II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1411 HATÁROZATA

(2020. március 2.)

az Olaszország által az Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar hajózási társaságok (Tirrenia-csoport) részére nyújtott C 64/99. (korábbi NN 68/99.) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2020) 1108. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szövegt hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térséget létrehozó megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdése a) pontjára,

miután felhívta az érdekelteket, hogy a fent említett rendelkezés(ek)nek megfelelően tegyék meg észrevételeiket ([1]), és ezen észrevételek figyelembevételével,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

1.1. 2005/163/EK bizottsági határozat

(1) Számos panaszt követően, 1999-ben a Bizottság úgy határozott, hogy elindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást a korábbi Tirrenia-csoport hat társasága, nevezetesen a Tirrenia di Navigazione S.p.A. (a továbbiakban: Tirrenia), az Adriatica di Navigazione S.p.A. (a továbbiakban: Adriatica), a Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (a továbbiakban: Caremar), a Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A (a továbbiakban: Saremar), a Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (a továbbiakban: Toremar) és a Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (a továbbiakban: Siremar) részére fizetett támogatással kapcsolatban. Akkoriban ezeket a társaságokat a Finmare állami társaság irányította, amely részesedéssel rendelkezett a Tirrenia tőkéjében, és a Tirrenia tulajdonában álltak az Adriatica, a Caremar, a Saremar, a Siremar és a Toremar regionális társaságok.

(2) A támogatás a csoport minden egyes vállalatának közvetlenül juttatott támogatások formájában jelent meg, melyek azt a célt szolgálják, hogy az olasz állammal 1991-ben kötött hat megállapodás alkalmazásában elősegítsék a társaságok által nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokat (a továbbiakban: eredeti szerződések). Az eredeti szerződéseknek az volt a céljuk, hogy biztosítsák azon tengeri szállítási szolgáltatások nyújtását, melyeket főként a kontinentális Olaszország, Szicília, Szardínia és egyéb kisebb olasz szigetek közti összeköttetések képeztek.

(3) A Bizottság 1999. augusztus 6-i levelével Olaszország tudomására hozta határozatát, hogy megindítja a hivatalos vizsgálati eljárást (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat). 1999. szeptember 28-i levelükkel az olasz hatóságok megküldték az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket.

([1]) HL C 306., 1999.10.23., 2. o.

(4) Az eljárás megindításáról szóló határozatnak az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való közzétételét követően ([2]) számos magánvállalkozó megküldte észrevételét a Bizottságnak. Ezeket a véleményeket továbbították az olasz hatóságokhoz, lehetővé téve számukra, hogy közölhessék az azokkal kapcsolatos véleményeiket.

(5) 1999. október 18-án Olaszország az eljárás megindításáról szóló határozat ellen megsemmisítés iránti keresetet nyújtott be a Bírósághoz, arra a részre vonatkozóan, melyben a támogatások nyújtásának felfüggesztéséről rendelkezik. Az ügy nyilvántartásba vételére C-400/99. ügyszámmal került sor. Emellett 1999. október 19-én a Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar és Toremar társaságok az Európai Közösséget létrehozó szerződés 230. cikkének (4) bekezdése (jelenleg az EUMSZ 263. cikkének (4) bekezdése) értelmében szintén megsemmisítés iránti keresetet nyújtottak be a Törvényszékhez. E kérelem nyilvántartásba vételére T-246/99. ügyszámmal került sor.

(6) A C-400/99. számú ügyben 2005. május 10-én hozott ítéletében a Bíróság megsemmisítette az eljárás megindításáról szóló határozatot „annyiban, amennyiben az az érintett vállalkozásra vonatkozó eljárást befejező határozatnak az olasz hatóságokkal való közléséig „a Tirrenia-csoport hajóinak üzemanyag- és kenőolaj-ellátásával kapcsolatos adószabályozás felfüggesztéséről rendelkezett” ([3]). A kereset fennmaradó részét a Bíróság elutasította.

(7) A T-246/99. számú ügyben 2007. június 20-án hozott ítéletében ([4]) a Törvényszék elutasította a Tirrenia és az Adriatica, a Caremar a Saremar, a Siremar és a Toremar által benyújtott keresetet, amely az eljárás megindításáról szóló határozat egészének megsemmisítésére irányult.

(8) A vizsgálati szakasz során az olasz hatóságok azt kérték, hogy a Tirrenia-csoport ügyét bontsák ketté, hogy elsőbbséget lehessen adni a Tirrenia társaságra vonatkozóan végleges döntés meghozatalának. Ezt a kérést az olasz hatóságok azon szándéka indokolta, hogy a csoport privatizációját a Tirreniától kezdve indíthassák el, és az a törekvés, hogy az említett eljárást e társaságra vonatkozóan meggyorsíthassák.

(9) E kérelem tekintetében a Bizottság megjegyezte, hogy a csoport pénzügyi és kereskedelmi stratégiájának szintjén a csoporton belül a Tirrenia töltötte be a vezető szerepet, de a csoport hat társasága jogilag önálló volt és földrajzilag eltérő piaci szegmenseken működött, melyek mind az olasz magánvállalkozók részéről, mind pedig a többi tagállam vállalkozói részéről változó intenzitású versenynek voltak kitéve. A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy az olasz hatóságok által a (2) preambulumbekezdésben említett eredeti szerződések alkalmazásában nyújtott támogatásokat úgy kalkulálták, hogy kiegyenlítsék az egyes említett vállalatok által kiszolgált útvonalakon elkönyvelt nettó működési hiányt, és azokat e társaságok számára közvetlenül nyújtották, anélkül, hogy a Tirrenia számára juttattak volna belőlük. Végezetül az eljárás tárgyát képező egyéb támogatási intézkedések – beruházási támogatások és adójellegű támogatások – a csoport minden egyes társaságára vonatkozóan külön elemzést tesznek szükségessé. Következésképpen a Bizottság úgy ítélte meg, hogy teljesíteni tudja az olasz hatóságok kérését és a 2001/851/EK határozattal ([5]) lezárta a Tirrenia társaság számára nyújtott támogatásokkal kapcsolatban megindított eljárást (a továbbiakban: 2001. évi határozat).

(10) Az eljárás nyitott maradt az Olaszország által a Tirrenia-csoport másik öt társaságának nyújtott támogatás tekintetében (azaz az Adriatica, a Caremar, a Saremar, a Siremar és a Toremar, a továbbiakban „regionális társaságok”). A 2001 és 2003 között számos kétoldalú tárgyalás során az olasz hatóságok tájékoztatást nyújtottak az e társaságok által működtetett valamennyi útvonalról, és ismertették a szóban forgó piacok sajátos jellemzőit, a forgalmi tendenciákat, adott esetben a versenytársként jelen lévő magántársaságokat, valamint az egyes társaságoknak nyújtott állami finanszírozás összegében bekövetkező változásokat.

(11) Továbbá néhány bejelentést tevő társaság, különösen néhány, a Nápolyi-öbölben tevékenységet folytató és a Caremar versenytársaként működő magánvállalkozó 2003 januárjában, februárjában és szeptemberében a Bizottság számára kiegészítő információkat juttatott el, melyek a vizsgálati eljárás keretében figyelembe veendő új elemeket tartalmaztak. A Bizottság felkérte az olasz hatóságokat, hogy közöljék az ezekkel a további kérdésekkel kapcsolatos észrevételeiket. 2003. október 20-án került sor egy kétoldalú tárgyalásra, melyet követően az olasz hatóságok kötelezettségeket vállaltak a Nápolyi-öbölben lévő néhány gyorsjáratú összeköttetésre vonatkozóan. Ezeket a kötelezettségeket a Bizottsághoz 2003. október 31-én beérkezett, 2003. október 29-i levéllel tették formálissá és a 2004. február 17-i keltezésű levéllel erősítették meg. Az Adriaticára vonatkozóan az olasz hatóságok 2004. február 23-i faxukkal további információkat küldtek a Bizottság részére.

([2]) Lásd az 1. lábjegyzetet.

([3]) A Bíróság 2005. május 10-i ítélete, *Olasz Köztársaság kontra az Európai Közösségek Bizottsága*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, 34. pont.

([4]) Az Elsőfokú Bíróság 2007. június 20-i ítélete, *Tirrenia di Navigazione SpA és mások kontra az Európai Közösségek Bizottsága*, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.

([5]) A Bizottság 2001/851/EK határozata (2001. június 21.) az Olaszország által a Tirrenia di Navigazione társaságnak folyósított állami támogatásról (HL L 318., 2001.12.4., 9. o.).

(12) Végezetül a 2005/163/EK határozattal ([6]) (a továbbiakban: 2005. évi határozat) a Bizottság az Olaszország által a regionális társaságoknak nyújtott kárpótlást a belső piaccal részlegesen összeegyeztethetőnek, részlegesen az egyes kötelezettségvállalások olasz hatóságok általi betartásától függően összeegyeztethetőnek és részlegesen összeegyeztethetetlennek nyilvánította. A Bizottság előírta a támogatás azon részének visszafizettetését, amelyet a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánított.

(13) A 2005. évi határozat 1., 2., 3., 4. és 5. cikke a következőképpen rendelkezik:

– „1. cikk

A második bekezdés rendelkezésének kivételével közszolgáltatás teljesítéséhez nyújtott kompenzációk címén 1992. január 1-jétől Olaszország által az Adriaticának nyújtott támogatások a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetők.

A közös piaccal összeegyeztethetetlenek a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra összeköttetéssel kapcsolatban 1992. január és 1994. július közötti időszakra az Adriaticának nyújtott támogatások.

Olaszország minden szükséges intézkedést megtesz, hogy az Adriatica társaságtól visszaszerezze a neki jogtalanul nyújtott, a második bekezdésben leírt támogatásokat.

A visszafizetésre haladéktalanul sor kerül, a nemzeti rendelet által előírt eljárások szerint, azzal a feltétellel, hogy ezek lehetővé teszik a jelen határozat azonnali és tényleges végrehajtását.

A visszafizetendő támogatások kamatokkal terheltek, melyek attól a naptól számítandók, amikor a támogatásokat a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, mégpedig a visszafizetés időpontjáig. A kamatok a regionális célú támogatások keretében nyújtott egyenértékű támogatás számításához alkalmazott referencia kamatláb alapján és kamatos kamatokkal, a Bizottság által a jogtalanul nyújtott támogatások visszafizetése esetén alkalmazandó kamatlábakról szóló közleményben foglaltak szerint számítandók.

2004. január 1-jétől az Olaszország által az Adriatica társasággal megbízott összes közszolgáltatási tevékenységet minden egyes érintett vonalra külön kell könyvelni.

– 2. cikk

Az Olaszország által 1992. január 1-jétől közszolgáltatás teljesítéséhez nyújtott kompenzációk címén a Siremar, Saremar és Toremar részére nyújtott támogatások a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése szerint a közös piaccal összeegyeztethetők.

2004. január 1-jétől az Olaszország által a Siremar, Saremar és Toremar társaságokkal megbízott összes közszolgáltatási tevékenységet minden egyes érintett vonalra külön kell könyvelni.

– 3. cikk

Az Olaszország által 1992. január 1-jétől közszolgáltatás teljesítéséhez nyújtott kompenzációk címén a Caremar részére nyújtott támogatások a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése szerint a közös piaccal összeegyeztethetők.

2004. szeptember 1-jéig bezárólag Olaszország kötelezettséget vállal, hogy:

a) beszünteti a „Nápoly-Capri” útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járat biztosításához nyújtott támogatásokat;

b) a „Nápoly-Procida-Ischia” útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járatok kapacitását a férőhelykínálatra nézve a téli időszak alatt 1 142 260 férőhelyről 633 200 férőhelyre, a nyári időszak alatt 683 200 férőhelyről 520 400 férőhelyre csökkenti;

c) a „Nápoly-Procida-Ischia” útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járatokhoz a Caremar számára nyújtott támogatásokat a szolgáltatások működési hiányának fedezetére korlátozza;

d) az Olaszország által a Caremarra bízott összes közszolgáltatási tevékenységet minden egyes érintett vonalra külön könyvelteti.

– 4. cikk

A 3. cikkben leírt kapacitáscsökkentéssel kapcsolatos kötelezettségvállalások a 2005–2008 közötti időszakra az ötéves terv regionális társaságok általi alkalmazásáról szóló tárcaközi miniszteri rendeletben találhatók.

([6]) A Bizottság 2005/163/EK határozata (2004. március 16.) az Olaszország által az Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar tengerhajózási társaságok (Tirrenia-csoport) számára nyújtott állami támogatásokról (HL L 53., 2005.2.26., 29. o.).

– 5. cikk

Az Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar és Caremar által nyújtott szolgáltatások színvonalának bármilyen tartós, részleges vagy teljes megváltozását, mely olyan jellegű, hogy a támogatás növekedését vonja maga után, előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak.”

1.2. **A 2005. évi határozatot megsemmisítő törvényszéki ítélet**

(14) A 2005. évi határozat ellen három keresetet nyújtottak be a Törvényszékhez: i. egyet a Tirrenia részéről, amely 2004-ben megszerezte az Adriatica folyamatban lévő üzleti tevékenységét (T-265/04. számú ügy); ii. egyet a Caremar, a Saremar, a Siremar és a Toremar részéről (T-292/04. számú ügy); iii. egyet pedig a versenytárs Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (T-504/04. számú ügy) részéről.

(15) A T-265/04., T-292/04. és T-504/04. számú egyesített ügyekben 2009. március 4-én hozott ítélettel (2009. évi ítélet) ([7]) a Törvényszék megsemmisítette a 2005. évi határozatot.

(16) A Törvényszék ítélete szerint a Bizottság nem rendelkezett kellően alátámasztott okokkal ahhoz, hogy a támogatást újnak és nem pedig meglévőnek minősítse, ahogyan azt a kérelmezők állították. Nevezetesen úgy ítélte meg, hogy a Bizottság nem indokolta megfelelően, miért vélte úgy, hogy a támogatás nem előzte meg az EUMSZ olaszországi hatálybalépését, mivel az olasz hatóságok az eljárás során azzal érveltek, hogy a szóban forgó támogatás az 1936-ban elfogadott királyi rendeletek rendelkezésein alapult. Emellett a Törvényszék szerint a Bizottság nem foglalkozott kellőképpen az olasz hatóságoknak a hivatalos vizsgálati eljárás során tett állításaival, amelyek szerint a vonatkozó jogi keret későbbi módosításai a támogatás teljes összegének csökkenését eredményezték ([8]).

(17) Másrészt a Törvényszék ítélete szerint a Bizottság nem alkalmazta a 3577/92/EGK tanácsi rendelet ([9]) (a továbbiakban: a tengeri kabotázsról szóló rendelet) 4. cikkének (3) bekezdését, amely előírja, hogy a már megkötött közszolgáltatási szerződések hatályban maradhatnak a lejáratuk napjáig. A Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a Tirrenia-csoport regionális társaságainak az eredeti szerződések szerint a kabotázsútvonalak működtetéséért fizetett kompenzáció létező támogatásnak minősült, mivel a Bizottság már korábban megállapította, hogy a kompenzáció nem haladta meg a közszolgáltatási kötelezettségek finanszírozásához szükséges összeget ([10]).

1.3. **A 2005. évi határozat megsemmisítését követő eljárás**

(18) 2010. április 7-i levelében a Bizottság felszólította az olasz hatóságokat, hogy nyújtsák be észrevételeiket a 2005. évi határozat megsemmisítésével kapcsolatban, és bocsássanak rendelkezésre minden információt, amely a kérdéses intézkedések átfogó vizsgálatához szükséges. Nevezetesen arra kérte az olasz hatóságokat, hogy adjanak tájékoztatást i. a nemzetközi útvonalak Adriatica és Saremar általi működtetéséről, különös tekintettel a működtetés időtartamára, a közszolgáltatási kötelezettségeket meghatározó jogszabályra és a szolgáltatás jellemzőire, úgy mint: rendszeresség, kapacitás, járatsűrűség, hajótípus, valamint közszolgáltatási kötelezettségekben bekövetkező későbbi módosítások, és ii. a kompenzációs mechanizmus leírásáról, valamint a kompenzáció és a befektetett tőle hozamának kiszámítására irányuló módszer valamennyi utólagos módosításáról, valamint a módosításoknak a kompenzáció szintjére gyakorolt hatásáról.

(19) Ugyanezen a napon a Bizottság felkérte a 2005. évi határozat elfogadásához vezető eljárás érdekelt feleit, hogy nyújtsák be észrevételeiket ezzel kapcsolatban. A Bizottság csak a 2005. évi határozat tárgyát képező intézkedések kedvezményezettjeitől kapott észrevételeket. Ezeket az észrevételeket továbbították az olasz hatóságokhoz, lehetővé téve számukra, hogy közölhessék az azokkal kapcsolatos észrevételeiket.

(20) mivel az olasz hatóságok nem válaszoltak a 2010. április 7-i levélre, a Bizottság 2010. június 22-i levelében emlékeztette az olasz hatóságokat a kért tájékoztatás benyújtására.

(21) 2010. július 27-i levelükben az olasz hatóságok tájékoztatást nyújtottak a tengerészeti ágazat közszolgáltatási rendszereire Olaszországban alkalmazandó jogszabályokról.

([7]) Az Elsőfokú Bíróság 2009. március 4-i ítélete, *Tirrenia di Navigazione SpA és mások kontra az Európai Közösségek Bizottsága*, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) A 2009. évi ítélet 97–134. pontja.

([9]) A Tanács 3577/92/EGK rendelete (1992. december 7.) a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.).

([10]) A 2009. évi ítélet 140–148. pontja.

(22) 2010. december 22-i levelében a Bizottság felkérte az olasz hatóságokat, hogy nyújtsanak be további tájékoztatást az alábbiakkal kapcsolatban:

a) Az Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar és Caremar számára a 2001–2008 közötti időszak során nyújtott éves kompenzáció (beleértve a költségek lebontását az egyes társaságok esetében);

b) Az 1992–2008 közötti időszak tekintetében a profit szintje, a kiszámítás módszertana, annak indoklása, hogy ez a szint miért tekinthető észszerűnek a társaságok közszolgáltatás nyújtásával járó kockázatainak figyelembevételével;

c) Az Adriatica, a Saremar, a Toremar, a Siremar és a Caremar által az olasz állammal 1991-ben megkötött megállapodás szerint a kiszolgálandó útvonalakat és kikötőket, a szóban forgó tengeri összeköttetésekre kijelölt hajók típusát és kapacitását, a szolgáltatás gyakoriságát, valamint a fizetendő díjakat ötéves tervekben kellett részletezni. A Bizottság felkérte az olasz hatóságokat, hogy nyújtsák be a 2000–2004 és a 2005–2008 közötti időszakra vonatkozó ötéves terveket, amelyeket a Bizottság nem kapott meg a 2005. évi határozat idején;

d) A Bizottság felkérte az olasz hatóságokat, hogy jelezzék, hogy a 2005. évi határozatban foglalt feltételeket ([11]) betartották-e.

(23) 2011. június 29-i levelében a Bizottság ismételten felkérte az olasz hatóságokat, hogy nyújtsák be a kért tájékoztatást. A Bizottság kifejezetten felhívta az olasz hatóságok figyelmét arra, hogy amennyiben a kért tájékoztatást nem nyújtják be a megadott határidőn belül, akkor aa 659/1999/EK tanácsi rendelet ([12]) (a továbbiakban: eljárási rendelet) 10. cikkének (3) bekezdése szerinti információnyújtási rendelkezést bocsát ki.

(24) 2011. július 19-i levelükben az olasz hatóságok nyújtottak bizonyos tájékoztatást a 2010. december 22-i bizottsági kérelem a), c) és d) pontjával kapcsolatban. Nevezetesen rendelkezésre bocsátották a 2001–2004 közötti időszak alatt az Adriaticának, valamint a 2001–2008 közötti időszak alatt a Saremarnak, a Toremarnak, a Siremarnak és a Caremarnak nyújtott éves kompenzációra vonatkozó információt, megerősítették a 2005. évi határozat által előírt feltételek betartását, valamint kifejtették, hogy a 2000–2004 és a 2005–2008 közötti időszakra vonatkozó ötéves tervek elfogadása helyett eseti racionalizációs intézkedéseket hoztak annak érdekében, hogy a szolgáltatásokat szorosabban összhangba hozzák a helyi közösségek szükségleteivel anélkül, hogy lényeges változtatásokat eszközölnének a közszolgáltatási rendszerben. A profit szintjével kapcsolatban az olasz hatóságok kifejtették, hogy a 2005. évi határozat óta eltelt jelentős idő és különösen a kért tájékoztatás időkerete és összetettsége miatt nem tudták könnyedén visszanyerni ezt az információt a Minisztérium archívumából. Ennek értelmében nem nyújtottak be teljeskörű választ a Bizottság 2010. december 22-i levelére.

(25) 2012 júniusában megbeszélésre került sor az olasz hatóságokkal annak érdekében, hogy ki lehessen egészíteni az ügyiratot, és lehetővé váljon a Bizottság számára, hogy véglegesítse a kérdéses intézkedések értékelését. E megbeszélés során a Bizottság részletes adatokat kért, nevezetesen annak megállapítása érdekében, hogy az érintett társaságok nem részesültek-e túlkompenzációban.

(26) mivel az olasz hatóságok által az e megbeszélést követően benyújtott információ nem volt elegendő ahhoz, hogy a Bizottság elvégezze az értékelését, 2012. november 7-én Olaszország új információkérést kapott az alábbiakkal kapcsolatban:

a) az Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar és Caremar számára az 1992–2008 közötti időszak folyamán nyújtott kompenzáció és észszerű profit;

b) az Adriatica/Tirrenia és a Saremar által az eredeti szerződések szerint működtetett nemzetközi útvonalak listája, valamint a működtetésük időtartama;

c) a 2005. évi határozat visszafizettetésre vonatkozó rendelkezéseinek hatékony végrehajtása;

([11]) Nevezetesen i. azt a kötelezettséget, amely szerint 2004-től kezdve az Adriatica/Tirrenia, a Siremar, a Saremar, a Toremar és a Caremar által kiszolgált összes közszolgáltatási útvonal tekintetében külön kell könyvelést végezni; ii. be kell szüntetni a „Nápoly–Capri" útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járat biztosításához nyújtott támogatásokat; iii. a Nápoly–Procida–Ischia útvonalon működő gyorsjáratú személyszállító járatokhoz a Caremar számára nyújtott támogatásokat a szolgáltatások működési hiányának fedezetére kell korlátozni; iv. csökkenteni kell a Nápoly–Procida–Ischia útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járatok kapacitását.

([12]) A Tanács 659/1999/EK rendelete (1999. március 22.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.)

d) a 2005/842/EK bizottsági határozat ([13]) 2. cikkének (1) bekezdésében meghatározott feltételek betartása (a továbbiakban: az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat);

e) az Adriatica számára előírt közszolgáltatási kötelezettségek a Genova/Termini Imerese útvonal működtetésével kapcsolatban, az útvonalon kialakult versenyhelyzet és az az időtartam, amely során az Adriatica/Tirrenia működtette az útvonalat a 2004-et követő közszolgáltatási rendszer szerint;

f) annak megállapítása, hogy a társaságok nehéz helyzetben voltak-e a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásról szóló közösségi iránymutatás (a továbbiakban: a vállalkozások megmentéséről és szerkezetátalakításáról szóló iránymutatás) ([14]) értelmében, és ha igen, mely időszakban.

(27) 2012. december 7-i levelükben az olasz hatóságok hiányosan válaszolták meg a Bizottság által felvetett kérdéseket. Olaszország az alábbi módon válaszolt a kérdésekre:

a) az 1992–2008 közötti időszakra vonatkozó kompenzáció és észszerű profit tekintetében az olasz hatóságok rendelkezésre bocsátották:

i. az egyes társaságok útvonalankénti könyvelését az 1999–2001 közötti időszakra vonatkozóan;

ii. az Adriatica számára az 1999–2003 közötti időszak során biztosított és a többi regionális társaság számára az 1998–2003 közötti időszak során biztosított éves profitrátát. A Saremar 1999. évi éves profitrátáját nem adták meg;

iii. az Adriatica/Tirrenia által működtetett útvonalak működtetésével kapcsolatos, a 2004–2008 közötti időszakban évente ténylegesen kompenzált veszteségek összegét; valamint

iv. az egyes társaságok útvonalankénti könyvelését a 2004–2008 közötti időszakra vonatkozóan, kivéve a Saremart. Az útvonalankénti könyvelést a Toremar esetében csak 2005-re, 2006-ra és 2007-re, míg a Saremar esetében csak 2006-ra vonatkozóan bocsátották rendelkezésre. A 2004–2008 közötti időszakra vonatkozó éves profitrátát egyik regionális társaság esetében sem bocsátották rendelkezésre;

b) az Adriatica/Tirrenia és a Saremar által az eredeti szerződések szerint működtetett nemzetközi útvonalak listájával és a működtetés időtartamával kapcsolatban Olaszország nem adta meg a Trieszt/Durrës útvonal működtetésének zárónapjait. Semmilyen okirati bizonyítékot nem nyújtottak be azon állítás alátámasztására, amely szerint a Santa Teresa di Gallura/Bonifacio útvonal működtetése 1989 előtt kezdődött;

c) a 2005. évi határozattal összeegyeztethetetlennek nyilvánított támogatás visszafizettetésével kapcsolatban Olaszország megerősítette, hogy 2006. december 31-én visszakövetelte az Adriatica számára 1992. január és 1994. július között a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra összeköttetés működtetésével kapcsolatban nyújtott, a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatást, számszerűsítve összesen 8 651 600 EUR-t (3 207 810 EUR tőkét és az 1992. január 1-jétől esedékes 5 443 790 EUR kamatot). A támogatást a kedvezményezett csak 2007. március 26-án fizette vissza. Az olasz hatóságok a 2007. január 1. és 2007. március 26. közötti időszakra fizetett kamatról nem tettek említést;

d) az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2005. évi határozat 2. cikkének (1) bekezdésében foglalt feltételek betartásával kapcsolatban az olasz hatóságok nem szolgáltak tájékoztatással;

e) a Genova/Termini Imerese útvonal tekintetében Olaszország közölte, hogy ezt az útvonalat 2005-ben felfüggesztették és 2006-ban eltörölték. Az olasz hatóságok nem szolgáltak tájékoztatással az útvonalon folyó versennyel kapcsolatban;

f) azzal kapcsolatban, hogy a vállalkozások megmentéséről és szerkezetátalakításáról szóló iránymutatás szerint a társaságokat nehéz helyzetben lévőnek minősítették-e, Olaszország megerősítette, hogy a társaságok nem részesültek megmentési támogatásban a vonatkozó időszakban, azonban nem nyújtott határozott megerősítést azzal kapcsolatban, hogy a társaságok bármelyike nehéz helyzetben lévőnek volt-e tekinthető az eredeti szerződések ideje alatt.

(28) A Bizottság az olasz hatóságoknak újabb emlékeztetőt küldött 2013. január 28-án, felkérve őket arra, hogy késedelem nélkül nyújtsák be a korábban kért valamennyi információt. A Bizottság ismételten közölte az olasz hatóságokkal, hogy amennyiben a megadott határidőig nem nyújtják be a kért információkat, az eljárási rendelet 10. cikkének (3) bekezdésével összhangban információnyújtási rendelkezést fog kibocsátani.

(29) 2013. március 11-én a Bizottság úgy határozott, hogy az eljárási rendelet 10. cikkének (3) bekezdésével összhangban információnyújtási rendelkezést bocsát ki Olaszország részére a 2010. december 22-i és a 2012. november 7-i levelekben kért információk benyújtása céljából.

([13]) A Bizottság határozata (2005. november 28.) az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.).

([14]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

(30) 2013. április 10-én Olaszország válaszolt az információnyújtási rendelkezésre. Olaszország 2004-től minden társaság esetében megadta a működési költségeket/bevételeket és az éves támogatási összeget (a költségek és a bevételek közötti különbözetként, a gazdasági szereplő árrése nélkül). Olaszország a Bizottságnak az információnyújtási rendelkezésről kibocsátott határozatában szereplő többi kérésre nem reagált.

(31) 2015. október 16-án a Bizottság felkérte Olaszországot, hogy adjon további tájékoztatást az Adriatica és a Tirrenia közötti összefonódásról, konkrétan az Adriatica eszközeinek eladására és az összefonódással kapcsolatos feltételekre vonatkozóan. Az olasz hatóságok egy 2015. október 22-én kelt levélben 2015. november 4-én azt válaszolták, hogy egy 2004. március 18-i határozattal a Tirrenia átvette a leányvállalata folyamatban lévő üzleti tevékenységét, és az összefonódás nem érintette az Adriatica által az eredeti szerződések szerint végzett tevékenységet, sem az azokban előírt kompenzációt.

(32) 2018. október 18-én a Bizottság felkérte Olaszországot, hogy nyújtson tájékoztatást a Bari/Durrës útvonalért fizetett kompenzációról és az olasz hatóságok által a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonal működtetéséért 1992–1994 között visszaszerzett támogatás pontos összegéről (tőke és kamat). Olaszország 2018. december 21-én válaszolt, amelyben tisztázta, hogy a 2002–2008 között a Bari/Durrës útvonalon nyújtott szolgáltatásokért nem került sor kompenzáció fizetésére, és megerősítette, hogy az Adriatica számára a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonal működtetéséért 1992 januárjától 1994 júliusáig nyújtott, 8 651 600 EUR értékű összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetése nem foglalta magában a 2007. január 1. és 2007. március 26. közötti időszakra vonatkozó kamatokat.

1.4. **Állami támogatási ügyek az eredeti szerződések lejáratát követően**

(33) 2009 januárjától a Tirrenia, a Siremar, a Saremar, a Toremar és a Caremar az alábbiak szerint a meghosszabbított eredeti szerződésekkel összhangban nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokat:

a) a 2009. február 27-i 14. sz. törvénnyé alakított 2008. december 30-i 207. sz. törvényerejű rendelet az eredeti szerződések 2009 végéig történő meghosszabbításáról rendelkezett;

b) a 2009. november 20-i 166. sz. törvénnyé alakított, 2009. szeptember 25-i 135. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: 2009. évi törvény) 19c. cikke ismételten meghosszabbította az eredeti szerződéseket 2010. szeptember 30-ig, amikor Olaszország véglegesíteni kívánta a Tirrenia-csoport társaságainak privatizációs folyamatát;

c) a 2010. augusztus 5-i 125. sz. törvénnyé alakított 2010. október 1-jei 163. sz. törvényerejű rendelet az eredeti szerződéseknek a privatizációs folyamat végéig történő meghosszabbításáról rendelkezett.

(34) A 2009. évi törvény értelmében a társaságokat megszerző jogi személyekkel új szerződéseket/közszolgáltatási szerződéseket kellett kötni.

(35) 2011. október 5-én számos panasz beérkezését követően a Bizottság hivatalos vizsgálati eljárást indított az olasz állam által a korábbi Tirrenia-csoport társaságai érdekében elfogadott különböző intézkedésekkel kapcsolatban, beleértve a társaságoknak az eredeti szerződések meghosszabbítása alapján a fentiekben hivatkozott módon fizetett kompenzációt, valamint a privatizációval járó potenciális támogatást ([15]). 2012. december 19-én elfogadásra került a hivatalos vizsgálati eljárás meghosszabbítása ([16]). Ezeket az intézkedéseket külön vizsgálják az SA.32014., SA.32015. és SA.32016. számú ügyek keretében, és ezért azok nem képezik e határozat tárgyát.

1.5. **E határozat alkalmazási köre**

(36) E határozat kizárólag a regionális társaságok által az 1992–2008 közötti időszakban kapott támogatásokra terjed ki, és nem érinti az állami támogatások folyamatban lévő egyéb ügyeit, beleértve az e társaságoknak az eredeti szerződések meghosszabbítása alapján 2009-et követően fizetett közszolgáltatási kompenzációra vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárást (lásd az SA.32014., SA.32015. és SA.32016. számú ügyeket).

(37) Ez a határozat kizárólag az állami támogatással kapcsolatos aspektusokat érinti, és nem terjed ki a Szerződés egyéb rendelkezéseinek alkalmazására, különös tekintettel a közbeszerzési szerződésekkel és a szolgáltatási koncessziókkal kapcsolatos jogra.

([15]) HL C 28., 2012.2.1., 18. o.
([16]) HL C 84., 2013.3.22., 58. o.

2. AZ INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

2.1. A kedvezményezettek és a piacok, amelyeken működnek

2.1.1. *Adriatica*

(38) Az Adriatica nemzetközi útvonalakat működtetett Olaszország és Görögország, Albánia és az egykori Jugoszlávia között, valamint helyi kabotázs-összeköttetéseket üzemeltetett Szicíliával (csak teherforgalom) és a Tremiti-szigetcsoport szigeteivel.

(39) Az Adriatica személyforgalmának jelentős része az Albániával fennálló nemzetközi összeköttetésekre, valamint a Tremiti-szigetcsoporttal fennálló kabotázs-összeköttetésekre koncentrálódott ([17]). A teherforgalom tekintetében az Adriatica teljes forgalmának több mint 90 %-a a Szicíliával fennálló kabotázs-összeköttetéseket és a nemzetközi összeköttetéseket foglalta magában (utóbbi a társaság teljes teherforgalmának 67 %-át tette ki) ([18]).

(40) Az Adriatica a verseny különböző szintjeivel szembesült az általa működtetett egyes útvonalakon.

(41) A nemzetközi összeköttetésekkel kapcsolatban:

- a Bari/Durrës útvonalat (Albánia) az Adriatica és más vállalkozások működtették egész évben, beleértve egy uniós gazdasági szereplőt (azonban csak a főszezonban),
- az Ancona/Split útvonalat (Horvátország) az Adriatica és három másik vállalkozás működtette, beleértve egy uniós gazdasági szereplőt 2001 óta (azonban csak a főszezonban),
- a Bari/Dubrovnik útvonalat (Horvátország) csak 1997–1998-ban működtette az Adriatica egy nem uniós gazdasági szereplővel együtt,
- a Bari/Bar útvonalat (Montenegró) csak 1997–1998-ban működtette az Adriatica két nem uniós gazdasági szereplővel együtt,
- a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonalat (Görögország) 2004-ig működtette az Adriatica (azonban 2000 és 2004 között nem) ([19]) más gazdasági szereplőkkel együtt, beleértve uniós gazdasági szereplőket,
- az Ancona/Durrës (Albánia), az Ancona/Bar (Montenegró) és a Trieszt/Durrës (Albánia) útvonalakon az Adriaticának nem volt versenytársa.

(42) A kabotázs-összeköttetésekkel kapcsolatban:

- a Tremiti-szigetcsoport egyes szigeteivel fennálló összeköttetések tekintetében az Adriaticának jellemzően a főszezonban voltak egyéb olasz versenytársai,
- a Genova/Termini Imerese és a Ravenna/Catania árufuvarozási útvonalakon az Adriatica más olasz gazdasági szereplőkkel állt versenyben,
- a Velence/Catania és a Livorno/Catania árufuvarozási útvonalakon az Adriaticának nem volt versenytársa.

2.1.2. *Saremar*

(43) A Saremar a Szardíniától észak-keletre, ill. dél-nyugatra elhelyezkedő szigetekkel összekötő útvonalakon, valamint a Szardíniát Korzikával összekötő Santa Teresa di Gallura/Bonifacio útvonalon működtetett helyi kabotázs-összeköttetéseket.

(44) Ezeken az útvonalakon a Saremar tevékenysége a személyforgalmi piac 64 %-át és az árufuvarozási piac 70 %-át tette ki.

([17]) Az Adriatica által 2000-ben szállított 596 943 utas közül 397 146 a Közép- és a Dél-adriai-tengeren (közülük 334 639 Olaszország és Albánia között), 161 024 pedig a Tremiti-szigetcsoportra vezető összekötő útvonalakon utazott.

([18]) Az Adriatica által 2000-ben szállított 779 223 folyóméter teherből 306 124 folyómétert a Közép- és Dél-adriai-tengeren (ebből 235 542-t Olaszország és Albánia között), 473 099 folyómétert pedig a Szicíliára vezető összekötő útvonalakon szállított.

([19]) Az Adriatica ezen az útvonalon 1999 októberében felfüggesztette a tevékenységét az olasz Közlekedésügyi Minisztérium kérését követően. 2000 és 2004 között az Adriatica nem a saját hajóival nyújtott szolgáltatásokat ezen a vonalon, és korlátozta a tevékenységeit annak érdekében, hogy – harmadik felekkel kötött szerződések révén – biztosítsa az utasok és teheráru vasúti közlekedésben történő szállításáról szóló, 1970. február 7-i nemzetközi egyezmény tárgyát képező személyforgalmi szolgáltatást, amely egyezménynek az Adriatica a tagja volt.

(45) A Santa Teresa di Gallura/Bonifacio útvonal kivételével (amely 10 tengeri mérföld) a Saremar által működtetett útvonalak (La Maddalena/Palau, Carloforte/Calasetta, Carloforte/Portovesme) meglehetősen rövidek voltak, átlagosan öt tengeri mérföld volt a távolságuk. Ez a napi utak gyakoriságával azt eredményezte, hogy ezek a tengeri összeköttetések a helyi városok közötti közlekedési rendszerhez voltak hasonlatosak, amelynek célja a közlekedés és az ellátás biztosítása volt a szomszédos szigetek lakói számára ([20]). E piac jellegzetessége egyébiránt függ a földrajzi jellemzőktől és a helyi tengermeteorológiai feltételektől, melyek egy bizonyos hajótípust tesznek szükségessé, mely nem alkalmas máshol más hajózási típushoz való alkalmazásra.

(46) A Saremar az általa kiszolgált négy útvonalon – beleértve a Szardínia és Korzika közti útvonalat is – hármon volt kitéve más olasz vállalkozások konkurenciájának.

2.1.3. *Toremar*

(47) A Toremar a kontinens és a Toscanai-szigetek (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa és Giglio) közti part menti szakaszokon működött. A társaság lényegében egy helyi járatokból álló hálózatot működtetett, melyek járatsűrűségei és menetrendjei megfeleltek a szigetek lakossága ellátási és mobilitási szükségleteinek. A Toremar által működtetett vonalhálózat a jellemzői alapján egy, helyi városok körüli szállítási vonalhálózathoz volt hasonlítható.

(48) A Toremar által kiszolgált hat útvonal közül kettőn egész évben jelen lévő egyéb olasz vállalkozások is működtek.

2.1.4. *Siremar*

(49) A Siremar Szicília kikötői és az őt körülvevő kisebb szigetek (Eoli-szigetek, Pelagie-szigetek, Egadi-szigetek, Ustica és Pantelleria) közti helyi forgalmat bonyolította.

(50) Csak a Szicíliától északra található Eoli-szigetek szigetcsoportjával összekötő útvonalak nyúltak el a félszigetig (Nápoly). Ez a vonalhálózat tisztán helyi jellegű volt. Az általában rövid utak, a járatsűrűség és a menetrendek főként a szigetlakók mobilitási szükségleteit elégítették ki. Az Eoli-szigeteket, melyek 12 000 állandó lakossal rendelkeznek, akik közül 9 000 a főszigeten, Liparin él, a Siremar által működtetett öt útvonal szolgálta ki, a szicíliai Milazzo kikötőből való indulással. A Siremar egész évben működtette a járatokat, vegyes használatú (utas/autó) és a személyforgalomnak fenntartott gyorsjáratú hajókkal. A Siremar számára egy olasz vállalkozó kis kapacitású vegyes használatú hajókkal öt vonalból négyen jelentett konkurenciát, míg egy másik a gyorsjáratú szolgáltatások számára jelentett konkurenciát holtszezonban három útvonalon, főszezonban pedig négyen.

(51) A Szicíliától észak-nyugatra lévő Egadi-szigetekre vonatkozóan a Szicíliával összekötő és a szigetcsoport szigetei közti Siremar-járatok a szicíliai Trapani kikötőből való indulással valósultak meg, az egész év során, egy vegyes használatú (utas/autó) és két gyorsjáratú hajóval. Ezen a piacon két olasz vállalkozó volt jelen: az első egy áruszállításra fenntartott járatot kínált, a második gyorsjáratokat.

(52) A Siremar által kiszolgált, Palermo és Agrigento kikötőkből induló egyéb járatok számára egyetlen magánvállalkozás sem jelentett konkurenciát. A Siremar ezért az egyetlen szállító cég volt, mely az érintett szigetek lakosainak mobilitását biztosította.

2.1.5. *Caremar*

(53) A Caremar egyrészt a Nápolyi-öböl kontinentális kikötői – Nápoly, Sorrento és Pozzuoli – és a Partenopee-szigetek (Capri, Ischia, Procida), másrészt a Formia és Anzio (Lazio) kontinentális kikötők és a kisebb Ponza és Ventotene szigetei közti helyi tengeri útvonalak hálózatát fedte le. A kínált szolgáltatások elsősorban a helyi lakosság mobilitási szükségleteinek feleltek meg, és járatsűrűség és menetrend tekintetében egy, helyi városok közötti közlekedési hálózathoz voltak hasonlatosak, különösen a Nápolyi-öböl tekintetében.

(54) A Nápolyi-öbölben a Caremar a Capri/Nápoly, Capri/Sorrento, Ischia/Nápoly és Procida/Nápoly útvonalakon egyéb olasz magánvállalkozásokkal versenyben működött.

(55) A Caremar ezzel szemben konkurencia nélkül látta el a Ponza és Ventotene szigeteinek összeköttetését, melyet egész évben vegyes használatú járművekkel szolgált ki, melyek a személy- és gépkocsiszállítást végezték. A Ponza/Formia és a Ventotene/Formia szakaszokon azonban a Caremar a gyorsjáratok szegmensében egy magánvállalkozóval versenyben működött.

([20]) A társaság által üzemeltetett négy menetrend szerinti útvonalon reggel 6 órától este 10 óráig átlagosan óránként egy indulást regisztráltak.

2.2. **Közszolgáltatási kompenzációk**

2.2.1. *A szabályozó keret*

(56) A 2009. évi ítéletnek való megfelelés érdekében a nemzeti szinten alkalmazandó jogi keret részletes ismertetésére az (57)–(93) preambulumbekezdésben kerül sor.

2.2.1.1. A 2005. évi határozatban nem vizsgált jogszabályok

— A 1936. december 7-i 2081. számú és 2082. számú királyi rendelet

(57) Az 1936. december 7-i 2081. számú és 2082. számú királyi rendeletek (a továbbiakban: 1936. évi rendeletek) nemzeti érdekű útvonalakat hoztak létre (*linee di interesse nazionale*), és meghatározták a működésük megvalósításához szükséges pénzügyi beavatkozásokra vonatkozó rendelkezéseket.

(58) A nemzeti érdekű útvonalakon szükséges szolgáltatási szint biztosítása érdekében az 1936. december 7-i 2081. számú királyi rendelet (a továbbiakban: 2081/1936. sz. rendelet) négy társaságot hozott létre: az Italiát (genovai központtal), a Lloyd Triestinót (trieszti központtal), a Tirreniát (nápolyi központtal) és az Adriaticát (velencei központtal). Az 1936. december 7-i 2082. számú királyi rendelettel összhangban (a továbbiakban: 2082/1936. számú rendelet) az újonnan létrehozott, állami tulajdonban lévő társaság (*Finmare*) birtokolta az e társaságokban fennálló többségi részesedést.

(59) A nemzeti érdekű útvonalakat négy szektorba sorolták a földrajzi kritérium alapján. Bár egyes nemzeti érdekű útvonalak a kontinens és a nagyobb olasz szigetek közötti nemzeti összeköttetések voltak, legtöbbjük az Olaszországot az amerikai és az afrikai kontinenssel összekötő nemzetközi útvonalak voltak. A 2081/1936. számú rendelet 3. cikkének (4) bekezdése szerint a tengeri szolgáltatások nyújtását e négy szektor mindegyikében húszéves időszakra (1937. január 1-jétől) az alábbi négy, újonnan létrehozott társaságra bízták:

a) I. szektor (Amerika): Italia;

b) II. szektor (Afrika a Szuezi- és Gibraltári-csatornán túl, Ázsia a Szuezi-csatornán túl és Ausztrália): Lloyd Triestino;

c) III. szektor (Tirrén-tenger és Líbia, olasz part menti területek, a Földközi-tenger nyugati térsége, Észak-Európa a Gibraltári-csatornán túl): Tirrenia;

d) IV. szektor (Adriai-tenger és a Földközi-tenger keleti térsége): Adriatica.

(60) A 2081/1936. számú rendelet 6. cikke biztosította annak lehetőségét, hogy a nemzeti érdekű útvonalak listáját miniszteri rendelettel lehessen bővíteni a későbbiekben, azzal, hogy az új útvonalakat az 1936. évi rendeletek által létrehozott társaságokhoz kell rendelni.

(61) Ugyanez a cikk előírta, hogy amennyiben a tengeri szolgáltatásoknak az adott útvonalakon történő biztosítása szempontjából szükséges, a fent említett társaságok számára állami hozzájárulást lehet nyújtani a húszéves időtartamú közszolgáltatási szerződések alapján. Ennek értelmében megállapították, hogy az állami támogatások szintjét a húszéves időtartamú közszolgálati szerződésekben határozzák meg.

(62) A 2081/1936. számú rendelet 7. cikke szerint az állami hozzájárulást bizonyos feltételek szerint négyévente lehet felülvizsgálni. E rendelkezés célja volt biztosítani, hogy a társaságok a rájuk bízott útvonalak több mint 75 %-át működtessék, és hogy a működtetésükért kapott, átlagos haszonkulcs 4 % és 8 % között legyen. Az 1936. évi rendeletek nem határozták meg pontosan a finanszírozási rendszer teljes költségvetését.

(63) Az 1938. május 12-i 781. számú királyi rendelet lehetővé tette a 2081/1936. számú rendelet 2. cikkében foglalt (és az 1937. január 5-i miniszteri rendelettel jóváhagyott) nemzeti érdekű útvonalak listájának miniszteri rendelettel történő módosítását. Az 1938. december 20-i miniszteri rendelet bizonyos módosításokat vezetett be az útvonalak listájával kapcsolatban.

(64) A 2081/1936. számú rendelettel összhangban kötött közszolgáltatási szerződések 1956. december 31-én jártak le. Az olasz jogalkotó a későbbiekben 1962. június 30-ig meghosszabbította a szerződéseket ([21]).

— Az 1953. január 5-i 34. számú törvény és az 1959. március 26-i 178. számú törvény

(65) Az 1953. január 5-i 34. számú törvény (a továbbiakban: 34/1953. számú törvény) és az 1959. március 26-i 178. számú törvény (a továbbiakban: 178/1959. számú törvény), amelyek a helyi postai és kereskedelmi hajózási szolgáltatásokat szabályozzák, lehetővé tették a Kereskedelmi Hajózási Minisztérium számára, hogy közbeszerzési pályázatokat indítson annak érdekében, hogy magánvállalkozásokat bízzon meg a levelek és postai csomagok szállításával és a kizárólag helyi jellegű kereskedelmi szolgáltatások ellátásával.

(66) A 34/1953. számú törvény négy szektort határozott meg, amelyek esetében külön közbeszerzési pályázatot kell kiírni: a) a Toscanai-szigetek; b) a Partenopee- és a Pontino-szigetek; c) az Eoli-szigetek; d) az Egadi-szigetek, a Pelagie-szigetek, az Ustica és a Pantelleria. A 178/1959. évi törvény az alábbi támogatott szektorokkal egészítette ki a listát: e) az Adriai-tenger középső térsége: f) az Adriai-tenger északi térsége.

(67) A 34/1953. számú törvény 4. cikke szerint az állam által a fent említett szolgáltatások nyújtásáért biztosított támogatásokat a húszéves időtartamú közszolgáltatási szerződésekben kellett meghatározni. Ugyanez a rendelkezés vonatkozott a 178/1959. számú törvényben meghatározott útvonalakra.

— Az 1962. június 2-i, 600. számú törvény

(68) Az 1962. június 2-i, 600. számú törvény (a továbbiakban: 600/1962. számú törvény) átrendezte az olaszországi tengeri közszolgáltatási rendszert.

(69) Konkrétabban a 600/1962. számú törvény 2. cikke előírta, hogy új közszolgáltatási szerződéseket kell kötni a Kereskedelmi Hajózási Minisztérium és az Italia, a Lloyd Triestino, a Tirrenia és az Adriatica társaságok között. Ezeket a szerződéseket húszéves időtartamra kötötték, és az alábbiakat foglalják magukban: i. a nemzeti érdekű útvonalak listája, ii. az útvonalakat működtető társaságok számára előírt, részletes közszolgáltatási kötelezettségek, és iii. részletes szabályok a kompenzációval kapcsolatban, amelyet az állam a szóban forgó útvonalak működtetéséért adhatott. Ezek 1962. július 1-jén léptek hatályba.

(70) Az útvonalak működtetésével megbízott valamennyi vállalkozásnak nyújtandó állami kompenzáció teljes összegét a 600/1962. számú törvény 6. cikke határozta meg. Az egyes vállalkozásoknak nyújtandó hozzájárulást a 8. cikkben foglalt kritériumokra tekintettel kétévente lehetett felülvizsgálni, amennyiben módosultak a vállalkozó bevételei és kiadásai. A hatékonysági ösztönző bevezetése érdekében a hozzájárulást felfelé és lefelé is lehetett módosítani, feltéve, hogy a jogszabályokban meghatározott egyes bevételi és kiadási tételek változásai abszolút értékben meghaladták a bruttó bevétel 1 %-át. A felülvizsgálat ennek az összegnek csak a többletét érinthette.

2.2.1.2. A 2005. évi határozatban vizsgált jogszabályok

— A 684/1974. számú törvény és az 501/1979. számú elnöki rendelet

(71) Az elsődleges nemzeti érdekű tengerhajózási szolgáltatások szerkezeti átalakításáról szóló 1974. december 20-i 684. sz. törvény (a továbbiakban: 684/1974. számú törvény) hatályon kívül helyezte a 2081/1936. számú rendeletet és a 600/1962. számú törvényt, valamint minden ellentétes vagy nem összeegyeztethető rendelkezést, és előírta a 600/1962. számú törvény szerint kötött szerződések 1974. december 31-i megszűnését.

(72) A 684/1974. számú törvény megkülönbözteti a teherforgalmi vonalakat (4. cikk), a személyforgalmi vonalakat (6. cikk) és a nagyobb és kisebb olasz szigetekkel való összeköttetéseket (8. cikk).

(73) A nagyobb és kisebb olasz szigetekkel való tengeri összeköttetések tekintetében a 8. cikk előírta az érintett régiók, különösen Mezzogiorno gazdasági és társadalmi fejlődésével kapcsolatos követelményeknek való megfelelést. Ennek érdekében ugyanez a cikk előírta, hogy az akkori Finmare-csoport társaságai, amelyeket megbíztak a szolgáltatások nyújtásával, a húszéves időtartamú közszolgáltatási szerződések szerint kapjanak támogatást.

([21]) Az 1956. december 20-i 1379. számú törvényerejű rendelet, az 1957. június 25-i 444. számú törvényerejű rendelet, az 1959. május 26-i 351. számú törvény, az 1961. február 2-i 32. számú törvény és az 1962. február 2-i 40. számú törvény szerint.

(74) A 9. cikkel összhangban a közszolgáltatási szerződéseknek magukban kell foglalniuk a kiszolgálandó útvonalak listáját, a szolgáltatás gyakoriságát, az egyes útvonalakra szánt hajók típusát és az állami hozzájárulás összegét. Ezt az összeget évente felül lehetett vizsgálni, ha a kiszámítás során figyelembe vett költségelemek közül legalább egy esetében az előző évhez képest 5 %-nál magasabb eltérést regisztráltak.

(75) A személyforgalmi vonalak tekintetében a 6. cikk előírta az Italia, a Lloyd Triestino, az Adriatica és a Tirrenia által működtetett személyforgalmi összeköttetéseknek a jogszabály hatálybalépését követő három éven belüli megszüntetését (ezek a tengerhajózási szolgáltatások a jogszabály szerint „*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*"-nek minősültek). A 7. cikk elismerte azt a lehetőséget, hogy a négy társaság e szolgáltatásokkal kapcsolatos gazdasági egyensúlyát biztosító kompenzációt nyújtsanak az említett hároméves időtartam alatt, az éves megállapodások alapján.

(76) A teherforgalmi vonalakkal kapcsolatban a 684/1974. számú törvény 4. cikke engedélyezte a kereskedelmi hajózásért felelős miniszternek, hogy támogatást nyújtson a Finmare-csoport társaságainak, amelyek új tengeri útvonalakat indítanak (4. cikk a) pont), vagy meglévő útvonalakat működtetnek (4. cikk b) pont), amennyiben nem lehetséges számukra a gazdasági egyensúly elérése. Mindkét támogatástípust legfeljebb öt évig, és a meglévő útvonalakkal kapcsolatos támogatást éves szerződések alapján lehetett nyújtani.

(77) A 684/1974. számú törvény nem írt elő általános költségvetési juttatást az általa létrehozott, különböző finanszírozási rendszerek esetében.

(78) A módosított 684/1974. számú törvényt végrehajtó, 1979. június 1-jei 501. számú elnöki rendelet (a továbbiakban: 501/1979. számú rendelet) ([22]) meghatározta a 684/1974. számú törvény alkalmazásának részletes szabályait. Az 501/1979. számú rendelet 3. cikke egyértelműsítette, hogy a 684/1974. számú törvény 7. cikkében előírt kompenzáció nyújtása céljából az Italia, a Lloyd Triestino, a Tirrenia és az Adriatica által üzemeltetett valamennyi nemzeti és nemzetközi személyforgalmi útvonalat figyelembe kellett venni.

(79) Az 501/1979. számú rendelet 26. cikke előírta, hogy a személyforgalmi vonalak után fizetett éves kompenzációt (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) a várt költségek és bevételek alapján kell megállapítani. A rendelet 35. cikke szerint a teherforgalmi vonalakért fizetett kompenzációt minden év június 30-áig lehetett felülvizsgálni az egyes vonalak gazdasági egyensúlyának biztosítása érdekében. Az 501/1979. számú rendelet 9. cikke számos olyan elemet meghatározott, amelyet figyelembe kell venni a 684/1974. számú törvény 4. cikkének (b) bekezdése, 7. és 8. cikke alapján fizetett támogatás kiszámításakor.

(80) Az 501/1979. számú rendelet emellett előírta, hogy a társaságok által működtetett útvonalakon az indulási és érkezési időket miniszteri rendeletben kell jóváhagyni, és arra kötelezte a társaságokat, hogy a 18 évnél régebbi hajóikat cseréljék le, amennyiben e kötelezettség alól a Minisztérium nem menti fel őket kifejezetten. A használt hajókat emellett egyénileg kellett az egyes közszolgáltatási útvonalakhoz rendelni. Ez a megkötés, amely arra kötelezte a társaságokat, hogy rendszeresen megújítsák a flottáikat, a társaságokra vonatkozó külön kötelezettség volt.

(81) A rendes szolgáltatások mellett az 501/1979. számú rendelet 40. cikke felhatalmazta a Kereskedelmi Hajózási Minisztériumot, hogy szervezze meg további szolgáltatások nyújtását annak érdekében, hogy eleget tegyen a közérdekű, rendkívüli követelményeknek, vagy figyelembe vegye a forgalomnövekedést.

— Az 1975. május 19-i 169. számú törvény

(82) A helyi jellegű postai és kereskedelmi tengerhajózási szolgáltatások átszervezéséről szóló, 1975. május 19-i 169. sz. törvény (a továbbiakban: 169/1975. számú törvény) átszervezte a helyi jellegű postai és kereskedelmi tengerhajózási szolgáltatások rendszerét.

(83) Különösen az 1. cikk előírta három regionális társaság, nevezetesen a Caremar, a Siremar és a Toremar létrehozását, és utóbbit megbízta a levelek és postai csomagok szállításával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével, valamint a teljes mértékben helyi jellegű kereskedelmi szolgáltatások nyújtásával. Az 1. cikk emellett előírta, hogy a Tirrenia legalább 51 %-os részesedéssel rendelkezzen e társaságok mindegyikének törzstőkéjében. A 169/1975. számú törvény 2. cikke engedélyezte a kereskedelmi hajózásért felelős miniszternek, hogy támogatást nyújtson a regionális társaságoknak a húszéves időtartamra szóló közszolgáltatási szerződésekben foglaltak szerint.

([22]) Az elsődleges nemzeti érdekű tengerhajózási szolgáltatások szerkezeti átalakításáról szóló, 1977. június 23-i 373. számú törvény által.

— Az 1986. december 5-i 856. számú törvény

(84) Az állami flotta szerkezeti átalakításának szabályairól (Finmare-csoport) és a magán hajófelszereléshez nyújtott intervenciókról szóló, 1986. december 5-i 856. sz. törvény (856/1986 sz. törvény) a tengerhajózási közszolgáltatási rendszer bizonyos módosításait írta elő.

(85) Nevezetesen az 1. cikk meghatározta, hogy a teherforgalmi vonalakat a nemzeti gazdaság szempontjából elengedhetetlenné tevő veszteséget szervezeti átalakítási program és állami pénzügyi támogatás tárgyává kell tenni. A 2. cikk arról rendelkezett, hogy ezeken az útvonalakon (1985. január 1-jétől kezdődően) legfeljebb ötéves időtartamra szóló kezdő támogatást lehet nyújtani. Új hajó esetén ötéves kezdő támogatás nyújtására került sor, amely a beruházás összegére korlátozódott (értékcsökkenési leírás és kamatok).

(86) A nagyobb és kisebb szigetekkel való összeköttetés tekintetében a törvény 11. cikke módosította a támogatás kiszámításának kritériumait. A támogatást a szolgáltatás átlagos és objektív paraméterek alapján meghatározott bevételei és költségei közötti különbség alapján kellett kiszámítani, és abba bele kellett foglalni egy észszerű befektetési jövedelmet. A közszolgáltatási szerződéseknek magukban kellett foglalniuk a pontos részleteket azokról az elemekről, amelyeket figyelembe kellett venni a támogatás kiszámításakor, valamint a támogatott útvonalak teljes listáját, a járatsűrűséget és a használandó hajókat. A támogatást a kereskedelmi hajózásért, a társadalmi részvételért és az államkincstárért felelős miniszteretnek kellett jóváhagyniuk. A (7) bekezdés meghatározta, hogy az első öt évre további támogatás adható a kedvezményezettek gazdasági egyensúlyának biztosítása érdekében.

(87) A 13. cikk szerint az Adriai-tenger északi térsége és az isztriai partok közötti tengeri járatok Lloyd Triestino általi működtetését az Adriaticára kellett átruházni. Emellett e cikk (4) bekezdése szerint az 1986. január 1-jén fennálló és az Adriatica által használt vegyes járatok ([23]) tekintetében a 684/1974. számú törvény 8. és 9. cikkében és a későbbi módosításokban foglalt szabályok voltak alkalmazandók (amelyek a nagyobb és kisebb olasz szigetekkel való összeköttetésekre vonatkoznak). Ennek eredményeként a 856/1986. számú törvény 11. cikke is alkalmazandóvá vált az Adriatica által működtetett nemzetközi összeköttetésekre.

(88) A 856/1986. számú törvény 15. cikke egy állami tulajdonban lévő regionális társaság (Saremar) létrehozását írta elő, amelyet a Szardínia, Korzika és a szomszédos kisebb szigetek közötti, korábban a Tirrenia által működtetett postai és kereskedelmi szolgáltatások ellátásával bízott meg.

(89) A 856/1986. számú törvény 12. cikke előírta, hogy a szolgáltatási díjakat a maguk a társaságok által benyújtott javaslat alapján miniszteri rendeletben kell meghatározni. A lakók és a migráns munkavállalók kedvezményes díjban részesültek.

(90) A 684/1974. számú törvényhez hasonlóan a 856/1986. számú törvény sem határozott meg általános költségvetési juttatást az érintett finanszírozási rendszerek esetében.

— Az 1989. május 5-i 160. sz. törvénnyé alakított 1989. március 4-i 77. sz. törvényerejű rendelet

(91) Az eredeti szerződésekre vonatkozó jogi keretnek a személyforgalommal és teherforgalommal kapcsolatos utolsó módosításait a tengeri szállítások és koncessziók tárgyában sürgősen foganatosítandó intézkedésekről szóló, 1989. március 4-i 77. sz. törvényerejű rendeletből (a továbbiakban: 77/1989. számú törvényerejű rendelet) módosításokkal törvénnyé alakított 1989. május 5-i 160. sz. törvény vezette be.

(92) Különösen a 77/1989. számú törvényerejű rendelet 9. cikke előírta, hogy 1990. január 1-jétől a személy- és teherforgalom biztosítása érdekében elengedhetetlennek tekintett vonalak kiegyenlítő támogatásban részesülhetnek. A szolgáltatási útvonalakat és a szolgáltatás gyakoriságát a nemzeti hatóságoknak kellett megállapítaniuk a szolgáltatás ellátásával megbízott társaságok technikai javaslatai alapján, amelyeknek e célból ötévente szolgáltatási tervet kellett benyújtaniuk.

(93) A szigetekkel való összeköttetésekkel kapcsolatban a 9. cikk (3) bekezdése meghatározta továbbá, hogy a kiegyenlítő támogatás összegét a közszolgáltatási szerződésekben kell meghatározni, referenciaként figyelembe véve az azonos szolgáltatások és távolságok esetében a nemzeti vasúti társaság (*Ferrovie dello Stato*) által alkalmazott díjak átlagát és objektív paramétereit.

([23]) Nevezetesen a Trieszt és Friuli Venezia Giulia olasz régió egyéb kikötői közötti, az Adriai-tenger középső és alsó térségének nyugati és keleti partja közötti, valamint a Jón-tenger és a Földközi-tenger nyugati térsége közötti járatok.

2.2.2. *Az eredeti szerződések*

(94) Az eredeti szerződések közszolgáltatási szerződések, amelyeket az olasz állam 1991 júliusában kötött a korábbi Tirrenia-csoport öt regionális társaságának mindegyikével. Ezek a szerződések a korábbi Tirrenia-csoporthoz tartozó valamennyi társaság esetében azonosak voltak, beleértve a Tirreniát. A 2. cikk értelmében az eredeti szerződések 1989. január 1-jei visszamenőleges hatállyal voltak alkalmazandók, és 2008. december 31-én jártak le. Mindazonáltal az eredeti szerződések előírták, hogy az 1989-re, 1990-re és 1991-re vonatkozó gazdasági kapcsolatokat eseti intézkedésekkel kell meghatározni, amelyekre e határozat nem terjed ki.

(95) Az eredeti szerződések 3. cikkének feltételei szerint az éves támogatás összegét a kedvezményezett által minden pénzügyi év februárjában benyújtott kérelem alapján határozták meg. A kérelem minisztériumok közötti konzultáció tárgyát képezte, majd ezt követően azt a következő májusban miniszteri rendelettel fogadták el. Az éves támogatás célja az volt, hogy lehetővé tegye a társaság számára a működési költségei és bevételei közötti hiányosságból eredő veszteség fedezését.

(96) Az eredeti szerződések 5. cikke a kompenzáció és a befektetett tőke hozamának kiszámítása során figyelembe veendő, különböző bevételi és költségelemeket részletezte a 856/1986. számú törvény 11. cikke szerint.

2.2.3. *Az ötéves tervek*

(97) Az eredeti szerződések 1. cikke előírta, hogy az ötéves tervek határozzák meg a kiszolgálandó útvonalakat és kikötőket, a szóban forgó tengeri összeköttetésekhez rendelendő hajók típusát és kapacitását, a szolgáltatás gyakoriságát és a fizetendő viteldíjakat, ideértve különösen a szigeti régiók lakosai számára biztosított, támogatott viteldíjakat.

(98) Az első ötéves tervet (1990–1994 közötti időszak) az 1990. május 29-i miniszteri rendelettel hagyták jóvá, és 1990. január 1-jéig visszamenő hatállyal alkalmazták. Az 1996. május 14-i rendelettel jóváhagyott második terv, mely az 1995–1999 közötti éveket foglalja magában, az útvonalakat és a járatsűrűségeket lényegében változatlanul hagyta.

(99) Az olasz hatóságok által 1999 szeptemberében benyújtott harmadik tervet (2000–2004 közötti évek) a 2005. évi határozat elfogadásáig nem hagyták jóvá. E terv elfogadására várva a 2000. március 8-i rendelet a Tirrenia-csoport társaságai számára elrendelte az 160/1989. sz. törvény 9. cikkében meghatározott szolgáltatások folytatását az 1994–1999 közötti időszakra vonatkozó, 1999-ben hatályban lévő ötéves tervben elfogadott feltételek szerint.

(100) A 2005. évi határozat megsemmisítését követően az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy ahelyett, hogy hivatalosan elfogadták volna a 2000–2004 és 2005–2008 közötti időszakra vonatkozó ötéves terveket, eseti racionalizációs intézkedéseket hoztak annak érdekében, hogy a szolgáltatásokat közelebb hozzák a helyi közösségek igényeihez, azonban nem vezettek be jelentős változásokat a közszolgáltatási rendszerben. Az olasz hatóságok egyértelműsítették, hogy a hosszabb távú tervezés a költségvetéssel kapcsolatos aggodalmak miatt nem volt lehetséges.

2.2.4. *Az éves kompenzáció*

2.2.4.1. A 2005. évi határozat szerint értékelt kompenzáció

(101) Az éves támogatás az ötéves tervben hivatkozott szolgáltatások ellátása nettó hiányának felelt meg, amelyhez a befektetett tőke megtérülésének megfelelő, változó összeget adtak hozzá. Az üzleti év nettó hiányának mértékét az időszak során elkönyvelt nyereségek és az útvonalak üzemeltetésével járó költségek közti különbözet adta.

(102) Az eredeti szerződések a következőképpen rendelkeztek a közszolgáltatásért járó éves kompenzáció megfizetéséről:

a) az előző évben nyújtott támogatás összegének 70 %-ával megegyező előleg, amely minden év márciusában fizetendő;

b) a támogatás 20 %-ával megegyező második részlet minden év júniusában;

c) a kifizetett összegek, illetve a folyó év működési költségei és bevételei közötti hiány különbsége jelentette az egyenleget, amelyet év végén fizettek meg. Ha a társaság a nyújtott szolgáltatások nettó költségénél (bevétel mínusz veszteségek) nagyobb összeget kapott, a társaság köteles volt a mérleg jóváhagyását követő 15 napon belül visszatéríteni a különbözetet.

(103) Az éves kompenzáció kiszámítása során figyelembe vett költségelemek az alábbiak voltak: ügynöki megbízások/működési költségek, kikötői illetékek/kikötői tranzitköltségek és egyéb forgalmi költségek, működési költségek, amortizáció, nettó pénzügyi díjak, adminisztrációs költségek és egyéb költségek. Ezek az eredeti szerződésekhez csatolt költségelemek minden regionális társaságnál megegyeztek.

(104) A működési költségek magukban foglalták a hajószemélyzet, a karbantartás, a biztosítások, az üzemanyagok és az ásványolajok költségeit. Az „Adminisztrációs költségek" sor főként a földi személyzet és az adminisztrációs helyiségek díjait tartalmazták.

(105) Az olasz hatóságok által megadott adatok alapján a regionális társaságok költségei (millió ITL-ben) és az 1992 és 2001 ([24]) közötti támogatás összege az alábbiak szerint alakultak ([25]).

Adriatica

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ügynöki megbízás stb.	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Kikötői illetékek stb.	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Működési költségek	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Amortizáció	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Nettó pénzügyi díjak	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Adminisztráció	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Egyéb költségek	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Költségek összesen (A)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Működési bevétel (B)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Nettó nyereség (B-A)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
A befektetett tőke hozama	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Az éves támogatás összege	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ügynöki megbízás stb.	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Kikötői illetékek stb.	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Működési költségek	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Amortizáció	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Nettó pénzügyi díjak	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Adminisztráció	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Egyéb költségek	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Költségek összesen (A)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Működési bevétel (B)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Nettó nyereség (B-A)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) A 2001-re vonatkozó költségeket az olasz hatóságok ezer EUR-ban adták meg. E táblázatok alkalmazásában ezek az összegek ITL-re vannak átváltva, figyelembe véve az Európai Unió Tanácsa által 1999. január 1-jei hatállyal elfogadott, EUR-árfolyamokat, azaz 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) A PricewaterhouseCoopers „*Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999*" c. tanulmányából származó adatok, amelyeket az olasz hatóságok kiegészítettek a 2000-re és 2001-re vonatkozó adatokkal. A tanulmány a Tirrenia-csoport társaságainak analitikus könyvvitelét reprodukálja, és értékeli az egyes útvonalak működési költségeit és bevételeit.

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
A befektetett tőke hozama	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Az éves támogatás összege	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ügynöki megbízás stb.	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Kikötői illetékek stb.	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Működési költségek	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Amortizáció	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Nettó pénzügyi díjak	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Adminisztráció	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Egyéb költségek	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Költségek összesen (A)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Működési bevétel (B)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Nettó nyereség (B-A)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
A befektetett tőke hozama	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Az éves támogatás összege	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ügynöki megbízás stb.	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Kikötői illetékek stb.	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Működési költségek	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Amortizáció	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Nettó pénzügyi díjak	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Adminisztráció	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Egyéb költségek	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Összes költség	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Működési bevétel (B)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Nettó nyereség (B-A)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
A befektetett tőke hozama	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Az éves támogatás összege	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ügynöki megbízás stb.	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Kikötői illetékek stb.	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Működési költségek	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Amortizáció	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Nettó pénzügyi díjak	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Adminisztráció	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Egyéb költségek	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400,42
Összes költség	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Működési bevétel (B)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Nettó nyereség (B-A)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**- 34 938,83**
A befektetett tőke hozama	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Az éves támogatás összege	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) A befektetett tőke megtérülésével kapcsolatban az abszolút összegek a teljes időszakra (1992–2001) rendelkezésre állnak. Emellett Olaszország a Bizottság rendelkezésére bocsátotta a befektetett tőkének az 1998 és 2001 közötti időszakra vonatkozóan elfogadott megtérülési rátáját, amely ezekben az években az inflációhoz és a kamatlábakhoz hasonlóan, a 1,6 % és 8 % közötti tartományban alakult.

Tárgyév	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
1998	–	7,1 %	1,90 %	2,70 %	3,30 %
1999	2,30 %	–	1,60 %	2,10 %	2,50 %
2000	2,20 %	6,10 %	5,90 %	4,90 %	3,90 %
2001	2,30 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	6,70 %

(107) Emellett Olaszország mindegyik társaság tekintetében benyújtotta az útvonalankénti könyvelést az 1992–2001 közötti időszakra vonatkozóan, és ismertette azokat a tényezőket, amelyek az egyes társaságok esetében kihatottak a költségek szintjére és ennek eredményeként a kompenzációra.

(108) Az Adriatica esetében az egykori Jugoszláviába és az Albániába vezető útvonalakon éves viszonylatban jelentős forgalomváltozások következtek be, a terület politikai helyzetének függvényében. Az éves támogatási összeg komoly változásait (utolsó sor) az olasz hatóságok a nettó működési költségeknek az Albániába és az egykori Jugoszláviába vezető útvonalakon tapasztalt ingadozásával magyarázták, figyelemmel arra, hogy a szolgáltatásokat a Balkán-félszigeten kialakult politikai helyzet függvényében időnként meg kellett szakítani. Emellett a Görögországgal való összeköttetések 2000-es megszüntetése is csökkentette a működési költségeket. A Tremiti-szigetekkel való part menti összeköttetések nettó működési költségei és éves támogatási szükségletei ezzel szemben 1992-től 2001-ig összességében stabilnak bizonyultak.

(109) A Saremar esetében az éves támogatás 1992 és 2001 közötti viszonylag stabil szintje a társaság által nyújtott szolgáltatások – elsősorban a Szardínia és a szomszédos szigetek közötti part menti összeköttetések – jellegzetességeit tükrözi, amelyek főként a helyi közösségek igényeit követték, és ezért a kereslet és a kínálat területén nem jelentkeztek olyan jelentősebb változások, amelyekhez igazodniuk kellett volna. A társaság által kínált

szolgáltatások a járatsűrűségeket és a menetrendeket tekintve lényegében változatlanok maradtak azóta, hogy az eredeti szerződések hatályba léptek ([26]), és a vizsgált időszakban mindvégig gyakorlatilag változatlanok voltak. Ez a helyzet magyarázza a Saremar által kapott éves támogatás viszonylag stabil szintjét.

(110) A Toremar a Toscanai-szigetek felé működtetett helyi összeköttetéseket, amelyek esetében a kereslet és a kínálat kevéssé változott, ez indokolja a költségek viszonylagos állandóságát. Az állami társaság által 2000-ben kínált szolgáltatások a járatsűrűségek és a menetrendek tekintetében azonosak voltak az 1992. éviekkel ([27]), és a kereslet szezonális változásaitól függetlenül lényegében nem mutattak éven belüli ingadozást. Az éves támogatás szintje az évek során meglehetősen stabil volt.

(111) A Siremar szolgáltatásai jellegüket tekintve hasonlóak voltak a Saremar és a Toremar kapcsán leírtakhoz: a szolgáltatások szintje a közszolgáltatási szerződés hatálybalépése után állandó volt, alig befolyásolták szezonális változások. A társaság működési költségeinek a bevételekhez képest magas szintje különösen a Szicília térségében lévő 14 sziget lakosainak mobilitási szükségleteit kielégíteni hivatott útvonalak számával volt magyarázható (18 menetrendi viszonylat).

(112) A Caremar tekintetében elmondható, hogy a nyújtott szolgáltatások az állammal kötött szerződés hatálybalépésétől lényegében változatlanok voltak ([28]). A működési költségek emelkedésével párhuzamosan nőtt a működtetett útvonalakból származó bevétel is, ami lehetővé tette, hogy az éves támogatás szintje viszonylag stabil maradjon.

2.2.4.2. Kompenzáció a 2005. évi határozat megsemmisítése után

(113) A 2005. évi határozat megsemmisítését követően Olaszország kiegészítette a regionális társaságok által a 2002 és 2008 közötti időszakban kapott támogatásra vonatkozó információkat. Ezen belül tájékoztatást adott különösen i. a közszolgáltatási útvonalak működtetése során felmerülő költségekről; ii. a szolgáltatások működtetése során keletkezett nettó veszteségről; iii. a befektetett tőke megtérülésének abszolút összegeiről; valamint iv. a társaságoknak nyújtott éves támogatási összegekről.

(114) Olaszország továbbá a 2012 júniusában a Bizottsággal közösen tartott megbeszélésen megerősítette, hogy a kompenzáció kiszámításához figyelembe vett költségelemek 1991 óta változatlanok voltak.

(115) A rendelkezésre bocsátott adatok (ezer EUR):

Adriatica

Tárgyév	(A) Összköltség	(B) Működési bevétel	(C) Nettó nyereség (B-A)	A befektetett tőke hozama	Az éves támogatás összege
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	n.a.	n.a.
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	n.a.	n.a.
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	n.a.	n.a.
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	n.a.	n.a.
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	n.a.	n.a.

([1]) Mivel a Tirrenia a 2004. március 18-i határozattal megszerezte az Adriatica folyamatban lévő üzleti tevékenységeit, egyes adatok 2004-től kezdve nem elérhetők az Adriatica tekintetében.

([26]) A Saremar 1992-ben összesen 18 000 utat tett meg az általa működtetett négy útvonalon. 2000-ben az utak száma 20 000 körül volt.
([27]) A Toremar 2000-ben összesen 9 097 utat tett meg az útvonalhálózatán, míg 1992-ben 8 300-at.
([28]) A Caremar 2000-ben 12 872 utat tett meg az útvonalain (1992-ben 15 650-et).

Saremar

Tárgyév	(A) Összköltség	(B) Működési bevétel	(C) Nettó nyereség (B-A)	A befektetett tőke hozama	Az éves támogatás összege
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

Tárgyév	(A) Összköltség	(B) Működési bevétel	(C) Nettó nyereség (B-A)	A befektetett tőke hozama	Az éves támogatás összege
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

Tárgyév	(A) Összköltség	(B) Működési bevétel	(C) Nettó nyereség (B-A)	A befektetett tőke hozama	Az éves támogatás összege
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

Tárgyév	(A) Összköltség	(B) Működési bevétel	(C) Nettó nyereség (B-A)	A befektetett tőke hozama	Az éves támogatás összege
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Az olasz hatóságok szerint a regionális társaságok egyes költségelemeinek időbeli alakulását főként külső tényezők határozták meg, mint az infláció és a kamatlábak alakulása, amelyek nemcsak a piaci árakra hatottak ki, hanem a befektetett tőke megtérülésének várható mértékére is. A fenti mérték kiszámításához a banki kamatlábakat és a tengerészeti hitelek átlagos hitelkamatlábait vették figyelembe.

(117) A befektetett tőke megtérülésének arányával kapcsolatban Olaszország a Bizottság rendelkezésére bocsátotta a 2002 és 2003 között elfogadott mértékeket, azonban ezeket a 2004–2008 közötti időszak esetében nem tudta benyújtani.

Tárgyév	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
2002	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) Olaszország emellett a Bizottság rendelkezésére bocsátotta a Tirrenia útvonalankénti könyvelését 2004-től kezdve annak érdekében, hogy azonosítsa a társaságnál a korábban az Adriatica által kiszolgált nemzeti/nemzetközi útvonalak működtetésével kapcsolatban felmerült költségeket. Hangsúlyozta mindazonáltal, hogy ezeket az értékeket az egyes útvonalakon felmerült tényleges értékek becsléseként kell tekinteni, mivel a figyelembe vett egyes költségelemek nem bonthatók le útvonalakra.

(119) Ezen információk alapján a Tirrenia eredményei (EUR-ban) a korábban az Adriatica által működtetett nemzetközi útvonalakon az alábbiak szerint alakultak:

Tárgyév	Ancona–Durrës	Ancona–Bar	Bari–Durrës	Ancona–Split
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	n.a.	n.a.	3 701 256	- 4 249 739
2006	n.a.	n.a.	5 503 024	- 145 514
2007	n.a.	n.a.	7 119 285	n.a.
2008	n.a.	n.a.	4 308 702	n.a.

2.2.5. *Az ötéves tervekben és az üzleti tervben szereplő beruházások*

(120) Az útvonalakon – melyeken biztosítani kellett az összeköttetést – és a hozzájuk tartozó járatsűrűségeken kívül az ötéves tervek szabályozták azokat a beruházásokat is, amelyeket a kedvezményezettek az adott időszakban meg kívántak valósítani, hogy biztosíthassák az adott útvonalakon a szolgáltatást. A vizsgálati szakaszban a Bizottság különösen arról próbált megbizonyosodni, hogy az éves támogatás kalkulációjához milyen módon könyvelték el a hajók beszerzési és amortizációs költségeit.

(121) A Bizottság ugyanígy meg kívánta vizsgálni, hogy a kiegészítő beruházások, melyeket a korábbi Tirrenia-csoport regionális társaságainak javára az 1999–2002 közötti időszakra a Tirrenia által 1999 márciusában elfogadott ipari terv irányzott elő, nem tartalmaztak-e valamilyen támogatási elemet. Az üzleti terv fő célkitűzései a következők voltak:

a) lehetővé tenni a társaságok számára, hogy alkalmazkodhassanak a part menti hajózás olasz piacának annak liberalizációját követően (1999. január 1.) megváltozott feltételeihez, és hogy előkészülhessenek az állammal kötött eredeti szerződések 2008. évi lejáratára;

b) csökkenteni a fenti eredeti szerződések értelmében nyújtott szolgáltatások költségeit;

c) támogatni a csoport fejlődését és kiaknázni a rendelkezésre álló forrásokat;

d) megteremteni a feltételeket a társaságok privatizációjához.

(122) Az üzleti terv különösen az eredeti szerződések által előirányzott szolgáltatásokhoz szükséges beruházásokat irányozta elő, amely alatt a régi járművek leszerelését, a csoporton belül egyéb járművek áthelyezését és összesen 700 milliárd ITL (körülbelül 361,5 millió EUR) ([29]) összegű új beruházásokat kell érteni.

2.3. **Kedvezményes adórendszer**

(123) Az 1995. október 26-i 504. sz. törvényerejű rendelet a hajózáshoz üzemanyagként használt ásványolajakra kedvezményes adórendszert vezetett be. A fenti rendelet 63. cikkének (3) bekezdése értelmében a fogyasztási adók csökkentését a fedélzeten felhasznált kenőolajakra alkalmazták.

(124) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki ezen adókedvezmény alkalmazási módjával kapcsolatban a karbantartási munkák elvégzésére váró, olasz kikötőkben állomásozó hajók esetében. A Bizottság meg kívánt győződni arról, hogy ez az intézkedés nincs-e megkülönböztető hatással más tengerhajózási vállalkozásokra nézve, amelyeknek a hajói ugyanilyen helyzetben vannak.

3. **AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI**

3.1. **A 2005. évi határozat elfogadását megelőző észrevételek**

3.1.1. *A Tirrenia-csoport társaságainak észrevételei*

(125) 1999. november 22-i levelükkel a Tirrenia-csoport társaságai benyújtották az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket. A vállalatok elsősorban az eredeti szerződések alapján nyújtott kompenzációknak tulajdonított „új támogatások” minősítést vitatták, és – következésképpen – a hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat megalapozottságát. Az érintettek pontosabban azt állították, hogy a Bizottságnak jó ideje tudomása volt a közszolgáltatási kompenzációs rendszer létezéséről, és soha nem tett ellenvetést velük szemben. Továbbá azt állították, hogy az állami társaságoknak juttatott éves kompenzációk összege szigorúan arányban állt a közszolgáltatási kötelezettségekkel járó pótlólagos nettó költségekkel, és azokra korlátozódott. Ezért úgy vélték, hogy a piacon jelenlévő többi vállalkozóval szemben ez a juttatás nem képezte a verseny akadályát.

(126) Ezzel egyidejűleg a Tirrenia, az Adriatica, a Caremar, a Saremar, a Siremar és a Toremar az EUMSZ 263. cikkének (4) bekezdése értelmében a határozat megsemmisítésére irányuló keresetet nyújtott be a Törvényszékhez (lásd továbbá az (5) preambulumbekezdést).

3.1.2. *Magánvállalkozók észrevételei*

(127) A Bizottság a Caremar, a Saremar és a Toremar által kiszolgált számos útvonalon működő konkurens magánvállalkozóktól kapott észrevételeket. Ezek az alábbiak szerint foglalhatók össze:

a) a Tirrenia-csoport társaságai azokon az útvonalakon, melyekre a magánvállalkozók konkurenciája összpontosult, agresszív kereskedelempolitikát folytattak, melyet olyan dömpingárak, árengedmények és halasztott fizetések jellemeztek, amelyekre az állami támogatások hiányában nem lehetett magyarázatot találni;

([29]) Átváltási árfolyam: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

b) a közszolgáltatási kötelezettségek hiányában voltak az átláthatóságnak, és a Tirrenia-csoport társaságainak nyújtott azon lehetőség, hogy változtathattak a rájuk háruló kötelezettségek terjedelmén, különös tekintettel a kiszolgálandó útszakaszokra, a figyelembe veendő menetrendre és járatsűrűségekre, ellentétes volt a közszolgáltatási kötelezettségek jellegével;

c) a Tirrenia-csoport társaságai által kiszolgált néhány útvonalon a magánvállalkozások által kínált szolgáltatásokat figyelembe véve meglehetősen vitathatónak látszott a közszolgáltatás nyújtásának szükségessége;

d) az 1995 óta végzett vagy az üzleti terv által előirányzott beruházások finanszírozási módjai tartalmaztak támogatási elemeket, különös tekintettel a Tirrenia-csoport vállalatai számára engedélyezett kedvezőbb bankhitelfelvételi feltételekre;

e) a Tirrenia-csoport vállalatai az olasz kikötőkben állomásozó hajóik által felhasznált ásványolajakra kedvezményes adóelbánásban részesültek.

3.2. **A 2005. évi határozat megsemmisítését követő észrevételek**

(128) A 2005. évi határozat Törvényszék általi megsemmisítését követően a Bizottság felszólította az eljárásban érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a fent említett megsemmisítéssel és annak következményeivel kapcsolatban (lásd továbbá az 1.3. szakaszt).

(129) A Bizottság csak a vizsgálat tárgyát képező intézkedések kedvezményezettjeitől kapott észrevételeket. Ők lényegében kijelentették, hogy a Bizottságnak valamennyi releváns ténybeli és jogi elemet figyelembe kellene vennie, beleértve a bírósági eljárások tekintetében a kérelmezők által benyújtott további jogalapokat, és megállapították, hogy a szóban forgó intézkedések:

a) nem minősülnek támogatásnak; vagy

b) létező támogatásnak minősülnek, mivel az olaszországi tengerhajózási közszolgáltatási rendszer i. már az EK-Szerződés hatálybalépése előtt fennállt, ii. az Európai Bizottság implicit vagy explicit engedélyétől függött ([30]), és iii. megelőzte a tengeri kabotázsról szóló rendelet hatálybalépését.

4. **AZ OLASZ HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEI**

4.1. **A 2005. évi határozat elfogadását megelőző észrevételek**

4.1.1. *A közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében fizetett támogatások*

(130) 1999. szeptember 29-i levelükkel az olasz hatóságok megküldték észrevételeiket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. Megítélésük szerint a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkében lehetővé tette a Tirrenia-csoport egyes társaságaival kötött eredeti szerződések számára, hogy a lejárati időpontig, azaz 2008 végéig teljes hatállyal érvényesülhessenek. Következésképpen az eredeti szerződésekből származó közszolgáltatási kötelezettségek rendszerét az eljárás megindításáról szóló határozat nem kérdőjelezhette meg.

(131) Az olasz hatóságok továbbá vitatták a vizsgált támogatásoknak az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti „új támogatásoknak” való minősítését, és azt, hogy a part menti hajózás olasz piacának megnyitását (1999. január 1.) megelőzően hatást gyakorolhattak a tagállamok közti kereskedelemre.

(132) Ezen általános jellegű észrevételektől eltekintve az olasz hatóságok hangsúlyozták, hogy a Tirrenia-csoport társaságai által kiszolgált útvonalakon a magánvállalkozók jelenléte gyakran új és részleges jelenség volt, mivel az útszakaszok korlátozott számára szorítkozott és a nyári évszakra összpontosult. Az éves kompenzáció számítási módszere továbbá, mely a tél során felhalmozódó veszteségekből a nyár folyamán realizált bevételek levonásából áll, hozzájárult ahhoz, hogy a kompenzáció mértéke a szükséges minimális mértékre korlátozódjon.

(133) Következésképpen az olasz hatóságok szerint a kompenzáció szükséges volt és szigorúan azokhoz a közszolgáltatási kötelezettségekhez arányult, amelyek meghatározása a tagállam hatáskörébe tartozik.

([30]) Az olasz hatóságok szerint a Bizottság jóval a hivatalos vizsgálati eljárás megindítása előtt tájékoztatást kapott a Tirrenia-csoport társaságainak nyújtott támogatásokról. Emellett 1992-ben a Bizottság adminisztratív célokból az E 5/1992. szám alatt fennálló ügyként sorolta át az ügyet. 1995-ig a Bizottság és Olaszország között zajló minden levelezés az E. szám alatti aktára hivatkozott. 1995-ben a Bizottság az NN. számra hivatkozott.

(134) A versenyre vonatkozó szabályok megsértését illetően, melyért az Olaszország és Görögország közti útvonalakon az Adriatica felelőssé vált, az olasz hatóságok hangsúlyozták, hogy a Bizottság erről a kihágásról szóló határozata akkor nem végleges jellegű volt. Szerintük a két eljárás egymástól független, a támogatásokat nem használták versenyellenes magatartások finanszírozására, az összeegyeztethetetlenség kijelentése egyenlő lenne egy új szankcióval, és egy esetleges visszafizetés veszélyeztetné az Adriatica társaság egyensúlyát, valamint a privatizációs folyamatot.

4.1.2. *Az üzleti tervben szereplő beruházások*

(135) Az olasz hatóságok hangsúlyozták, hogy az üzleti terv által előirányzott beruházásoknak az volt a céljuk, hogy a magas minőségi színvonal megtartása mellett csökkentsék a szolgáltatás költségeit. Továbbá szerintük azok a módszerek, melyekkel a tervezett intézkedéseket finanszírozták, nem tartalmaztak semmilyen támogatási elemet, mivel az ilyen finanszírozás részben az érintett vállalatok saját forrásaiból, részben a normál piaci feltételekkel felvett banki kölcsönökből származott.

4.1.3. *Kedvezményes adórendszer*

(136) Az olasz hatóságok pontosították azt a szabályozó keretet, mely a hajózási célú üzemanyagokként hasznosított ásványi olajak után fizetendő adókat szabályozta. A Bizottsághoz eljuttatott információkból következett, hogy az 504/1995 sz. törvényerejű rendelet alapján 1996. március 2-án kibocsátott általános alkalmazású határozattal a törvényerejű rendelet által előirányzott adókedvezményt kiterjesztették a karbantartási munkák miatt kikötőben veszteglő teljes flotta által felhasznált üzem- és kenőanyagokra.

(137) Ezzel egyidejűleg, ahogyan az (5) preambulumbekezdésben szerepel, Olaszország a Törvényszékhez benyújtott keresettel megtámadta az eljárás megindításáról szóló határozat azon részét, mely a támogatások nyújtásának felfüggesztéséről rendelkezett.

4.2. **A 2005. évi határozat megsemmisítését követő észrevételek**

(138) 2010 áprilisában a Bizottság felkérte az olasz hatóságokat, hogy nyújtsák be észrevételeiket a 2005. évi határozat Törvényszék általi megsemmisítésével kapcsolatban, és egyértelműsítsék az Adriatica és a Saremar által működtetett nemzetközi útvonalakkal kapcsolatos egyes tényezőket. A Bizottság emellett a konkrét útvonalak működtetéséért járó kompenzációs mechanizmus részletes ismertetését kérte, beleértve a kompenzáció és a befektetett tőke megtérülésének kiszámítására irányuló módszer valamennyi későbbi módosítását.

(139) Az olasz hatóságok ismételten kijelentették, hogy a kérdéses intézkedéseket létező támogatásnak kell minősíteni, ahogyan azt már kijelentették és bizonyították a hivatalos vizsgálati eljárás keretében. Állításuk szerint mind az odaítélési kritériumokat, mind pedig a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért nyújtott kompenzáció kiszámításának módjait a 2081/1936. számú rendelet, amelyet a későbbiekben a 684/1974. számú törvény hatályon kívül helyezett, és a 2082/1936. számú rendelet szabályozta. A 2081/1936. számú rendelet 2. cikke létrehozta a nemzeti érdekű útvonalakat, és a 6. cikk meghatározta, hogy a társaságoknál az útvonalak működtetése során felmerült további költségeket az állam húszéves megállapodások keretében fedezné.

(140) Az olasz hatóságok azt állították, hogy a tengerhajózási közszolgáltatási rendszert szabályozó jogi keret későbbi módosításai egyrészről csak szigorúbbá tették a kedvezményezettek számára előírt közszolgáltatási kötelezettségeket, másrészről pedig frissítették a kompenzáció kiszámítására irányuló mechanizmusokat, hogy korlátozzák az állami hozzájárulást.

(141) Az olasz hatóságok hangsúlyozták, hogy a 856/1986. számú törvény bevezette az éves kiegyenlítő támogatást, amely a szolgáltatás működése során felmerülő bevételek és költségek közötti különbözet volt, és amely objektív paramétereken alapult, nem pedig a korábbi költségeken, beleértve az észszerű megtérülési arányt. Az olasz hatóságok megállapították, hogy a jogi keret innovációja különösen releváns volt, mivel hatékonysági ösztönzőket nyújtott a társaságoknak.

(142) Az olasz hatóságok szerint ugyanezek a szempontok voltak alkalmazandók a regionális társaságoknak nyújtott kompenzáció tekintetében is. Az olasz hatóságok továbbá megerősítették, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek előírását a 34/1953. évi törvény vezette be, amely az alábbi négy támogatott szektort határozta meg:

a) a Toszkanai-szigetek (Toremar);

b) a Partenopee- és Pontino-szigetek (Caremar);

c) az Eoli-szigetek (Siremar);

d) az Egadi-szigetek, a Pelagie-szigetek, az Ustica és a Pantelleria (Siremar).

(143) A kisebb szardíniai szigetekkel és Korzikával fennálló összeköttetéseket állítólag a Tirrenia működtette az 1937. január 5-i miniszteri rendelet alapján, amely a nemzeti érdekű útvonalak harmadik forgalmi szektorában bevezette a La Maddalenával, Palauval, Bonifacióval, Carlofortéval, Calasettával és Portovesmével fennálló összeköttetéseket. Ezek a Tirreniából való kiválással 1988-ban létrehozott Saremar által működtetett összeköttetések voltak.

(144) Az olasz hatóságok emellett hangsúlyozták, hogy ugyanez a rendelet magában foglalta a nemzeti érdekű útvonalak IV. szektorában az Adriatica által működtetett, Görögországgal, Albániával és a Tremiti-szigetekkel fennálló összeköttetéseket (lásd az (59) preambulumbekezdést).

(145) Ezen az alapon az olasz hatóságok megállapították, hogy a 2005. évi határozat és a szigetekkel fennálló tengeri összeköttetések korábbi szabályozói kerete hatálya alá eső közszolgáltatási rendszerek közötti folytonossági elemek elegendőek. A fentiek fényében az olasz hatóságok úgy vélték, hogy a közszolgáltatási rendszer az EK-Szerződés és a tengeri kabotázsról szóló rendelet hatálybalépése előtt jött létre.

5. **ÉRTÉKELÉS**

5.1. **Közszolgáltatási kompenzációk**

5.1.1. *Állami támogatás fennállása*

(146) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.

(147) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak meghatározása érdekében, hogy a bejelentett intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek-e, a fent említett összes feltételnek teljesülnie kell. Nevezetesen a pénzügyi támogatásra az alábbiak alkalmazandók:

a) az államnak kell nyújtania vagy állami forrásból kell nyújtani azt;

b) előnyben kell részesítenie bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését;

c) torzítania kell a versenyt vagy azzal kell fenyegetnie;

d) befolyásolnia kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(148) *Állami források*: A vizsgált támogatásokat egyértelműen az állam nyújtotta vagy állami forrásból nyújtották.

(149) *Gazdasági előny*: Annak megállapításához, hogy a közszolgáltatás működtetéséért nyújtott kompenzáció az EUMSZ 107. cikke értelmében előnynek számít-e, a Bíróság az alábbi kritériumokat hozta létre az Altmark ([31]) ügyben hozott ítéletében:

1. a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie (első Altmark-kritérium);

2. az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani (második Altmark-kritérium);

3. az ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre (harmadik Altmark-kritérium);

4. amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre (negyedik Altmark-kritérium).

([31]) A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, *Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) A negyedik Altmark-kritérium teljesítettnek tekinthető, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció kedvezményezettjeit olyan közbeszerzési eljárás keretében választották ki, amely lehetővé teszi, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, vagy ennek hiányában, ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.

(151) Ebben az esetben a kedvezményezetteket nem közszolgáltatási eljárás keretében választották ki. Emellett Olaszország nem bizonyította, hogy a kompenzáció szintjét olyan költségek elemzése alapján állapították meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.

(152) mivel az Altmark-kritériumok kumulatív jellegűek, a negyedik kritériumnak való megfelelés elmaradása elegendő ahhoz, hogy megállapítható legyen a korábbi Tirrenia-csoport regionális társaságainak nyújtott gazdasági előny megléte.

(153) *Szelektivitás*: A szóban forgó támogatások szelektívek voltak, mivel bizonyos, tengeri szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokra irányultak.

(154) *A verseny torzítása és a kereskedelem befolyásolása*: Ha egy tagállam által nyújtott támogatás egy vállalkozás pozícióját az Unión belüli kereskedelemben részt vevő versenytársaival szemben erősíti, akkor azok versenyképességét a támogatás által korlátozottnak kell tekinteni. Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitva álló piacokon más vállalkozásokkal versenyez. A jelen ügyben a kedvezményezettek versenyben állnak más, az Unióban tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokkal, különösen a 4055/86/EGK tanácsi rendelet ([32]) és a tengeri kabotázsról szóló rendelet hatálybalépésétől, amelyek liberalizálják a nemzetközi tengeri szállítás, illetve a tengeri kabotázs piacát. Ennek értelmében a vizsgálat tárgyát képező állami kompenzáció kihat az uniós kereskedelemre és torzítja a belső piacon belüli versenyt.

(155) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az olasz hatóságok által a part menti és nemzetközi összeköttetések működtetéséért 1992 és 2008 között a Tirrenia-csoport regionális társaságainak fizetett kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

5.1.2. *Az érintett támogatás jellege: meglévő vagy új támogatás?*

(156) Miután megállapítást nyert, hogy az olasz hatóságok által a part menti és nemzetközi összeköttetések működtetéséért 1992 és 2008 között a Tirrenia-csoport regionális társaságainak fizetett kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, a Bizottságnak értékelnie kell, hogy az állami támogatás meglévő vagy új támogatás.

(157) E célból meg kell különböztetni a kabotázs-összeköttetéseket és a nemzetközi összeköttetéseket.

5.1.2.1. Kabotázs-összeköttetések

(158) A kabotázs-összeköttetések működtetésével kapcsolatban a 2009. évi ítélettel a Törvényszék részlegesen megsemmisítette a 2005. évi határozatot azon az alapon, hogy a Bizottság hibásan alkalmazta a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdését, amely előírja, hogy „a már megkötött közszolgáltatási szerződések hatályban maradhatnak a lejáratuk napjáig".

(159) A 2009. évi ítéletben a Törvényszék ezt a cikket tipikus átmeneti rendelkezésként értelmezte ([33]), és megállapította, hogy a kompenzáció, amely a közszolgáltatási kötelezettségek finanszírozásához „szükséges" ([34]), a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerinti létező támogatás, és ezért nem képezi megfelelőségi értékelés tárgyát.

([32]) A Tanács 4055/86/EGK rendelete (1986. december 22.) a tagállamok közötti, illetve a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének alkalmazásáról (HL L 378., 1986.12.31., 1. o.).

([33]) Azaz olyan rendelkezés, amely a jogi stabilitás miatt az új szabályok alkalmazása alól meghatározott időszakra kizár bizonyos, folyamatban lévő jogi kapcsolatokat.

([34]) A 2009. évi ítélet 147–148. pontja.

(160) A Törvényszék a Bíróság C-400/99. számú ügyben 2005. május 10-én hozott ítéletének ([35]) 60–66. pontjára hivatkozott, amelyben a nagytanács egyértelművé tette az alábbiakat:

> „A 3577/92 rendelet […] 4. cikkének (3) bekezdése úgy rendelkezik, hogy az 1993. január 1-jén létező közszolgáltatási szerződések hatályban maradhatnak a lejáratuk napjáig. Az ilyen típusú szerződések természetüknél fogva tartalmaznak a bennük meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek biztosításához szükséges finanszírozási rendelkezéseket. Amennyiben a 3577/92 rendelet 4. cikke (3) bekezdésének szövege a kérdéses szerződések fenntartását célozza, anélkül hogy e rendelkezés hatályát az említett szerződések bizonyos részeire korlátozná, annyiban kiterjed az ezekben foglalt közszolgáltatási kötelezettségek biztosításához szükséges pénzügyi rendelkezésekre. Következésképpen a Bizottság helytelenül állítja azt, hogy ez a rendelkezés csak az ilyen szerződésekből eredő esetleges kizárólagos vagy speciális jogosultságok fenntartásának engedélyezésére szorítkozik. Mindent egybevetve a Bizottság nem tarthatott volna fenn ilyen megszorító jellegű álláspontot a megtámadott határozatban, mivel abban a közszolgáltatási kötelezettségek többletköltségeinek finanszírozására korlátozva elismerte azt, hogy a kérdéses szerződések finanszírozási mechanizmusaira kiterjed a 3577/92 rendelet 4. cikke (3) bekezdése (64. bekezdés)”;

valamint hogy

> „[…] a kérdéses szerződések tárgyát képező közszolgáltatási kötelezettségek biztosításához szükséges mértéket meghaladó esetleges támogatások nem tartoznak a 3577/92 rendelet 4. cikke (3) bekezdésének hatálya alá, pontosan azért, mert nem szükségesek e szerződések egyensúlyának megőrzéséhez, azaz azok fenntartásához. Ezeket tehát nem lehet e rendelkezés alapján létező támogatásoknak tekinteni (65. bekezdés)”;

(161) Annak megállapítása érdekében, hogy az intézkedés a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése alapján új vagy létező támogatás-e, a Bizottságnak úgy kell értelmeznie a támogatás hatályát, hogy az a fent említett ítélet értelmében kiterjedjen „az 1993. január 1-jén fennálló közszolgáltatási szerződésekben foglalt közszolgáltatási kötelezettségekre”. A Bizottság tisztában van vele, hogy az ilyen szükségességi vizsgálat hatályának szélesebbnek kell lennie, mint az arányossági vizsgálaté, amelyet a Bizottság végez, amikor értékeli az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése szerinti támogatási intézkedés megfelelőségét. Ha a két vizsgálat hatálya azonos, az új támogatást, amely nem felel meg a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikke (3) bekezdésének, semmilyen esetben sem lehetne a belső piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánítani az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése alapján, mivel az e rendelkezés értelmében automatikusan nem lenne arányos. Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy azzal, hogy létező támogatásnak tekint bármilyen támogatást, amely „az 1993. január 1-jén fennálló közszolgáltatási szerződésekben foglalt közszolgáltatási kötelezettségekhez szükséges”, a Bíróság e tekintetben magában foglalt minden kompenzációt, amely közvetlenül az állami szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódik. Ez a közvetlen kapcsolat áll fenn például, ha a szerződés meghatározza a kompenzáció összegét vagy a kiszámításához használt módszert, vagy ha bármilyen esetben egyértelmű, hogy a közszolgáltatási szerződés a kompenzáció hiányában nem lenne megkötheto.

(162) A Bizottság ezért az új támogatást csak úgy fogja kezelni, mint a kabotázs-összeköttetések működtetéséért járó kompenzáció, amelynek a tengeri kabotázsról szóló rendelet hatálybalépésekor nincs jogalapja a közszolgáltatási szerződésekben.

(163) Ebben az ügyben az eredeti szerződéseket 1991 júliusában kötötték, a tengeri kabotázsról szóló rendelet hatálybalépése előtt, és közvetlen kapcsolat volt a kompenzáció és az azokban foglalt közszolgáltatási kötelezettségek között.

(164) Az eredeti szerződésekben meghatározott éves támogatás célja az volt, hogy lehetővé tegye a regionális társaságok számára a működési költségei és bevételei közötti hiányosságból eredő veszteség fedezését. Ahogyan az a (103) preambulumbekezdésben szerepel, az eredeti szerződések 5. cikkében részletezett, a kompenzáció szempontjából releváns költségelemek az alábbiak voltak: beszerzések, reklám- és szállásköltségek, berakodási, kirakodási és anyagmozgatási költségek, a parti adminisztrációs személyzet költségei, hajókarbantartási költségek, igazgatási költségek, biztosítási költségek, bérleti és lízingdíjak, üzemanyagköltségek, adók és értékcsökkenési költségek. E költségelemek mindegyike a közszolgáltatásokhoz kapcsolódott, és azokat a nemzeti hatóságok határozták meg, nem hagyva mozgásteret a társaságoknak.

(165) Az olasz állam és az öt regionális társaság között kötött eredeti szerződések továbbá megegyeztek az olasz állam és Tirrenia között kötött eredeti szerződéssel (lásd a (94) preambulumbekezdést), és ugyanezeket a költségelemeket vették figyelembe. A Tirreniáról szóló 2001. évi határozatában a Bizottság tudomásul vette, hogy ezekre a költségelemekre szigorúan a közszolgáltatások nyújtása miatt volt szükség, mivel azok a nemzeti hatóságok által közérdekűnek nyilvánított szolgáltatások nyújtásához közvetlenül kapcsolódó állandó és változó költségek voltak,

([35]) A Bíróság 2005. május 10-i ítélete, *Olasz Köztársaság kontra az Európai Közösségek Bizottsága*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

és ennek értelmében azokra az eredeti szerződések kiterjedtek ([36]). A hajók amortizációjára különös tekintettel a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az annyiban tekinthető a szolgáltatások nyújtásához szükségesnek, amennyiben a kérdéses hajókat kizárólag az eredeti szerződésekkel érintett szolgáltatásokra használják ([37]). A fenti szempontok *mutatis mutandis* alkalmazandók a regionális társaságokra.

(166) A kompenzáció és a regionális társaságok által az eredeti szerződések alapján kiszolgált kabotázsútvonalak működtetése közötti közvetlen kapcsolat tekintetében a Bizottság megállapítja, hogy az említett kompenzáció szükséges volt az eredeti szerződésekben előírt közszolgáltatási kötelezettségek további költségeinek fedezéséhez.

(167) A fenti következtetés akkor sem változna, ha a Bizottságot felszólítanák, hogy ellenőrizze, hogy a regionális társaságoknak fizetett éves kompenzáció a közszolgáltatás nyújtásához szükséges minimum volt-e. A i. kompenzáció kiszámítási mechanizmusának, ii. a társaság bevételeinek és iii. az eredeti szerződések szerinti kabotázs-összeköttetések működtetésével járó további költségek elemzése rámutat arra, hogy az e társaságoknak az eredeti szerződések szerint fizetett kompenzáció szigorúan arányos volt a kedvezményezettekre bízott közszolgáltatási feladattal járó további költségekkel.

(168) Egyrészt az éves kompenzáció szintjét az egyes regionális társaságok által az eredeti szerződésekkel érintett útvonalakon elért működési bevételek figyelembevételével számították ki, amelyeket levontak az útvonalakon összesen felhalmozódott veszteségekből (az eredeti szerződések 3. cikke). Ez a számítási módszer, amely előírja, hogy a főszezonban szerzett bevételt csökkenteni kell a szezonon kívül felhalmozódott veszteségekkel, arra szolgált, hogy úgy lehessen korlátozni az állami társaságoknak fizetett támogatás összegét, hogy az éves kompenzáció szintje összességében alacsonyabb legyen, mintha a felhalmozódott veszteséget egyszerűen útvonalanként egymáshoz adnánk.

(169) Másrészt a társaság bevételére a díjak tekintetében kettős megkötés alkalmazandó, nevezetesen az egyes szociális kategóriákra vonatkozó kedvezményes díjak, valamint a társaság azon szükséglete, hogy a díjak bárminemű változásához megszerezzék a nemzeti hatóságok hozzájárulását. Az olasz hatóságok által benyújtott tájékoztatás rámutatott arra, hogy a regionális társaságok nem módosíthatták szabadon a díjaikat úgy, hogy figyelembe vegyék a működési költségekben bekövetkező egyes változásokat ([38]). A 2001. évi határozatban a Bizottság már tudomásul vette, hogy ez a kettős megkötés, amely a társaságok bevételének értékelhető csökkenéséhez vezet, és kihatott az éves kompenzáció szintjére, nem minősíthető kiszorító árazással jellemzett, agresszív kereskedelmi politikának.

(170) Harmadrészt az olasz hatóságok a Bizottság rendelkezésére bocsátották a regionális társaságoknak a közszolgáltatási útvonalak működtetése során 1992 és 2008 között felmerült költségeire vonatkozó információkat. Nevezetesen a közszolgáltatás 1992–2008 közötti ellátása tekintetében Olaszország az alábbiakat bocsátotta rendelkezésre:

– az összes regionális társaság ([39]) által 1992–2008 között jegyzett összes költség, működési bevétel és a befektetett tőke megtérülése, valamint a vonatkozó éves támogatás összege,

– az egyes társaságok útvonalankénti könyvelése az 1992–2001 és 2004–2008 közötti időszakra vonatkozóan,

– az 1999–2003 közötti időszakra vonatkozóan az Adriatica számára, az 1998-ban és 2000–2003 között a Saremar számára, valamint az 1998–2003 között a Toremar, a Siremar és a Caremar számára nyújtott, befektetett tőke megtérülési aránya (amely 1,6 % és 12,2 % között mozog).

(171) A benyújtott adatok szerint (lásd a (115) preambulumbekezdésben szereplő táblázatokat) a 2002 és 2008 közötti költségek jelentős mértékben alacsonyabbak voltak, mint a 2005. évi határozatban értékelt referencia-időszakban (1992–2001) az útvonalak működtetése során felmerült átlagköltségek.

([36]) Lásd a 2001. évi határozat (33) preambulumbekezdését.

([37]) Uo.

([38]) A 856/1986. számú törvény 12. cikke szerint a személyforgalomra és teherforgalomra vonatkozó díjakat az állam évente állapította meg. Az érintett társaságok javasolhatták az államnak, hogy módosítsa a díjakat, ha szükségesnek ítélték. Ezeket a javaslatokat minisztériumok közötti konzultáció keretében vitatták meg.

([39]) Az Adriaticával kapcsolatban a 2004 és 2008 közötti időszakban (amikor a társaságot átvette a Tirrenia) az olasz hatóságok a Tirrenia által jegyzett összes költséget és működési bevételt bocsátották rendelkezésre (az Adriatica korábbi útvonalai tekintetében).

(172) A befektetett tőke megtérülésével kapcsolatban a befektetett tőke különböző elemeit az eredeti szerződések részletezték, és a megtérülés arányát a piaci arányokkal összefüggésben határozták meg úgy, hogy azok tükrözzék az egyes elemek megfelelő megtérülését. A 2004–2008 között a társaságok számára engedélyezett, befektetett tőke megtérülésének arányával kapcsolatos adatok hiánya ellenére a Bizottság megjegyzi, hogy kevés kivétellel a befektetett tőke megtérülésének aránya folyamatosan csökkent 2001 és 2003 között (lásd a (106) és (117) preambulumbekezdésekben szereplő táblázatokat). Ez a tendencia a 2001–2008 közötti időszakra vonatkozó befektetett tőke megtérülése abszolút összegeinek általános stabilitásával kombinálva (lásd a (105) és (115) preambulumbekezdésben szereplő táblázatokat) ([40]) észszerűvé teszi a feltételezést, hogy a társaságoknak a közszolgáltatási kötelezettségek működtetéséért fizetett kompenzáció az eredeti szerződések időtartama alatt mindvégig arányos volt. A fentiek fényében a Bizottság fenntartja a 2005. évi határozatban szereplő értékelését, amely szerint a kedvezményezetteknek nyújtott megtérülés szintje észszerű volt.

(173) A kifizetett kompenzáció és az eredeti szerződésekben szereplő közszolgáltatás, valamint *ad abundantiam* a kompenzáció arányossága közötti közvetlen kapcsolatot figyelembe véve a Bizottság megállapítja, hogy a kabotázs-összeköttetésekkel kapcsolatban 2008-ig nyújtott kompenzáció a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerint létező támogatásnak minősül.

(174) mivel a közszolgáltatási kötelezettségeknek a kabotázs-összeköttetéseken történő ellátásáért nyújtott kompenzáció létező támogatásnak minősül, és a 2005. évi határozatot a Törvényszék teljes mértékben megsemmisítette, beleértve az abban foglalt, a kabotázs-összeköttetések Caremar általi működtetésével kapcsolatos feltételeket, a Bizottságnak nem kell tovább értékelnie, hogy ezeket a feltételeket a kedvezményezett teljesítette-e a 2005. évi határozat végrehajtása során, vagy hogy azok szükségesek voltak-e egyáltalán. A közszolgáltatási kötelezettségeknek a kabotázs-útvonalakon történő ellátásáért nyújtott kompenzáció létező támogatásnak minősült, azonban már nincs hatályban. Ezért nincs értelme annak, hogy a Bizottság az EUMSZ 108. cikkének (1) bekezdésével összhangban megfelelő intézkedéseket javasoljon Olaszországnak, mivel az intézkedések csak a jövőbeli támogatási intézkedéseket tudnák módosítani. Ebből következik, hogy nincs értelme annak, hogy a Bizottság megvizsgálja a már hatályon kívül helyezett, létező támogatás összeegyeztethetőségét.

5.1.2.2. Nemzetközi összeköttetések

(175) A szállítási szolgáltatások nemzetközi tengeri összeköttetéseken történő nyújtása a 4055/86/EGK rendelet hatálya alá esik, amely nem tartalmaz a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdéséhez hasonló átmeneti rendelkezést.

(176) Az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([41]) (a továbbiakban: új eljárási rendelet) 1. cikke (1) bekezdésének b) pontja szerint létező támogatás „[…] minden támogatás, amely az EUMSZ-nek az érintett tagállamokban történő hatálybalépését megelőzően már létezett, vagyis az olyan támogatási programok és egyedi támogatások, amelyeket az EUMSZ-nek az érintett tagállamokban történő hatálybalépése előtt vezettek be és azt követően is alkalmazhatók”.

(177) A 794/2004/EK bizottsági rendelet ([42]) (a továbbiakban: végrehajtási rendelet) 4. cikkének (1) bekezdése szerint a létező támogatás „módosítása alatt – a tisztán formai vagy adminisztratív jellegű módosítások kivételével – minden olyan változtatás értendő, amely nem befolyásolhatja a támogatási intézkedésnek a közös piaccal való összeegyeztethetőségének értékelését. A létező támogatási program eredeti költségvetésének legfeljebb 20 %-os emelése azonban nem tekinthető a létező támogatási program módosításának.”

([40]) A befektetett tőke megtérülésének abszolút összegei 2001-ben és 2008-ban a következők voltak: Saremar – 555 500 EUR 2001-ben és 855 000 EUR 2008-ban; Toremar – 1 566 700 EUR 2001-ben és 1 699 000 EUR 2008-ban; Siremar – 2 194 000 EUR 2001-ben és 2 060 000 EUR 2008-ban; Caremar – 1 739 700 EUR 2001-ben és 1 874 000 EUR 2008-ban; Az Adriatica esetében az adatok csak 2004-ig, a Tirrenia általi felvásárlása előttig voltak elérhetők.

([41]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) z Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.), amely 2015. október 14-i hatállyal hatályon kívül helyezte az eljárási rendeletet.

([42]) A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.), az (EU) 2015/2282 rendelettel módosított szövegváltozatában.

(178) Az állandó ítélkezési gyakorlattal összhangban ([43]) a létező támogatás nem minden módosítását kell úgy tekinteni, mint amely a létező támogatást új támogatássá alakítja, ez csak akkor következik be, ha a módosítás az eredeti támogatás lényegét érinti. Ezt az értékelést a támogatást, annak jellemzőit és korlátait szabályozó rendelkezések alapján kell elvégezni ([44]). Mindazonáltal a támogatási intézkedés meghosszabbítása új támogatásnak minősül ([45]).

(179) Ahogyan a Törvényszék a 2009. évi ítéletében emlékeztet rá, a módosítások nem a lényeget érintik, ha a támogatást létrehozó jogszabályokat nem módosítják az előnyök jellege vagy az előnyökkel érintett tevékenység lényege tekintetében ([46]).

A közszolgáltatási rendszer módosításai

(180) A korábbi Tirrenia-csoport öt regionális társasága közül csak az Adriatica és a Saremar működtetett nemzetközi útvonalakat az eredeti szerződések szerint.

(181) A Bizottságnak értékelnie kell, hogy az e társaságoknak a nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásáért adott kompenzáció új támogatásnak vagy létező támogatásnak minősül-e az új eljárási rendelet 1. cikke értelmében. E célból a Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy a Szerződés hatálybalépése óta a támogatási intézkedés esetében történtek-e az előny jellegével, a kitűzött céllal, a kedvezményezettel vagy a finanszírozás forrásával kapcsolatos lényeges változások. Ezek a változások azt jelentenék, hogy új támogatásról van szó.

(182) A Bizottság megjegyzi, hogy a nemzetközi összeköttetésekkel kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek finanszírozása az alábbiak szerint több jelentős változáson ment keresztül.

a) Támogatásban részesülő vállalkozások

(183) Az 1936. évi rendeletek négy társaságot (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia és Adriatica) bíztak meg a nemzeti érdekű útvonalakkal kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével, amelyek nemzeti és nemzetközi személyforgalmi és teherforgalmi útvonalakra egyaránt kiterjedtek. Ezek a rendeletek tartalmazták a nemzeti érdekű útvonalak működtetésével megbízott társaságok taxatív listáját. A regionális társaságokat csak később, nevezetesen a Caremart, a Toremart és a Siremart a 169/1975. számú törvény alapján, míg a Saremart a 856/1986. számú törvény alapján, a 2081/1936. számú rendelet hatályon kívül helyezését követően (lásd a (83) és a (88) preambulum-bekezdést) illesztették be és bízták meg a postai és tisztán helyi jellegű kereskedelmi szolgáltatások ellátásával.

b) Útvonalak

(184) A jelenlegi értékelés tárgyát képező legtöbb nemzetközi útvonalat az EK-Szerződés hatálybalépését követően vonták be a közszolgáltatási rendszerbe.

(185) Az Adriaticával kapcsolatban az 1936. évi rendeletek kifejezetten csak a Bari/Durrës útvonal működtetését írták elő. Mindazonáltal ez csak személyforgalmi útvonal volt, míg az ezen értékelés tárgyát képező Bari/Durrës összeköttetés vegyes (személy- és teherforgalmi) útvonal.

(186) Az 1936. évi rendeletek nem írták elő az olaszországi Ancona vagy Bari kikötőiből akár Barba (Montenegró) vagy Splitbe (Horvátország) vezető útvonalakat. Az olasz hatóságok szerint az Adriatica 1978-ban kezdte meg az Ancona/Split útvonal működtetését és 1997-ben az Ancona/Bar útvonal működtetését.

(187) A Trieszt/Durrës összeköttetés bevezetésére 1983-ban került sor annak érdekében, hogy fejleszteni lehessen az Albánia és a nyugat-európai országok közötti kereskedelmi kapcsolatokat. Az 1936. évi rendeletek alapján elfogadott útvonalak listáján nem szerepelt Triesztből Albániába vezető útvonal.

([43]) Lásd: a Bíróság 1994. augusztus 9-i ítélete, *Namur-Les Assurances du Crédit SA kontra Office National du Ducroire és a Belga Állam*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, 13. és 16. pont; az Elsőfokú Bíróság 2002. április 30-i ítélete, *Gibraltár kontra Bizottság*, T-195/01 és T-207/01 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2002:111, 111. pont.

([44]) Lásd: a Bíróság 1994. augusztus 9-i ítélete, *Namur-Les Assurances du Crédit SA kontra Office National du Ducroire és a Belga Állam*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, 28. pont; a Törvényszék 2010. december 16-i ítélete, *Hollandia kontra Bizottság*, T-231/06 és T-237/06 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2010:525, 180. pont. Lásd továbbá: az EFTA-Bíróság 2011. augusztus 22-i ítélete, *Konkurrenten.no kontra EFTA Felügyeleti Hatóság*, E-14/10, 57. pont.

([45]) Lásd még: az Elsőfokú Bíróság 2009. március 25-i ítélete, *Alcoa Trasformazioni kontra Bizottság*, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, 132. pont; az Elsőfokú Bíróság 2009. június 11-i ítélete, *Olaszország kontra Bizottság*, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, 99–101. pont; a Törvényszék 2011. szeptember 20-i ítélete, *Regione autonoma della Sardegna és társai kontra Bizottság*, T-394/08, T-408/08, T-453/08 és T-454/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2011:493, 176–179. pont; a Bíróság 2012. március 22-i ítélete, *Olasz Köztársaság kontra Európai Bizottság*, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, 30–31. pont.

([46]) A 2009. évi ítélet 123. és 124. pontja.

(188) Ugyanez igaz a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonalra. Az olasz hatóságok nem tudtak olyan okirati bizonyítékot a Bizottság rendelkezésére bocsátani, amely egyértelműen megállapítja, mikor került sor a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonal kialakítására. Olaszország szerint a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonal az 1936. évi rendeletek hatálya alá esik, mivel akkoriban a (Görögországgal, Albániával és a Tremiti-szigetekkel fennálló összeköttetésekre vonatkozó) 2081/1936. évi rendeletben meghatározott IV. szektor nemzeti érdekű útvonalai között egyetlen összeköttetés volt Görögország felé. A Bizottság nem tudja elfogadni az olasz hatóságok érvelését. Az 1936. évi rendeletek alapján elfogadott útvonalak listáján nem szerepelt Brindisiből induló útvonal. Az olasz hatóságok 2002. október 29-i levele szerint a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonalat az Adriatica csak 1978-ban vezette be. Ugyanezen levéllel az olasz hatóságok egyértelműsítették, hogy az Adriatica soha nem a Bari-Görögország útvonalat működtette a közszolgáltatási rendszer alatt, hanem a Brindisiből Görögországba vezető összeköttetést. Ennek értelmében maguk az olasz hatóságok is két különálló piacként tekintettek a két útvonalra.

(189) A Saremar tekintetében az 1936. évi rendeletek által létrehozott nemzeti érdekű útvonalak listája magában foglalta a Szardínia és Korzika közötti személyforgalmi összeköttetést (La Maddalena/Palau/Bonifacio), amelyet eredetileg a Tirrenia működtetett. Ezzel ellentétben a későbbiekben a Saremar által a 856/1986. számú törvény szerint működtetett útvonal vegyes útvonal volt (személyforgalom és teherforgalom). Az e határozatban vizsgált Santa Teresa di Gallura/Bonifacio összeköttetés nem szerepelt a nemzeti érdekű útvonalak listáján.

(190) A fentieken kívül a Bizottság megjegyzi, hogy 1989 után a kiszolgálandó útvonalakat már nem határozta meg a törvény, mivel a 160/1989. számú törvény szerint azokat a nemzeti hatóságoknak kellett meghatározniuk a társaságok technikai javaslatai alapján.

c) A finanszírozási rendszer időtartama

(191) Ahogyan már korábban említésre került, az 1936. évi rendeletek húsz évre bíztak meg négy újonnan létrejött társaságot (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) egyes nemzeti érdekű útvonalak működtetésével, valamint biztosították annak lehetőségét, hogy a vállalkozások ugyanezen időtartamra a közszolgáltatási szerződések alapján támogatást kapjanak.

(192) Az 1936. évi rendeletek nem írták elő annak lehetőségét, hogy az eredeti húszéves időtartamon túl meghosszabbítsák ezeket a közszolgáltatási szerződéseket vagy a szóban forgó szolgáltatások ellátásáért a vállalkozásoknak nyújtandó kompenzációt. Ezek a szerződések 1956. december 31-én jártak le, és számos alkalommal meghosszabbították őket a 600/1962. számú törvény hatálybalépéséig.

(193) A 600/1962. számú törvény új, húszéves időtartamra szóló közszolgáltatási szerződések megkötését írta elő, meghatározva a működtetendő nemzeti érdekű útvonalakat és az egyes társaságoknak az útvonalak működtetéséért nyújtandó kompenzációt.

(194) A 684/1974. számú törvény különböző időtartamokat vezetett be az adott szolgáltatás típusának függvényében: a teherforgalmi útvonalakat legfeljebb ötéves időtartamra lehetett finanszírozni, míg a személyforgalmi útvonalat legfeljebb három évre (csak az olasz szigetekkel fennálló összeköttetések részesültek kompenzációban további húsz évre, ez azonban nem érintette a nemzetközi összeköttetéseket).

(195) A 856/1986. számú törvény tovább módosította a közszolgáltatási rendszer jellemzőit. A 856/1986. számú törvény 13. cikkének (4) bekezdése alapján a 684/1974. számú törvény és annak későbbi módosításainak 8. és 9. cikkében foglalt szabályok alkalmazandóvá váltak az Adriai-tenger középső és alsó térségének nyugati és keleti partjai közötti vegyes útvonalakra, valamint a Jón-tenger és a Földközi-tenger keleti térsége közötti útvonalakra, amelyeket az Adriatica működtetett 1986. január 1-jei létrehozásuk óta. Ennek eredményeként az Adriatica a húszéves közszolgáltatási szerződések alapján nem kaphatott kompenzációt a nemzetközi összeköttetések működtetéséért. A törvény nem határozta meg a Saremar által működtetett nemzetközi útvonalra vonatkozó szabályokat. Mindazonáltal a Bizottság megjegyzi, hogy az eredeti szerződés ezen útvonal működtetését kabotázs-összeköttetésként kezelte, és a Saremarra bízott többi közszolgáltatási kabotázs-összeköttetéshez hasonlóan előírta a húszéves időszakra szóló finanszírozását.

(196) A 856/1986. számú törvény meghatározta, hogy a veszteséget termelő teherforgalmi vonalak csak ötéves időtartamra kaphatnak állami pénzügyi támogatást (1985. január 1-jétől vagy az új hajó beszerzésétől kezdődően).

d) Költségvetési juttatás

(197) Ahogyan az korábban szerepel, az 1936. évi rendeletek nem határozták meg a finanszírozási rendszer általános költségvetését.

(198) Ezzel ellentétben a 600/1962. számú törvény 6. cikke általános költségvetési juttatást írt elő, a törvény 7. és 8. cikke szerinti korlátozott kiigazítások függvényében.

(199) A későbbi törvények nem írtak elő általános költségvetési juttatást az azokban szereplő, különböző finanszírozási rendszerek esetében.

e) A kompenzáció kiszámítása

(200) A támogatások kiszámításának rendszerét számos alkalommal felülvizsgálták. A négyévente felülvizsgálat tárgyát képező közszolgáltatási szerződésekben elfogadott, a várható költségek és bevételek alapján kiszámított kompenzációból (1936. évi rendeletek) a támogatás fix hozzájárulássá alakult, amely a 600/1962. számú törvény 7. és 8. cikkével összhangban korlátozott módosítás tárgyát képezte annak érdekében, hogy a társaság számára hatékonysági ösztönzőt nyújtson.

(201) Ezt követően az 501/1979. számú rendelettel végrehajtott 684/1974. számú törvény megkülönböztette a teherforgalmi vonalakat (4. cikk), a személyforgalmi vonalakat (6. cikk) és a nagyobb és kisebb olasz szigetekkel való összeköttetéseket (8. cikk). Ennek alapján:

– az olasz szigetekkel való összeköttetések tekintetében a húszéves időtartamú közszolgáltatási szerződésekben meghatározott állami kompenzáció összegét évente felülvizsgálat alá lehet vonni, ha a kiszámításhoz figyelembe vett költségelemek közül legalább egy 5 %-osnál nagyobb eltérést mutat az előző évhez képest,

– a személyforgalmi vonalakkal kapcsolatban az Italia, a Lloyd Triestino, az Adriatica és a Tirrenia az éves szerződések alapján kompenzációt kaphatott a tevékenységek megszüntetésére engedélyezett hároméves időszak során nyújtott tengerhajózási szolgáltatásokért. Az éves kompenzációkat a várható költségek és bevételek alapján kellett meghatározni, és azoknak a társaságok gazdasági egyensúlyának biztosítását kellett célozniuk. Ennek érdekében a kompenzációt év végén felül lehetett vizsgálni,

– a teherforgalmi útvonalakkal kapcsolatban a korábbi Finmare-csoport új tengeri útvonalakat indító vagy a meglévő útvonalakat működtető társaságai legfeljebb ötéves időszakra állami kompenzációt kaphattak, amelynek célja a társaságok gazdasági egyensúlyának biztosítása. Ennek érdekében a kompenzációt minden év június 30-áig kellett felülvizsgálni. A meglévő útvonalak működtetéséért járó kompenzáció csak éves szerződések alapján volt odaítélhető.

(202) Összefoglalásképpen a teher- és személyforgalmi útvonalakkal kapcsolatban a 684/1974. számú törvény és az 501/1979. számú rendelet nem határozta meg sem a hatékonysági ösztönző mechanizmusát, sem pedig azt a lehetőséget, hogy a vállalkozás számára észszerű bevételt lehessen nyújtani az ellátott közszolgáltatásokért. Emellett az 501/1979. számú rendelettel végrehajtott 684/1974. számú törvény vezette be először a teher- és a személyforgalmi vonalak közötti megkülönböztetést, és a két szolgáltatástípus számára eltérő kompenzációs mechanizmust hozott létre. Az említett jogszabály nem határozta meg, mely mechanizmust kellett alkalmazni a vegyes útvonalra (teher- és személyforgalom).

(203) A 856/1986. számú törvény tovább módosította a kompenzációs mechanizmust. A nemzeti gazdaság szempontjából elengedhetetlen teherforgalmi útvonalak tekintetében a 2. cikk előírta, hogy az induló támogatást legfeljebb ötéves időtartamra lehet nyújtani (1985. január 1-jétől). Az 1986. január 1-jén fennálló és az Adriatica által működtetett, az Adriai-tenger középső és alsó térségének nyugati és keleti partjai közötti vegyes útvonalak, valamint a Jón-tenger és a Földközi-tenger keleti térsége közötti útvonalak tekintetében a 856/1986. számú törvény 11. és 13. cikkével összhangban a kiegyenlítő támogatást a szolgáltatás nyújtása során felmerülő bevételek és költségek közötti különbözet alapján kell kiszámítani, amelyet az átlagos és objektív paraméterekre hivatkozásul kell megállapítani, és amelynek magában kell foglalnia a befektetett tőke észszerű megtérülését. A közszolgáltatási szerződéseknek magukban kellett foglalniuk a pontos részleteket azokról az elemekről, amelyeket figyelembe kellett venni a támogatás kiszámításakor, valamint a támogatott útvonalak teljes listáját, a használandó hajókat és a járatsűrűséget. A támogatást a kereskedelmi hajózásért, a társadalmi részvételért és az államkincstárért felelős minisztereknek kellett jóváhagyniuk.

(204) A 856/1986. számú törvény nem határozta meg, milyen kompenzációs mechanizmus lenne alkalmazandó a Szardínia és Korzika közötti összeköttetésre, amelyet a Tirrenia átruházott a Saremarra. Mindazonáltal az eredeti szerződés kabotázs-összeköttetésként kezelte ezt az útvonalat, és ugyanazon szabályok alapján írta elő a finanszírozását.

(205) Végezetül a 77/1989. számú törvényerejű rendelet 9. cikkének (1) bekezdése előírta, hogy 1990. január 1-jétől a személy- és teherforgalmi szolgáltatások biztosítása szempontjából elengedhetetlennek tartott és az állam által az érdekelt társaságok javaslata alapján meghatározandó útvonalak részesüljenek kiegyenlítő támogatásban. A szigetekkel való összeköttetésekkel kapcsolatban a kiegyenlítő támogatás összegét a közszolgáltatási szerződésekben kell meghatározni, referenciaként figyelembe véve a nemzeti vasúti társaság által alkalmazott díjak átlagát és objektív paramétereit.

f) A korábbi közszolgáltatási szerződések visszavonása és a jogszabályok hatályon kívül helyezése

(206) A személy- és teherforgalomról szóló valamennyi közszolgáltatási szerződést, amelyet az 1936. évi rendeletek ([47]) alapján írtak alá, 1962-ben visszavonták, és az új jogi keret alapján új szerződésekkel helyettesítették.

A nemzetközi összeköttetésekért nyújtott kompenzációra vonatkozó következtetés

(207) A Bizottság nem tudja elfogadni az olasz hatóságok azon érvelését, amely szerint az Adriaticának és a Saremarnak a nemzetközi összeköttetések működtetéséért fizetett támogatást létező támogatásnak kell minősíteni azért, mert a közszolgáltatási rendszer az EK-Szerződés és a tengeri kabotázsról szóló rendelet hatálybalépése előtt fennállt.

(208) A tengeri kabotázsról szóló rendeletre történő hivatkozás nem releváns, mivel ez a rendelet nem érinti a nemzetközi útvonalakat.

(209) Emellett a fentiekben kiemelt elemek fényében ((180)–(206) preambulumbekezdés) a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az eredeti támogatási rendszer jelentős módosításokon ment keresztül, ami kihatott a jellegére, és ezért teljesen új támogatási rendszerré vált. Ezek a módosítások az 1936. évi rendeletekkel létrehozott eredeti jogi keret számos – ha nem az összes – alapvető jellemzőjére kiterjednek, és teljes mértékben átalakították a keretet.

(210) Egyrészt az e határozatban vizsgált legtöbb nemzetközi útvonal működtetésének kezdete nem előzte meg az EK-Szerződés hatálybalépését. Az egyetlen kivétel a Tirrenia által működtetett Bari/Durrës útvonal volt. Mindazonáltal a Bizottság megjegyzi, hogy míg az ezen értékelés tárgyát képező Bari/Durrës összeköttetés vegyes (személy- és teherforgalmi) útvonal, a nemzeti érdekű útvonalak listájában szereplő útvonal csak személyforgalmi volt. Emellett a nemzeti érdekű útvonalak listájában szereplő, Szardíniát Korzikával összekötő személyforgalmi útvonal a La Maddalena/Palau/Bonifacio útvonal volt, és azt eredetileg a Tirrenia működtette. A Bizottság megjegyzi, hogy a későbbiekben a Saremar által működtetett vegyes útvonalak, amelyeket a 856/1986. számú törvény 15. cikke hozott létre, külön útvonalak voltak, nevezetesen a La Maddalena/Palau és a Santa Teresa di Gallura/Bonifacio.

(211) Másrészt a nemzetközi útvonalak működtetéséért járó kompenzáció nyújtásának jogalapját az EK-Szerződés hatálybalépését követően helyezték hatályon kívül.

(212) Harmadrészt az útvonalak közszolgáltatási rendszer szerinti működtetéséért járó kompenzáció összegének kiszámítására irányuló mechanizmus, beleértve a haszonkulcsot, valamint annak felülvizsgálata jelentősen módosult számos alkalommal.

(213) Negyedrészt azt az időszakot, amely során kompenzáció nyújtható, többször meghosszabbították.

(214) Ötödrészt a közszolgáltatási összeköttetések finanszírozására elkülönített költségvetési erőforrásokat nem határozták meg 1936-ban. Az általános összeget először 1962-ben vezették be, azonban 1974-ben megszüntették.

(215) Hatodrészt a 684/1974. számú törvény 8. és 9. cikkében előírt kabotázs-összeköttetésekre vonatkozó kompenzációs mechanizmus csak a 856/1986. számú törvény 13. cikkének (4) bekezdése értelmében vált alkalmazandóvá az Adriatica által működtetett nemzetközi útvonalakra. E tekintetben a Bizottság rámutatott arra, hogy még ha a 684/1974. számú törvény szerint nyújtott költségalapú kompenzációt az 1936. évi rendeletekben előírt módszeren alapuló kompenzációhoz hasonlónak tekintjük is, ugyanez nem mondható el a 600/1962. számú törvény által bevezetett keretre, amely előzetesen rögzített összeg nyújtását írta elő, és hatékonysági ösztönzőket foglalt magában, és közel 13 évig hatályban volt.

(216) Az olasz hatóságok szerint az EK-Szerződés hatálybalépését követően bevezetett módosítások célja az volt, hogy korlátozzák az állami hozzájárulás összegét. Mindazonáltal a fenti (209)–(215) preambulumbekezdésekben előírt elemek rámutatnak arra, hogy ezek a módosítások nem pusztán csökkentik a társaságoknak nyújtott kompenzációt, hanem alapvetően módosítják a támogatási intézkedés jellegét. Valójában mindezek a módosítások képesek voltak arra, hogy befolyásolják a kompenzáció belső piaccal való összeegyeztethetőségét, mivel módosították annak a versenyre gyakorolt potenciális hatásait. Összefoglalva a kompenzációs mechanizmusok változatlanul hagyása helyett Olaszország a nemzetközi közszolgáltatási útvonalakra vonatkozó számos kompenzációs rendszert hozott létre az EK-Szerződés hatálybalépését követően.

([47]) A 2081/1936. számú rendeletet 1974-ben helyezték hatályon kívül, a 2082/1936. számú rendeletet pedig 2008-ban.

(217) A kedvezményezettek által a vizsgálat során benyújtott észrevételek tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy ezek az észrevételek jelentős mértékben átfedésben vannak az olasz hatóságok észrevételeivel. A kedvezményezettek szerint a Bizottság hallgatólagosan engedélyezte a szóban forgó intézkedéseket azzal, hogy hosszú ideig késleltette a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását, miután tájékoztatást kapott a Tirrenia-csoport társaságai számára nyújtott támogatásokról.

(218) Mindazonáltal az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében vett előzetes bejelentés hiányában a tengerhajózási szolgáltatások működtetéséért járó éves támogatásokat bevezető számos jogalkotói szöveg és az eredeti szerződések Bizottság általi lehetséges ismerete nem jelenti azt, hogy hallgatólagos beleegyezését adta azokhoz. A tény, hogy a Bizottság tisztában van bizonyos intézkedésekkel, és nem tesz intézkedéseket azokkal kapcsolatban, önmagában nem lehet hatással arra, hogy a támogatás létezőnek vagy újnak minősüljön ([48]).

(219) A fentiek miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a nemzetközi útvonalakért nyújtott kompenzáció az új eljárási rendelet 1. cikke értelmében új támogatásnak minősül.

5.1.3. *A támogatás összeegyeztethetősége*

5.1.3.1. Általános keret

(220) Az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy az „általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vagy a jövedelemtermelő monopólium jellegű vállalkozások olyan mértékben tartoznak a Szerződések szabályai, különösen a versenyszabályok hatálya alá, amennyiben ezek alkalmazása sem jogilag, sem ténylegesen nem akadályozza a rájuk bízott sajátos feladatok végrehajtását. A kereskedelem fejlődését ez nem befolyásolhatja olyan mértékben, amely ellentétes az Unió érdekeivel."

(221) A cikk abban az esetben írja elő az EUMSZ 107. cikkében foglalt állami támogatás tilalmától való eltérést, amennyiben a támogatás szükséges és arányos a tekintetben, hogy a támogatás hiánya az elfogadható gazdasági feltételek mellett akadályozná az általános gazdasági érdekű szolgáltatások teljesítését. Az EUMSZ 106. cikkének (3) bekezdésével összhangban a Bizottság feladata biztosítani e cikk alkalmazását, többek közt meghatározva, mely feltételek alapján véli úgy, hogy a szükségesség és az arányosság kritériumai teljesülnek.

(222) 2012. január 31-én hatályba lépett a közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (2011) (a továbbiakban: 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály) és a 2012/21/EU bizottsági határozat ([49]) (a „2012. évi ÁGÉSZ-határozat"). E dátumtól kezdődően a közszolgáltatási kompenzáció formájában nyújtott támogatás összeegyeztethetőségét a 2012. évi ÁGÉSZ-határozat és a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály kritériumai szerint kell vizsgálni.

(223) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazandó az annak hatálybalépését megelőzően nyújtott jogellenes támogatásokkal kapcsolatban, amelyekre vonatkozóan a Bizottság 2012. január 31-én hoz határozatot, kivéve a 14., 19., 20., 24., 39. és 60. pontokban foglalt rendelkezéseket (lásd a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 69. pontját). Ennek következményeként a regionális társaságok számára az eredeti szerződések 2008. december 31-i lejáratáig nyújtott kompenzáció összeegyeztethetősége a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálya alá esik, és azt az abban foglalt, vonatkozó rendelkezések alapján kell értékelni, nevezetesen az alábbiak szerint:

a) a támogatás csak az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében említett valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatás kapcsán nyújtható;

b) az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével az érintett vállalkozást egy vagy több hivatalos aktussal kell megbízni. E hivatalos aktusoknak meg kell határozniuk a közszolgáltatási kötelezettség tartalmát és időtartamát; a kötelezettségekkel megbízott vállalkozást és adott esetben az érintett területet; a vállalkozásra ruházott kizárólagos vagy különleges jogok jellegét; a kompenzáció leírását, valamint a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit; és a túlkompenzáció elkerülése és visszafizetése vonatkozásában szükséges intézkedéseket;

([48]) Az Elsőfokú Bíróság 2009. szeptember 4-i ítélete, *Olaszország kontra Bizottság*, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, 76–78. pont; a Bíróság 2011. július 21-i ítélete, *Alcoa Trasformazioni*, C-194/09 P, ECLI: EU:C:2011:497, 127. pont.

([49]) A Bizottság 2012/21/EU határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.)

c) az ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő nettó költség – és ezzel együtt az észszerű nyereség – fedezéséhez szükséges összeget.

(224) Az eredeti szerződések előírták, hogy a kiszolgálandó útvonalakkal és kikötőkkel kapcsolatos kötelezettségeket, a tengeri összeköttetésekhez rendelt hajók kapacitását, a szolgáltatás gyakoriságát és a menetdíjakat részletesen a kedvezményezettek által az állami hatóságok számára jóváhagyás céljából benyújtott ötéves tervekben kell meghatározni. Ezen az alapon a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a társaságokra bízott közszolgáltatási kötelezettség ezzel egyidejűleg az olasz állammal 1991 júliusában kötött eredeti szerződésekből, a fent ismertetett jogi keretből és az ötéves tervekből ered.

(225) Az ötéves tervek meghatározták a kikötőket, valamint a fő- és holtszezonon belül működtetendő járatok sűrűségét, továbbá azt, hogy milyen típusú hajót kell az egyes útvonalakhoz rendelni. Az ebből következő szolgáltatási hálózatot azonban ötévente módosítani lehetett a szóban forgó útvonalakon felmerülő kereslet változásainak megfelelően. Az olasz hatóságok által nyújtott információk rámutattak arra, hogy csak az érintett helyi közösségek tudták módosítani a járatsűrűséget vagy a menetrendeket, miután külön kérelmet küldtek a Közlekedési Minisztériumnak. Ezeket a kérelmeket kezdetben minisztériumközi szinten értékelték, többek közt az érintett társaság működési költségeire gyakorolt pénzügyi hatások figyelembevételével. Az ötéves időtartam alatt a szolgáltatási hálózat bárminemű módosítására ezért a kedvezményezetteknek címzett közigazgatási határozat keretében került sor.

(226) A 2005. évi határozat elfogadásának idején Olaszország benyújtotta a Bizottságnak az első két ötéves tervet, amelyek az 1990–1994 és az 1995–1999 közötti időszakra vonatkoznak. A harmadik tervet (amely a 2000–2004 közötti időszakra vonatkozik) még nem fogadták el a 2005. évi határozat elfogadása idején. A 2000. március 8-i miniszteri rendelet felhatalmazta a társaságokat arra, hogy a 2000–2004 közötti ötéves terv elfogadásáig az 1999-ben hatályban lévő, 1994–1999-re vonatkozó ötéves tervben elfogadott feltételek mellett folytassák a közszolgáltatás ellátását.

(227) Ahogyan a fentiekben szerepel, a 2005. évi határozat 2009. évi ítélettel történő megsemmisítését követően Olaszország megerősítette, hogy a 2000–2004 és a 2005–2008 közötti időszakra nem fogadtak el ötéves tervet. Ehelyett az olasz hatóságok szerint a vállalkozások számára előírt közszolgáltatási kötelezettségek módosításait eseti alapon fogadták el annak érdekében, hogy a szolgáltatásokat jobban összhangba hozzák a helyi közösségek szükségleteivel anélkül, hogy a közszolgáltatási rendszert lényegi módon módosítanák.

(228) Ennek következményeként a Bizottság megjegyzi, hogy az 1994–1999-re vonatkozó ötéves tervben ismertetett helyzethez képest nem került sor a közszolgáltatási rendszer jelentős módosítására, és ennek értelmében feltételezi, hogy a társaságok a menetrend, a járatsűrűség, a hajók vagy a menetdíjak tekintetében az eredeti szerződések lejáratáig továbbra is lényegében ugyanazon közszolgáltatási kötelezettségek alapján folytatták a szolgáltatások nyújtását.

5.1.3.2. Valós és megfelelően meghatározott ÁGÉSZ

(229) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 12. és 13. pontja szerint a támogatást valós és megfelelően meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatásokért kell nyújtani. Emellett a tagállamok nem írhatnak elő meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget olyan szolgáltatásokkal kapcsolatosan, amelyeket rendes piaci körülmények között működő vállalkozások már nyújtanak, vagy azok által kielégítően nyújthatók a közérdek állam által meghatározott feltételei – például ár, objektív minőségi jellemzők, a szolgáltatás folytonossága és a szolgáltatáshoz való hozzáférés – mellett.

(230) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások meglétének alkalmazási körét meghatározó, konkrét uniós szabályok hiányában a tagállamok széles körű hatáskörrel rendelkeznek a tekintetben, hogy mit tekintenek általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, és az e szolgáltatások tagállamok általi meghatározását a Bizottság csak nyilvánvaló hiba esetén kérdőjelezheti meg ([50]).

([50]) Lásd még az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.) 46. pontját.

(231) A 4055/86/EGK rendelet 1. cikkének (1) bekezdése szerint „a tagállamok közötti, valamint a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadságát kell alkalmazni a tagállamok összes olyan állampolgára tekintetében, akik egy olyan tagállamban telepedtek le, amely nem azonos a szolgáltatásokat igénybe vevő személy tagállamával", Mindazonáltal a tengeri kabotázsról szóló rendelettől ([51]) eltérő módon a 4055/86/EGK rendelet nem határozza meg a nemzetközi tengeri szállításban a szolgáltatásnyújtás szabadságának elve alóli lehetséges kivételeket.

(232) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy függetlenül attól, hogy nincs olyan kifejezett rendelkezés, amely szabályozza a tagállamok azon lehetőségét, hogy a tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződéseket kössenek a tagállamok között vagy a tagállamok és harmadik országok között, a 4055/86/EGK rendelet nem tiltja a tagállamoknak, hogy ilyen intézkedéseket tegyenek. A tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról szóló közösségi iránymutatás (a továbbiakban: tengeri szállítási iránymutatás) ([52]) 9. pontjának második alpontjával összhangban „a Bizottság elfogadja, hogy amennyiben a széles körű közlekedési igények kielégítésére nemzetközi közlekedési szolgáltatásokra van szükség, KSZK vethető ki, illetve KSZSZ köthető meg, feltéve, hogy a nyújtott, bármilyen ellentételezés megfelel az EGT-megállapodás szabályainak és eljárásainak [a Szerződés szabályai és az állami támogatásokra vonatkozó eljárások a Bíróság értelmezése szerint]".

(233) A Bizottság ezért arra a kérdésre fogja korlátozni az értékelését, hogy az Adriatica és a Saremar által működtetett nemzetközi szállítási összeköttetéseket Olaszország szükségesnek ítélte-e annak érdekében, hogy eleget tegyen az elengedhetetlen szállítási szükségleteknek.

Az Adriatica által működtetett nemzetközi útvonalak

(234) Az Adriatica működtette az Olaszország és Görögország, Albánia, Montenegró és Horvátország közötti nemzetközi útvonalakat.

(235) A Bizottságnak értékelnie kell, hogy ezeken az útvonalakon voltak-e versenytársak, amelyek az állami vállalkozás által kínált szolgáltatásokkal azonos vagy azokhoz hasonló szolgáltatásokat kínáltak, és megfeleltek a nemzeti hatóságok által meghatározott követelményeknek. Az olasz hatóságok nem tájékoztatták a Bizottságot arról, hogy a 2005. évi határozat megsemmisítését követően ezeken az útvonalakon jelentős változás állt volna be a közszolgáltatási kötelezettségekben vagy a versenyhelyzetben.

(236) Az alábbiakban részletezettek szerint az Adriaticát közérdekű feladat ellátásával bízták meg, ami olyan költségekkel járt, amelyek nem merültek volna fel a társaságnál, ha a saját kereskedelmi érdekei szerint járt volna el.

– Olaszország/Görögország

(237) A „Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra" tengeri útvonal, mely a Közösség központi területeit a periférikus területeinek egyikével köti össze, létfontosságú útvonal volt a kereskedelmi és turistaforgalom számára, különösen azt az instabilitást figyelembe véve, mely megnehezítette az alternatív szárazföldi összeköttetéseket.

(238) Továbbá 1977-től az olasz és görög hatóságok közös kérésére a fenti tengeri összeköttetést felvették azon vasútvonalak és autóútvonalak vagy hajóútvonalak listájára, melyekre a vasúti személy- és csomagszállításra vonatkozó 1970. február 7-i nemzetközi egyezmény (CIV) alkalmazandó. Ahhoz, hogy ezen az útvonalon tengerhajózási szolgáltatásokat nyújthasson, az Adriatica csatlakozott az Eurail Közösséghez.

(239) Emellett a 2001. október 26-i találkozó során a Bizottságnak megadott információk alapján következett, hogy 1992 és 1999 között az Adriatica ezen a hajtóútvonalon évente átlagosan 265 utat indított, mellyel átlagosan 161 440 utast, 24 376 járművet és 104 437 folyóméter árut szállított. Amint azt az olasz hatóságok 2004. február 17-i levelükben megadták, 1996 és 1999 között az Adriatica számára konkurenciát jelentő vállalkozók nem biztosítottak olyan szolgáltatást, mely a használt járművek minőségére és, többek között, a járatok rendszerességére és sűrűségére nézve ugyanazokat a garanciákat nyújtotta volna.

([51]) A tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikke előírja, hogy a tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek a szigetekről vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti kabotázsban közlekedő hajótársaságokkal, vagy közszolgáltatási kötelezettségeket róhatnak ki a kabotázsszolgáltatás ellátásának feltételeként. A rendelet 4. cikkének (2) bekezdése továbbá előírja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésekor a tagállamok csak a kiszolgálandó kikötőkre, a rendszerességre, a folyamatosságra, a járatsűrűségre, a szolgáltatás ellátásának képességére, a felszámítandó díjakra és a hajók személyzettel való ellátására nézve írhatnak elő kötelezettségeket, és adott esetben a közszolgáltatási kötelezettségek után járó kompenzációt elérhetővé kell tenni minden uniós hajótulajdonos számára.

([52]) A Bizottság közleménye: Közösségi iránymutatás a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról, C(2004) 43 (HL C 13., 2004.1.17., 3. o.).

(240) Az Adriatica ezt az útvonalat 1999 végéig működtette. Az 1995–1999 közötti ötéves terv végén az Adriatica felfüggesztette a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonalon a saját hajóival végzett tevékenységeket, és nem kapott többé állami támogatást ezen útvonal működtetéséért. Annak érdekében, hogy biztosítani lehessen a CIV-egyezményben foglalt, Brindisi és Patrasso közötti személyforgalmi szolgáltatásokat, 2000 és 2004 között az Adriatica szerződéses megállapodásokat között más tengeri vállalkozásokkal.

(241) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az olasz hatóságok jogosultak voltak arra, hogy az Unió távoli régióit kiszolgáló kikötők felé végzett, menetrend szerinti szolgáltatások tekintetében fedezzék a működési veszteségeket, ha a piaci erők működése nem biztosítana elegendő szolgáltatási szintet. A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az útvonal működtetéséért nyújtott állami támogatás elvben indokolható.

(242) A Bizottság megállapítja, hogy az Olaszország és Görögország közötti tengeri összeköttetések Adriatica általi működtetése valós általános gazdasági érdekű szolgáltatás volt.

– Olaszország/Albánia

(243) Az Albániával fennálló összeköttetések 1983-ra nyúlnak vissza, amikor az 1983. évi, Olaszország és Albánia közötti megállapodás ([53]) alapján az Adriatica megkezdte a Trieszt/Durrës vegyes személy- és teherforgalmi útvonal működtetését. 1991 és 1998 között az Olaszország és Albánia közötti forgalom exponenciálisan nőtt: az 1991-es 20 096-ról 1999-re 357 078-ra nőtt az utasok száma. Az Adriatica által működtetett összeköttetések (Trieszt/Durrës, Ancona/Durrës és Bari/Durrës) elegendőek voltak ahhoz, hogy kielégítsék a helyi lakosság közlekedési szükségleteit, különös tekintettel az alacsony jövedelmű csoportokra, valamint hogy fenntartsák a jó szomszédi viszonyt Albániával. Olaszország utóbbival kapcsolatos érdeke a két ország közötti szoros történelmi, politikai és gazdasági kapcsolatokkal, valamint a 20. században Olaszországba migráló több százezer albánnal és az 1992-ig Albániában élő néhány olasz gyarmatosítóval magyarázható. Emellett az 1990-es években, az albán politikai válság idején, amelyet az ország politikai rendszerének összeomlása követett, az Adriatica kompjai kulcsfontosságú szerepet játszottak az Olaszország által Albánia részére nyújtott logisztikai és humanitárius támogatásban.

(244) Az Adriatica működése az útvonalak, a járatsűrűség és az alkalmazandó menetdíjak tekintetében (amelyeket előzetesen Olaszország határozott meg), valamint az olasz közigazgatás által engedélyezendő hajók/kompok tekintetében korlátozott volt.

(245) A Trieszt/Durrës útvonalon (25 óra utazás) az Adriaticának nem volt versenytársa. Az 1995–1998 közötti időszakban az Adriatica egész évben hetente kétszer működtette az útvonalat személy- és teherforgalmi kompokkal. A kínált maximális kapacitás indulásonként 800 utas volt. 1999-ben az 1998. július 17-i miniszteri rendelettel jóváhagyott, 1995–1999 közötti ötéves terv módosítását követően az Adriatica csak a teherforgalmi szolgáltatásokat látta el ezen az útvonalon. 2000-től (azaz a második ötéves terv aláírásától) Olaszország úgy határozott, hogy megszünteti az útvonalat, mivel a vonalon a forgalmi kereslet csökkenni kezdett, és világos volt, hogy a piacra belépő magánvállalkozások elegendő szolgáltatást fognak nyújtani a vonalon.

(246) Az Ancona/Durrës útvonalon (18-19 óra utazás) az Adriaticának nem volt versenytársa. Az 1995–1999 közötti terv szerint az Adriaticának heti kétszer kellett működtetnie ezt az útvonalat. 2001-ben az útvonalat az Adriatica heti négyszer üzemeltette öt személy- és teherforgalmi komppal. A kínált maximális kapacitás 800-1080 utasra szól indulásonként (a komp típusától függően). Az útvonalat 2004-ig működtették, amikor az Adria Ferries a piaci kereslet kielégítéséhez elegendő kapacitással belépett a piacra (800 utast és 25 kamiont szállító kompot használt).

(247) A Bari/Durrës útvonalon (8 óra utazás) az Adriatica más (uniós és nem uniós) vállalkozásokkal versengett, amelyek azonban régi hajókat használtak, és olyan szolgáltatásokat nyújtottak, amelyek nem garantálták a lakosság szükségleteinek kielégítéséhez szükséges rendszerességet és megbízhatóságot. Az 1995–1999 közötti terv szerint az Adriaticának heti négyszer kellett működtetnie ezt az útvonalat. 1998-ban a Minisztérium által jóváhagyott terv módosítását követően az Adriatica heti háromszor működtette ezt az útvonalat. A kínált teljes kapacitás egész évben indulásonként 1 080 utas volt. A 2001-es keresleti adatok szerint az Adriatica volt az ezen az útvonalon működő egyetlen társaság, amely képes lett volna eleget tenni egész évben a kereslet egészének (azaz a holtszezonban napi 530 utas, a főszezonban pedig napi 1 050 utas). Emellett az Adriatica díjai nem voltak alacsonyabbak a versenytársak árainál. A 2005. évi határozat Törvényszék általi megsemmisítését követően az olasz hatóságok által benyújtott információk szerint a Bari/Durrës útvonalon elért eredmények pozitívak voltak a 2004–2008 közötti időszakban. Bár az olasz hatóságok nem tudtak útvonalankénti adatokat bemutatni a 2002–2003 közötti időszakra vonatkozóan, 2018. december 21-i válaszukban megerősítették, hogy az Adriatica 2002–2008 között nem kapott kompenzációt az útvonal működtetéséért.

([53]) A Jegyzőkönyv 5. cikke megbízta az Adriaticát és a Transship nevű albán társaságot azzal, hogy szervezze meg az útvonalon nyújtott szolgáltatásokat.

(248) A Bizottság megállapítja, hogy az Adriatica volt az egyetlen társaság, amely rendszeres és megbízható személy- és teherforgalmi szolgáltatásokat nyújtott a Trieszt/Durrës útvonalon (2000-ig), az Ancona/Durrës útvonalon (2004-ig) és a Bari/Durrës útvonalon (2001 végéig), és az Adriatica által ezeken az útvonalakon nyújtott tengerhajózási szolgáltatások valós általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősültek. Az Adriatica által 2002–2008 között a Bari/Durrës útvonalon nyújtott szolgáltatások tekintetében nincs szükség arra, hogy a valós általános gazdasági érdekű szolgáltatások meglétét értékeljük, mivel az Adriatica nem kapott támogatást az e szolgáltatások ellátásért járó kompenzációként.

– Olaszország/Montenegró

(249) Az Olaszország és Montenegró közötti összeköttetésen az Adriatica az Ancona/Bar és a Bari/Bar útvonalakat működtette. Mindkét összeköttetést az Adriatica hozta létre 1997-ben a montenegrói hatóságok kérelme alapján, amely az ország kereskedelmi kikötője és Olaszország északi és déli kikötői közötti, rendszeres tengeri összeköttetés létrehozására irányult, és 1999-ben függesztette fel a koszovói háború miatt. Akkoriban Olaszországnak érdekében állt, hogy rendszeres összeköttetést biztosítson Montenegróval annak érdekében, hogy megerősítse a regionális együttműködést és támogassa a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság államainak (azaz Szerbia és Montenegró) demokratizációs folyamatát. Bar volt a Jugoszláv Szövetségi Köztársaság tengerhez való egyetlen hozzáférési pontja.

(250) Az Ancona/Bar tengeri összeköttetést 2000-ben indították újra a montenegrói hatóságok kérelme alapján, amelyek 2001-ben az Adriatica által nyújtott szolgáltatások járatsűrűségének növelését kérték. Ezen az útvonalon, amely 2004-ig működött, az Adriaticának nem volt versenytársa.

(251) A Bari/Bar tengeri összeköttetést az Adriatica csak 1997-ben és 1998-ban működtette. Ezen az útvonalon az Adriaticának két versenytársa volt (a montenegrói, állami tulajdonban lévő komptársaság és egy szlovéniai vállalkozás), amelyek nem kínáltak azonos garanciákat a hajók minősége tekintetében.

(252) Ez alapján a Bizottság megállapítja, hogy az Adriatica által Olaszország és Montenegró között nyújtott tengeri szolgáltatások valós általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősültek, mivel az Adriatica volt az egyetlen társaság, amely rendszeres és megbízható személy- és teherforgalmi szolgáltatást nyújtott ezeken az útvonalakon.

– Olaszország/Horvátország

(253) Az Olaszország és Horvátország közötti összeköttetésen az Adriatica az Ancona/Split és a Bari/Dubrovnik útvonalakat működtette.

(254) Az Olaszország és Horvátország közötti, 1960-ban magánvállalkozóknak átadott, Ancona/Split tengeri összeköttetés működtetését az 1978. február 27-i 42. számú törvény az Adriaticára ruházta. Az olasz hatóságok által benyújtott információk szerint a szolgáltatásokat 1991-ben felfüggesztették, és 1994-ben folytatták a Horvát Köztársaság kormányának kifejezett kérésére. Emellett Olaszország érdekében állt, hogy rendszeres összeköttetéseket biztosítson Horvátországgal (és különösen a dalmát térséggel), figyelembe véve a térségben élő olaszok és olasz felmenőkkel rendelkezők számát. A koszovói válsággal előidézett mozgások ellenére a forgalom 1994 óta jelentős mértékben fejlődött. Az Adriatica vegyes hajót használt, hogy egész évben heti két utat tegyen meg, míg a többi vállalkozás (egy horvát, egy libériai és egy európai uniós vállalkozás) lényegében csak a nyári szezon alatt volt jelen, és nem felelt meg az olasz hatóságok által a szerződésben előírt valamennyi szolgáltatási követelménynek. Ez az útvonal 2006-ban szűnt meg.

(255) A Bari/Dubrovnik tengeri összeköttetést az Adriatica csak 1997-ben és 1998-ban működtette. Ezen az útvonalon az egyetlen versenytárs az állami tulajdonban lévő horvát komptársaság volt.

(256) Ez alapján a Bizottság megállapítja, hogy az Adriatica által Olaszország és Horvátország között nyújtott tengeri szolgáltatások valós általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősültek, mivel az Adriatica volt az egyetlen társaság, amely rendszeres és megbízható személy- és teherforgalmi szolgáltatást nyújtott ezeken az útvonalakon.

A Saremar által működtetett nemzetközi útvonal

(257) A Saremar működtette a Santa Teresa di Gallura/Bonifacio nemzetközi útvonalat Szardínia és Korzika között.

(258) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Szardínia/Korzika (Santa Teresa/Bonifacio) útvonal Saremar általi működtetése valós szükségletnek tesz eleget, amelyet a piac önmagában nem tudott volna kiszolgálni.

(259) Ezen az útvonalon a Saremar egész évben naponta két oda-vissza utat indított, összesen 560 személy és 51 gépjármű szállítására alkalmas vegyes hajó használatával. Az olasz hatóságok által benyújtott információ szerint ez rövid távú (10 tengeri mérföldnyi), határokon átívelő útvonal volt, amely főleg helyi érdekeket szolgált, egyrészt a szardíniai közösségek, másrészt pedig a szomszédos korzikai közösségek érdekeit. A Santa Teresa és Bonifacio közötti menetrend szerinti összeköttetés elsősorban azt a célt szolgálta, hogy biztosítsa az ingázó dolgozók mobilitását Dél-Korzika és Észak-Szardínia között. Az olasz hatóságok által benyújtott tájékoztatás szerint ezt az összeköttetést kifejezetten a helyi szardíniai és korzikai közösségek kérték.

(260) A versenytárs által nyújtott szolgáltatás nem felelt meg az olasz hatóságok által előírt, rendszerességre és járatsűrűségre vonatkozó követelményeknek. Emellett a szóban forgó vállalkozás nem volt állandóan jelen a holtszezonban.

(261) A fentiek miatt a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a célkitűzés, amely az érintett helyi és regionális hatóságok által kifejezett jogos közérdek kifejeződése, és amely szerint egész évben menetrend szerinti szolgáltatást kell nyújtani a két szigettérség között, nem valósítható meg a piaci erők szabad érvényesülésével. A Saremar által működtetett nemzetközi útvonal ezért valós általános gazdasági érdekű szolgáltatás.

5.1.3.3. Megfelelő megbízási aktus

(262) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 15. és 16. pontjával összhangban a kedvezményezetteket kifejezetten megbízták a szóban forgó szolgáltatások ellátásával az eredeti szerződések és a megadott időszakra vonatkozóan az ötéves tervek révén, amelyek egyértelműen meghatározzák a közszolgáltatási kötelezettségek tartalmát és időtartamát, a kedvezményezetteket és a kompenzációs mechanizmust.

(263) Az eredeti szerződések közszolgáltatási szerződések, amelyeket az olasz állam kötött a korábbi Tirrenia-csoport öt regionális társaságának mindegyikével. Ezek a szerződések előírták a társaságok számára azt a kötelezettséget, hogy az ötéves tervben szereplő szolgáltatásokat nyújtsák (az útvonalak, járatsűrűségek, hajótípusok és menetdíjak tekintetében – lásd a (97) preambulumbekezdést), és meghatározzák az ötéves tervben alkalmazott kompenzációs mechanizmus fő szabályait. Ahogyan az a (95) és a (96) preambulumbekezdésben szerepel, az eredeti szerződések előírták, hogy az éves támogatás összegét a kedvezményezett által benyújtott és a Minisztérium által jóváhagyott kérelem alapján kell meghatározni. Az eredeti szerződések részletezték a kompenzáció és a befektetett tőke hozamának kiszámítása során figyelembe veendő, különböző bevételi és költségelemeket. Az eredeti szerződések 3. cikke előírta továbbá a túlkompenzáció elkerülésére és visszatérítésére vonatkozó intézkedéseket. Egyrészről a regionális társaságok kötelesek voltak haladéktalanul közölni a Minisztériummal a benyújtott kérelemben szereplő eredményekben bekövetkező valamennyi releváns változást, hogy a kompenzációt azonnal ki lehessen igazítani. Másrészről a túlkompenzáció hiányát utólag is ellenőrizték, és a regionális társaságok kötelesek voltak visszajuttatni az államnak minden többletösszeget.

(264) Ezek a szempontok minden regionális társaság esetében egyformán alkalmazandók.

5.1.3.4. A kompenzáció arányos volta

(265) Az Olaszország által benyújtott tájékoztatás szerint az Adriatica és a Saremar részére a nemzetközi útvonalak működtetéséért nyújtott támogatás megfelelt az útvonalon elért nettó veszteségnek.

(266) A kompenzáció észszerűségével kapcsolatban a (168) és (163)–(172) preambulumbekezdésekben foglalt szempontok alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kompenzáció a szolgáltatás nyújtása során felmerült nettó költségekre korlátozódott, és a vállalkozás számára engedélyezett visszatérítés észszerű volt a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 21. és 22. pontjával összhangban. Emellett legalább 2004. január 1-jétől útvonalanként külön könyvelést vezettek minden közszolgáltatási kötelezettség esetében, amelyet Olaszország a regionális társaságok számára előírt. Ennek értelmében megállapítható, hogy a regionális társaságok eleget tettek a 2006/111/EK bizottsági irányelv ([54]) által bevezetett átláthatósági kötelezettségnek (lásd a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontját).

(267) Kifejezetten az ötéves tervekben foglalt beruházással kapcsolatban a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban kétségeit fejezte ki az eredeti szerződések szerint támogatott szolgáltatások nyújtásához szükséges beruházások finanszírozási intézkedéseivel kapcsolatban. A Bizottság különösen meg kívánta vizsgálni, hogy a hajók beszerzésének és amortizációjának költségei milyen mértékben játszottak szerepet az éves kompenzáció kiszámítása során. Emellett azt, hogy a regionális társaságok számára garantált volt a támogatás, amely 2008-ig magában foglalta a flottájuk amortizációs költségeit, implicit garanciának lehetett volna tekinteni az olasz állam részéről, ami lehetővé tette az állami vállalkozás számára, hogy ne vállaljanak a bármely beruházás jellegéből fakadó gazdasági kockázatot.

([54]) A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.).

(268) Az eredeti szerződések arra kötelezték a regionális társaságokat, hogy húsz évnél nem régebbi hajókat használjanak a támogatott útvonalakon, és ezek a hajók a saját tulajdonukban legyenek (kivéve, ha ez alól a nemzeti hatóságok kifejezett felmentést adtak). Ez a kötelezettség, amely közszolgáltatási kötelezettségnek minősül, ahhoz vezetett, hogy a regionális társaságok az eredeti szerződések időtartama alatt megújították a flottájuk jelentős részét az első ötéves tervben (1990–1994) szereplő útvonalakon használt hajók által elért életkor miatt. Emellett a társaságok által kiszolgált egyes útvonalakon használt hajók típusát az egyes ötéves terveket jóváhagyó vagy módosító miniszteri rendelet határozta meg. Az új hajók beszerzését a legrégebbi hajók átruházásához vagy leszereléséhez hasonlóan minisztériumi rendeletnek kellett engedélyeznie, amely meghatározta, mely szolgáltatáshoz kell hozzárendelni a hajót. A regionális társaságok beruházásainak továbbá összhangban kellett lenniük az ötéves referencia-időszak során nyújtott szolgáltatások fejlesztésére irányuló stratégiával, ahogyan azt a nemzeti hatóság által jóváhagyott ötéves terv megfogalmazta.

(269) E külön szabályokra tekintettel a Bizottság megvizsgálta, hogy az 1990–1994 és az 1995–1999 közötti ötéves időszak során a regionális társaságok által a közszolgáltatási útvonalakon használt hajók beszerzési és amortizációs költségei megfeleltek-e az olasz hatóságok által előírt követelményeknek, és azokat arányos módon vették-e figyelembe az éves kompenzáció kiszámítása során. Az olasz hatóságok által benyújtott tájékoztatás rámutatott arra, hogy amikor új hajók bevezetésére került sor, a régebbi hajókat egyidejűleg kivezették, aminek eredményeként a regionális társaságok flottájának megújításához kapcsolódó kapacitás általánosságban nem nőtt.

(270) Az új hajók beszerzésével kapcsolatos költségekre tekintettel ugyanezek az információk rámutattak arra, hogy: i. ezeket a beszerzéseket részben a társaság saját erőforrásaiból, részben pedig banki hitelek révén végezték; ii. az érintett hitelintézmények által kiszabott kamatlábak összhangban voltak az ugyanezen időszak alatt hasonló méretű és hasonló forgalommal rendelkező, más gazdasági ágazatokban működő társaságoknak nyújtottakkal ([55]); iii. a regionális társaságok nem kaptak közvetlen garanciát az olasz hatóságoktól e hitelek visszafizetésére. A Bizottság tudomásul veszi, hogy az állammal való megállapodás puszta megléte biztosította a beruházók számára, hogy kötelezettségvállalásaik teljesüljenek, és lehetővé tette a regionális társaságok számára, hogy a kereskedelmi vállalkozók által viselendő kereskedelmi kockázatok viselése nélkül megújítsák flottájukat. Ez az előny azonban azon eredeti szerződések által bevezetett intézkedésekből fakadt, amelyeket a tengeri kabotázsról szóló rendelet és a tengeri szállítási iránymutatás hatálybalépése előtt kötöttek húsz évre. Emellett, ahogyan már korábban megjegyeztük, a regionális társaságok által az eredeti szerződések alapján beszerzett új hajókat kizárólag az ötéves tervekben szereplő, menetrend szerinti szolgáltatásokhoz használták. Ennek következményeként ez az előny az eredeti szerződések szerves részét képezte.

(271) A regionális társaságok által az ötéves tervekben szereplő útvonalakon használt hajók amortizációs költségei tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy ezek azon költségelemek részét képezik, amelyek az eredeti szerződések 5. cikkének feltételei szerint beleszámítanak az éves támogatás kiszámításába. Az eredeti szerződésekben foglalt kritériumok szerint az amortizáció kiszámítására a húszéves időtartam során lineárisan került sor, leszámítva a gyorsjáratú hajókat, amelyek esetében az időtartam tizenöt évre korlátozódott. Mivel az útvonalak analitikus könyvvitelének vizsgálata nem tárt fel olyan elemeket, amelyek túlkompenzációra mutatnak, a Bizottság fenntartja, hogy az eredeti szerződések által bevezetett, a hajók amortizációjának az éves kompenzáció kiszámítása során történő figyelembevételére irányuló mechanizmus az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése szerint engedélyezett lehet.

(272) Az ÁGÉSZ rendelkezése a nemzeti hatóságok által előzetesen meghatározott típusú és kapacitású hajók használatát feltételezi, amelyek amortizációja ezért figyelembe vehető az éves kompenzáció kiszámításakor, feltéve, hogy a szóban forgó hajókat a társaság rendes piaci feltételek mellett szerezte meg annak érdekében, hogy a rá bízott feladatokat ellássa, és azokat kizárólag a szerződésben szereplő útvonalakon nyújtott, menetrend szerinti szállítási szolgáltatásokra használja.

(273) A regionális társaságok esetén a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó valamennyi hajót kizárólag közszolgáltatásokra használták, és ennek eredményeként az amortizációjuk teljes mértékben figyelembe vehető az éves támogatás kiszámítása során. Ugyanez igaz az olasz hatóságok által a 2000–2004 közötti ötéves időszakra előírt szolgáltatások nyújtásához szükséges beruházásokra, amelyek a típust és a kapacitást tekintve megfelelnek a szolgáltatási szintre vonatkozó, a hatóságok felé vállalt kötelezettségvállalásoknak.

([55]) A két gyorsjáratú hajó beszerzését például a Banco di Napolitól 1999-ben, 160 milliárd ITL értékben szerzett, a hat hónapos Euribor-kamatlábnak megfelelő változó kamatozású hitelen keresztül finanszírozták, amelyet 0,40 %-kal emeltek meg és 10 év alatt kellett visszafizetni. Az olasz hatóságok által benyújtott tájékoztatás rámutat arra, hogy ugyanez a hitelintézet más nagy társaságoknak is nyújtott hiteleket ugyanebben az időben, lényegében azonos feltételek mellett.

(274) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja továbbá, hogy a szolgáltatás nyújtásához szükséges beruházások amortizációja iránti igény indokolta a viszonylag hosszú megbízási időt (lásd a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontját).

(275) Az 1999–2002-re vonatkozó üzleti tervben szereplő további beruházások tekintetében e terv végrehajtását felfüggesztették a hivatalos vizsgálati eljárás kezdeményezését követően, és nem indították újra.

5.1.3.5. A verseny uniós érdekkel ellentétes torzítása

(276) Az EUMSZ 108. cikke szerinti eljárás nem hozhat olyan eredményt, amely ellentétes a Szerződés egyes rendelkezéseivel ([56]). A Bizottság ezért nem nyilváníthatja az állami támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha annak egyes feltételei ellentétesek a Szerződés más rendelkezéseivel. A Bizottság azon kötelezettsége, hogy biztosítsa az EUMSZ 107. és 108. cikkének a Szerződés más rendelkezéseivel összhangban történő alkalmazását, még inkább elengedhetetlen, ha ezek a más rendelkezések azt a célt szolgálják, ahogyan ebben az ügyben is, hogy a belső piacon torzítatlan legyen a verseny ([57]).

(277) A 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabályban foglalt követelményeknek való, a fentiekben értékelt megfelelés általában elegendő annak biztosításához, hogy a támogatás ne torzítsa a versenyt az Unió érdekeivel ellentétes módon (lásd a 2012. évi ÁGÉSZ-keretszabály 51. pontját).

(278) Mindazonáltal az Adriatica tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy 1990. október 30. és 1994 júliusa között az Adriatica árrögzítő kartellben vett részt a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonalon szállított kereskedelmi járművek viteldíjai tekintetében, ami ellentétes az EUMSZ 101. cikkével ([58]), miközben az útvonal működtetésére támogatást kapott. A 2005. évi határozat elfogadását követően a Bíróság megerősítette ezt az értékelést ([59]).

(279) A Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonal működtetéséért 1992 januárja és 1994 júliusa között, a kedvezményezettnek az EUMSZ 101. cikke által tiltott árrögzítő kartellben való részvétele időszakában fizetett közszolgáltatási kompenzáció nem tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek. Míg a közszolgáltatási kompenzáció célja éppen az volt, hogy megkönnyítse a teher- és a személyforgalmat a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonalon, a támogatás kedvezményezettje árrögzítő kartellben vett részt, amely ugyanezen az útvonalon akadályozta az áruszállítást. Az Adriatica kartellben való részvétele ezért közvetlen ellentmondásban állt az ÁGÉSZ-támogatás céljával, hiszen az Adriatica azért kapott támogatást, hogy megkönnyítse a tengeri szállítást ezen az útvonalon.

(280) Ebből következik, hogy a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatás megállapítása és ennek következtében a támogatás visszatérítésének elrendelése nem minősülne új szankciónak, ahogyan azt Olaszország állította. Ez az összeegyeztethetetlenség pusztán abból ered, hogy a támogatás kedvezményezettje olyan kartellben vett részt, amely azokra a szolgáltatásokra terjedt ki, amelyeket a kedvezményezettnek a fogyasztók számára hozzáférhetőbbé kellett volna tennie, nem pedig kartell alá vonnia a fogyasztók kárára. A közszolgáltatási kompenzációban részesülő szolgáltatás típusa miatt, azaz amiatt, hogy a szolgáltatás egyszerre terjedt ki a kereskedelmi járművekre, valamint az utas- és a teherforgalomra, az, hogy a kedvezményezett a kereskedelmi járművek szállítására vonatkozóan árrögzítő kartellben vett részt, lehetővé teszi az összeköttetés egészére vonatkozó következtetések levonását. A kartell a kereskedelmi járművek forgalmát célozta, azaz pontosan azt, amit az olasz hatóságok a támogatáson keresztül meg kívántak könnyíteni.

(281) A kartell emellett súlyosan torzította a versenyt az érintett piacon, azaz a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonalon, míg az ugyanezen útvonalra vonatkozó ÁGÉSZ-támogatást olyan módon kellett volna nyújtani, hogy a versenytorzulás a lehető legkisebb mértékű legyen. Az, hogy a kedvezményezett az útvonalon árrögzítő kartellben vett részt, növelte a támogatás torzító hatását, és jelentős negatív hatást gyakorolt más tagállamokra és a belső piac működésére. Emellett valószínű, hogy az állami támogatás hiányában az Adriatica nem rendelkezett volna olyan gazdasági erővel, hogy részt vegyen a kartellben.

(282) Végezetül abban az időben az Adriaticát teljes mértékben egy állami társaság irányította. Ezért az olasz hatóságok egy része tudott a kartellről és annak fogyasztókra gyakorolt káros hatásairól, míg az olasz hatóságok másik része továbbra is nyújtotta az ÁGÉSZ-támogatást, amelynek célja az volt, hogy ugyanezen az útvonalon a lehető legkevesebb piactorzító hatással segítse a fogyasztókat.

([56]) Lásd: a Bíróság 1980. május 21-i ítélete, *Bizottság kontra Olaszország*, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, 11. pont; a Bíróság 1993. június 15-i ítélete, *Matra SA kontra Bizottság*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, 41. pont; a Bíróság 2000. szeptember 19-i ítélete, *Németország kontra Bizottság*, C-156/98. ECLI:EU:C:2000:467, 78. pont.

([57]) A Bíróság 1993. június 15-i ítélete, *Matra SA kontra Bizottság*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, 42. és 43. pont.

([58]) A Bizottság 1999/271/EK határozata (1998. december 9.) az EK-Szerződés 85. cikke szerinti eljárásban (IV/34466 – Greek Ferries – HL L 109., 1999.4.27., 24 o.), amelyet megerősített ebben a tekintetben az Elsőfokú Bíróság 2003. december 11-i ítélete, *Adriatica di Navigazione kontra Bizottság*, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) A Bíróság 2006. február 16-i végzése, *Adriatica di Navigazione kontra Bizottság*, C-111/04 P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) A fenti szempontok fényében a Bizottság megállapítja, hogy az Adriatica számára közszolgáltatási kompenzációként a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra útvonal működtetéséért 1992 januárja és 1994 júliusa között nyújtott támogatás nem összeegyeztethető a belső piaccal.

5.2. **A kedvezményes adórendszer**

(284) Az 1996–2008 közötti időszakban a Tirrenia-csoport hajói kedvezményes adózásban részesültek az üzemanyag-ellátás és a hajózáshoz üzemanyagként használt kenőolaj ellátása terén.

(285) Olaszország az 1995. október 26-i 504. számú törvényerejű rendelettel vezette be ezt a kedvezményes adórendszert, és azt az 1996. március 2-i határozatot követően kiterjesztette minden hajóra, amely karbantartási munkák miatt kikötőben vesztegelt.

(286) A C-400/99. számú ügyben 2005. május 10-én hozott ítéletében a Bíróság megállapította, hogy az adókedvezményt nem kellett volna felfüggeszteni jogellenes támogatásnak minősítése miatt, mivel 1996-ban az olasz hatóságok a kedvezményt minden hajóra kiterjesztették, amely karbantartási munkák miatt kikötőben vesztegelt.

(287) Függetlenül attól, hogy ez az intézkedés állami támogatásnak minősült-e, a Bizottság megjegyzi, hogy a 2005. évi határozatot követően sem a Bizottság, sem pedig a Bizottság kérelmére eljáró Olaszország nem tett semmit ezzel az intézkedéssel kapcsolatban. Ennek értelmében a Bizottság által ezzel a ponttal kapcsolatban elfogadott bármely határozat már a tízéves elévülési idő után érkezne ([60]).

(288) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a kedvezményes adórendszer az új eljárási rendelet 17. cikkével összhangban létező támogatásnak minősül.

6. **KÖVETKEZTETÉSEK**

(289) A korábbi Tirrenia-csoport regionális társaságainak a *kabotázs*-útvonalak működtetéséért 2008 végéig nyújtott közszolgáltatási kompenzáció a tengeri kabotázsról szóló, 1992. évi rendelet 4. cikkének (3) bekezdésével összhangban létező támogatásnak minősül.

(290) Az eredeti szerződések szerint 2008 végéig a *nemzetközi* útvonalak működtetéséért a Saremar és az Adriatica számára nyújtott közszolgáltatási kompenzáció új támogatásnak minősül. Ez a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal, kivéve az 1992 januárja és 1994 júliusa között a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra összeköttetés működtetéséért az Adriatica részére nyújtott támogatást, amely nem összeegyeztethető a belső piaccal, mivel szorosan kapcsolódik az EUMSZ 101. cikkében tiltott kartellel.

(291) Az üzemanyagra és kenőolajra vonatkozó kedvezményes adórendszer, amelyet a Tirrenia-csoport hajói esetében alkalmaztak 1995–2008 között, az új eljárási rendelet 17. cikkével összhangban létező támogatásnak minősül.

7. **VISSZAFIZETTETÉS**

(292) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés és az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság – amennyiben meggyőződött arról, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal – jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett államnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e a támogatást ([61]). Az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata azt is mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás megszüntetése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ([62]).

(293) Az uniós bíróságok e tekintetben kimondták, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a belső piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot ([63]).

(294) Ezen ítélkezési gyakorlattal összhangban a 2015/1589/EU rendelet 16. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „amennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.

([60]) Mivel a 2004. március 16-i 2005. évi határozat 2004. június 24. és 2009. március 4. között bírósági eljárás tárgyát képezte, a tízéves elévülési idő, amely a Bizottság szóban forgó intézkedéssel kapcsolatos utolsó fellépését követően kezdődött, és a bírósági eljárás során felfüggesztésre került, 2018 novemberének végén járt le (2018. november 26.).

([61]) A Bíróság 1973. július 12-i ítélete, *Bizottság kontra Németország*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. pont.

([62]) A Bíróság 1990. március 21-i ítélete, *Belgium kontra Bizottság*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. pont.

([63]) A Bíróság 1999. június 17-i ítélete, *Belgium kontra Bizottság*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. és 65. pont.

(295) Így, tekintettel arra, hogy az Adriatica számára nyújtott, a (290) preambulumbekezdésben említett intézkedést az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével ellentétes módon hajtották végre, és jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak kell tekinteni, vissza kell fizettetni, hogy visszaálljon a belső piacon a támogatásnyújtás előtt fennálló helyzet. A visszafizettetendő összegek tartalmazzák a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes kamatokat is.

(296) 2004. július 22-én2004. szeptember 1-jei hatállyal az Adriatica összefonódott a Tirreniával, és az utóbbi átvette az Adriatica által működtetett útvonalakat. A Tirrenia az összes eszközt, felelősséget és folyamatban lévő szerződést átvette, és ő volt az összefonódás egyetlen fennmaradó jogi személye.

(297) A 2005. évi határozat elfogadása óta Olaszország elrendelte az Adriatica számára 1992. január és 1994. július között a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra összeköttetés működtetésével kapcsolatban nyújtott támogatás, számszerűsítve 2006. december 31-től összesen 8 651 600 EUR (3 207 810 EUR tőke és 5 443 790 EUR kamat) visszafizetését ([64]). A Tirreniának címzett 2007. február 28-i, a visszafizettetésről szóló határozatában Olaszország előírta, hogy a társaság 2007. január 1. és a fent említett összeg tényleges kifizetésének napja közötti időszakra további összeg megfizetésére köteles. 2007. március 26-án a Tirrenia 8 651 600 EUR-t fizetett vissza. 2018. december 21-i levelében Olaszország megerősítette, hogy a 2005. évi határozatot megsemmisítő 2009. évi ítéletet követően nem fizette vissza a kedvezményezettnek a visszatérített összegeket. Mindazonáltal a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján úgy tűnik, hogy a Tirrenia nem kapott felszólítást arra, hogy a 2006. december 31. és 2007. március 26. között felhalmozódott kamat tekintetében további összegeket fizessen vissza.

(298) A Bizottság ezért megjegyzi, hogy az olasz hatóságoknak újra kell számolniuk a támogatás tőkéjén felhalmozott kamat összegét, amelyet 3 207 810 EUR-ban állapítottak meg, attól a dátumtól, hogy a támogatást a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, a teljes visszafizetés idejéig. Ezt követően az olasz hatóságoknak le kell vonniuk a kedvezményezett által 2007. február 28-án fizetett kamat összegét ebből az eredményből.

(299) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország 2007-ben úgy ítélte meg, és 2018 decemberéig továbbra is fenntartotta, hogy a Tirrenia volt felelős azért, hogy visszafizesse az Adriatica részére nyújtott támogatást, ahogyan az a (297) preambulumbekezdésben szerepel. Emellett a Tirrenia ezt a megállapítást elfogadta azzal, hogy visszafizette az Adriatica részéről esedékes támogatást, ahogyan az a (297) preambulumbekezdésben szerepel. Mindazonáltal a Bizottság most önállóan is megvizsgálja az Adriatica és a Tirrenia közötti esetleges gazdasági folytonosságot, hogy megállapítsa, mely társaság felelős a támogatás visszafizetéséért.

8. **GAZDASÁGI FOLYTONOSSÁG**

(300) Amennyiben a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás kedvezményezettjét a későbbiekben értékesítik vagy átruházzák, a visszafizetési kötelezettség kiterjeszthető olyan más vállalkozásokra, amelyekre a kedvezményezett részvényeit vagy üzleti tevékenységét átruházták (jogutód vállalkozás) ([65]). Az eredeti vállalkozás üzleti tevékenységét folytató bármely vállalkozást az állami támogatás kedvezményezettjének kell tekinteni, feltéve, hogy az átruházásnak voltak olyan aspektusai, amelyek azt jelzik, hogy az üzleti tevékenységeket valóban folytatták. Emellett összefonódások vagy más üzleti átrendeződések esetén a támogatás visszafizetésére irányuló kötelezettség átruházható a fennmaradó jogi személyre ([66]). Ha ezzel ellenkezőleg megállapítható, hogy a jogellenes támogatás kedvezményezettje az eredeti kedvezményezett (az eszközei egy részének átruházása ellenére), a visszafizetési kötelezettség továbbra is a támogatás eredeti kedvezményezettjét terheli.

(301) Az *Olaszország és SIM 2 kontra Bizottság* ügyben 2003. május 8-án hozott bírósági ítélet ([67]) szerint, amelyre a Bizottság az Olympic Airlines, Alitalia és SERNAM tekintetében hozott határozatait ([68]) alapozta, a támogatás kedvezményezettje és a társaság eszközeit megszerző vállalkozás közötti gazdasági folytonosság megállapítására

([64]) Ezt az összeget egy munkacsoport számította ki, amelyet a 2004. december 3-án kiadott minisztériumközi rendelet hozott létre.

([65]) A Bíróság 1991. március 21-i ítélete, *Olaszország kontra Bizottság*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 57. pont. A támogatás visszafizetésével a kedvezményezettnek el kell veszítenie a korábban a piacon általa élvezett előnyt, és vissza kell állítani a támogatás előtti helyzetet.

([66]) A Bíróság 2018. március 7-i ítélete, *SNCF Mobilités kontra Bizottság*, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, 113. pont.

([67]) A Bíróság 2003. május 8-i ítélete, *Olasz Köztársaság és SIM 2 Multimedia SpA kontra Bizottság*, C-328/99 és C-399/00 egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) A Bizottság 2008. szeptember 17-i határozata: N 321/2008., N 322/2008. és N 323/2008. számú állami támogatás – Görögország – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services; a Bizottság 2008. november 12-i határozata: N 510/2008. számú állami támogatás – Olaszország – Az Alitalia légitársaság eszközeinek elidegenítése; a Bizottság 2012. április 4-i határozata az SA.34547. számú ügyben – Franciaország – a SERNAM-csoport eszközeinek átvétele a bírósági felszámolási eljárás keretében.

mutatók készletén keresztül kerül sor. Az alábbi tényezők vehetők figyelembe, azonban azoknak nem kell kumulatív módon teljesülniük annak érdekében, hogy meg lehessen állapítani a gazdasági folytonosságot a két társaság között ([69]):

– az, hogy a vevői ár megfelel-e a piaci árnak vagy nem,

– az átruházás hatálya (eszközök és felelősségek, munkaerő, a funkcionális eszközcsomagok megléte),

– a vevő(k) kiléte,

– az átruházás ideje (az előzetes értékelés, a hivatalos vizsgálati eljárás kezdeményezése vagy a végleges határozat után),

– a működés gazdasági logikája és célja.

(302) Az Adriatica teljes mértékben a Tirrenia tulajdonában állt. Emellett a Tirrenia végső tulajdonosai ugyanazok voltak, akik az Adriatica tulajdonosai (azaz a *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA* állami társaság, amely a Tirrenia egyedüli részvényese volt 2004. január 30-tól). Határozott jelei vannak annak, hogy a két társaság között gazdasági folytonosság állt fenn, összehasonlítva egy másik forgatókönyvvel, ahol a tulajdonosok egymástól független jogi személyek.

(303) Az Adriatica Tirrenia részére történő értékesítése lényegében egy leányvállalat és a tulajdonosa közötti átruházás volt csupán, ahol nem írtak ki pályázatot és nem fizettek vételárat.

(304) Az ügylet hatályát tekintve az Adriaticát működő vállalkozásként adták el, és a Tirrenia átvette az Adriatica és az olasz állam között kötött eredeti szerződések szerinti valamennyi kötelezettségét. A Bizottság nem lát arra utaló jelet, hogy a Tirrenia bármilyen változást vezetett volna be az Adriatica kereskedelmi, személyzeti vagy termeléspolitikájában, miután közvetlenül átvette annak üzleti tevékenységét. Minél nagyobb az eredeti vállalkozásnak az új szervezethez átkerülő része, annál nagyobb a valószínűsége, hogy az ezen eszközökhöz kapcsolódó gazdasági tevékenység pusztán a korábbi tevékenység meghosszabbítása, és továbbra is részesül a belső piaccal összeegyeztethetetlen támogatásból. Ebben az esetben a Tirrenia az Adriatica összes eszközét, felelősségét és szerződéses kapcsolatát átvette.

(305) Az ügylet céljával kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy bár nincs közvetlen bizonyítéka arra, hogy az ügylet szándéka az volt, hogy megkerülje a visszafizettetési határozatot, és ezáltal megmeneküljön annak hatásai elől, a Tirrenia a 2005. évi határozat Bizottság általi elfogadása után két nappal döntött úgy, hogy átveszi az Adriaticát. Az időzítés ezáltal arra utal, hogy a két társaság tisztában volt a folyamatban lévő bizottsági vizsgálattal, és ezt figyelembe vehette a tevékenységek Tirreniába való beolvasztására irányuló határozatnál. Emellett az ügylet gazdasági logikája egyértelműen az volt, hogy az Adriatica tevékenységei ugyanúgy folytatódjanak a Tirrenia neve alatt.

(306) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a Tirrenia és az Adriatica között gazdasági folytonosság áll fenn, és az e határozat szerint az Adriatica általi visszafizettetést ki kell terjeszteni a Tirreniára. Valóban, a folyamatos piaci jelenlétével a Tirrenia továbbra is részesült az állami támogatásból, amelyet az Adriatica gazdasági tevékenységei kaptak, és amely továbbra is torzította a piacot.

(307) Ennek megfelelően a (298) preambulumbekezdésben említett újraszámítás elvégzésekor Olaszország teljes mértékben figyelembe veheti az 5 443 790 EUR Tirrenia általi visszafizetését, amelyre 2007. március 26-án került sor, amennyiben ezt az összeget a későbbiekben nem fizették vissza a Tirreniának,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) Az Adriatica, a Caremar, a Siremar, a Saremar és a Toremar társaság részére 1992. január 1. és 2008. december 31. között a nemzeti útvonalak működtetéséért fizetendő kompenzációként nyújtott támogatás létező támogatás.

(2) A (3) bekezdés sérelme nélkül a nemzetközi útvonalak működtetéséhez nyújtott kompenzációk címén 1992. január 1. és 2008. december 31. között Olaszország által az Adriaticának nyújtott támogatások a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetők.

([69]) Ezeket a mutatókat a Törvényszék megerősítette a T-123/09. számú, *Ryanair kontra Bizottság* ügyben 2012. március 28-án hozott, az Alitalia ügyben korábban hozott határozatot megerősítő ítéletében (ECLI:EU:T:2012:164).

(3) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével ellentétes módon, jogellenesen bevezetett, a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Pátra összeköttetéssel kapcsolatban a 1992. január és 1994. július közötti időszakra az Adriaticának nyújtott támogatások a közös piaccal összeegyeztethetetlenek.

(4) A hajózási üzemanyagként használt ásványolajokra vonatkozó kedvezményes adórendszer létező támogatás, mert az (EU) 2015/1589 rendelet 17. cikkében a támogatás visszafizetésére előírt elévülési idő lejáratáig sem a Bizottság, sem a Bizottság kérelmére Olaszország nem tett semmilyen lépést az intézkedéssel kapcsolatban.

2. cikk

(1) Olaszország visszafizetteti a kedvezményezettel az 1. cikk (3) bekezdésében meghatározott támogatást.

(2) A visszafizettetendő összeget a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

(3) A kamatot a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK rendelettel ([70]) összhangban kamatoskamat-számítás segítségével kell számítani.

(4) A rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság tudomásul veszi, hogy Olaszország már visszakapta a kedvezményezettől a támogatás tőkéjét és az esedékes visszafizettetési kamat egy részét.

3. cikk

(1) A 2. cikk szerinti támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell téríteni.

(2) Olaszország gondoskodik e határozatnak az értesítés napjától számított négy hónapon belüli végrehajtásáról.

4. cikk

(1) Az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül Olaszország benyújtja a következő információkat:

a) a kedvezményezettől visszakövetelendő teljes összeg (főkövetelés és kamatok);

b) az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása;

c) az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezetteket felszólították a támogatás visszafizetésére.

(2) Amíg az 1. cikk (3) cikkben említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtásának érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. Görögország a Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és meghozni tervezett intézkedésekről. Olaszország továbbá részletes információkkal szolgál a kedvezményezettek által visszafizetett támogatások és a visszafizettetési kamatok összegéről.

5. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

A Bizottság közzéteheti az e határozat alkalmazásában visszafizetett támogatás és visszafizettetési kamatok összegét, az (EU) 2015/1589 rendelet 30. cikkének sérelme nélkül.

Kelt Brüsszelben, 2020. március 2-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök

([70]) A Bizottság 271/2008/EK rendelete (2008. január 30.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).