (247) Im vorliegenden Fall operiert der Empfänger im Wettbewerb mit anderen Unternehmen, die in der Union Beförderungsleistungen im Seeverkehr erbringen, wobei dies insbesondere seit dem Inkrafttreten der Seekabotageverordnung, mit der der Markt für Seekabotage liberalisiert wurde, zutrifft. Daher ist die hier geprüfte Maßnahme in der Lage, den Handel in der EU zu beeinträchtigen und den Wettbewerb innerhalb des Binnenmarkts zu verfälschen. Die Tatsache, dass Saremars Anteil an diesem Markt geringfügig blieb, hat keinen Einfluss auf diese Feststellung.

7.2. RECHTMÄßIGKEIT DER BEIHILFE

- (248) Alle in den Rahmen dieses Beschlusses fallenden Maßnahmen sind vor der förmlichen Genehmigung der Kommission in Kraft gesetzt worden. Daher haben die italienischen Behörden die Stillhalteverpflichtung nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht eingehalten.

7.3. VEREINBARKEIT DER BEIHILFE

- (249) Sofern die oben bezeichneten Maßnahmen staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, lässt sich deren Vereinbarkeit anhand der in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels sowie in Artikel 106 Absatz 2 AEUV festgelegten Ausnahmen beurteilen.
- (250) Laut der Rechtsprechung des Gerichtshofes obliegt es dem Mitgliedstaat, mögliche Gründe für die Vereinbarkeit geltend zu machen und die Erfüllung der Voraussetzungen für die Vereinbarkeit der Beihilfe nachzuweisen⁽⁴⁹⁾. Die Region Sardinien ist der Auffassung, dass keine der hier bewerteten Maßnahmen staatliche Beihilfe darstellt. So hat sie nur mögliche Vereinbarkeitsgründe hinsichtlich der Ausgleichsleistung für die Bedienung der beiden Strecken zum Festland und hinsichtlich der für die Verkaufsförderungsaktivitäten gezahlten Subvention übermittelt.

⁽⁴⁸⁾ Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichtshofs in der Beihilfesache C-372/97, Italien gegen Kommission, [2004] Slg. I-3679, Randnummer 44.

⁽⁴⁹⁾ C-364/90 — Italien gegen Kommission, [1993] Slg. I-2097, Randnummer 20.

7.3.1. AUSGLEICHSLEISTUNG FÜR DIE BEDIENUNG DER BEIDEN STRECKEN ZWISCHEN SARDINIEN UND DEM ITALIENISCHEN FESTLAND

- (251) Am 31. Januar 2012 trat das neue Regelungspaket zu Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in Kraft. Ab diesem Tag ist die Vereinbarkeit der in Form einer Ausgleichsleistung für eine öffentliche Dienstleistung erfolgenden Beihilfe anhand des Kommissionsbeschlusses von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse und des Rahmens von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen zu prüfen.
- (252) Wie bereits die Kommissionsentscheidung von 2005 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ist auch der Kommissionsbeschluss von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nur auf in Form einer Ausgleichsleistung für öffentliche Dienstleistungen gewährte staatliche Beihilfe anzuwenden, die Unternehmen in Verbindung mit einer der Seekabotageverordnung entsprechenden Dienstleistung dieser Art gewährt wird. In ihrem Beschluss von 2012 vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die italienischen Behörden durch die unmittelbare Betrauung der Saremar mit dem Betrieb der Dienste Artikel 4 Absatz 1 der Seekabotageverordnung über die nichtdiskriminierende Behandlung von Schiffsreedern nicht einhielten.
- (253) Die Region Sardinien machte während des förmlichen Prüfverfahrens geltend, dass Saremar als interne Wirtschaftsbeteiligte der Regionalverwaltung eingestuft werden könne. Nach Aussage der Region Sardinien lässt sich aus der Rechtsprechung⁽⁵⁰⁾ entnehmen, dass die Anwendung des Gleichbehandlungsgrundsatzes unter der Voraussetzung ausgeschlossen wird, dass die von einer öffentlichen Behörde über den Wirtschaftsbeteiligten ausgeübte Kontrolle der von der Behörde über ihre eigenen Abteilungen ausübten Kontrolle ähnlich ist und dass der Wirtschaftsbeteiligte einen wesentlichen Teil seiner Tätigkeiten mit der kontrollierenden Behörde ausführt.
- (254) Es hat den Anschein, als handele die Saremar in der Tat im Namen der Region Sardinien als Instrument zur Umsetzung der Seeverkehrs- und Regionalentwicklungspolitik dieser Region. Es ist jedoch nicht klar, ob dieser Umstand die unmittelbare und ausschließliche Gewährung der Ausgleichsleistung an Saremar rechtfertigen kann. Die Kommission braucht jedenfalls in dieser Frage für die Zwecke des hier betroffenen Falls keine Entscheidung zu treffen, da die Beihilfemaßnahme dem Kommissionsbeschluss von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nicht entspricht.

Anwendbarkeit des Kommissionsbeschlusses von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse

- (255) Der Kommissionsbeschluss von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gilt nur für in Verbindung mit echten Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in Form einer Ausgleichsleistung für öffentliche Dienstleistungen gewährte Beihilfen. Gestützt auf die in den Erwägungsgründen 180 bis 218 entwickelten Begründungen zieht die Kommission den Schluss, dass die Region Sardinien nach dem erforderlichen rechtlichen Standard das Bestehen eines echten, die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf den betreffenden Strecken rechtfertigenden Bedarfs an einer öffentlichen Dienstleistung nicht nachgewiesen hat und dass diese Verpflichtungen nicht hinreichend genau waren. Demzufolge kann die der Saremar für die Bedienung der beiden Strecken gewährte Subvention nicht als gemäß dem Kommissionsbeschluss von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vereinbarte Beihilfe betrachtet werden.
- (256) Auf jeden Fall muss die Erbringung einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, um als vereinbar zu gelten und kraft des Kommissionsbeschlusses von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse von der Meldepflicht befreit zu werden, zwingend durch einen oder mehrere Rechtsakte übertragen werden, in denen Folgendes festgelegt wird:
- Der Inhalt und die Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen;
 - Das Unternehmen und gegebenenfalls das betroffene Hoheitsgebiet;
 - Die Beschaffenheit eventueller, dem Unternehmen zugewiesener ausschließlicher oder besonderer Rechte;
 - Eine Beschreibung des Ausgleichsmechanismus und der Parameter für die Berechnung, Kontrolle und Überprüfung der Ausgleichsleistung;
 - Die Regelungen zur Vermeidung und Zurückforderung überhöhter Ausgleichsleistungen;
 - Eine Bezugnahme auf den Kommissionsbeschluss von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse.

⁽⁵⁰⁾ Rechtssache C-410/04 — Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori (ANAV) gegen Comune di Bari und AMTAB Servizio S.p.A.

- (257) Es ist offenkundig, dass im vorliegenden Fall die Betrauungsakte den Anforderungen der vorstehenden Buchstaben d, e und f nicht entsprechen. Daher kann die betreffende Beihilfe auf der Grundlage des Kommissionsbeschlusses von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nicht als vereinbar erachtet werden.
- (258) Nach Aussage der Region Sardinien wurde die Maßnahme in ihren Hauptteilen vor dem Inkrafttreten des neuen Regelungspakets zu Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse festgelegt. Folglich wäre für die Beurteilung der Vereinbarkeit der Kommissionsbeschluss von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse anzuwenden. Im vorliegenden Fall wurde die Ausgleichsleistung jedoch erst im August 2012 durch das Regionalgesetz 15 vom 7. August 2012 gewährt, das folglich nicht vor dem Inkrafttreten des Kommissionsbeschlusses von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse liegt. Das Argument der Region Sardinien ist daher nicht haltbar.
- (259) Zusammenfassend kann die Beihilfe für die Saremar auf der Grundlage des Kommissionsbeschlusses von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse nicht als vereinbar erachtet und von der Meldepflicht befreit werden.
- (260) Auf jeden Fall kann die betreffende Ausgleichsleistung in Anbetracht fehlender Bestimmungen zur Festsetzung einer Ausgleichsleistung für die Bedienung der beiden Strecken und fehlender Regelungen zur Vermeidung und Rückforderung überhöhter Ausgleichsleistungen auch nicht als auf der Grundlage der Kommissionsentscheidung von 2005 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vereinbar erachtet und von der Meldepflicht befreit werden.

Saremar ist im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ein Unternehmen in Schwierigkeiten

- (261) Aus den nachfolgend dargelegten Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Saremar als Unternehmen betrachtet werden kann, dass sich zu der Zeit, als ihm die betreffende Ausgleichsleistung gewährt wurde, im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien in Schwierigkeiten befand.
- (262) Laut Randnummer 9 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ist ein Unternehmen als in Schwierigkeiten befindlich zu betrachten, wenn es nicht in der Lage ist, mit eigenen finanziellen Mitteln oder Fremdmitteln, die ihm von seinen Eigentümern/Anteilseignern oder Gläubigern zur Verfügung gestellt werden, Verluste aufzufangen, die das Unternehmen so gut wie sicher in den wirtschaftlichen Untergang treiben werden, wenn der Staat nicht eingreift. Insbesondere gilt ein Unternehmen nach Randnummer 10 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien als in Schwierigkeiten befindlich:
- a) wenn bei Gesellschaften mit beschränkter Haftung mehr als die Hälfte des gezeichneten Kapitals verschwunden und mehr als ein Viertel dieses Kapitals während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist;
 - b) wenn bei Gesellschaften, in denen mindestens einige Gesellschafter unbeschränkt für die Schulden der Gesellschaft haften, mehr als die Hälfte der in den Geschäftsbüchern ausgewiesenen Eigenmittel verschwunden und mehr als ein Viertel dieser Mittel während der letzten zwölf Monate verloren gegangen ist;
 - c) wenn unabhängig von der Unternehmensform die im innerstaatlichen Recht vorgesehenen Voraussetzungen für die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens erfüllt sind.
- (263) In Randnummer 11 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien wird bestimmt, dass selbst dann, wenn keine der in Randnummer 10 genannten Voraussetzungen erfüllt ist, ein Unternehmen als in Schwierigkeiten befindlich angesehen werden kann. Es werden einige typische Symptome wie steigende Verluste, sinkende Umsätze, wachsende Lagerbestände, Überkapazitäten, verminderter Cashflow, zunehmende Verschuldung und Zinsbelastung sowie Abnahme oder Verlust des Reinvermögenswerts hierfür aufgezählt.
- (264) Die Saremar verzeichnete 2010 einen Verlust von 5 253 530 EUR. Trotz der Tatsache, dass das Unternehmen 2011 einen Gewinn von 2 523 439 EUR erzielte, reichte dieses Ergebnis nicht zur Deckung der 2010 entstandenen Verluste aus. Tatsächlich waren die Verluste von 2010 doppelt so hoch wie der Überschuss im Jahr 2011. Der Verlust von 2010 wurde auf das Jahr 2012 vorgetragen und durch eine Senkung des Unternehmenskapitals von 6 099 961 EUR auf 1 209 010,64 EUR gedeckt. Daher verlor die Saremar 2011 mehr als 80 % ihres Kapitals und muss als Unternehmen in Schwierigkeiten nach Randnummer 10 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien betrachtet werden.
- (265) Von der Bilanz der Saremar für 2012 ⁽⁵¹⁾ ausgehend verzeichnete das Unternehmen 2012 immer noch einem Verlust in Höhe von 1,7 Mio. EUR. Wie im Erwägungsgrund 157 erwähnt, stellt die Kommission fest, dass die Saremar ihre finanzielle Lage 2012 selbst als kritisch erachtete.

⁽⁵¹⁾ <http://www.sardiniapost.it/wp-content/uploads/2013/10/Bilancio-Saremar-2012.61-78.pdf>.

- (266) Dieser Sachstand spiegelte sich in dem von der Region Sardinien am 15. Oktober 2012 erlassenen Beschluss wider. In dem Beschluss wird eine Mitteilung vom 4. Oktober 2012 erwähnt, die der Präsident Saremar übermittelt hatte und mit der er die Region Sardinien unter anderem davon in Kenntnis setzte, dass, sofern die Bestimmungen des Regionalgesetzes 15 vom 7. August 2012 zur Festsetzung einer Subvention von 10 Mio. EUR an das Unternehmen nicht umgehend durchgesetzt würden, die Verschuldung des Unternehmens die Fortführung seiner Tätigkeiten infrage stellen würde, was erhebliche Auswirkungen sowohl auf die öffentliche Dienstleistung als auch die geplante Privatisierung des Unternehmens hätte ⁽³²⁾.
- (267) In Anbetracht der ständigen Verluste, der Liquiditätsprobleme und der von der Saremar selbst vorgenommenen Analyse gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das Unternehmen auch auf der Grundlage von Randnummer 11 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien als Unternehmen in Schwierigkeiten zu betrachten ist.
- (268) Im Jahr 2012 wurden die finanziellen Schwierigkeiten der Saremar durch die im November bzw. Dezember 2012 erfolgende Gewährung der derzeit zu beurteilenden Ausgleichsleistung gemildert. Hätte die Saremar diese Summen nicht erhalten, hätte sie 2012 einen Verlust von 13 Mio. EUR verbucht.
- (269) Laut Randnummer 9 des Rahmens von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen muss eine Ausgleichsleistung, die einem in Schwierigkeiten befindlichen Unternehmen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gewährt wird, nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien beurteilt werden. Da die im Kommissionsbeschluss von 2011 über Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse dargelegten Voraussetzungen nicht erfüllt sind, muss die von der in Schwierigkeiten befindlichen Saremar für die Bedienung der beiden betreffenden Strecken empfangene Ausgleichsleistung nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien beurteilt werden, um festzustellen, ob sie gemäß Artikel 107 Absatz 3 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden kann.
- (270) Das Unternehmen hat in den letzten zehn Jahren keine Rettungs- oder Umstrukturierungsbeihilfe erhalten. Daher stellt die Kommission fest, dass das Unternehmen dem in Randnummer 72 ff. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien dargelegten „Grundsatz der einmaligen Beihilfe“ entspricht.
- (271) Allerdings müssen alle in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegten Bedingungen eingehalten werden, damit staatliche Beihilfe für ein Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet werden kann.
- (272) Erstens kommt gemäß Randnummer 13 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ein Unternehmen, das einer größeren Unternehmensgruppe angehört, für Umstrukturierungsbeihilfen grundsätzlich nur dann infrage, wenn es sich nachweislich um Schwierigkeiten des betreffenden Unternehmens selbst handelt und diese nicht auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen und außerdem zu gravierend sind, um von der Gruppe selbst bewältigt werden zu können. Nach ihrer Übertragung von der Muttergesellschaft Tirrenia befindet sich die Saremar im alleinigen Besitz der Region Sardinien und gehört folglich keiner Unternehmensgruppe an.
- (273) Damit eine Maßnahme nach den Randnummern 34 bis 37 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien als vereinbar betrachtet werden kann, muss der Umstrukturierungsplan zweitens eine detaillierte Analyse der Probleme enthalten, die zu den Schwierigkeiten geführt haben, und die Mittel darlegen, mit denen die langfristige Rentabilität und Gesundheit des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist wiederhergestellt werden soll. Dies muss auf der Grundlage realistischer Annahmen hinsichtlich der zukünftigen Betriebsbedingungen mit verschiedenen Szenarien, die einer optimistischen, einer pessimistischen und einer mittleren Hypothese entsprechen, sowie unter Berücksichtigung der besonderen Stärken und Schwächen des Unternehmens erfolgen. Der Plan ist der Kommission mit allen maßgeblichen Angaben, u. a. einer Marktstudie, vorzulegen.
- (274) Ein solcher Plan wurde der Kommission nicht übermittelt. Es trifft zu, dass die Region Sardinien den Wirtschaftsplan Saremars für den Zeitraum 2011-2022 übermittelte. Dieser Plan entspricht aber nicht den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien.
- (275) Im vorliegenden Fall wurde der Wirtschaftsplan der Saremar im Juli 2010, vor der Gewährung der Ausgleichsleistung durch die Region Sardinien, genehmigt. Er gründete nicht auf der Vorstellung, dass eine solche Maßnahme zugunsten der Saremar eingeführt werden würde. Der Plan beruhte auf der Annahme, dass die Gesellschaft bis November 2010 teilweise privatisiert werden würde (die Region Sardinien beabsichtigte anfänglich, 49 % ihrer Anteile an der Gesellschaft abzustoßen) und erstreckte sich über die zwölfjährige Laufzeit des neuen Vertrags über öffentliche Dienstleistungen, der Ende 2010 mit dem Erwerber geschlossen werden sollte. Der Plan enthält weder eine detaillierte Darstellung der Umstände, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens führten, noch beschreibt er die Mittel zur Wiederherstellung seiner langfristigen Rentabilität. Auch die Bedienung der beiden Verbindungen zwischen Sardinien und dem Festland wird nicht erwähnt.

⁽³²⁾ Relazione sul Rendiconto generale della Regione autonoma della Sardegna per l'esercizio finanziario 2012, Seite 359, verfügbar unter: http://www.corteconti.it/export/sites/portalecdc/_documenti/controllo/sezioni_riunite/sezioni_riunite_regione_sardegna/2013/relazione_parifixa.pdf.

- (276) Von dieser Basis ausgehend ist die Kommission der Auffassung, dass die Maßnahme nicht an die Umsetzung eines Wirtschaftsplans gebunden war, der den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genüge. Dies reicht aus, um dessen Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt auszuschließen.
- (277) Drittens müssen Maßnahmen zur Sicherstellung dessen getroffen werden, dass die nachteiligen Auswirkungen der Beihilfe auf die Bedingungen für den Handel möglichst weitgehend begrenzt werden. Die Beihilfe darf den Wettbewerb nicht unangemessen verfälschen. Dies läuft gewöhnlich auf eine Begrenzung der Präsenz des Unternehmens auf seinen Märkten am Ende des Umstrukturierungszeitraums hinaus. Die Ausgleichsmaßnahmen müssen in einem angemessenen Verhältnis zu den wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen der Beihilfe, insbesondere aber zur Größe und relativen Bedeutung des Unternehmens auf seinem Markt bzw. seinen Märkten stehen. Das Ausmaß der Ausgleichsmaßnahmen ist auf Einzelfallbasis unter Beachtung des Ziels der Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität des Unternehmens festzulegen. Ferner wird die Kommission gemäß Randnummer 7 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien Ausgleichsmaßnahmen fordern, mit denen die Auswirkungen auf Wettbewerber so umfassend wie möglich beschränkt werden. Die Region Sardinien schlug keine Maßnahmen zum Ausgleich der durch die Gewährung der Beihilfe möglicherweise verursachten Wettbewerbsverzerrungen vor.
- (278) Viertens muss die Beihilfe auf das zur Ermöglichung der Umstrukturierung unbedingt erforderliche Minimum beschränkt werden. Vom Empfänger wird erwartet, dass er aus eigenen Mitteln einen wesentlichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leistet, u. a. durch den Verkauf von für das Überleben des Unternehmens nicht unbedingt notwendigen Vermögenswerten oder durch externe Finanzierungen zu Marktbedingungen. Eine solche Eigenleistung muss real, d. h. tatsächlich greifbar, sein und sämtliche zukünftigen Gewinne wie Cashflows ausschließen. Sie ist ein Zeichen, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt.
- (279) Im vorliegenden Fall war keine Eigenleistung vorgesehen.
- (280) Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die Saremar gewährte Subvention zur Deckung des 2011 und 2012 aus dem Betrieb der beiden Strecken zum italienischen Festland entstandenen Defizits eine nicht vereinbare Beihilfe für die in Schwierigkeiten befindliche Saremar darstellt.
- (281) Der Vollständigkeit halber überprüfte die Kommission auch, ob die betreffende Beihilfe mit dem Rahmen von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen vereinbar gewesen wäre, wenn die Saremar zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung kein Unternehmen in Schwierigkeiten gewesen wäre.

Echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse gemäß Artikel 106 AEUV

- (282) Laut Randnummer 56 des Rahmens von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen haben die Mitgliedstaaten einen weiten Ermessensspielraum hinsichtlich der Beschaffenheit der Dienstleistungen, die als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingestuft werden können. Die Aufgabe der Kommission besteht in der Sicherstellung dessen, dass der Ermessensspielraum ohne offenkundige Fehler hinsichtlich der Definition der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse angewendet wird.
- (283) Gestützt auf die in den Erwägungsgründen 188 bis 210 entwickelten Begründungen ist die Kommission der Auffassung, dass diese Bedingung im vorliegenden Fall nicht eingehalten wurde.

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

- (284) Gemäß Abschnitt 2.3 des Rahmens von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gehört es zum Konzept der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 106 AEUV, dass dem betreffenden Unternehmen die Erbringung der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Wege eines oder mehrerer Akte übertragen werden muss.
- (285) In diesen Akten muss insbesondere Folgendes festgelegt sein:
- a) die genaue Beschaffenheit und die Dauer der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung;
 - b) das Unternehmen und das betroffene Hoheitsgebiet;
 - c) die Art der Saremar übertragenen, ausschließlichen Rechte;
 - d) die Beschreibung des Ausgleichsmechanismus und der Parameter für die Berechnung, Kontrolle und Überprüfung der Ausgleichsleistung;
 - e) die Regelungen zur Vermeidung und Rückzahlung überhöhter Ausgleichsleistungen;

- (286) Die Kommission stellt fest, dass im vorliegenden Fall die Betrauungsakte keinen Verweis auf einen der Saremar geleisteten Ausgleich für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen enthalten und deshalb den in den vorstehenden Buchstaben d und e genannten Anforderungen nicht entsprechen.

Dauer des Betrauungszeitraums

- (287) Wie in Abschnitt 2.4 des Rahmens von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen angegeben wird, 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 darf jedoch den Zeitraum grundsätzlich nicht überschreiten, der für die Abschreibung der Vermögenswerte, die für die Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse am wichtigsten sind, erforderlich ist.“
- (288) Da sich im vorliegenden Fall der Zeitraum des Betriebs der Liniendienste auf 2011 und 2012 beschränkt, ist diese Voraussetzung erfüllt.

Höhe der Ausgleichsleistung

- (289) Randnummer 21 des Rahmens von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen besagt: „Die Höhe der Ausgleichsleistung darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Nettokosten ... für die Erfüllung der Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen einschließlich eines angemessenen Gewinns zu decken.“ Damit eine Beihilfemaßnahme als erforderlich gelten kann, muss sie nach Höhe und Form zur Erreichung des im öffentlichen Interesse liegenden Ziels notwendig sein. Sie muss dem zur Erreichung des Ziels notwendigen Mindestbetrag entsprechen und die zur Behebung der Störung am besten angemessene Form annehmen. Im vorliegenden Fall ist daher eine Quantifizierung der Zusatzkosten für die der Saremar durch die Betrauungsakte auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sowie ein Vergleich dieser Zusatzkosten mit den Vorteilen, die ihr die Region Sardinien gewährte, erforderlich.
- (290) Die der Saremar für die öffentliche Dienstleistung gewährte Ausgleichsleistung beträgt 10 Mio. EUR. Die Region Sardinien machte geltend, dass im maßgeblichen Zeitraum die bei der Erbringung der Dienstleistung entstandenen Zusatzkosten der der Saremar gewährten Finanzhilfe entsprachen, ohne dass ein angemessener Gewinn berücksichtigt wurde. Die Prüfung ergab, dass Saremar auf den betreffenden Strecken 2011 einen Verlust von 214 000 EUR und 2012 einen Verlust von 13 440 220 EUR erwirtschaftete.
- (291) Geht man von diesen Ergebnissen aus, scheint die von der Region Sardinien gewährte Ausgleichsleistung das bei dem Betrieb der Dienste entstandene Defizit nicht zu überschreiten. Wie aber bereits hinsichtlich der dritten, vorstehend aus dem gleichen Grund angeführten „Altmark-Voraussetzung“ angemerkt wurde, ist die Kommission der Auffassung, dass die Saremar keinen Anspruch auf den Empfang einer Ausgleichsleistung für die bei der Bedienung der beiden Strecken entstandenen Kosten hatte und dass die Ausgleichsleistung keine klar aufgestellten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen widerspiegelte.
- (292) Da die Beihilfe nach dem Inkrafttreten des neuen Rahmens für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen gewährt wurde, muss schließlich deren Vereinbarkeit auch anhand folgender Bedingungen beurteilt werden:
- a) Randnummer 14: angemessene Berücksichtigung des Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen bei der Betrauung eines Dienstleisters mit einer bestimmten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse;
 - b) Randnummer 19: Einhaltung der EU-Vorschriften für das öffentliche Auftragswesen bei der Betrauung mit einer Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse;
 - c) Randnummer 20: Nichtdiskriminierung;
 - d) Randnummer 24 (und folgende): Anwendung der Net-avoided-cost-Methode zur Berechnung der Nettokosten;
 - e) Randnummer 39 (und folgende): Effizienzreize;
 - f) Randnummer 60: Transparenz.
- (293) Die Region Sardinien führte weder eine öffentliche Konsultation durch noch veröffentlichte sie vorab die erforderlichen Informationen über die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die für ihre Erfüllung gezahlte Ausgleichsleistung. Wie vorstehend im Einzelnen ausgeführt, war anfänglich keine Ausgleichsleistung vorgesehen worden, da die Dienstleistungen als wirtschaftlich rentabel angesehen wurden.
- (294) Ausweislich der Randnummer 21 des Rahmens von 2012 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen darf „[d]ie Höhe der Ausgleichsleistung ... nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Nettokosten für die Erfüllung der Verpflichtungen zur Erbringung von öffentlichen Dienstleistungen einschließlich eines angemessenen Gewinns zu decken.“ Nach Randnummer 24 des Rahmens von 2012 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen müssen die für die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlichen Nettokosten auf der Grundlage eines Vergleichs der Lage des Dienstleistungserbringers mit und ohne die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen berechnet werden. Im vorliegenden Fall wurde eine solche Berechnung nicht durchgeführt.

- (295) Darüber hinaus wurde in den Betrauungsakten kein Mechanismus für Effizienzprize festgelegt. Auch begründete die Region Sardinien nicht, dass die Einführung derartiger Anreize weder machbar noch angemessen war. Und schließlich wurden auch die Transparenzpflichtungen nicht eingehalten.
- (296) Die Kommission zieht daher den Schluss, dass die der Saremar für den Betrieb der Dienste gewährte Ausgleichsleistung nach dem Rahmen von 2011 für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist.

7.3.2. DIE REKAPITALISIERUNG

- (297) Im Zuge des Prüfverfahrens trug die Region Sardinien zwei Hauptargumente zur Rekapitalisierung vor: erstens, dass die Maßnahme nur teilweise in Kraft gesetzt wurde, und zweitens, dass sie eine Finanzierung betraf, auf die Saremar einen rechtmäßigen Anspruch hatte. Wie bereits erwähnt, argumentierte die Region Sardinien nicht, dass die Maßnahme einer Umstrukturierungsbeihilfe im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien gleichkäme. Wie bereits erwähnt, äußerte sich die Region Sardinien nicht zur Vereinbarkeit der Maßnahme mit dem Binnenmarkt.
- (298) Nichtsdestotrotz ist die Kommission der Auffassung, dass Saremar als ein im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien in Schwierigkeiten befindliches Unternehmen betrachtet werden kann und daher für den Empfang von Umstrukturierungsbeihilfe infrage kommt. Die Rekapitalisierung stellt Umstrukturierungsbeihilfe dar, die nach den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu beurteilen ist, damit festgestellt werden kann, ob sie gemäß Artikel 107 Absatz 3 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.
- (299) Da die in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien festgelegten Vereinbarkeitskriterien nicht erfüllt sind (siehe insbesondere die in den Erwägungsgründen 272 bis 279 entwickelten Begründungen), gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Saremar gezahlte Ausgleichsleistung eine nicht vereinbare Umstrukturierungsbeihilfe an ein Unternehmen in Schwierigkeiten darstellt. Die Maßnahme kann daher nicht als mit dem Binnenmarkt vereinbar erachtet werden.

7.3.3. SCHLUSSFOLGERUNG

- (300) Die folgenden, von der Region Sardinien zugunsten der Saremar durchgeführten Maßnahmen stellen mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfe dar:
- a) die Ausgleichsleistung in Höhe von 10 Mio. EUR für die Bedienung der beiden zusätzlichen Verbindungsstrecken zwischen Sardinien und dem Festland, die der Saremar mit dem Regionalgesetz 15 vom 7. August 2012 gewährt und ihr in zwei Raten am 6. November 2012 und 3. Dezember 2012 tatsächlich ausgezahlt wurde;
 - b) die am 15. Juni 2012 beschlossene Rekapitalisierung in Höhe von 6 099 961 EUR, von der am 11. Juli 2012 824 309,69 EUR eingezahlt wurden.
- (301) Die Bezahlung von Verkaufsförderungsaktivitäten und die Patronatserklärung beinhalten keine staatliche Beihilfe für Saremar.

7.4. SCHLUSSFOLGERUNG

- (302) Die hier betroffenen Beihilfemaßnahmen sind mit dem Binnenmarkt nicht vereinbar. Italien hat die betreffenden Beihilfen unter Verletzung von Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig umgesetzt.
- (303) Gemäß AEUV und ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes ist die Kommission für die Entscheidung zuständig, dass der betroffene Mitgliedstaat eine Beihilfe aufzuheben oder umzugestalten hat⁽⁵³⁾, wenn sie deren Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt festgestellt hat. Die Verpflichtung des Staates, eine von der Kommission als unvereinbar mit dem Binnenmarkt angesehene Beihilfe aufzuheben, dient nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes der Wiederherstellung der früheren Lage.⁽⁵⁴⁾ Der Gerichtshof sprach in diesem Zusammenhang aus, dass dieses Ziel erreicht ist, wenn der Empfänger den als rechtswidrige Beihilfe gewährten Betrag zurückgezahlt und dadurch den Vorteil, den er auf dem Markt gegenüber seinen Mitbewerbern besaß, verloren hat, und die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt ist⁽⁵⁵⁾.

⁽⁵³⁾ Beihilfesache C-70/72, Kommission gegen Deutschland, Randnummer 13.

⁽⁵⁴⁾ Verbundene Rechtssachen C-278/92, C-279/92 und C-280/92, Spanien gegen Kommission, Randnummer 75.

⁽⁵⁵⁾ Beihilfesache C-75/97, Belgien gegen Kommission, Randnummern 64-65.

- (304) Dieser Rechtsprechung folgend wurde in Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates ⁽⁵⁶⁾ Folgendes festgelegt: „In Negativentscheidungen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern.“
- (305) Da die in Erwägungsgrund 300 genannten Maßnahmen als rechtswidrige, unvereinbare staatliche Beihilfe gelten, muss der bereits gewährte Beihilfebetrag dieser Maßnahmen, d. h. 10 824 309,69 EUR, eingezogen werden, um die vor der Gewährung der Beihilfe auf dem Markt herrschende Lage wiederherzustellen.
- (306) Dieser Beschluss betrifft keine anderen, in den Beschlüssen von 2011 und 2012 erfassten Fragestellungen oder Fragestellungen, die der Kommission im Zuge des im Rahmen dieser Beschlüsse eingeleiteten Prüfverfahrens durch Beteiligte zur Kenntnis gebracht wurden, noch präjudiziert er diese —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die staatlichen Beihilfemaßnahmen, die Saremar kraft Regionalgesetz 15 vom 7. August 2012 in Form einer Ausgleichsleistung für eine öffentliche Dienstleistung und in Form einer am 15. Juni 2012 von der Gesellschafterversammlung der Saremar beschlossenen Kapitalzuführung gewährt wurden, sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar. Diese Beihilfe wurde von Italien unter Verletzung von Artikel 108 Absatz 3 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union rechtswidrig umgesetzt.

(2) Die Bezahlung von Verkaufsförderungsaktivitäten und die Patronatserklärungen beinhalten keine staatliche Beihilfe für Saremar.

Artikel 2

(1) Italien fordert die mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe, auf die in Artikel 1 Absatz 1 Bezug genommen wird, vom Empfänger zurück.

(2) Der Rückforderungsbetrag umfasst die Zinsen, die von dem Zeitpunkt, ab dem die Beträge dem Empfänger zur Verfügung standen, bis zu deren tatsächlicher Rückzahlung berechnet werden.

(3) Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission ⁽⁵⁷⁾ und gemäß Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission ⁽⁵⁸⁾ zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 nach der Zinseszinsformel berechnet.

Artikel 3

(1) Die in Artikel 1 genannte Beihilfe wird sofort und tatsächlich zurückgefordert.

(2) Italien stellt sicher, dass dieser Beschluss binnen vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 4

(1) Italien übermittelt innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe des vorliegenden Beschlusses folgende Informationen:

- a) den vom Empfänger zurückzufordernden Gesamtbetrag (Hauptforderung und Zinsen);
- b) eine detaillierte Beschreibung der zur Erfüllung des vorliegenden Beschlusses bereits getroffenen bzw. geplanten Maßnahmen;
- c) Unterlagen, aus denen hervorgeht, dass an den Empfänger eine Rückzahlungsanordnung ergangen ist.

(2) Italien unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Durchführung des vorliegenden Beschlusses, bis die Rückzahlung der im Rahmen der in Artikel 1 genannten Regelung gewährten Beihilfe abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Italien unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die bereits getroffenen wurden bzw. geplant sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Italien ausführliche Angaben zu den vom Empfänger bereits zurückgezahlten Beihilfe- und Zinsbeträgen.

⁽⁵⁶⁾ Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1).

⁽⁵⁷⁾ Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1).

⁽⁵⁸⁾ Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission vom 30. Januar 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1).

Artikel 5

Dieser Beschluss ist an die Republik Italien gerichtet.

Brüssel, den 22. Januar 2014

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

ANHANG

Angaben zu den zurückzufordernden und bereits zurückgeforderten Beträgen empfangener Beihilfe

Name des Empfängers	Gesamtbetrag der im Rahmen der Regelung empfangenen Beihilfe ⁽¹⁾	Gesamtbetrag der zurückzufordernden Beihilfe ⁽¹⁾ (Hauptforderung)	Gesamtbetrag bereits erfolgter Rückerstattungen ⁽¹⁾	
			Hauptforderung	Zinsen

⁽¹⁾ Millionen Landeswährung.

BESCHLUSS (EU) 2018/262 DER KOMMISSION**vom 14. Februar 2018****über die geplante Bürgerinitiative „We are a welcoming Europe, let us help!“***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 895)***(Nur der englische Text ist verbindlich)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 211/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Bürgerinitiative ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Gegenstand der geplanten Bürgerinitiative „We are a welcoming Europe, let us help!“ wurde wie folgt umrissen: „Die Regierungen haben Schwierigkeiten, die Migration zu bewältigen. Die meisten von uns sind bereit, Menschen in Not zu helfen. Millionen haben bereits geholfen. Jetzt möchten wir gehört werden. Wir brauchen eine Willkommenskultur in Europa! Wir fordern die Europäische Kommission auf zu handeln.“
- (2) Die geplante Bürgerinitiative dient folgenden konkreten Zielen: „1. Bürger/-innen in ganz Europa möchten Flüchtlingen helfen — ihnen ein sicheres Zuhause bieten und ein neues Leben ermöglichen. Wir möchten, dass die Kommission lokale Gruppen, die Flüchtlingen helfen, denen ein nationales Visum gewährt wurde, direkt unterstützt. 2. Niemand sollte dafür, dass er anderen hilft oder Unterkunft bietet, strafrechtlich verfolgt oder mit Bußgeldern belegt werden. Wir möchten, dass die Kommission Regierungen, die Freiwillige bestrafen, stoppt. 3. Jeder sollte Gerechtigkeit erfahren. Wir möchten, dass die Kommission wirksamere Möglichkeiten schafft, Opfer von Ausbeutung und Kriminalität in Europa und alle Opfer von Menschenrechtsverletzungen an unseren Grenzen zu schützen.“
- (3) Der Vertrag über die Europäische Union (EUV) stärkt die Unionsbürgerschaft und führt zu einer weiteren Verbesserung der demokratischen Funktionsweise der Union, indem unter anderem festgelegt wird, dass jeder Bürger das Recht hat, sich über eine europäische Bürgerinitiative am demokratischen Leben der Union zu beteiligen.
- (4) Folglich sollten die für die Bürgerinitiative erforderlichen Verfahren und Bedingungen klar, einfach, benutzerfreundlich und dem Wesen der Bürgerinitiative angemessen sein, um die Bürger zur Teilnahme zu ermutigen und die Union zugänglicher zu machen.
- (5) Rechtsakte der Union zur Umsetzung der Verträge können erlassen werden:
 - zur Festlegung der Kontrollen, denen Personen beim Überschreiten der Außengrenzen unterzogen werden (Artikel 77 Absatz 2 Buchstabe b des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union — AEUV);
 - zur Festlegung eines gemeinsamen europäischen Asylsystems (Artikel 78 Absatz 2 AEUV);
 - für die Zwecke einer gemeinsamen Einwanderungspolitik, die in allen Phasen eine wirksame Steuerung der Migrationsströme, eine angemessene Behandlung von Drittstaatsangehörigen, die sich rechtmäßig in einem Mitgliedstaat aufhalten, sowie die Verhütung und verstärkte Bekämpfung von illegaler Einwanderung und Menschenhandel gewährleisten soll (Artikel 79 Absatz 2 AEUV);
 - zur Festlegung von Mindestvorschriften für die Rechte der Opfer von Straftaten, soweit dies zur Erleichterung der gegenseitigen Anerkennung gerichtlicher Urteile und Entscheidungen und der polizeilichen und justiziellen Zusammenarbeit in Strafsachen mit grenzüberschreitender Dimension erforderlich ist (Artikel 82 Absatz 2 Buchstabe c AEUV);
 - zur Festlegung von Mindestvorschriften für die Festlegung von Straftaten und Strafen in bestimmten Bereichen (Artikel 83 Absätze 1 und 2 AEUV).
- (6) Was Ziel 2 der geplanten Bürgerinitiative anbelangt, so sind die Befugnisse der Union nach Artikel 83 AEUV begrenzt, da dieser Artikel der Europäischen Union zwar die Befugnis einräumt, Mindestvorschriften zur Definition von Straftaten zu erlassen, ihr jedoch nicht ermöglicht, den Mitgliedstaaten zu untersagen, andere Verhaltensweisen, auch im Zusammenhang mit der illegalen Einwanderung, nach eigenem Ermessen zu bestrafen.

⁽¹⁾ ABl. L 65 vom 11.3.2011, S. 1.

- (7) Allerdings muss Ziel 2 der geplanten Bürgerinitiative auch im Lichte von Artikel 79 AEUV geprüft werden. Nach diesem Artikel können Rechtsakte der Union zur Umsetzung der Verträge für die Zwecke einer gemeinsamen Einwanderungspolitik, die in allen Phasen eine wirksame Steuerung der Migrationsströme sowie die Verhütung und verstärkte Bekämpfung von illegaler Einwanderung und Menschenhandel gewährleisten soll, erlassen werden, unter anderem im Bereich illegale Einwanderung und illegaler Aufenthalt, einschließlich Abschiebung und Rückführung von Personen, die sich illegal in einem Mitgliedstaat aufhalten.
- (8) Daher liegt die geplante Bürgerinitiative nicht offenkundig außerhalb des Rahmens, in dem die Kommission befugt ist, einen Vorschlag für einen Rechtsakt der Union vorzulegen, um die Verträge umzusetzen.
- (9) Darüber hinaus wurde ein Bürgerausschuss eingesetzt und die Kontaktpersonen wurden im Einklang mit Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung benannt; ferner ist die geplante Bürgerinitiative weder offenkundig missbräuchlich, unseriös oder schikanös, noch verstößt sie offenkundig gegen die Werte der Union, wie sie in Artikel 2 EUV festgeschrieben sind.
- (10) Die geplante Bürgerinitiative „We are a welcoming Europe, let us help!“ sollte folglich registriert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die geplante Bürgerinitiative „We are a welcoming Europe, let us help!“ wird registriert.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am 15. Februar 2018 in Kraft.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Organisatoren (Mitglieder des Bürgerausschusses) der geplanten Bürgerinitiative „We are a welcoming Europe, let us help!“, vertreten durch die Kontaktpersonen Frau Isabelle CHOPIN und Frau Emma BONINO, gerichtet.

Brüssel, den 14. Februar 2018

Für die Kommission
Frans TIMMERMANS
Vizepräsident

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2018/263 DER KOMMISSION**vom 20. Februar 2018****zur Änderung des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2018) 889)***(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 89/662/EWG des Rates vom 11. Dezember 1989 zur Regelung der veterinärrechtlichen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel im Hinblick auf den gemeinsamen Binnenmarkt ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,gestützt auf die Richtlinie 90/425/EWG des Rates vom 26. Juni 1990 zur Regelung der veterinärrechtlichen und tierzüchterischen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel mit lebenden Tieren und Erzeugnissen im Hinblick auf den Binnenmarkt ⁽²⁾, insbesondere auf Artikel 10 Absatz 4,gestützt auf die Richtlinie 2002/99/EG des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung von tierseuchenrechtlichen Vorschriften für das Herstellen, die Verarbeitung, den Vertrieb und die Einfuhr von Lebensmitteln tierischen Ursprungs ⁽³⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Durchführungsbeschluss 2014/709/EU der Kommission ⁽⁴⁾ werden bestimmte tierseuchenrechtliche Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten festgelegt, in denen Fälle dieser Seuche bei Haus- oder Wildschweinen bestätigt wurden (im Folgenden „betroffene Mitgliedstaaten“). Im Anhang des genannten Durchführungsbeschlusses sind in den Teilen I bis IV bestimmte Gebiete der betroffenen Mitgliedstaaten abgegrenzt und nach ihrem Risikoniveau entsprechend der Lage in Bezug auf die genannte Seuche eingestuft. Mit den in dem genannten Durchführungsbeschluss festgelegten Bekämpfungsmaßnahmen soll das Risiko der Ausbreitung dieser Seuche gemindert werden.
- (2) Die Afrikanische Schweinepest ist eine Viruserkrankung bei Haus- und Wildschweinen, die gravierende sozioökonomische Folgen haben kann. Die Ausbreitung der Seuche erfolgt vor allem durch die Verbringungen infizierter Tiere, kontaminierte Schweineerzeugnisse und die illegale Beseitigung von Tierkörpern. Es ist von größter Wichtigkeit, dass die Afrikanische Schweinepest nicht durch menschliche Tätigkeiten verbreitet wird. Um zu gewährleisten, dass Reisende (einschließlich auf der Straße) wirksam über die tierseuchenrechtlichen Maßnahmen gemäß dem Durchführungsbeschluss 2014/709/EU, auch Einschränkungen bei der Verbringung von Schweinen und Schweineerzeugnissen, informiert werden, sollten die Mitgliedstaaten entsprechend sicherstellen, dass Personenbeförderungsunternehmen und Postdienstleister Reisende, die aus einem der im Anhang des genannten Durchführungsbeschlusses aufgeführten Gebiete ausreisen, über diese tierseuchenrechtlichen Maßnahmen informieren. Diese Informationen sollten dem Risiko der Einschleppung dieser Seuche angepasst sein. Darüber hinaus sollte durch koordinierte Maßnahmen der zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten sichergestellt werden, dass die Informationen im Rahmen von spezifischen Kampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit für die Zwecke angemessen sind.
- (3) Wie die jüngste epidemiologische Entwicklung dieser Seuche in der Union zeigt und wie dies aus der wissenschaftlichen Stellungnahme des Gremiums für Tiergesundheit und Tierschutz der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit vom 14. Juli 2015 und den wissenschaftlichen Berichten zu epidemiologischen Analysen der Afrikanischen Schweinepest im Baltikum und in Polen vom 23. März 2017 und vom 7. November 2017 ⁽⁵⁾ hervorgeht, ist das Risiko der Ausbreitung der Afrikanischen Schweinepest bei wild lebenden Tieren durch die natürliche langsame Ausbreitung dieser Seuche bei Wildschweinen sowie durch menschliche Tätigkeiten bedingt. Um den jüngsten Entwicklungen der Lage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union Rechnung zu tragen und die mit dieser Seuche verbundenen Risiken aktiv anzugehen, sollten in Polen ausreichend große Gebiete mit erhöhtem Risiko festgelegt und in die Listen in Teil I und Teil II des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgenommen werden.

⁽¹⁾ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 13.

⁽²⁾ ABl. L 224 vom 18.8.1990, S. 29.

⁽³⁾ ABl. L 18 vom 23.1.2003, S. 11.

⁽⁴⁾ Durchführungsbeschluss 2014/709/EU der Kommission vom 9. Oktober 2014 mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/178/EU (AbI. L 295 vom 11.10.2014, S. 63).

⁽⁵⁾ EFSA Journal 2015;13(7):4163 [92 S.]; EFSA Journal 2017;15(3):4732 [73 S.] und EFSA Journal 2017;15(11): 5068 [30 S.].

- (4) Um die tierseuchenrechtlichen Maßnahmen gemäß dem Durchführungsbeschluss 2014/709/EU gezielt durchführen und eine weitere Ausbreitung der Afrikanischen Schweinepest verhindern zu können sowie jede unnötige Störung des Handels innerhalb der Union und die Errichtung ungerechtfertigter Handelsschranken durch Drittländer zu vermeiden, sollte die Unionsliste der Gebiete, die tierseuchenrechtlichen Maßnahmen gemäß dem Anhang des genannten Durchführungsbeschlusses unterliegen, außerdem unter Berücksichtigung der geänderten Lage in Bezug auf die genannte Seuche in Polen aktualisiert werden.
- (5) Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (6) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Durchführungsbeschluss 2014/709/EU wird wie folgt geändert:

1. Artikel 15a erhält folgende Fassung:

„*Artikel 15a*

Informationspflichten der Mitgliedstaaten

(1) Die betroffenen Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass Personenbeförderungsunternehmen, einschließlich Flughafen- und Hafentreiber, Reisebüros (einschließlich Veranstalter von Jagdausflügen) sowie Postdienstleister ihre Kunden auf die Bekämpfungsmaßnahmen gemäß dem vorliegenden Beschluss hinweisen müssen, indem sie insbesondere Reisende, die aus einem der im Anhang des vorliegenden Beschlusses aufgeführten Gebiete ausreisen, sowie Kunden von Postdienstleistern in geeigneter Weise über die wichtigsten in dem vorliegenden Beschluss festgelegten Verbote informieren.

Zu diesem Zweck organisieren die betroffenen Mitgliedstaaten regelmäßig Kampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit und führen diese durch, um Informationen über die Bekämpfungsmaßnahmen gemäß dem vorliegenden Beschluss bereitzustellen und zu verbreiten.

(2) Alle Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf allen Hauptverkehrsrouten auf dem Landweg, wie internationalen Verbindungsstraßen und damit verbundenen Straßennetzen, angemessene Informationen über die Risiken der Übertragung der Afrikanischen Schweinepest und über die in dem vorliegenden Beschluss festgelegten Bekämpfungsmaßnahmen für alle Reisenden deutlich sichtbar angebracht sind.

Insbesondere müssen diese Informationen derart dargelegt werden, dass sie für Reisende, die aus einem der im Anhang des vorliegenden Beschlusses aufgeführten Gebiete aus- oder in dieses einreisen oder aus einem Drittland einreisen, das ein Risiko für die Ausbreitung der Afrikanischen Schweinepest darstellt, leicht nachzuvollziehen sind.

(3) Die betroffenen Mitgliedstaaten koordinieren ihre Anstrengungen, um sicherzustellen, dass die in Absatz 1 genannten Informationen durch die Beförderungsunternehmen und Postdienstleister wirksam an das ermittelte Zielpublikum übermittelt werden.“

2. Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU erhält die Fassung des Anhangs des vorliegenden Beschlusses.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 20. Februar 2018

Für die Kommission
Vytenis ANDRIUKAITIS
Mitglied der Kommission

ANHANG

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU erhält folgende Fassung:

„ANHANG

TEIL I

1. Tschechische Republik

Die folgenden Gebiete in der Tschechischen Republik:

- okres Uherské Hradiště,
- okres Kroměříž,
- okres Vsetín,
- katastrální území obcí v okrese Zlín:
 - Bělov,
 - Biskupice u Luhačovic,
 - Bohuslavice nad Vlárí,
 - Bohuslavice u Zlína,
 - Brumov,
 - Březůvky,
 - Bylnice,
 - Divnice,
 - Dobrkovice,
 - Dolní Lhota u Luhačovic,
 - Doubravy,
 - Drnovice u Valašských Klobouk,
 - Halenkovice,
 - Haluzice,
 - Horní Lhota u Luhačovic,
 - Hrádek na Vlárské dráze,
 - Hřivínův Újezd,
 - Jestřabí nad Vlárí,
 - Kaňovice u Luhačovic,
 - Karlovice u Zlína,
 - Kelníky,
 - Kladná-Žilín,
 - Kochavec,
 - Komárov u Napajedel,
 - Křekov,
 - Kvítkovice u Otrokovíc,

-
- Lhota u Zlína,
 - Lipina,
 - Lipová u Slavičina,
 - Loučka I,
 - Loučka II,
 - Ludkovice,
 - Luhačovice,
 - Machová,
 - Mirošov u Valašských Klobouk,
 - Mysločovice,
 - Napajedla,
 - Návojná,
 - Nedašov,
 - Nedašova Lhota,
 - Nevšová,
 - Oldřichovice u Napajedel,
 - Otrokovice,
 - Petrůvka u Slavičina,
 - Podhradí u Luhačovic,
 - Pohořelice u Napajedel,
 - Polichno,
 - Popov nad Vláří,
 - Poteč,
 - Pozlovice,
 - Provodov na Moravě,
 - Rokytnice u Slavičina,
 - Rudimov,
 - Řetečov,
 - Salaš u Zlína,
 - Sazovice,
 - Sehradice,
 - Sidonie,
 - Slavičín,
 - Slopné,
 - Smolina,
 - Spytihněv,
 - Svätý Štěpán,
 - Šanov,
 - Šarovy,

- Štítná nad Vláří,
- Tichov,
- Tlumačov na Moravě,
- Újezd u Valašských Klobouk,
- Valašské Klobouky,
- Velký Ořechov,
- Vlachova Lhota,
- Vlachovice,
- Vrbětice,
- Vysoké Pole,
- Žlutava.

2. Estland

Die folgenden Gebiete in Estland:

- Hiiu maakond.

3. Lettland

Die folgenden Gebiete in Lettland:

- Aizputes novads,
- Alsungas novads,
- Auces novada Vecauces un Ukru pagasts, Auces pilsēta,
- Jelgavas novada Platones, Vircavas, Jaunsvirlaukas, Vilces, Lielplatones, Elejas un Sesavas pagasts,
- Kuldīgas novada Gudenieku, Turlavas, Snēpeles un Laidu pagasts,
- Pāvilostas novada Sakas pagasts un Pāvilostas pilsēta,
- republikas pilsēta Jelgava,
- Saldus novada Ezeres, Kursišu, Novadnieku, Pampāļu, Saldus, Zaņas un Zirņu pagasts, Saldus pilsēta,
- Skrundas novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Tērvetes novads,
- Ventspils novada Jūrkalnes pagasts.

4. Litauen

Die folgenden Gebiete in Litauen:

- Akmenės rajono savivaldybė: Kruopių ir Papilės seniūnijos,
- Joniškio rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė: Eržvilko, Smalininkų ir Viešvilės seniūnijos,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kazlų Rūdos savivaldybė,

- Kelmės rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė,
- Mažeikių rajono savivaldybė: Sedos, Šerkšnėnų, Tirkšlių ir Židikų seniūnijos,
- Pagėgių savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė: Girkalnio ir Kalnūjų seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr A1, Nemakščių, Paliepių, Raseinių, Raseinių miesto ir Viduklės seniūnijos,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telšių rajono savivaldybė: Nevarėnų ir Tryškių seniūnijos.

5. Polen

Die folgenden Gebiete in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gmina Stare Juchy w powiecie ełckim,
- gmina Dubeninki w powiecie gołdapskim,
- gmina Ruciane — Nida i część gminy Pisz położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 oraz miasto Pisz w powiecie piskim,
- gminy Giżycko z miastem Giżycko, Krukłanki, Miłki, Wydminy i Ryn w powiecie giżyckim,
- gmina Mikołajki w powiecie mrągowskim,
- gminy Kowale Oleckie, Olecko, Świątajno i część gminy Wieliczki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie oleckim,
- gminy Bartoszyce z miastem Bartoszyce i Sępólno w powiecie bartoszyckim,
- gminy Lidzbark Warmiński z miastem Lidzbark Warmiński, Lubomino, Orneta i Kiwity w powiecie lidzbarskim,
- część gminy Wilczęta położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- gminy Godkowo, Milejewo, Młynary, Pasłęk i Tolkmicko w powiecie elbląskim,
- powiat miejski Elbląg.

w województwie podlaskim:

- gmina Brańsk z miastem Brańsk, gminy Rudka, Wyszki, część gminy Bielsk Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski) i miasto Bielsk Podlaski w powiecie bielskim,
- gminy Dziadkowice, Grodzisk i Perlejewo w powiecie siemiatyckim,
- gminy Kolno z miastem Kolno, Mały Płock i Turośl w powiecie kolneńskim,
- gminy Juchnowiec Kościelny, Suraż i Poświętne w powiecie białostockim,
- powiat zambrowski,
- gminy Bakalarzewo, Wizajny, Przerośl, Filipów, część gminy Raczki położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 655 i część gminy Suwałki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie suwalskim,

- gminy Kulesze Kościelne, Nowe Piekuty, Szepietowo, Klukowo, Ciechanowiec, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Łomża, Miastkowo, Nowogród, Piątnica, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
- powiat miejski Łomża.

w województwie mazowieckim:

- gminy Ceranów, Kosów Lacki, Sabnie, Sterdyń, część gminy Bielany położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokołów Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,
- gminy Grębków, Liw, Miedzna i miasto Węgrów w powiecie węgrowskim,
- gminy Kotuń, Mokobody, Wodynie, Skórzec i Siedlce w powiecie siedleckim,
- powiat miejski Siedlce,
- gminy Rzekuń, Troszyn, Czerwin i Goworowo w powiecie ostrołęckim,
- powiat ostrowski,
- gminy Mała Wieś i Wyszogród w powiecie płockim,
- gminy Czerwińsk nad Wisłą, Joniec, Naruszewo i Załuski w powiecie płońskim,
- gmina Nasielsk w powiecie nowodworskim,
- gminy Obryte, Winnica, Zatory i Pułtusk z miastem Pułtusk w powiecie pułtuskim,
- gmina Somianka w powiecie wyszkowskim,
- gminy Dąbrówka, Klembów, Poświętne i Tłuszcz w powiecie wołomińskim,
- gminy Mińsk Mazowiecki z miastem Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Cegłów, Dębe Wielkie, Halinów, Kałuszyn, Siennica, Stanisławów, i Latowicz w powiecie mińskim,
- gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa i Wilga w powiecie garwolińskim,
- gminy Lesznowola i Tarczyn w powiecie piaseczyńskim,
- gminy Grójec, Jasieniec i Warka w powiecie grójeckim,
- gminy Grabów nad Pilicą i Magnuszew w powiecie kozienickim,
- gminy Brwinów, Michałowice, Nadarzyn, Piastów, Pruszków i Raszyn w powiecie pruszkowskim,
- gminy Baranów, Grodzisk Mazowiecki, Milanówek i Podkowa Leśna w powiecie grodziskim,
- gminy Iłów, Młodzieszyn, Nowa Sucha, Rybno, Sochaczew z miastem Sochaczew i Teresin w powiecie sochaczewskim.

w województwie lubelskim:

- gminy Cyców, Ludwin, Łęczna, Milejów, Puchaczów i Spiczyn w powiecie łęczyńskim,
- gmina Borki w powiecie radzyńskim,
- gmina Adamów, Krzywda, Serokomla, Wojcieszków i Wola Mysłowska w powiecie łukowskim,
- gminy Dorohusk, Dubienka, Kamień, Chełm, Siedliszcze, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny i Żmudź w powiecie chełmskim,
- powiat miejski Chełm,
- gminy Firlej, Kock, Kamionka, Michów, Lubartów z miastem Lubartów, Serniki, Ostrów Lubelski i Uścimów w powiecie lubartowskim.

TEIL II

1. Tschechische Republik

Die folgenden Gebiete in der Tschechischen Republik:

— katastrální území obcí v okrese Zlín:

- Bratřejov u Vizovic,
- Březnice u Zlína,
- Březová u Zlína,
- Dešná u Zlína,
- Dolní Ves,
- Držková,
- Fryšták,
- Horní Ves u Fryštáku,
- Hostišová,
- Hrobice na Moravě,
- Hvozdná,
- Chrastěšov,
- Jaroslavice u Zlína,
- Jasenná na Moravě,
- Kašava,
- Klečůvka,
- Kostelec u Zlína,
- Kudlov,
- Lhotka u Zlína,
- Lhotsko,
- Lípa nad Dřevnicí,
- Louky nad Dřevnicí,
- Lukov u Zlína,
- Lukoveček,
- Lutonina,
- Lužkovice,
- Malenovice u Zlína,
- Mladcová,
- Neubuz,
- Ostrata,
- Podkopná Lhota,
- Prštné,
- Příluky u Zlína,
- Racková,

- Raková,
- Slušovice,
- Štípa,
- Tečovice,
- Trnava u Zlína,
- Ublo,
- Velíková,
- Veselá u Zlína,
- Vítová,
- Vizovice,
- Vlčková,
- Všemina,
- Zádveřice,
- Zlín,
- Želechovice nad Dřevnicí.

2. Estland

Die folgenden Gebiete in Estland:

- Haapsalu linn,
- Hanila vald,
- Harju maakond,
- Ida-Viru maakond,
- Jõgeva maakond,
- Järva maakond,
- Kihelkonna vald,
- Kullamaa vald,
- Kuressaare linn,
- Lääne-Viru maakond,
- Lääne-Saare vald,
- osa Leisi vallast, mis asub lääne pool Kuressaare-Leisi maanteest (maantee nr 79),
- Lihula vald,
- Martna vald,
- Muhu vald,
- Mustjala vald,
- Osa Noarootsi vallast, mis asub põhja pool maanteest nr 230,
- Nõva vald,
- Pihla vald,
- Pärnu maakond (välja arvatud Audru ja Tõstamaa vald),
- Põlva maakond,

- Rapla maakond,
- Osa Ridala vallast, mis asub edela pool maanteest nr 31,
- Ruhnu vald,
- Salme vald,
- Tartu maakond,
- Torgu vald,
- Valga maakond,
- Viljandi maakond,
- Vormsi vald,
- Võru maakond.

3. Lettland

Die folgenden Gebiete in Lettland:

- Ādažu novads,
- Aglonas novada Kastuļinas, Grāveru un Šķeltovas pagasts,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novada Bēnes, Lielauces un Īles pagasts,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cēsvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novada Vaboles, Līksnas, Sventes, Medumu, Demenas, Kalkūnes, Laucesas, Tabores, Maļinovas, Ambeļu, Biķernieku, Naujenes, Vecsalienas, Salienas un Skrudalienas pagasts,
- Dobeles novads,
- Dundagas novads,

- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa A2,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novada Tinūžu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa P10, Ikšķiles pilsēta,
- Ilūkstes novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,
- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novada Glūdas, Zaļenieku, Svētes, Kalnciema, Līvberzes un Valgundes pagasts,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,
- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V81 un V128,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Kurmāles, Padures, Pelču, Rumbas, Rendas, Kalibes un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novada Skultes, Limbažu, Umurgas, Katvaru, Pāles un Viļķenes pagasts, Limbažu pilsēta,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novada Mazzalves pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa P73 un uz rietumiem no autoceļa 932,

- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novada Saunas pagasts,
- Priekuļu novada Veselavas pagasts un Priekuļu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa P28 un rietumiem no autoceļa P20,
- Raunas novada Drustu pagasts un Raunas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa A2,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novada Audriņu, Bērzgales, Čornajas, Dricānu, Gaigalavas, Griškānu, Ilzeskalna, Kantinieku, Kaunatas, Lendžu, Lūznavas, Maltas, Mākoņkalna, Nagļu, Ozolaines, Ozolmuižas, Rikavas, Nautrēnu, Sakstagala, Silmalas, Stojerovas, Stružānu un Vērēmu pagasts un Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļaustrumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Sīlukalna, Stabulnieku, Galēnu un Silajāņu pagasts,
- Rojas novads,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa P10,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,
- Saldus novada Jaunlutriņu, Lutriņu un Šķēdes pagasts,
- Saulkrastu novads,
- Siguldas novada Mores pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa P3,
- Skrīveru novads,
- Smiltenes novads,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tukuma novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,

- Viesītes novada Elkšņu un Viesītes pagasts, Viesītes pilsēta,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

4. Litauen

Die folgenden Gebiete in Litauen:

- Akmenės rajono savivaldybė: Akmenės, Naujosios Akmenės kaimiškoji, Naujosios Akmenės miesto ir Ventos seniūnijos,
- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė,
- Anykščių rajono savivaldybė: Andrioniškio, Anykščių, Debeikių, Kavarsko seniūnijos dalis į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 1205 ir į šiaurę rytus nuo kelio Nr. 1218, Kurklių, Skiemonių, Svėdasų, Troškūnų ir Viešintų seniūnijos,
- Birštono savivaldybė,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė: Nemunėlio Radviliškio, Pabiržės, Pačeriaukštės ir Parovėjos seniūnijos,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė: Girdžių, Jurbarko miesto, Jurbarkų, Juodaičių, Raudonės, Seredžiaus, Veliuonos, Skirsnemunės ir Šimkaičių seniūnijos,
- Kaišiadorių miesto savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybės: Akademijos, Alšėnų, Batniavos, Domeikavos, Ežerėlio, Garliavos apylinkių, Garliavos, Karmėlavos, Kačerginės, Kulautuvos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Raudondvario, Ringaudų, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vilkijos apylinkių, Vilkijos, Zapyškio seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybės savivaldybės: Dotnuvos, Gudžiūnų, Josvainių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229, Krakių, Kėdainių miesto, Surviliškio, Truskavos, Vilainių ir Šėtos seniūnijos,
- Kupiškio rajono savivaldybė: Noriūnų, Skapiškio, Subačiaus ir Šimonių seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybės: Laižuvos, Mažeikių apylinkės, Mažeikių, Reivyčių ir Viekšnių seniūnijos,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė: Klovainių, Rozalimo, Lygumų, Pakruojo, Žeimelio, Linkuvos ir Pašvitinio seniūnijos,
- Panevėžio rajono savivaldybė: Krekenavos seninūnijos dalis į vakarus nuo Nevėžio upės ir į pietus nuo kelio Nr. 3004,
- Pasvalio rajono savivaldybė: Joniškėlio apylinkių, Joniškėlio miesto, Saločių ir Pušaloto seniūnijos,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Raseinių rajono savivaldybė: Ariogalos, Betygalos, Pagojūkų ir Šiluvos seniūnijos ir Kalnūjų ir Girkalnio seniūnijų dalisį pietus nuo kelio Nr. A1,
- Prienų miesto savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė,

- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

5. Polen

Die folgenden Gebiete in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki i gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
- część gminy Wieliczki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie oleckim,
- gmina Orzysz, Biała Piska i część gminy Pisz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 58 w powiecie piskim,
- gmina Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie w powiecie bartoszyckim,
- gminy Braniewo z miastem Braniewo, Lelkowo, Pieniężno, Frombork, Płoskinia i część gminy Wilczęta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę 509 w powiecie braniewskim.

w województwie podlaskim:

- część gminy Wizna położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
- gmina Drohiczyn w powiecie siemiatyckim,
- gmina Dubicze Cerkiewne, Czyże, Białowieża, Hajnówka z miastem Hajnówka, Narew, Narewka i części gmin Kleszczel i Czeremcha położone na wschód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
- gmina Kobylin-Borzymy i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Grabowo i Stawiski w powiecie kolneńskim,
- gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Łapy, Michałowo, Supraśl, Turośń Kościelna, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady i Choroszcz w powiecie białostockim,
- część gminy Bielsk Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 (w kierunku północnym od miasta Bielsk Podlaski) i przedłużonej przez wschodnią granicę miasta Bielsk Podlaski i drogę nr 66 (w kierunku południowym od miasta Bielsk Podlaski), gminy Orla i Boćki w powiecie bielskim,
- powiat sejneński,
- gminy Jeleniewo, Rutka-Tartak, Szypliszki część gminy Raczki położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę 655 i część gminy Suwałki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 655 w powiecie suwalskim,
- powiat miejski Suwałki,
- gminy Augustów z miastem Augustów, Bargłów Kościelny, Nowinka, Płaska i Sztabin w powiecie augustowskim,
- powiat sokólski,
- powiat miejski Białystok.

w województwie mazowieckim:

- gmina Przesmyki, Domanice, Suchożebry, Mordy, Wiśniewi Zbuczyn w powiecie siedleckim,
- gmina Repki, Jabłonna Lacka, część gminy Bielany położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 i część gminy wiejskiej Sokołów Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 w powiecie sokołowskim,
- gminy Łosice i Olszanka w powiecie łosickim,
- gmina Brochów w powiecie sochaczewskim,
- gminy Czosnów, Leoncin, miasto Nowy Dwór Mazowiecki, Pomiechówek i Zakroczym w powiecie nowodworskim,
- gmina Pokrzywnica w powiecie pułuskim,
- gminy Kobyłka, Marki, Radzymin, Wołomin, Zielonka i Ząbki w powiecie wołomińskim,
- gmina Sulejówek w powiecie mińskim,
- powiat warszawski zachodni,
- powiat legionowski,
- powiat otwocki,
- gminy Konstancin — Jeziorna, Piaseczno, Prażmów i Góra Kalwaria w powiecie piaseczyńskim,
- gmina Chynów w powiecie grójeckim,
- powiat miejski Warszawa.

w województwie lubelskim:

- gminy Wohyń, Ulan-Majorat Czemierniki i miasto Radzyń Podlaski w powiecie radzyńskim,
- gmina wiejska Łuków z miastem Łuków, Stanin, Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski i Trzebieszów w powiecie łukowskim,
- gminy Stary Brus i Urszulin w powiecie włodawskim,
- gminy Rossosz, Wisznice, Sławatycze, Sosnówka, Tuczna i Łomazy w powiecie bialskim,
- gminy Dębowa Kłoda, Jabłoń, Milanów, Parczew, Sosnowica i Siemień w powiecie parczewskim,
- gminy Niedźwiada i Ostrówek w powiecie lubartowskim,
- gminy Ruda Huta, Sawin i Wierzbica w powiecie chełmskim.

TEIL III

1. Estland

Die folgenden Gebiete in Estland:

- Audru vald,
- Lääne-Nigula vald,
- Laimjala vald,
- osa Leisi vallast, mis asub ida pool Kuressaare-Leisi maantee (maantee nr 79),
- Osa Noarootsi vallast, mis asub lõuna pool maantee nr 230,
- Orissaare vald,
- Põide vald,
- Osa Ridala vallast, mis asub kirde pool maantee nr 31,
- Tõstamaa vald,
- Valjala vald.

2. Lettland

Die folgenden Gebiete in Lettland:

- Aglonas novada Aglonas pagasts,
- Auces novada Vītiņu pagasts,
- Daugavpils novada Nīcgales, Kalupes, Dubnas un Višķu pagasts,
- Garkalnes novada daļa, kas atrodas uz dienvidaustrumiem no autoceļa A2,
- Ikšķiles novada Tīnūžu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļrietumiem no autoceļa P10,
- Inčukalna novads,
- Krimuldas novada Krimuldas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V89 un V81, un Lēdurgas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V81 un V128,
- Limbažu novada Vidrižu pagasts,
- Neretas novada Neretas, Pilskalnes, Zalves pagasts un Mazzalves pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa P73 un uz austrumiem no autoceļa 932,
- Priekuļu novada Liepas un Mārsēnu pagasts un Priekuļu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa P28 un austrumiem no autoceļa P20,
- Preiļu novada Preiļu, Aizkalnes un Pelēču pagasts un Preiļu pilsēta,
- Raunas novada Raunas pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa A2,
- Rēzeknes novada Feimaņu pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidiem no autoceļa V577 un Pušas pagasta daļa, kas atrodas uz dienvidrietumiem no autoceļa V577 un V597,
- Riebiņu novada Riebiņu un Rušonas pagasts,
- Ropažu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa P10,
- Salaspils novads,
- Saldus novada Jaunauces, Rubas, Vadakstes un Zvārdes pagasts,
- Sējas novads,
- Siguldas novada Siguldas pagasts un Allažu pagasta daļa, kas atrodas uz ziemeļiem no autoceļa P3, un Siguldas pilsēta,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Vārkavas novads,
- Viesītes novada Rites un Saukas pagasts.

3. Litauen

Die folgenden Gebiete in Litauen:

- Anykščių rajono savivaldybė: Kavarsko seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 1205 ir į pietus nuo kelio Nr. 1218 ir Traupio seniūnija,
- Biržų rajono savivaldybė: Vabalninko, Papilio ir Širvenos seniūnijos,
- Druskininkų savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė: Babtų, Čekiškės ir Vandžiogalos seniūnijos,
- Kėdainių rajono savivaldybė: Pelėdnagių, Pernaravos seniūnijos ir Josvainių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr 3514 ir Nr 229,
- Kupiškio rajono savivaldybė: Alizavos ir Kupiškio seniūnijos,

- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė: Guostaglio seniūnija,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė: Karsakiškio, Miežiškių, Naujamiesčio, Pajstrio, Raguvos, Ramygalos, Smilgių, Upytės, Vadoklių, Velžio seniūnijos ir Krekenavos seniūnijos dalis į rytus nuo Nevėžio upės ir į šiaurę nuo kelio Nr. 3004,
- Pasvalio rajono savivaldybė: Daujėnų, Krinčino, Namišių, Pasvalio apylinkių, Pasvalio miesto, Pumpėnų ir Vaškų seniūnijos,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė.

4. Polen

Die folgenden Gebiete in Polen:

w województwie podlaskim:

- powiat grajewski,
- powiat moniecki,
- gminy Jedwabne i Przytuły oraz część gminy Wizna, położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Jedwabne i Wizna oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę 64 (od skrzyżowania w miejscowości Wizna w kierunku wschodnim do granicy gminy) w powiecie łomżyńskim,
- gmina Lipsk w powiecie augustowskim,
- części gminy Czeremcha i Kleszczele położone na zachód od drogi nr 66 w powiecie hajnowskim,
- gminy, Mielnik, Milejczyce, Nurzec-Stacja, Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim.

w województwie mazowieckim:

- gminy Platerów, Sarnaki, Stara Kornica i Huszlew w powiecie łosickim,
- gminy Korczew i Paprotnia w powiecie siedleckim.

w województwie lubelskim:

- gminy Kodeń, Konstantynów, Janów Podlaski, Leśna Podlaska, Piszczac, Rokitno, Biała Podlaska, Zalesie i Terespol z miastem Terespol, Drelów, Międzyrzec Podlaski z miastem Międzyrzec Podlaski w powiecie bialskim,
- powiat miejski Biała Podlaska,
- gminy Radzyń Podlaski, Komarówka Podlaska i Kąkolewnica w powiecie radzyńskim,
- gminy Hanna, Hańsk, Wola Uhruska, Wiryki i gmina wiejska Włodawa w powiecie włodawskim,
- gmina Podedwórze w powiecie parczewskim.

TEIL IV

Italien

Die folgenden Gebiete in Italien:

- tutto il territorio della Sardegna.“
-

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE