A BIZOTTSÁG (EU) 2022/1328 HATÁROZATA

(2021. szeptember 30.)

az Olaszország és Lazio régió által a Laziomar és felvásárlója, a CLN javára végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről

(az értesítés a C(2021) 6989. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

TARTALOMJEGYZÉK

Oldal

1. Az eljárás 158
2. Háttér és a vizsgált intézkedések ismertetése 158
   2.1. Általános keret 158
      2.1.1. Az eredeti szerződések 160
      2.1.2. Az eredeti szerződések meghosszabbítása 8
      2.1.3. A Laziomar privatizációja és az új szolgáltatási szerződés megkötése 161
   2.2. A 2011. évi és a 2012. évi határozat hatálya alá tartozó intézkedések 161
   2.3. Az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések részletes leírása 162
      2.3.1. Az Olaszország és a Laziomar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása 162
         2.3.1.1. A közszolgáltatási kötelezettségek 162
         2.3.1.2. Költségvetés és időtartam 11
      2.3.2. A Laziomar privatizációja 165
         2.3.2.1. Az értékesítési eljárás és a végső odaítélés 165
         2.3.2.2. Az adásvételi szerződés 165
         2.3.2.3. Nemzeti szintű eljárások 166
      2.3.3. A Lazio régió és a Laziomar közötti új szolgáltatási szerződés 166
         2.3.3.1. A kedvezményezett 166
         2.3.3.2. Az útvonalak 15
         2.3.3.3. Időtartam 166
         2.3.3.4. A közszolgáltatási kötelezettségek 166
         2.3.3.5. A kompenzációra vonatkozó rendelkezések és a végleges odaítélés 16
      2.3.4. A kikötési elsőbbség 168
      2.3.5. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések 168
   2.4. A 2007/4609. számú kötelezettségszegési eljárás 170
3. Az eljárás megindításának és kiterjesztésének indoklása 170

3.1. Az Olaszország és a Laziomar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása ... 170
3.1.1. Az Altmark-kritériumok betartása és a támogatás megléte ... 171
3.1.2. Összeegyeztethetőség ... 171
3.2. A Laziomar privatizációja ... 172
3.3. A Lazio régió és a Laziomar közötti új szolgáltatási szerződés ... 172
3.3.1. Az Altmark-kritériumoknak való megfelelés, a támogatás megléte és az összeegyeztethetőség ... 172
3.3.2. Összeegyeztethetőség ... 172
3.4. A kikötési elsőbbség ... 173
3.5. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések ... 173
4. Olaszország észrevételei ... 173
4.1. A közszolgáltatási kötelezettségekről és a versenykörnyezetről ... 173
4.2. A Laziomar privatizációjáról ... 173
4.2.1. A Laziomar eladási áráról ... 174
4.2.2. Az eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes jellegéről ... 174
4.3. A meghosszabbított eredeti szerződés és az új közszolgáltatási szerződés Altmark-kritériumoknak való megfeleléséről ... 175
4.4. A kikötési elsőbbségről ... 175
4.5. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedésekről ... 175
4.6. A 2011 és 2019 közötti időszakra vonatkozó kompenzáció kiszámításának szabályairól és a CIPE-irányelvben 2010-től meghatározott 6,5 %-os kockázati prémiumról ... 29
4.7. Az új közszolgáltatási szerződés 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak való megfeleléséről ... 176
4.8. Az új közszolgáltatási szerződés megfelelése a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabálynak ... 177
5. Értékelés ... 177
5.1. A támogatás megléte az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében ... 177
5.1.1. Az Olaszország és a Laziomar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása ... 177
5.1.1.1. Állami források ... 178
5.1.1.2. Szelektivitás ... 178
5.1.1.3. Gazdasági előny ... 179
5.1.1.4. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatás ... 179
5.1.1.5. Következtetés ... 180
5.1.1.6. Új vagy létező támogatás ... 180
5.1.2. Az új közszolgáltatási szerződés Laziomar üzleti tevékenységével egy csomagban történő odaítélése ... 180
5.1.2.1. Az első Altmark-kritérium ... 181
5.1.2.2. A második Altmark-kritérium ... 187
5.1.2.3. A harmadik Altmark-kritérium ... 44
5.1.2.4. A negyedik Altmark-kritérium ... 48
5.1.2.5. Következtetés ... 196
5.1.3. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések ... 196
5.1.3.1. A hajók korszerűsítésére szánt források esetleges likviditási célú felhasználásról ... 197

5.1.3.2. A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek 197
5.1.3.3. Az FAS-források likviditási célra történő felhasználásának lehetősége 198
5.1.4. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés 198
5.2. A támogatás jogszerűsége 198
5.3. A támogatás összeegyeztethetősége 198
5.3.1. Alkalmazandó szabályok 200
5.3.2. A EUMSZ 106. cikkében említett valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás 62
5.3.3. A közszolgáltatási kötelezettségeket és a kompenzáció kiszámításának módszereit meghatározó megbízási aktus szükségessége 203
5.3.4. A megbízási időszak tartama 203
5.3.5. A 2006/111/EK irányelvnek való megfelelés 204
5.3.6. A kompenzáció összege 67
5.3.7. A kikötési elsőbbség 206
5.3.8. Következtetés 206
6. Következtetés 207

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([1]), és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) A Bizottsághoz 2009. március 23-án, 2009. december 9-én, 2009. december 21-én, 2010. január 6-án, 2010. szeptember 27-én és 2010. október 12-én hat panasz érkezett az Olaszország által a korábbi Tirrenia-csoport ([2]) vállalatai javára elfogadott különböző támogatási intézkedésekkel kapcsolatban. A panaszok az Olaszországgal az 1989 januárja és 2008 decembere közötti időszakra kötött eredeti közszolgáltatási szerződések (a továbbiakban: eredeti szerződések) lejártát követően e vállalatoknak a közszolgáltatásért nyújtott kompenzációra, a vállalatok privatizációs eljárásával összefüggésben a nemzeti jogban meghatározott kiegészítő támogatási intézkedésekre, valamint különösen a Tirrenia di Navigazione S.p.A. (a továbbiakban: Tirrenia) és a Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (a továbbiakban: Siremar) privatizációs eljárásával kapcsolatos bizonyos kérdésekre vonatkoztak.

(2) Olaszország 2010. július 29-én bejelentette a Bizottságnak az Olaszország által a Caremar– Regionale Marittima S.p. A. (a továbbiakban: Caremar) részére 2008-ban, 2009-ben és 2010-ben kifizetett kompenzációt. Ezt a bejelentést 2010. december 1-jén újra benyújtották a Caremarnak 2009-ben és 2010-ben kifizetett kompenzációra vonatkozóan. A Caremarnak 2008-ban kifizetett kompenzációval külön határozat foglalkozott (lásd a (20) preambulumbekezdést).

(3) A Bizottság 2011. október 5-én hivatalos vizsgálati eljárást indított az Olaszország által a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok javára elfogadott egyes intézkedések tekintetében (a továbbiakban: 2011. évi határozat) ([3]). A vizsgálat többek között a Caremar részére 2009. január 1-jétől egyes tengeri útvonalak üzemeltetéséért nyújtott kompenzációra, valamint az e vállalatnak nyújtott több más intézkedésre vonatkozott (lásd a (38) preambulum-bekezdést).

(4) Akkoriban a Caremar tengeri kabotázsútvonalakat ([4]) üzemeltetett a Nápolyi-öbölben (Campania régió) és a Pontino-szigeteken (Lazio tartomány). Ezt követően Campania régió Lazio régióra ruházta át külön a Pontino-szigetek útvonalait, Laziomar S.p.A. (a továbbiakban: Laziomar) néven ([5]). Ezt az átruházást 2011. június 1-jén tették hivatalossá (lásd a (32) és (33) preambulumbekezdést).

(5) A Bizottság a 2011. évi határozatot közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy terjesszék elő a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

(6) Olaszország a 2011. szeptember 28-i levelében megerősítette azon szándékát, hogy privatizálja a korábbi Tirrenia-csoport regionális vállalatait, köztük a Laziomart. A Bizottság 2011. október 26-án tájékoztatást kért Olaszországtól a privatizációs eljárással kapcsolatban. Olaszország 2011. november 30-án válaszolt a Bizottság 2011. október 26-i tájékoztatás iránti megkeresésére.

([1]) HL C 28., 2012.2.1., 18. o. és HL C 84., 2013.3.22., 58. o.

([2]) A korábbi Tirrenia-csoport a következő vállalatokból állt: Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. és Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Állami támogatás – Olasz Köztársaság – SA.32014. (11/C.) (korábbi 11/NN.), SA.32015. (11/C.) (korábbi 11/NN.), SA.32016. (11/C.) (korábbi 11/NN.) számú állami támogatás – A korábbi Tirrenia-csoport vállalkozásainak nyújtott állami támogatás – Felhívás észrevételek benyújtására az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (HL C 28., 2012.2.1., 18. o.).

([4]) Lásd: 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.) (a továbbiakban: a tengeri kabotázst szabályozó rendelet).

([5]) A Laziomart 2010. december 1-jén alapították; a vállalatban Lazio régió az egyedüli részvényes.

(7) Olaszország 2011. november 15-én benyújtotta észrevételeit a 2011. évi határozat hatálya alá tartozó intézkedésekkel kapcsolatban.

(8) A Bizottság 2012. április 25-én további tájékoztatást kért Olaszországtól a privatizációs eljárással kapcsolatban. Olaszország a 2012. május 22-én kelt levelében megküldte válaszát.

(9) A Bizottság 2012. november 7-én kiterjesztette a vizsgálati eljárást, többek között a Lazio régió által a Laziomarnak az új közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott állami kompenzáció tekintetében odaítélt egyes kiegészítő támogatási intézkedéseket érintően. Az említett határozat módosított változatát a Bizottság 2012. december 19-én fogadta el (a továbbiakban: 2012. évi határozat) ([6]).

(10) A Bizottság a 2012. évi határozatot közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy terjesszék elő a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

(11) Olaszország 2012. december 11-én nyújtotta be észrevételeit.

(12) A Bizottság 2018. január 25-én, 2018. március 29-én, 2018. augusztus 31-én, 2019. március 4-én, 2020. április 15-én, valamint 2021. február 9-én és 26-án kiegészítő információkat kért Olaszországtól. Olaszország 2018. április 26-án, 2018. május 8-án és 31-én, 2018. november 2-án, 2018. december 11-én, 2019. április 30-án, 2020. június 22-én, 2021. február 22-én és 2021. március 17-én nyújtotta be ezeket az információkat.

(13) Ez a határozat csak a Laziomarnak nyújtott, a 2.3. szakaszban ismertetett esetleges támogatásra vonatkozik. A 2011. évi és a 2012. évi határozat hatálya alá tartozó minden további intézkedést külön, az SA.32014., az SA.32015. és az SA.32016. számú ügyben vizsgálják, ezért azokra ez a határozat nem terjed ki. Közelebbről: e további intézkedések a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó többi vállalatot érintik.

2. HÁTTÉR ÉS A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE

2.1. Általános keret

2.1.1. *Az eredeti szerződések*

(14) A Tirrenia-csoport hagyományosan Olaszország tulajdonában állt a Fintecna ([7]) vállalaton keresztül, és eredetileg hat vállalatot ölelt fel, nevezetesen a Tirreniát, az Adriaticát, a Caremart, a Saremart, a Siremart és a Toremart. Ezek a vállalatok tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtottak az Olaszországgal 1991-ben kötött különálló közszolgáltatási szerződések értelmében, amelyek húsz évig, 1989 januárjától 2008 decemberéig voltak hatályban (a továbbiakban: eredeti szerződések). A Fintecna tulajdonában állt a Tirrenia részvénytőkéjének 100 %-a, a Tirrenia pedig 100 %-os tulajdonosa volt az Adriatica, a Caremar, a Siremar, a Saremar és a Toremar regionális vállalatoknak. Az Adriatica, amely Olaszország és Albánia, Horvátország, Görögország, illetve Montenegró között üzemeltetett útvonalakat, 2004-ben összeolvadt a Tirreniával.

(15) Ezen eredeti szerződések célja az volt, hogy garantálják a tengeri szállítási szolgáltatások járatsűrűségét és megbízhatóságát; e szolgáltatások többsége Olaszország szárazföldi területeit kötötte össze Szicíliával, Szardíniával és más kisebb olasz szigetekkel. Olaszország ebből a célból pénzügyi támogatást nyújtott a Tirrenia-csoportba tartozó egyes vállalatoknak közvetlenül kifizetett szubvenciók formájában.

(16) A Laziomar 2011. június 1-jén több tengeri kabotázsútvonalat kezdett üzemeltetni Lazio régió és a kisebb szomszédos szigetek között (lásd a (33) preambulumbekezdést). Az érintett útvonalak pontos leírását a (43) preambulumbekezdés tartalmazza.

([6]) Állami támogatás – Olasz Köztársaság – SA.32014. (2011/C.), SA.32015. (2011/C.), SA.32016. (2011/C.) számú állami támogatás – Állami támogatás a korábbi Tirrenia-csoport vállalkozásai és felvásárlói számára – Felhívás észrevételek benyújtására az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (HL C 84., 2013.3.22., 58. o.).

([7]) A Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) 100 %-ban az olasz Gazdasági és Pénzügyminisztérium tulajdonában áll, és részesedésszerzési és privatizációs eljárásokra szakosodott, továbbá olyan projektekkel foglalkozik, amelyek segítenek az ágazati, pénzügyi vagy szervezeti nehézségekkel küzdő vállalatok észszerűsítésében és szerkezetátalakításában.

(17) A Bizottság 1999. augusztus 6-án úgy döntött, hogy megindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében foglalt eljárást az akkor a Tirrenia-csoportot alkotó hat vállalat számára az eredeti szerződések alapján kifizetett támogatás tekintetében.

(18) Annak érdekében, hogy elsőbbséget lehessen rendelni ahhoz, hogy a Tirreniát illetően mielőbb jogerős határozat szülessen, a vizsgálati szakaszban Olaszország kérte a Tirrenia-csoport ügyének részekre bontását. Ezt a kérést Olaszországnak az a terve motiválta, hogy a csoportot a Tirrenián kezdve privatizálja, továbbá azon szándéka, hogy a folyamatot felgyorsítsa az említett vállalat vonatkozásában.

(19) A Bizottság úgy döntött, hogy helyt ad Olaszország kérésének, és a 2001/851/EK határozattal ([8]) (a továbbiakban: 2001. évi határozat) lezárta a Tirrenia számára odaítélt támogatás tekintetében indított eljárást. A Bizottság a támogatást Olaszország kötelezettségvállalásaira is figyelemmel összeegyeztethetőnek nyilvánította a belső piaccal.

(20) A Bizottság a 2005/163/EK határozattal ([9]) (a továbbiakban: 2004. évi határozat) a Tirrenia-csoportba tartozó, a Tirrenián kívüli vállalatok javára Olaszország által odaítélt kompenzációt részben összeegyeztethetőnek ítélte, részben az olasz hatóságok kötelezettségvállalásainak teljesítésével kapcsolatos feltételhez kötötten ítélte összeegyeztethetőnek, részben pedig összeegyeztethetetlennek nyilvánította a belső piaccal. A határozat a 1992 és 2001 közötti könyvelési adatokon alapult, és olyan feltételeket tartalmazott, amelyek célja az eredeti szerződések időtartama alatt nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségének garantálása volt.

(21) A T-265/04., a T-292/04. és a T-504/04. sz. ügyben 2009. március 4-én hozott ítéletében ([10]) (a továbbiakban: 2009. évi ítélet) a Törvényszék megsemmisítette a 2004. évi határozatot.

(22) A Bizottság az (EU) 2018/261 határozattal ([11]) (a továbbiakban: 2014. évi határozat) lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Szardínia régió által a Saremar javára nyújtott egyes intézkedésekre vonatkozóan. A Saremar és a Szardínia régió által e határozattal szemben benyújtott fellebbezést a Törvényszék 2017-ben elutasította ([12]).

(23) A Bizottság az (EU) 2020/1411 határozattal ([13]) (a továbbiakban: a Tirrenia-csoportról szóló 2020. évi határozat) lezárta a Tirrenia-csoport Tirreniától eltérő vállalataira vonatkozó vizsgálatot az 1992 és 2008 közötti időszakra vonatkozóan. A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a tengeri kabotázsszolgáltatásokért nyújtott támogatás létező támogatásnak minősül, míg a nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatások biztosításához nyújtott támogatás összeegyeztethető volt az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról (ÁGÉSZ) szóló 2011. évi keretszabállyal (a továbbiakban: 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály) ([14]).

(24) A Bizottság az (EU) 2020/1412 határozattal ([15]) (a továbbiakban: a Tirrenia/CIN-ről szóló 2020. évi határozat) lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Tirrenia és felvásárlója, a CIN részére a 2009 és 2020 közötti időszakra odaítélt intézkedések tekintetében.

(25) Az (EU) 2021/4268 ([16]) és az (EU) 2021/4271 határozatával ([17]) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Siremar, illetve a Toremar és felvásárlóik részére a 2009-cel kezdődő időszakra odaítélt intézkedések tekintetében.

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

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

([10]) Tirrenia di Navigazione kontra Bizottság, T-265/04, T-292/04 és T-504/04 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) A Bizottság (EU) 2018/261 határozata (2014. január 22.) az SA.32014. (2011/C), SA.32015. (2011/C) és SA.32016. (2011/C) sz., a szardíniai régió által a Saremarnak nyújtott állami támogatásról (HL L 49., 2018.2.22., 22. o.).

([12]) Lásd: a Törvényszék 2017. április 6-i ítélete, Regione autonoma della Sardegna (Olaszország) kontra Bizottság, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) 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 (HL L 332., 2020.10.12., 1. o.).

([14]) A Bizottság közleménye: A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

([15]) A Bizottság (EU) 2020/1412 határozata (2020. március 2.) az Olaszország által a Tirrenia di Navigazione és felvásárlója, a Compagnia Italiana di Navigazione javára végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (11/C) (korábbi 11/NN) számú intézkedésekről (HL L 332., 2020.10.12., 45. o.).

([16]) Az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* még nem tették közzé.

([17]) Az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* még nem tették közzé.

2.1.2. *Az eredeti szerződések meghosszabbítása*

(26) A 2009. február 27-i 14. sz. törvénnyé alakított, 2008. december 30-i 207. sz. törvényerejű rendelet 26. cikke rendelkezett az eredetileg 2008. december 31-én lejáró eredeti szerződések (ideértve a Laziomarra alkalmazandó szerződést) egy évvel, 2009. december 31-ig történő meghosszabbításáról.

(27) A 2009. november 20-i 166. sz. törvénnyé (a továbbiakban: 2009. évi törvény) alakított, 2009. szeptember 25-i 135. sz. törvényerejű rendelet 19-*ter* cikke megállapította, hogy a Tirrenia-csoport vállalatainak privatizációjára tekintettel a regionális vállalatok (a Siremart kivéve) részvényeit ellenszolgáltatás nélkül átruházzák a Tirrenia anyavállalatról, a következőképpen:

a) a Caremart először Campania régióra ruháznák át. Ez utóbbi ezt követően Lazio régióra ruházná át a Caremarnak a Pontino-szigetekkel fennálló közlekedési összeköttetéseket egyedi alapon kiszolgáló, Laziomar név alatt működő vállalkozását;

b) a Saremar Szardínia régióhoz kerülne; valamint

c) a Toremar Toszkána régióhoz kerülne.

(28) A 2009. évi törvény azt is meghatározta, hogy az új szerződéseket Olaszország 2009. december 31-ig megköti a Tirreniával és a Siremarral. Hasonlóképpen, a regionális szolgáltatásokat a Szardínia és Toszkána régió, illetve a Saremar és a Toremar között 2009. december 31-ig, a Campania és Lazio régió, illetve a Caremar és a Laziomar között 2010. február 28-ig elfogadandó közszolgáltatási szerződések tervezetébe foglalnák bele. Az új szerződések/közszolgáltatási szerződések tervezeteit megpályáztatják magukkal a vállalatokkal egy csomagban, és az e vállalatok privatizációjának véglegesítését követően írják alá a vevőkkel ([18]).

(29) Ebből a célból a 2009. évi törvény ismét meghosszabbította az eredeti szerződéseket (a Caremarra alkalmazandót is) 2010. január 1-jétől 2010. szeptember 30-ig.

(30) A 2009. évi törvény emellett éves kompenzációs felső határokat állapított meg a szolgáltatások üzemeltetésére 2010-től (a meghosszabbított eredeti szerződések, valamint az új szerződések és közszolgáltatási szerződések szerint), összesen 184 942 251 EUR összegben, a következőképpen:

1. táblázat

Kompenzációs felső határértékek 2010-től

Vállalat	Maximális éves kompenzáció (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])
([1]) Amelyből 19 839 226 EUR Campania régió, 10 030 606 EUR Lazio régió részéről.	

(31) A 2010. augusztus 5-i 125. sz. törvényerejű rendeletet törvénnyé alakító, 2010. október 1-jei 163. sz. törvény (a továbbiakban: 2010. évi törvény) 1. cikke úgy rendelkezett, hogy az eredeti szerződéseket meghosszabbítja 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának lezárulásáig, amelyre 2012. július 19-én, illetve 2012. július 31-én került sor.

([18]) A 2009. évi törvény 19-*ter* cikkének (10) bekezdése.

(32) A 2009. évi törvény 19-*ter* cikkének rendelkezéseire tekintettel Lazio régió 2010. december 1-jén a 2/2010. sz. regionális törvénnyel Laziomar néven regionális tengeri kabotázsszolgáltatással foglalkozó, nyilvánosan működő részvénytársaságot hozott létre annak érdekében, hogy megszerezze, majd privatizálja a Caremar Pontino-szigetek útvonalait üzemeltető üzletágát.

(33) A Caremar 2011. március 7-én eladta a Pontino-szigetek útvonalait kiszolgáló üzletágát a Laziomar részére. Ez utóbbi 2011. június 1-jén kezdte meg az útvonalak üzemeltetését.

(34) Lazio régió 2011. október 28-i 508. sz. rendelete (a továbbiakban: Lazio-rendelet) szerint iránymutatást adtak a Laziomar privatizációs eljárására vonatkozóan, amelyet a Pontino-szigetek útvonalaira vonatkozó új közszolgáltatási szerződés megkötésével egy csomagban hajtottak végre.

(35) Ezenkívül a 2012. december 24-i 228. sz. törvény értelmében Lazio régió egy „áthidaló" szerződés alapján azzal a kötelezettséggel bízta meg a Laziomart, hogy a privatizációjáig változatlan feltételek mellett biztosítsa a Pontino-szigetek útvonalainak területi folytonosságát. Ezt a szerződést 2013. február 12-én írták alá, és a Laziomar privatizációjáig hatályban maradt.

2.1.3. *A Laziomar privatizációja és az új szolgáltatási szerződés megkötése*

(36) Annak érdekében, hogy vevőt találjanak a Laziomarra, 2012 februárjában közbeszerzési eljárást írtak ki (lásd a 2.3.2. szakaszt), és ehhez kapcsolták a tengeri szolgáltatásoknak egy 10 éves időszakban közszolgáltatásért járó kompenzáció fejében történő nyújtásáról szóló új közszolgáltatási szerződést.

(37) A közbeszerzési eljárásban tett sikeres ajánlatát követően a Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (a továbbiakban: CLN) lett a Laziomar új tulajdonosa. A Lazio régió és a CLN közötti adásvételi szerződést 2013. december 30-án írták alá. Lazio régió és a Laziomar 2014. január 15-én új szolgáltatási szerződést írt alá a Pontino-szigetekre irányuló tengeri szolgáltatások nyújtásáról.

2.2. **A 2011. évi és a 2012. évi határozat hatálya alá tartozó intézkedések**

(38) A 2011. évi és a 2012. évi határozattal megindított hivatalos vizsgálati eljárásban a Bizottság a következő intézkedéseket értékelte:

a) a meghosszabbított eredeti szerződések szerinti általános gazdasági érdekű szolgáltatások (ÁGÉSZ) nyújtásáért fizetett kompenzáció (*1. intézkedés*);

b) a Tirreniának és a Siremarnak nyújtott megmentési támogatással való esetleges visszaélés (*2. intézkedés*);

c) a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok privatizációja ([19]) (*3. intézkedés*);

d) az általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellátásáért az új szerződés/közszolgáltatási szerződések szerint fizetett kompenzáció (*4. intézkedés*);

e) a kikötési elsőbbség (*5. intézkedés*);

f) a 125/2010. sz. törvényerejű rendeletet törvénnyé alakító 2010. évi törvényben megállapított intézkedések (*6. intézkedés*);

g) a Szardínia régió által a Saremar javára elfogadott további intézkedések (*7. intézkedés*).

(39) A Bizottság a 2014. évi határozattal lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Szardínia régió által a Saremar javára elfogadott, a fentiekben 7. intézkedésként említett intézkedéseket illetően, egy intézkedés kivételével ([20]).

2.3. **Az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések részletes leírása**

(40) Ez a határozat csak a (38) preambulumbekezdésben felsorolt 1., 3., 4., 5. és 6. intézkedéssel foglalkozik és csak annyiban, amennyiben azok a Laziomart és a CLN-t érintik. Ezeket az intézkedéseket részletesebben a következő szakaszok ismertetik.

([19]) Idetartozik a Tirrenia üzletágának felvásárlásáért fizetendő vételár egy részének a CIN általi halasztott megfizetése és több feltételezett további támogatási intézkedés a Siremar üzletágának privatizációjával összefüggésben (például az állam által a CdI, a Siremar üzletágát eredetileg felvásárló jogalany javára teljesített viszontgarancia és tőkeemelés).

([20]) Nevezetesen a „Bonus Sardo–Vacanza" projekt, amely a 7. intézkedés része, és amelyet a 2014. évi határozat nem vizsgált, és ez a határozat sem értékel.

2.3.1. *Az Olaszország és a Laziomar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása*

2.3.1.1. A közszolgáltatási kötelezettségek

(41) A Caremarral kötött eredeti szerződés 1. cikke ötéves terveket írt elő, amelyek részletesen meghatározzák a kiszolgálandó kikötőket, a használandó hajótípusokat és a Caremarra (és később, a Pontino-szigetekre vezető útvonalak Lazio régióra történő 2011. június 1-jei átruházását követően a Laziomarra) bízott szolgáltatás megkívánt gyakoriságát.

(42) Olaszország szerint a Caremar hivatalosan jóváhagyott utolsó ötéves terve (az akkori állapot szerint) a 2000 és 2004 közötti időszakra vonatkozott, míg a 2005–2008-as időszakra vonatkozó tervet elkészítették ugyan, de az illetékes minisztériumok hivatalosan nem hagyták jóvá. Ehelyett a kormány eseti döntésekkel igyekezett jobban hozzáigazítani a szolgáltatásokat a helyi közösségek igényeihez, miközben a közszolgáltatási rendszert nem módosította jelentősen.

(43) A fenti (26)–(33) preambulumbekezdésben említett, egymást követő jogi aktusokkal meghosszabbított eredeti szerződés alapján a Laziomar a következő útvonalakat üzemeltette egész évben:

– a Ponza–Formia útvonalon (**T1 vonal**) a Laziomar üzemeltette az egyetlen összeköttetést. Napi két, vegyes szolgáltatásokat (utasok, járművek és áruk) nyújtó összeköttetést kínált. A szigetet reggel 5:30-kor elhagyó hajó biztosította a lakosok számára a szárazfölddel való kapcsolatot tanulmányi és munkavállalási célból, az utolsó hajó pedig 17:30-kor tért vissza,

– a Ponza–Formia útvonalon (**A2 vonal**) a Laziomar üzemeltette emellett az egyetlen nagy sebességű személyszállítási szolgáltatást napi egyszeri összeköttetéssel; a hajó éjszakára a szigeten maradt,

– az Anzio–Ponza útvonalon (**A1 vonal**) a Laziomar hétfőtől szombatig napi egy nagy sebességű személyszállítási szolgáltatást biztosított a főszezonban. A hajók vasárnap és ünnepnapokon gyakrabban jártak, amit társadalmi és gazdaságfejlesztési okokkal indokoltak (különösen azzal, hogy a szigeten alapvetően a turizmus az egyetlen bevételi forrás). Egy versenytárs, a Vetor ugyanezen a vonalon nagy sebességű személyszállítási szolgáltatást nyújtott a főszezonban,

– a Ventotene–Formia útvonalon (**T2 vonal**) a Laziomar egész éven át napi egy szolgáltatást biztosított egy vegyes szolgáltatást nyújtó hajóval. A vegyes szolgáltatás volt az egyetlen rendszeres személy-, jármű- és áruszállítási összeköttetés egész évben,

– a Ventotene–Formia útvonalon (**A3 vonal**) a Laziomar üzemeltette emellett az egyetlen nagy sebességű összeköttetést. A hajó reggel 6:45-kor indult, így lehetővé tette a lakosok számára, hogy munkavégzési vagy tanulmányi célból a szárazföldre utazzanak, és éjszaka a szigeten maradt, hogy egészségügyi veszélyhelyzet esetén készenlétben álljon.

2.3.1.2. Költségvetés és időtartam

(44) A 2. táblázat az Olaszország által a Laziomarnak a 2011 és 2013 közötti időszakban fizetett kompenzáció éves összegét mutatja:

2. táblázat

A 2011–2013-as időszakra nyújtott kompenzáció (EUR)

Év	Kifizetett kompenzáció
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) Az eredeti szerződés a következőképpen rendelkezik a közszolgáltatásért járó éves kompenzáció kifizetéséről: minden év márciusában az előző évben kifizetett kompenzáció 70 %-ának megfelelő kezdeti előleget fizetnek. Júniusban kerül sor a második kifizetésre, a kompenzáció 20 %-ának erejéig. A kifizetett összegek, illetve a folyó év

működési költségei és bevételei közötti hiány különbsége jelenti az egyenleget, amelyet november 30-ig fizetnek meg. Ha az derülne ki, hogy a Laziomar nagyobb összeget kapott, mint a nyújtott szolgáltatások nettó költsége (bevétel mínusz veszteségek), az eredeti szerződés úgy rendelkezik, hogy a Laziomarnak a különbözetet vissza kell térítenie. ([21])

— A 2011–2013-ban odaítélt kompenzáció

(46) Az 1979. június 1-jei 501. sz. elnöki rendelet (a továbbiakban: 501/79. sz. elnöki rendelet) határozta meg a tengeri közszolgáltatóknak fizetendő támogatás kiszámításába felveendő különböző elemeket (bevételeket és költségeket). Emellett az 1986. december 5-i 856. sz. törvény (a továbbiakban: 856/86. sz. törvény) bizonyos módosításokról rendelkezett a tengeri közszolgáltatások olaszországi rendszerét illetően. A kisebb és a nagyobb szigetekkel való összeköttetés tekintetében a törvény 11. cikke módosította a közszolgáltatásért járó kompenzáció számításának 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 11. cikk azt is megállapította, hogy a közszolgáltatási szerződéseknek tartalmazniuk kellett a támogatott útvonalak listáját, a gyakoriságot és a használandó hajótípusokat. A támogatásokat a felelős minisztereknek kellett jóváhagyniuk. Az 501/79. sz. elnöki rendeletben és a 856/86. sz. törvényben megfogalmazott elvek az eredeti szerződésekben is megjelentek.

(47) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatások teljesítéséért járó kompenzációt 2010-től a 2007. november 9-i „*A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásának kritériumai és a viteldíj dinamikája a közérdekű tengeri kabotázs ágazatában*” című CIPE ([22])-irányelvben (a továbbiakban: CIPE-irányelv) ([23]) megállapított új módszer alkalmazásával határozták meg. A CIPE-irányelvet a preambulum értelmében a tengeri szolgáltatásokat közszolgáltatási rendszerben nyújtó állami vállalatok privatizációja céljából adták ki ([24]). A CIPE-irányelv rendelkezéseit a Tirrenia-csoport vállalati által 2010-től nyújtott szolgáltatások tekintetében alkalmazták, a vonatkozó új szerződések és közszolgáltatási szerződések hatálybalépése előtt is, a megfelelő privatizációkat követően.

(48) A CIPE-irányelvben megállapított módszer lehetővé teszi a tengeri közszolgáltatást nyújtó vállalatok számára, hogy megfelelő hozamot érjenek el. A tőkemegtérülési rátát a súlyozott átlagos tőkeköltség (WACC) alapján számítják ki.

(49) Az elvárt tőkearányos jövedelmezőséget ([25]) a tőkeeszköz-árazási modell szerint (CAPM) számítják ki. A tőkeeszköz-árazási modell alapján a sajáttőke-költséget i. a kockázatmentes kamatláb, ii. a béta (a vállalat részvénypiachoz viszonyított kockázati profiljának becslése) és iii. a részvénypiachoz rendelt tőkekockázati prémium függvényében származtatják.

(50) A sajáttőke-költséget konkrétabban úgy számítják ki, hogy a többletkockázatért prémiumot adnak a kockázatmentes tevékenységek megtérülési rátájához. Ezt a prémiumot a piaci kockázati prémium és a béta szorzataként számítják ki; a béta azt méri, hogy a konkrét tevékenység mennyire kockázatos a piachoz képest.

(51) A CIPE-irányelv szerint a kockázatmentes tevékenységek megtérülési rátája a tízéves referenciakötvények átlagos bruttó hozamának felel meg, azon korábbi tizenkét hónapos időszakra vonatkoztatva, amelynek tekintetében rendelkezésre állnak adatok.

(52) A CIPE-irányelv 4 %-os piaci kockázati prémiumot határoz meg. Ugyanakkor, olyan szolgáltatás esetében, amelyet nem kizárólagos alapon üzemeltetnek, a szolgáltató által viselt vélelmezetten magasabb kockázatot úgy ellentételezik, hogy a piaci kockázati prémiumhoz további 2,5 %-ot adnak hozzá.

([21]) Az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium, a Gazdasági és Pénzügyminisztérium, valamint a Gazdaságfejlesztési Minisztérium közötti konferenciának (a továbbiakban: tárcaközi konferencia) a 856/1986. sz. törvény 11. cikke értelmében megállapított éves támogatás meghatározásáról szóló határozata alapján a túlkompenzáció összegét 2010. november 25-től fogva levonják a jövőbeni támogatásielőleg-fizetésekből.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

([23]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (a továbbiakban: GURI), 50. szám, 2008. február 28.

([24]) A 2006. december 27.-i 296. sz. törvény 1. cikkének 999. pontja és a 430/1997. sz. törvényerejű rendelet 1. cikkének e) pontja értelmében.

([25]) A kívánt tőkemegtérülési ráta egy tőkebefektető számára, figyelembe véve a vállalat kockázati profilját és a kapcsolódó pénzforgalmat.

(53) A gyakorlatban ugyanakkor a Laziomarnak fizetett kompenzáció nem haladhatja meg az évi 10 030 606 EUR felső határértéket, amelyet a 2009. évi törvény állapított meg (lásd a (30) preambulumbekezdést). Jóllehet a 2009. évi törvény felső határértéket állapít meg a közszolgáltatási rendszerbe tartozó tengeri szolgáltatások üzemeltetéséért a Tirrenia valamennyi vállalata számára fizetett éves kompenzációra, a CIPE-irányelv tartalmaz bizonyos biztosítékokat is, amelyek lehetővé teszik e szolgáltatók számára, hogy kellően fedezzék működési költségeiket. Erre való tekintettel, amint azt a 2. táblázat mutatja, a 2012-ben és 2013-ban kifizetett kompenzációt megnövelték, hogy fedezze a közszolgáltatási költségek egészét ezekben az években.

(54) Különösen, a CIPE-irányelv szerint a szolgáltatások terjedelmét, az új közszolgáltatási szerződésben meghatározott maximális viteldíjakat és a ténylegesen kifizetett kompenzációt úgy kell meghatározni, hogy a szolgáltató minden elszámolható költségét fedezze. A következő képletet kell alkalmazni:

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

ahol:

– *VA(RSP)* a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért járó kompenzáció diszkontált értéke,

– *VA(AI(X))* az egyéb bevételek (viteldíjbevételek és egyéb) diszkontált értéke,

– *(VA(CA))* az elszámolható működési költségek, adósságtörlesztések és befektetési jövedelem diszkontált értéke.

(55) Amennyiben a fenti egyenlet nem teljesül, a támogatott tevékenységek köre csökkenthető, vagylagosan a szolgáltatás szervezését (például hajótípusok) felül lehet vizsgálni, illetve módosítani lehet a viteldíj-korlátokat.

(56) Emellett az egyes szolgáltatásokra alkalmazandó viteldíj felső határának az adók és kikötői illetékek megfizetése utáni összegét minden évben kiigazítják a következő ársapkaképlet szerint:

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

ahol:

– ΔT a viteldíj felső határában bekövetkező éves százalékos változás,

– ΔP a referenciaévre vonatkozó inflációs ráta,

– X a viteldíj felső határa kiigazításának éves reálrátája, amelyet a közszolgáltatási szerződés állapít meg, és amely állandó marad a szerződés tartama alatt.

(57) A CIPE-irányelv azt is meghatározza, hogy a viteldíj felső határát ki lehet igazítani, hogy abban megjelenjenek az üzemanyagköltségek változásai, referenciaértéknek tekintve a nyilvánosan rendelkezésre álló szokásos árakat.

2.3.2. *A Laziomar privatizációja*

(58) Lazio régió 2013. február 13-án az internetes honlapján közzétette a Laziomar értékesítésére, valamint a közszolgáltatási kötelezettségeknek a fenti (43) preambulumbekezdésben meghatározott tengeri útvonalakon történő teljesítésében álló közszolgáltatásért járó kompenzáció odaítélésére vonatkozó ajánlati felhívást ([26]). Ezt a hirdetményt az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([27]), az Olasz Köztársaság Hivatalos Közlönyében ([28]) és négy olasz országos és helyi napilapban is közzétették.

(59) Olaszország a 163/2006. sz. törvényerejű rendelet, azaz a közbeszerzési törvénykönyv (*il Codice dei Contratti pubblici*) 55. cikkének (6) bekezdése szerinti meghívásos közbeszerzési eljárást választotta. A választott odaítélési szempont a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat volt.

(60) Az eljárásban való lehető legszélesebb körű részvétel ösztönzése érdekében az ajánlati felhívás kifejezetten lehetővé tette az ajánlattevők számára, hogy ajánlattevők ideiglenes csoportosulásain, konzorciumokon vagy európai gazdasági egyesüléseken (a továbbiakban: EGE-k) keresztül közösen tegyenek ajánlatot.

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) HL S/149, 2012.8.4.
([28]) GURI, 91. szám, 2012. augusztus 6.

2.3.2.1. Az értékesítési eljárás és a végső odaítélés

(61) Az ajánlati felhívás közzétételét követően a határidő lejártakor nyolc fél jelezte a közbeszerzési eljárásban való részvételi szándékát (nevezetesen: a Navigazione Libera del Golfo S.r.l., a CarPoint Motorsport S.p.A., a Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., a Traghetti Lines, a CLN, a Navigazione Generale Italiana S.p.A., a Vetor S.r.l. és az Ustica Lines, amely jelenleg Liberty Lines néven működik), és adta meg az eljárás első szakaszában végzett minőségi kiválasztáshoz szükséges információkat. E résztvevők közül – a Blu Navy Cruise & Tour S.r.l. kivételével – hét került be a következő szakaszba, és kapott meghívást ajánlattételre 2013. május 16-án.

(62) Az ajánlattételi felhívás tartalmazta a nyertes ajánlattevő és Lazio régió által aláírandó új, 10 éves szerződés tervezetét, valamint a közbeszerzési eljárásra vonatkozó részletesebb információkat. A felhívást tartalmazó levél különösen azt erősítette meg, hogy a szolgáltatási szerződés esetében a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kerül kiválasztásra, amely ajánlat esetében az ár 30 pontot és a műszaki alkalmasság 70 pontot ér. Ami a Laziomar eladási árát illeti, a felhívást tartalmazó levél 2 272 000 EUR rögzített összeget említ, amelyet egy, a Laziomar eszközeinek összértékét felbecslő független tanulmány alapján számítottak ki (lásd a (66)–(67) preambulumbekezdést). Ez az ár nem képezte alku tárgyát, ezért nem vonatkozott rá az ajánlattevők pénzügyi ajánlata.

(63) Ezért valamennyi potenciális ajánlattevőt felkértek, hogy pénzügyi ajánlatába foglalja bele a Laziomar értékesítésére vonatkozó fenti rögzített összeget, míg Lazio régió a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot választja az ajánlat egésze tekintetében, az ár és a szolgáltatásra vonatkozó egyéb, a felhívást tartalmazó levélben meghatározott, főként műszaki szempontok alapján (lásd a (62) preambulumbekezdést).

(64) A határidő lejártakor a CLN nyújtotta be ajánlatát, amelynek dokumentációját megvizsgálták, és az eredmény pozitív volt. Más ajánlatot nem nyújtottak be.

(65) A szerződést ezért a CLN-nek ítélték oda mind a Laziomar üzletágának privatizációja, mind a tengeri szolgáltatások üzemeltetése tekintetében (lásd a 2.3.3. szakaszt).

2.3.2.2. Az adásvételi szerződés

(66) Az adásvételi szerződést 2013. december 30-án kötötték meg, és a Lazio régió által megrendelt független szakértői értékelés alapján a szerződés a Laziomar részvényeinek a CLN-re történő átruházását 2 272 000 EUR rögzített áron határozta meg.

(67) Az összeg főként a (négy hajóból, valamint ipari és kereskedelmi berendezésekből álló) befektetett tárgyi eszközök értékét, valamint a Ventotene-szigetre vonatkozó menetjegy-értékesítés értékét tükrözi, amint az a vállalat 2011. június 1-jei mérlegében szerepelt.

(68) Az adásvételi szerződés 4. cikke értelmében a CLN köteles értesíteni Lazio régiót a Laziomar részvényeinek harmadik személyek részére történő bármely jövőbeni értékesítéséről, ugyanakkor ebben az esetben a CLN a Laziomar új vevőjével együttesen felelős a szolgáltatási szerződésből eredő kötelezettségekért.

2.3.2.3. Nemzeti szintű eljárások

(69) A Laziomar üzletága és a közszolgáltatási szerződés CLN részére történő odaítélésére irányuló közbeszerzési eljárás eredménye jogvita tárgyát képezte Lazio tartományi közigazgatási bíróság (a továbbiakban: TAR) előtt.

(70) A Vetor S.r.l. (a továbbiakban: Vetor), amely szintén kiszolgálja az Anzio–Ponza útvonalat szárnyashajókkal (A1 vonal), ideiglenes intézkedés iránti kérelmet nyújtott be a közbeszerzési eljárás jogszerűségével szemben a TAR-hoz; e kérelmet a 2995/2013. sz. végzés elutasította. Ugyanez a bíróság érdemben is határozott, és a 467/2014. sz. ítélettel elutasította a Vetor panaszát. Az Államtanács 5421/2018. sz. ítéletével megerősítette a fellebbezés tárgyában hozott fenti határozatokat.

2.3.3. *A Lazio régió és a Laziomar közötti új szolgáltatási szerződés*

2.3.3.1. A kedvezményezett

(71) A (64) preambulumbekezdésben említettek szerint a CLN ajánlatot tett az új közszolgáltatási szerződésre. A nyertes ajánlatot követően a Laziomar (amelyet a CLN felvásárolt, de amely megőrizte önálló jogi személyiségét) 2014. január 15-én új közszolgáltatási szerződést írt alá Lazio régióval tengeri útvonalak üzemeltetésére.

2.3.3.2. Az útvonalak

(72) A Laziomar a közszolgáltatási rendszer keretében személyszállítási, vegyes (személyszállítás, járművek és árufuvarozás) és kizárólag árufuvarozási (áruk és különleges áruk) szolgáltatásokat nyújt több kabotázsútvonalon, az alábbiak szerint:

3. táblázat

A Laziomar által az új szolgáltatási szerződés keretében üzemeltetett útvonalak hálózata

Formia–Ponza (komp – vegyes szolgáltatás) – **T1 vonal**
Formia–Ventotene (komp – vegyes szolgáltatás) – **T2 vonal**
Terracina–Ponza (komp – vegyes és árufuvarozási [1] szolgáltatások) – **T3 vonal**
Terracina–Ventotene (komp – árufuvarozási szolgáltatás) – **T4 vonal**
Anzio–Ponza (szárnyashajó – személyszállítási szolgáltatás) – **A1 vonal**
Formia–Ponza (szárnyashajó – személyszállítási szolgáltatás) – **A2 vonal**
Formia–Ventotene (szárnyashajó – személyszállítási szolgáltatás) – **A3 vonal**
[1] Az ezen a vonalon közlekedő hajók némelyike csak árut fuvaroz (lásd a 9. táblázatot).

2.3.3.3. Időtartam

(73) A Lazio régió és a Laziomar közötti új szolgáltatási szerződés időtartama tíz év (2014–2024).

2.3.3.4. A közszolgáltatási kötelezettségek

(74) A Laziomarra ruházott közszolgáltatási kötelezettségek többek között a kiszolgált kikötőkre, az üzemeltetett tengeri útvonalakra kijelölt hajók típusára és kapacitására, a szolgáltatás gyakoriságára és a maximális viteldíjakra vonatkoznak.

2.3.3.5. A kompenzációra vonatkozó rendelkezések és a végleges odaítélés

(75) A közbeszerzési eljárás alapján a közszolgáltatási kötelezettségeknek a (43) preambulumbekezdésben meghatározott tengeri útvonalakon történő ellátásáért az új szerződés szerint kompenzációként járó éves alapdíjat Lazio régió 14 300 550 EUR-ban állapította meg, lefelé irányuló módosításra is figyelemmel. Az összeget végül 12 752 074 EUR-ban rögzítették (összesen 127 520 740 EUR a 10 éves szerződéses időszak alatt).

(76) A szerződés 6. cikke értelmében Lazio régió kiigazíthatja a kompenzációt, akár felfelé, akár lefelé, hogy figyelembe vegye az egyes években teljesített tényleges kihajózásokban bekövetkezett változásokat. A kompenzáció szintjét nem befolyásolja, ha az éves kihajózások száma legfeljebb 3 %-kal magasabb vagy alacsonyabb, mint a szerződésben megállapított szám. Amennyiben a változás több mint 3 %-os növekedés vagy csökkenés, a kompenzációt ennek megfelelően kiigazítják úgy, hogy a kihajózások számának felfelé vagy lefelé irányuló eltérését megszorozzák az ajánlatban feltüntetett egységárral. 2017-ben módosították a szolgáltatási szerződést a 13 524 536 EUR összegű kompenzációs szint kiigazítása érdekében.

(77) A kompenzáció ezen összegét a CIPE-irányelvben meghatározott módszer alapján határozták meg (lásd a (47)–(57) preambulumbekezdést). A CIPE-irányelvben meghatározott biztosítékok tükröződtek az új szolgáltatási szerződésben.

(78) A szolgáltatási szerződés olyan kompenzáció fizetését írja elő, amely nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült nettó költségek fedezéséhez szükséges mértéket (gazdasági-pénzügyi egyensúly). Az e szerződéses egyensúlytól való eltérés esetén a szolgáltatási szerződés a 25. cikkben egy olyan egyensúly-helyreállító mechanizmusról rendelkezik, amely értékeli a kompenzáció kifizetéséhez kapcsolódó valamennyi paramétert. Ezért amennyiben az alapját képező gazdasági paraméterek érdemi változása ([29]) miatt a kompenzáció összege nem bizonyul elegendőnek a szolgáltatás nyújtása során felmerülő összes költség fedezésére, az új szolgáltatási szerződés lehetővé teszi a kompenzáció fő paraméterei, nevezetesen: i. a díjszabási rendszer; ii. a kínált közszolgáltatások szintje; iii. az éves árplafon szintje; és iv. a beruházásokhoz nyújtott tőketámogatások felülvizsgálatát.

(79) A szolgáltatási szerződés 4. cikkének ((4)–(6) bekezdés) értelmében a szolgáltatónak fizetett kompenzáció a munkavállalók sztrájkja miatti szolgáltatásmegszakítás esetén 80 %-kal, egyéb előre nem látható események esetén 30 %-kal csökken, míg a szolgáltatás sztrájkon és előre nem látható eseményeken kívüli körülmények miatti nemteljesítése a szolgáltató által fizetendő kötbérrel jár a szolgáltatási szerződés 9. cikke értelmében.

(80) A szolgáltatási szerződés 22. cikke értelmében a szolgáltató köteles műszaki, gazdasági és irányítási ellenőrzési rendszert működtetni, amelynek értelmében a szolgáltatási szerződés alapján nyújtott szolgáltatáshoz kapcsolódó éves eredménykimutatást ellenőrzés céljából megküldik a regionális hatóságnak.

(81) A szolgáltatási szerződés 4. cikkének (2) bekezdése értelmében a Laziomar részére fizetendő éves kompenzáció becsült összege 12 752 074 EUR volt. Mindazonáltal a szolgáltatási szerződés 4. cikkének (3) bekezdése szerint a Laziomar részére ténylegesen kifizetett árat a ténylegesen elvégzett szolgáltatás eredményeként határozzák meg (azaz az egyes útvonalakra vonatkozó mérföldenkénti ár), figyelembe véve a szerződésben meghatározott (kereskedelmi és ipari) kockázatokat (például kompenzáció csökkentése abban az esetben, ha a vállalat nem közlekedik, kötbér a szolgáltatások megszakítása esetén stb.).

(82) A 4. táblázat a közbeszerzési eljárás alapján a szerződés teljes időtartamára megállapított kompenzációt, valamint a 2014 és 2019 közötti időszakra a Laziomarnak ténylegesen kifizetett kompenzációt mutatja be, a szolgáltatási szerződés 6. cikke szerinti, a tényleges teljesítésre vonatkozó módosításokat követően.

4. táblázat

A Laziomar részére az új szolgáltatási szerződés alapján megállapított és kifizetett kompenzáció (EUR), 2014–2019

Év	Megállapított kompenzáció (EUR)	Kifizetett kompenzáció (EUR)
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

([29]) A 25. cikk (2) bekezdése szerint: „A gazdasági és pénzügyi egyensúlytól való pozitív vagy negatív eltérést a következők okozhatják:
a) a vezetés hatékonysági problémái;
b) a Laziomar tévesen közölte az éves ár meghatározásához a ténylegesen nyújtott szolgáltatásokat;
c) a Laziomartól független, rendkívül kedvezőtlen piaci feltételek, amelyek a működési feltételek romlásához és következésképpen magasabb működési költségekhez vagy alacsonyabb díjbevételekhez vezetnek, ami a kamatfizetés és adózás előtti eredmény több mint 10 %-os negatív változását eredményezi;
d) pénzügyi díjak;
e) a törvényi vagy rendeleti rendelkezések módosításai, amelyek a szerződésben előírt szolgáltatás teljesítése tekintetében új feltételeket határoznak meg;
f) a régió által a 19. cikkben meghatározott állami forrásokból megvalósítandó új beruházások;
g) a 3. cikkben említett díjszabási rendszer megváltoztatása;
h) kivételesen kedvező piaci feltételek, amelyek a kamatfizetés és adózás előtti eredmény több mint 10 %-os növekedését eredményezik;
i) a személyi állomány egységköltségének növekedése a CCNL (nemzeti kollektív munkaügyi megállapodás) szerinti kötelezettségek és a további vállalati tárgyalások eredményeként;
j) a Laziomar által alkalmazott kereskedelempolitika az e szerződés G. mellékletében meghatározott maximális szintekig”. (A Bizottság nem hivatalos fordítása).

2.3.4. *A kikötési elsőbbség*

(83) A 2009. évi törvény 19-*ter* cikkének (21) bekezdése megállapította, hogy a szigetekkel való területi folytonosság garantálása érdekében és a közszolgáltatási kötelezettségeikre is figyelemmel a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, ideértve a Laziomart is, az új résidők kiosztásakor megtartják a hozzájuk rendelt kikötőhelyeket és az elsőbbségi helyüket, összhangban az 1994. január 28-i 84. sz. törvényben és az olasz tengerészeti törvénykönyvben meghatározott tengerészeti hatóságok által előírt eljárásokkal.

2.3.5. *A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések*

(84) A 2010. évi törvény lehetőséget adott a korábbi Tirrenia-csoport vállalkozásai számára, hogy ideiglenesen inkább a sürgető likviditási szükségletek fedezésére vegyék igénybe a flotta fejlesztésére és korszerűsítésére már lekötött pénzügyi erőforrásokat ([30]). A korábbi Tirrenia-csoport vállalkozásai, amelyek éltek ezzel a lehetőséggel, ugyanakkor újra fel kellett töltsék ezeket a célirányos erőforrásokat, hogy továbbra is vállalni tudják hajóik szükséges korszerűsítését. A korszerűsítésekre az 1996. évi Stockholmi Megállapodásból következő új nemzetközi biztonsági normáknak való megfeleléshez volt szükség ([31]).

(85) Közelebbről: két eszközből összesen 23 750 000 EUR-t ([32]) különítettek el a teljes Tirrenia-csoport fejlesztéseire. A Laziomar azonban nem vette igénybe ezeket az eszközöket (lásd a (132) preambulumbekezdést).

(86) Emellett a 2010. évi törvény 1. cikke a következőkről is rendelkezett:

a) az eredeti szerződéseket 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának végéig meghosszabbították (lásd még a (31) preambulumbekezdést);

b) a módosításokkal 2009. évi törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-*ter* cikke kiegészült a (24-*bis*) bekezdéssel. E bekezdés szerint a 2009. évi törvény (1)–(15) bekezdésének rendelkezéseit végrehajtó valamennyi hivatalos aktus és művelet adómentességben részesült. Ezek a bekezdések a tengeri kabotázságazatnak a Tirrenia-csoport privatizációján keresztül történő liberalizációjához kapcsolódnak, amelynek előkészítő lépése a regionális vállalatok átruházása a megfelelő régiókra;

c) a közszolgáltatás folyamatosságának biztosítása és a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok privatizációs eljárásának támogatása érdekében az érintett régiók a 2009. március 6-i 1/2009. sz. CIPE-irányelv ([33]) értelmében felhasználhatják a *Fondo Aree Sottoutilizzate* (a továbbiakban: FAS) forrásait ([34]).

2.4. **A 2007/4609. számú kötelezettségszegési eljárás**

(87) A bizottsági szolgálatok és Olaszország közötti korábbi levélváltásokat követően a Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója 2008. december 19-én tájékoztatás iránti megkeresést küldött Olaszországnak. E megkeresés többek között az akkori közszolgáltatási útvonalak áttekintését és a javasolt új szerződések szerint Olaszország által előirányzott közszolgálati feladatot érintette. Emellett Olaszországot felkérték, hogy közöljön további részleteket a Tirrenia-csoport privatizációs terveiről.

(88) Olaszország a 2009. április 28-i levelében részletes választ adott a Bizottság 2008. december 19-i megkeresésére. A levélben Olaszország többek között a következőket állította:

1. az eredeti szerződések 2009. december 31-ig történő meghosszabbítására azért volt szükség, hogy a Tirrenia-csoport privatizációja révén megvalósuljon a tengeri kabotázságazat liberalizációja Olaszországban;

([30]) A 102/2009. sz. törvénnyé alakított 78/2009. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: 102/2009. sz. törvény) 19. cikkének (13a) bekezdésében és a 2009. évi törvény 19-*ter* cikkének (19) bekezdésében megállapítottak szerint.

([31]) Ezeket a biztonsági normákat ezt követően a 2000. február 4-i 45. sz. törvényerejű rendelettel átültetett, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv, a 2005. március 8-i 52. sz. törvényerejű rendelettel átültetett, 2003. április 14-i 2003/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint a 2005. március 14-i 65. sz. törvényerejű rendelettel átültetett 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv határozta meg részletesen.

([32]) A 2009. évi törvény 19-*ter* cikkének (19) bekezdésében elkülönített pénzeszközök teljes egésze (7 000 000 EUR), valamint a 102/2009. sz. törvényben elkülönített pénzeszközökből 16 750 000 EUR.

([33]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, 137. szám, 2009. június 16.

([34]) A kihasználatlan területeket támogató alap (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) az olasz regionális politika végrehajtását támogató nemzeti alap. Forrásait főleg az olasz hatóságok által ilyenként meghatározott régiók számára különítik el.

2. a Tirrenia-csoport számára a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció a szigetek területi folytonosságát volt hivatva biztosítani olyan tengeri összeköttetésekkel, amelyeket a piaci magánszereplők nem szolgáltak ki kielégítően;

3. az útvonalak alapos észszerűsítési eljárása 2009. március 10-én lezárult. Ez az eljárás figyelembe vette a vonatkozó társadalmi, foglalkoztatási és gazdasági vonatkozásokat, továbbá annak szükségességét, hogy a területi folytonosság érdekében védeni kell az alapvető összeköttetéseket, és keretében konzultáltak a hat érintett régióval. Az észszerűsítés eredményeként a közszolgáltatás nettó költsége megközelítőleg 66 millió EUR-val csökkent, és a teljes Tirrenia-csoport legénységének mintegy 600 tagját bocsátották el. Olaszország emlékeztetett arra is, hogy a 2009-es észszerűsítés a korábbi (2004-es, 2006-os és 2008-as) erőfeszítéseket egészítette ki, amelyek célja a Tirrenia-csoport által nyújtott szolgáltatások csökkentése volt;

4. az észszerűsítés célja az volt, hogy i. fenntartsa a szigetek és a szárazföld közötti, illetve a szigetek közötti területi folytonosság, valamint az egészséghez, a tanuláshoz és a mobilitáshoz való jog biztosításához szükséges összeköttetéseket; ii. észszerűsítse az összeköttetéseket azokban az esetekben, ahol voltak olyan magánszereplők, amelyek ugyanezeket a csatlakozásokat ugyanabban az időszakban a minőség és a folyamatosság hasonló garanciái mellett biztosították; és iii. észszerűsítse a csak személyszállítási célú nyári és nagy sebességű összeköttetéseket;

5. a levélben Olaszország áttekintést adott a Tirrenia-csoport vállalatai által 2008-ban üzemeltetett útvonalakról és a Tirrenia-csoport vállalatai által 2009-ben üzemeltetendő, csökkentett számú útvonalról. Olaszország szerint az utóbbi útvonalak képezik a Tirrenia-csoport vállalatainak új tulajdonosaival megkötendő új szerződések alapját.

(89) A Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója 2009. december 21-én levelet küldött Olaszországnak, amelyben többek között megjegyezte, hogy az olaszországi tengeri kabotázságazat radikális átalakításának fényében és a privatizáció jelentős várható társadalmi hatására való tekintettel, ha a pályáztatást egyszerű közszolgáltatási szerződések alapján végzik el, az ilyen szerződésekkel rendelkező hajózási vállalatokra kiírt pályázatok a tengeri kabotázst szabályozó 3577/92/EGK tanácsi rendeletben ([35]) megállapított, a közösségi hajótulajdonosok körében alkalmazandó megkülönböztetésmentességi kritériumnak való megfelelés biztosítása szempontjából elvben és kivételesen elfogadhatók. A Bizottság megjegyzi, hogy a tengeri kabotázst szabályozó rendelet csak e konkrét piac liberalizálását írja elő a tagállamok számára, a tengeri fuvarozási vállalatok privatizációját nem.

(90) A Bizottság 2010. január 29-én ([36]) felszólító levelet küldött a tengeri kabotázst szabályozó rendelet helytelen alkalmazása miatt. A levélben a Bizottság emlékeztetett arra, hogy az említett rendelet megköveteli, hogy amennyiben egy tagállam közszolgáltatási szerződést köt vagy közszolgáltatási kötelezettséget ró ki, akkor azt az összes unióbeli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés tilalmának elvét követve kell megtennie. A rendelet 4. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a már megkötött közszolgáltatási szerződések hatályban maradhatnak a lejáratuk napjáig. A Bizottság ugyanakkor megjegyezte, hogy a Tirrenia-csoport a megfelelő közszolgáltatási szerződések (az eredeti szerződések) lejárta után is nyújtotta a tengeri szállítási szolgáltatásokat. Közelebbről: e szerződések 2008 végén jártak volna le, de Olaszország többször meghosszabbította őket. A Bizottság ezért felkérte Olaszországot észrevételei előterjesztésére.

(91) Szintén 2010. január 29-én a Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója válaszolt Olaszország 2010. január 22-i levelére. A főigazgató hangsúlyozta, hogy a válasza csak a tengeri kabotázst szabályozó rendeletnek való megfelelést érinti, állami támogatási problémákat nem. Minderre tekintettel a főigazgató rámutatott arra, hogy az egyes útvonalakkal kapcsolatban közölt indokolások kellő mértékben eloszlatták a korábban kifejtett kételyeket. A főigazgató emlékeztetett arra, hogy közszolgáltatási szerződés csak olyan útvonalakra vonatkozhat, amelyek tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

(92) Olaszország 2010. március 29-én válaszolt a Bizottság 2010. január 29-i felszólító levelére.

(93) Olaszország 2010. szeptember 10-én arról tájékoztatta a Bizottságot egy ad hoc értekezleten, hogy a többek között a Pontino-szigeteknek az akkoriban a Caremar által üzemeltetett útvonalait érintő szerződésre vonatkozó versenyeljárás is késedelmet szenvedett. Ezt követően a 2010. október 1-jei 163. sz. törvény ismét meghosszabbította az eredeti szerződéseket a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának befejeződéséig (lásd még a (31) preambulumbekezdést).

([35]) 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.).

([36]) A felszólító levelet 2010. január 28-án fogadták el, azonban Olaszországot csak a következő napon értesítették róla.

(94) E fejleményekre tekintettel a Bizottság 2010. november 24-én kiegészítő felszólító levelet küldött. Ebben a levélben a Bizottság a következőket állapította meg:

a) többek között a Caremar eredeti szerződését automatikusan, versenyeljárás nélkül hosszabbították meg;

b) míg a szóban forgó közszolgáltatási szerződések továbbra is alkalmazandók voltak, nem zárult le a versenyeljárás, többek között a Caremar tekintetében sem;

c) a Bizottság fenntartotta a jogot, hogy indokolással ellátott véleményt adjon ki, ha szükséges (figyelembe véve Olaszország esetleges észrevételeit).

(95) A Bizottság 2012. június 21-én indokolással ellátott véleményt fogadott el a korábbi Tirrenia-csoport három vállalata (Caremar, Laziomar és Saremar) privatizációjának késedelméről. Mivel a másik három vállalatra (Tirrenia, Toremar és Siremar) kiírt közbeszerzési eljárások lezárultak 2011 során ([37]), e vállalatokat nem érintette az indokolással ellátott vélemény. A Bizottság megjegyezte, hogy Olaszország a megfelelő eredeti szerződések rendes lejáratát követően több mint három évvel sem indított versenyeljárást a többek között a Laziomar által üzemeltetett tengeri kabotázsra irányuló közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezeket a szerződéseket automatikusan és határozatlan időre meghosszabbították, ezáltal megakadályozták, hogy az uniós hajótulajdonosok versenyezzenek az említett szerződésekért.

(96) Olaszország 2012. augusztus 8-án azt válaszolta az indokolással ellátott véleményre, hogy az új közszolgáltatási szerződéssel megbízott vállalatok odaítélésére vonatkozó eljárást megindító hirdetményt közzétették vagy közzé fogják tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. Különösen a Laziomar esetében a hirdetményt 2012. augusztus 1-jén küldték meg közzétételre.

(97) A CLN 2014. január 14-én a Laziomar új tulajdonosa lett, és tízéves közszolgáltatási szerződést kötött a Pontino-szigetekkel való összeköttetésekről.

(98) Olaszország a 2016. július 15-i levelében arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a korábbi Tirrenia-csoport minden vállalatának privatizációja lezárult. A Bizottság 2016. december 8-án úgy határozott, hogy lezárja a kötelezettségszegési eljárást.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK ÉS KITERJESZTÉSÉNEK INDOKLÁSA

3.1. **Az Olaszország és a Laziomar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása** ([38])

3.1.1. *Az Altmark-kritériumok betartása és a támogatás megléte*

(99) A Bizottság a 2011. évi határozatában azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a korábbi Tirrenia-csoport valamennyi vállalatával kötött eredeti szerződésekbe foglalt közszolgáltatási kötelezettség meghatározása nem volt kellően egyértelmű, ezért nem tette lehetővé a Bizottság számára annak végleges megállapítását, hogy tartalmazott-e nyilvánvaló hibát. Különösen a Bizottság az eljárás azon szakaszában nem rendelkezett teljes képpel a többek között a Pontino-szigetek útvonalainak üzemeltetésével kapcsolatban az érintett útvonalak egy részén szolgáltatást nyújtó versenytársakhoz képest kiszabott tényleges kötelezettségekről.

(100) A Bizottságnak az volt az előzetes álláspontja, hogy az Altmark-ítélet ([39]) második kritériuma teljesül, jelesül azáltal, hogy a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetesen és az átláthatósági követelményeket tiszteletben tartva állapították meg. Közelebbről: a Bizottság megjegyezte, hogy ezeket a paramétereket az eredeti szerződés (a 2009. évre vonatkozó kompenzáció tekintetében), illetve a CIPE-irányelv (a 2010-es és azt követő kompenzációk tekintetében) írta le.

([37]) Még akkor is, ha a Tirrenia, a Toremar és a Siremar feletti tulajdonjog átruházására csak 2012-ben került sor.

([38]) A 2011. évi határozat többek között a korábbi Tirrenia-csoporthoz tartozó hat vállalatnak az eredeti szerződések alapján kifizetett támogatások tekintetében tartalmazza az eljárás megindításának indokait. A Caremar éppen a 2011. évi határozat elfogadása (2011. október 5.) előtt (2011. június 1-jén) adta át a Pontino-szigetek útvonalain teljesítendő tengeri szolgáltatásokat a Laziomarnak. Bár a 2011. évi határozat nem hivatkozik kifejezetten a Laziomarra, az említett útvonalakra vonatkozó eredeti szerződés Bizottság általi előzetes értékelése a Laziomarra, mint ezen útvonalak új üzemeltetőjére is éppúgy vonatkozik.

([39]) Lásd: a Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) A Bizottság ugyanakkor úgy ítélte meg, hogy az Altmark-ítélet harmadik kritériuma a jelek szerint nem teljesül, és hogy a szolgáltatókat túlkompenzálhatták a közszolgáltatás ellátásáért. A Bizottság különösen kétségeit fejezte ki a korábbi Tirrenia-csoporthoz tartozó vállalatoknak 2009-től fizetett kompenzáció arányosságát illetően, mivel nem határozták meg egyértelműen az e vállalatokra rótt kötelezettségeket. A Bizottság ugyanígy kétségbe vonta, hogy a 2010-től alkalmazott 6,5 %-os kockázati prémium a kockázat megfelelő szintjét tükrözi-e, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a szolgáltatók viselnék az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan együtt járó kockázatokat.

(102) A Bizottságnak az volt az előzetes álláspontja továbbá, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium sem teljesül annyiban, amennyiben az eredeti szerződések meghosszabbítására nem írtak ki közbeszerzési eljárást. A Bizottság emellett megjegyezte, hogy nem érkezett be hozzá olyan bizonyíték, amely alátámasztaná azt az érvet, hogy a szolgáltató a szolgáltatást ténylegesen a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani.

(103) A 2011. évi határozatban a Bizottság tehát előzetesen azt állapította meg, hogy a szolgáltatók számára az eredeti szerződések meghosszabbításával érintett időszakban a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján állami támogatásnak minősül. Emellett a Bizottság úgy látta, hogy ezt a támogatást új támogatásnak kell tekinteni.

3.1.2. *Összeegyeztethetőség*

(104) A 2011. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 2009 és 2011 között a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció nem tartozik sem a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat ([40]), sem a 2005. évi ÁGÉSZ-keretszabály ([41]) hatálya alá. A Bizottság tehát közvetlenül az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése alapján vizsgálta meg az intézkedést, és azt állapította meg, hogy kétségei vannak az alkalmazandó összeegyeztethetőségi feltételek teljesülésével kapcsolatban.

(105) A 2012. évi határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy 2012. január 31-én új ÁGÉSZ-csomag lépett hatályba, amelynek része a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat ([42]) és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály ([43]). A Bizottságnak ugyanakkor az volt az előzetes álláspontja, hogy a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alapján nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, és nem mentesíthető a bejelentési követelmény alól.

(106) Az eredeti szerződések 2010. szeptember 30-tól a privatizációs folyamat végéig történő meghosszabbítását a 2010. évi törvény írta elő. Ennek megfelelően a Laziomar számára 2011. június 1-jétől a privatizációjáig folyósított kompenzáció vizsgálható a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján.

3.2. **A Laziomar privatizációja**

(107) A 2012. évi határozatban a Bizottság kétségeket fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy a Laziomar értékesítésére kiírt közbeszerzési eljárás kellően átlátható és feltételhez nem kötött volt-e, hogy biztosítható legyen, hogy az értékesítésre piaci áron kerül sor.

(108) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a privatizáció során előírt egyes feltételek korlátozhatták az ajánlattevők számát és/vagy befolyásolhatták az eladási árat. A Bizottság megismételte az állami tulajdonú vállalatok eszközeinek állam általi (vagy ebben az esetben államnak betudható) értékesítésével kapcsolatos állandó gyakorlatát: nem gazdasági megfontolások, amelyekre egy magáneladó nem lenne tekintettel, például közrendi okok, foglalkoztatási követelmények vagy a regionális fejlesztés az állami támogatás meglétére mutatnak, ha terhes kötelezettségeket rónak a potenciális vevőre, ezáltal alkalmasak az eladási ár csökkentésére.

([40]) A Bizottság 2005/842/EK 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.).

([41]) A közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály (HL C 297., 2005.11.29., 4. o.).

([42]) 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.).

([43]) A Bizottság közleménye: A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály.

(109) A Bizottság úgy ítélte meg továbbá, hogy a Laziomar-pályázatban előírt úgynevezett *pénzügyi követelmények* ténylegesen megzavarták az eljárás lebonyolítását azáltal, hogy a potenciális ajánlattevőket a meglévő tengeri vállalatokra korlátozták, mivel a jelen ügyben magát a közszolgáltatási szerződéssel megbízott vállalatot is eladásra kínálták ([44]).

(110) Hasonlóképpen a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a *műszaki ajánlatokat* a gazdasági ajánlatoknál lényegesen nagyobb súllyal értékelték (lásd a (62) preambulumbekezdést), míg a részvények árát a hatóságok határozták meg.

(111) A fenti okokból a Bizottság előzetesen azt állapította meg, hogy a Laziomar privatizációs eljárása nem volt kellően átlátható és feltételhez nem kötött, hogy önmagában biztosíthatná, az értékesítésre piaci áron kerül sor, és hogy a legmagasabb árat érik el a részvényekért. A Bizottság tehát ebben a szakaszban nem zárhatta ki, hogy a vevő gazdasági előnyhöz jutott.

(112) A Bizottság emellett úgy ítélte meg a 2012. évi határozatának kiadásakor rendelkezésre álló információk alapján, hogy a privatizációs eljárásból esetlegesen eredő bármely támogatás összeegyeztethetetlen lenne a belső piaccal.

3.3. **A Lazio régió és a Laziomar közötti új szolgáltatási szerződés**

3.3.1. *Az Altmark-kritériumoknak való megfelelés, a támogatás megléte és az összeegyeztethetőség*

(113) A 2012. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a Laziomarnak fizetett kompenzáció nem felel meg az Altmark-ítéletben megállapított kritériumoknak, tehát az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében támogatásnak minősül. A Bizottság ezt a következőkre tekintettel állapította meg: i. a Laziomar által üzemeltetett útvonalak legalább egy részén jelen voltak látszólag hasonló szolgáltatásokat kínáló versenytársak, és nem állt rendelkezésre elegendő információ, amely lehetővé tette volna a Bizottság számára annak megállapítását, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás olyan valós közszolgáltatási igényt tükrözött-e, amelyet a piaci erők önmagukban nem tudtak kielégíteni; ii. a 2011. évi határozatban már kifejtett okokból úgy tűnt, hogy a kompenzációnak a CIPE-irányelv szerinti számítása folytán a szolgáltatót túlkompenzálták a közszolgáltatás nyújtásáért; valamint iii. az Altmark-ítélet negyedik kritériumát láthatóan nem tartották be, tekintettel arra, hogy a közszolgáltatásra azzal a feltétellel írtak ki közbeszerzési eljárást, hogy a sikeres ajánlattevő az egész Laziomar vállalatot is felvásárolja. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ha a közszolgáltatási szerződésre a felvásárlási követelmény nélkül írtak volna ki közbeszerzési eljárást, az kevesebb költséggel járt volna a közösség számára.

3.3.2. *Összeegyeztethetőség*

(114) A Laziomarnak nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségét illetően a Bizottság megjegyezte, hogy az olasz hatóságok által szolgáltatott információk alapján a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat nem tűnik alkalmazhatónak. Mindenesetre a Bizottság nem tudott következtetést levonni a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alkalmazásáról, mivel akkoriban az aláírt szerződést még nem nyújtották be. A Bizottság nem kapott semmilyen információt (például a megbízást megelőző két évben szállított utasok száma) a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat fennmaradó összeegyeztethetőségi feltételeinek vizsgálatához. A Bizottság ezt követően megvizsgálta a támogatást a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján, de azt állapította meg, hogy kétségei vannak a keretszabály összeegyeztethetőségi feltételeinek teljesülését illetően, és felhívta Olaszországot ezen összeegyeztethetőség igazolására.

3.4. **A kikötési elsőbbség**

(115) A 2011. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy amennyiben a kikötési elsőbbséget nem ellentételezik, az intézkedés olyan szabályozói előny, amely nem jár állami források átruházásával, tehát nem minősülhet állami támogatásnak. Vagylagosan, ha a kikötési elsőbbségért ellentételezést fizetnek, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy amennyiben a Laziomar valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújt, és ezt az elsőbbséget csak az általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatálya alá tartozó útvonalak vonatkozásában lehet igénybe venni, az nem eredményez további gazdasági előnyt, mivel szerves része az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásának. Mindazonáltal a Bizottság felkérte Olaszországot és a harmadik személyeket, hogy szolgáltassanak további információkat az intézkedésről.

([44]) Az ajánlattételi felhívás előírta, hogy a potenciális ajánlattevőknek a tengeri szállítási ágazatban elért teljes forgalma az előző három évben nem lehet 60 millió EUR alatt.

(116) Mivel megkérdőjelezte az általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízás jogszerűségét, a Bizottság nem állapíthatta meg, hogy az intézkedés összeegyeztethető lenne a belső piaccal, ha támogatásnak minősülne.

3.5. **A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések**

(117) A 2011. évi határozatában a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 2010. évi törvényben megállapított intézkedések a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, köztük a Laziomar javára nyújtott állami támogatásnak minősülnek. Ezek közé tartoztak a következők: 1. a hajók korszerűsítésére elkülönített pénzeszközök esetleges likviditási célú felhasználása; 2. a privatizációs eljárással összefüggő adómentességek; valamint 3. az FAS-források lehetséges felhasználása. A Bizottság felkérte Olaszországot, hogy tisztázza, ezek az intézkedések szükségesek-e a közszolgáltatás nyújtásához, és ha igen, milyen szempontból.

(118) A Bizottság előzetes álláspontja szerint továbbá ezek az intézkedések valószínűleg a Laziomar és a Tirrenia-csoport többi korábbi vállalata olyan költségeit csökkentő működési támogatásnak minősülnek, amelyeket ezeknek a vállalatoknak maguknak kellene viselniük, így ezeket az intézkedéseket a belső piaccal összeegyeztethetetlennek kell tekinteni.

4. **OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

4.1. **A közszolgáltatási kötelezettségekről és a versenykörnyezetről**

(119) Olaszország átadott egy listát (a megfelelő jogi dokumentumokkal alátámasztva) a Caremar és őt követően a Laziomar által üzemeltetett azon útvonalakról, amelyek a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartoznak, ebben bemutatta a szezonális gyakoriságot és menetrendeket, a versenykörnyezetet és az e közszolgáltatási kötelezettséghez vezető okokat.

(120) Ami a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás meglétét illeti, Olaszország megjegyezte, hogy a fenti közszolgáltatási kötelezettségeket a területi folytonosság és a szárazföld és a szigetek közötti összeköttetés fenntartása, valamint a szigetek közszolgáltatásainak és szociális szolgáltatásainak megfelelő működéséhez szükséges árukkal – többek között különleges árukkal – való ellátottság biztosítása érdekében határozták meg. A szolgáltatás hozzájárul a szigetek gazdasági fejlődéséhez, egyúttal egész évben garantálja a szigeteken lévő települések alapvető mobilitási szükségleteit, és biztosítja a területi folytonossághoz való alkotmányos jog tiszteletben tartását. ([45])

(121) Ami a versenykörnyezetet illeti, Olaszország olyan információkat nyújtott be, amelyek szerint a Laziomar az egyetlen olyan szolgáltató, amely az egész évben közlekedik az útvonalakon, míg verseny csak a főszezonban alakult ki néhány útvonalon. Ezzel együtt Olaszország úgy véli, hogy a Laziomar által nyújtott szolgáltatás nem helyettesíthető, és a területi folytonosságot a piaci erők önmagukban nem tudták volna garantálni.

4.2. **A Laziomar privatizációjáról**

4.2.1. *A Laziomar eladási áráról*

(122) Olaszország szerint a Laziomar privatizációja magában foglalta a vállalat teljes részvénytőkéjének a Lazio régió által indított közbeszerzési eljárás keretében történő átruházását. Ez az eljárás egyúttal arra is kiterjedt, hogy a területi folytonosság fenntartása érdekében 10 éves időtartamra megbízást adtak a Pontino-szigetek számára nyújtandó tengeri közszolgáltatásokra.

(123) Lazio régió független szakértői értékelést rendelt meg (lásd a (66) és (67) preambulumbekezdést) a Laziomar eladásával kapcsolatos jogi és gazdasági kérdések értékelésére. Olaszország szerint ez az értékelés világosan és tömören ismerteti a Laziomar részvénytőkéje piaci értékének meghatározása érdekében követett eljárásokat.

([45]) Olaszország szerint a területi folytonosság szükségessége különösen a Terracinától körülbelül 27 tengeri mérföldre, Anziótól pedig 36 tengeri mérföldre fekvő Ponza szigete esetében kiemelkedő fontosságú, amely kevesebb mint 3 400 lakossal rendelkezik. Véleménye szerint hasonló megfontolás érvényes a kevesebb mint 800 lakosú Ventotene szigetére is.

4.2.2. *Az eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes jellegéről*

(124) Olaszország hangsúlyozza, hogy az eljárásokat az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség jogi elveivel összhangban folytatták le. Azzal védekezett, hogy mind a hét fél, amely részt vehetett a közbeszerzési eljárás következő szakaszában, megkapta az ajánlat benyújtásához szükséges információkat, beleértve az „ajánlattételi szabályzatot" és annak mellékleteit, a „szolgáltatási szerződést" és annak mellékleteit, valamint a „részvények átruházására vonatkozó szerződést" és annak mellékleteit.

(125) Olaszország azt állítja továbbá, hogy Lazio régió törölte az ajánlattételi felhívásból azokat a pénzügyi alkalmassági követelményeket, amelyek csak a hajózási társaságok számára tették volna lehetővé az eljárásban való részvételt (lásd a (109) preambulumbekezdést). Az eljárásban való lehető legszélesebb körű részvétel lehetővé tétele érdekében az ajánlattételi felhívás továbbá kifejezetten megengedte az ajánlattevők számára, hogy ajánlattevők ideiglenes csoportosulásain, konzorciumokon vagy EGE-ken keresztül közösen tegyenek ajánlatot.

(126) Ami a Bizottság azzal kapcsolatos kételyeit illeti, hogy a műszaki ajánlatok a gazdasági ajánlatokhoz képest lényegesen nagyobb súllyal (70, illetve 30 pont) rendelkeztek, Olaszország az Államtanács 2017. március 30-i 782/2017. sz. ítéletére ([46]) hivatkozik, amelyben megállapították, hogy e kritérium alkalmazásakor a szerződő félnek „az ajánlat minőségi elemeire kell hangsúlyt fektetnie, és olyan kritériumokat kell kiválasztania, amelyek biztosítják a műszaki profilok hatékony, versenyszempontú összehasonlítását. E célból meg kell állapítania a gazdasági ajánlat pontszámának felső határát, annak biztosítása érdekében, hogy ez az elem ne élvezzen elsőbbséget a többivel szemben".

(127) Így Olaszország szerint az eltérő súly lehetővé tette az ajánlat minőségi elemeinek következetes értékelését, és eltántorított az ár túlzott mértékű lefelé irányuló módosításától, amely árat a közszolgáltatás minőségének feláldozása nélkül nehéz lett volna fenntartani. Emellett jelentős költségmegtakarítást is lehetővé tett Lazio régió számára, mivel a nyertes ajánlattevőnek úgy ítélték oda a szerződést, amelynek alapján a közszolgáltatást teljesítik majd, hogy az alapárhoz képest 10,8 %-kal alacsonyabb kompenzációs összeget állapítottak meg (lásd a (75) preambulumbekezdést).

4.3. **A meghosszabbított eredeti szerződés és az új közszolgáltatási szerződés *Altmark*-kritériumoknak való megfeleléséről**

(128) Olaszország azzal érvel, hogy a négy *Altmark*-kritérium teljesül mind a 2011 és 2013 közötti, mind a 2014 és 2024 közötti időszak tekintetében, a következő okok miatt:

– az első és a második *Altmark*-kritériumot a Bizottság a 2012. évi határozatában nem vitatta,

– a harmadik *Altmark*-kritériumra, valamint a Bizottság által a 2011. évi határozatában kifejezett azon kételyekre hivatkozva, hogy a CIPE-irányelvben meghatározott 6,5 %-os kockázati prémium látszólag nem tükrözi a kockázat megfelelő szintjét ((206)–(207) preambulumbekezdés), Olaszország a Messina és Reggio Calabria közötti olaszországi gyors tengeri személyszállítási összeköttetésről szóló, 2017. június 13-i bizottsági határozatra hivatkozik, amely nem vitatta a rögzített 8 %-os várható ellentételezési mértéket alkalmazó számítási módszert ([47]). Különösen ez utóbbi ügyben a Bizottság elfogadta a 8 %-os mértéket, amely egyfelől a CIPE-irányelvben előírt 6,5 %-os kockázati prémiumból állt, tekintettel arra, hogy a szerződés nem foglalta magában kizárólagos jogok odaítélését, másfelől a szerződés rövid időtartamára tekintettel egy további 1,5 %-os emelésből. Olaszország továbbá az új közszolgáltatási szerződésre hivatkozva azt állítja, hogy a gazdasági–pénzügyi egyensúly helyreállítására irányuló intézkedések csak a nettó bevételek 3 %-ot meghaladó változása esetén alkalmazhatók, míg a 3 % alatti csökkenést a Laziomar viselte volna. Ennek eredményeként lehetővé válik az esetleges túlkompenzáció elkerülése, valamint

– Olaszország úgy véli, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium is teljesül, mivel a közszolgáltatási szerződés odaítélése átlátható és versenyen alapuló közbeszerzési eljárás tárgyát képezte, amely lehetővé tette a szolgáltatásokat a lehető legalacsonyabb áron nyújtani képes ajánlattevő kiválasztását. Ezen túlmenően, ami az új szolgáltatási szerződés és a Laziomar privatizációjának összekapcsolását illeti, Olaszország azzal érvel, hogy a Laziomar értékesítésére vonatkozó pályázati összeg a közszolgáltatásra megállapított teljes összegnek (azaz a 10 éves szerződéses időszak alatti összesen 127 520 740 EUR összegű kompenzációnak) csak körülbelül 1,4 %-át teszi ki. Úgy tűnik tehát, hogy ez nem befolyásolja jelentősen az ajánlattevő kiválasztásának eredményét a szolgáltatás költségét illetően.

([46]) Ezt az ítéletet az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium kérésére hozták „A 2016. április 18-i 50. sz. törvényerejű rendelet kiegészítő és helyesbítő rendelkezéseiről" (azaz a közbeszerzési törvénykönyv helyesbítő rendeletéről) szóló törvényerejű rendelet tervezetéről.

([47]) SA.42710 ÁGÉSZ – gyors tengeri személyszállítási összeköttetés Messina és Reggio Calabria között.

4.4. **A kikötési elsőbbségről**

(129) A kikötési elsőbbséget illetően (lásd a (83) preambulumbekezdést) Olaszország azzal érvel, hogy ezt a közszolgáltatás biztosításának szükségessége indokolja, és a Laziomar nem részesül olyan gazdasági előnyben, amely az állami források kiesésével járna.

(130) Olaszország szerint minden kompüzemeltető rendszeres díjat fizet a megfelelő kikötői hatóságoknak a kikötésért. Olaszország azt is állítja, hogy ez a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási útvonalakra volt alkalmazandó, és hogy a Laziomar nem fizetett és nem fizet további díjat ezért a kikötési elsőbbségért, mivel a kikötők még hivatalos kikötési elsőbbség hiányában is biztosítanák számára a kikötési résidők első kiválasztásának lehetőségét a közfeladata okán.

4.5. **A 2010. évi törvényben megállapított intézkedésekről**

(131) Hasonlóképpen, ami a 2010. évi törvényben megállapított intézkedéseket illeti (lásd a (84), a (85) és a (86) preambulumbekezdést), Olaszország azt állítja, hogy a Laziomar nem volt ezen intézkedések címzettje, sem kedvezményezettje, és a jövőben sem lesz.

(132) Ezzel összefüggésben Olaszország azt állítja, hogy a Caremar, amely akkoriban maga üzemeltette a Pontino-szigetek tengeri kabotázsútvonalait, részesült a 102/2009. sz. törvény által már lekötött pénzügyi forrásokból, és ténylegesen igénybe is vette őket. A Caremar különösen 1 410 000 EUR-t kapott két hajó (a Quirino és a Tetide) korszerűsítésére, amelyeket később ingyenesen átruházott a Laziomarra. Olaszország azt is állította, hogy ezeket a pénzeszközöket nem likviditási célokra használták fel.

(133) A privatizációs eljáráshoz kapcsolódó adómentességek tekintetében Olaszország azzal érvel, hogy ami a társasági adót illeti, az intézkedést nem alkalmazták, mivel a Caremar, a Saremar és a Toremar régiókra történő átruházása ingyenes volt. Ezért ellentételezés hiányában a konszolidált jövedelemadóról szóló törvény visszterhes vagyonátruházás esetén keletkező tőkenyereségekre vonatkozó 86. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem alkalmazandó. Ami a héát illeti, Olaszország megjegyezte, hogy a Caremar, a Saremar és a Toremar átruházása az 1972. október 26-i 633. sz. elnöki rendelet 10. cikke (1) bekezdésének 4. pontja értelmében héamentes ügyletnek minősül. A héán kívüli közvetett adók tekintetében Olaszország hangsúlyozta, hogy a 2010. évi törvényben előírt mentesség célja az igazgatási egyszerűsítés volt. Adózási szempontból hatásai elhanyagolhatónak és csekélynek tekinthetők az átalánykulccsal kivetett adókat érintően. Közelebbről: a regisztrációs illetékről (168 EUR dokumentumonként), az ingatlan- és jelzálog-nyilvántartásbavételi díjakról (egyenként 168 EUR), illetve a bélyegilletékről (14,62 EUR négy oldalért) van szó.

(134) Az FAS forrásait illetően Olaszország azt állítja, hogy a Laziomar ebből semmilyen előnyhöz nem jutott. Ezenkívül tisztázta, hogy az FAS forrásait nem arra használták fel, hogy további kompenzációt nyújtsanak a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak, köztük a Laziomarnak. Ehelyett ezeket a forrásokat azért bocsátották rendelkezésre, hogy kiegészítsék a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak a közszolgáltatásért járó kompenzáció kifizetésére elkülönített költségvetési előirányzatokat, ha azok elégtelennek bizonyulnának. Olaszország megjegyzi, hogy a 125/2010. sz. törvényerejű rendelet 1. cikkének (5-*ter*) bekezdése lehetővé tette a régiók számára, hogy az FAS forrásait a szokásos közszolgáltatásért járó kompenzáció (egy részének) finanszírozására fordítsák, ezáltal biztosítsák a tengeri közszolgáltatások folyamatosságát. Olaszország továbbá egyértelművé tette, hogy a 185/2008. sz. törvényerejű rendelet 26. cikke értelmében a 2009., 2010. és 2011. évre egyenként 65 millió EUR-t különítettek el a Tirrenia-csoport számára, és ennek megfelelően 195 millió EUR-t hívtak le az FAS forrásaiból. Ezeket a pénzeszközöket ezt követően átutalták a Közlekedési Minisztérium számlájára, amelyet a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai (Tirrenia, Siremar, Caremar [akkor még], Toremar és Saremar) részére a közszolgáltatásért járó kompenzáció kifizetésére hoztak létre. Ezért az intézkedés pusztán Olaszország költségvetése forrásainak a közszolgáltatásért járó kompenzációk kifizetéséhez történő hozzárendelését illeti.

4.6. **A 2011 és 2019 közötti időszakra vonatkozó kompenzáció kiszámításának szabályairól és a CIPE-irányelvben 2010-től meghatározott 6,5 %-os kockázati prémiumról**

(135) Olaszország azt állítja, hogy 2014. január 14-ig a Laziomarnak fizetett kompenzáció kiszámításához használt paraméterek a CIPE-irányelvben meghatározott paraméterek voltak. 2014. január 15-től a kompenzációt a közszolgáltatási szerződés határozta meg a CIPE-irányelvben említett módszertan alapján, figyelembe véve a Laziomar vevője, a CLN által a közbeszerzési eljárás keretében benyújtott gazdasági ajánlatot is.

(136) Olaszország pontosítja, hogy mivel a kompenzáció összegére a 2009. évi törvény felső határt állapított meg, úgy döntöttek, hogy a számításokat a 6,5 % mint átalányalapú befektetési jövedelem használatával egyszerűsítik. Ezt az egyszerűsített megközelítést az eredeti szerződés meghosszabbításának idején alkalmazták, és az a Laziomarral kötött új közszolgáltatási szerződés szerint továbbra is alkalmazandó.

(137) Ezenkívül Olaszország szerint a 6,5 %-os átalányalapú befektetési jövedelem megfelelőnek tekinthető, tekintettel arra, hogy a szerződés 25. cikkében meghatározott egyensúly-helyreállítási mechanizmus (lásd a (78) preambulum-bekezdést) alkalmazása nagyon szigorú feltételekhez kötött. E mechanizmus (például az éves árplafon felülvizsgálata) emellett nem alkalmazható olyan esetekben, amikor a kedvezményezettet, mint például a Laziomart, alulkompenzálják.

(138) Az 5. táblázatban Olaszország ismerteti a Laziomar 2011 és 2019 közötti időszakra vonatkozó kockázati prémiumának kiszámításához figyelembe vett elemeket:

5. táblázat

A Laziomar ROCI-ja 2011 és 2019 között

(ezer EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Tárgyi eszközök és befektetett immateriális eszközök	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Készletek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ügyfél- és kereskedelmi hitelek	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Beszállítókkal szembeni tartozások	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Nettó befektetett tőke	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Befektetési jövedelem (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. Az új közszolgáltatási szerződés 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak való megfeleléséről

(139) Noha Olaszország úgy véli, hogy az új közszolgáltatási szerződés szerint a Laziomarnak a közszolgáltatásért kifizetett kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, érveket is előterjesztett, hogy az intézkedés miért felelne meg a 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak, ha támogatásról lenne szó.

(140) Válaszában Olaszország azt állítja, hogy mind a 2005. évi, mind a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alkalmazandó, figyelembe véve, hogy a közszolgáltatási szerződés megkötését a 2009. évi törvény 19-*ter* cikke, valamint a Lazio-rendelet írta elő.

(141) Olaszország 2012-re és 2013-ra vonatkozó számadatokat mutatott be, amelyekből az látható, hogy az átlagos éves utasszám a Laziomar általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízását megelőző két pénzügyi évben az érintett útvonalak egyikén sem haladta meg a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott 300 000 utas küszöbértéket (2012-ben 240 430 utas és 2013-ban 254 167 utas).

4.8. Az új közszolgáltatási szerződés megfelelése a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabálynak

(142) Olaszország azt állítja, hogy a Laziomarra bízott közszolgáltatás valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás, amely megbízási aktuson, azaz a szolgáltatási szerződésen alapul, amely tartalmazza és leírja a közszolgáltatási kötelezettségek tartalmát és időtartamát, az érintett területet, a kompenzációs mechanizmust és a kompenzáció kiszámításának paramétereit.

(143) Olaszország szerint továbbá a kompenzáció nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, mivel a kompenzáció összegét közbeszerzési eljárás keretében, a CIPE-irányelvben meghatározott kritériumok alapján állapították meg, és a szerződés a túlkompenzáció elkerülése érdekében ellenőrzési rendszert ír elő.

(144) Hasonlóképpen a megtérülési rátát illetően Olaszország a 2017. június 13-i bizottsági határozatra (SA.42710. sz. ügy) hivatkozik (lásd a (128) preambulumbekezdést), amelyben a Bizottság nem vitatta a 6,5 %-nál magasabb (azaz 8 %-os) megtérülési rátát.

5. ÉRTÉKELÉS

5.1. A támogatás megléte az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében

(145) 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”.

(146) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak megállapításához, hogy a bejelentett intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek-e, a fentiekben említett összes feltételnek teljesülnie kell. Nevezetesen:

a) a pénzügyi támogatást az államnak kell nyújtania vagy állami forrásból kell nyújtani;

b) a pénzügyi támogatásnak előnyben kell részesítenie bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését;

c) a pénzügyi támogatásnak torzítania kell a versenyt vagy a verseny torzulásával kell fenyegetnie; továbbá

d) a pénzügyi támogatásnak érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(147) A Bizottság megjegyzi, hogy a kikötési elsőbbség, amely csak a közszolgáltatási útvonalakra vonatkozik, elválaszthatatlanul összefügg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak a Laziomar és felvásárlója, a CLN általi teljesítésével. Ezért ezt az intézkedést együtt kell értékelni az e vállalatoknak a közszolgáltatásért fizetett kompenzációval (lásd az 5.1.1. és az 5.1.2. szakaszt).

(148) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az Olaszország és a Laziomar közötti új közszolgáltatási szerződést a Laziomar privatizációjával együtt kell értékelni. Ezt az együttes vizsgálatot az indokolja, hogy Olaszország lényegében olyan közbeszerzési eljárást írt ki az új közszolgáltatási szerződésre, amelynek értelmében a nyertes ajánlattevőnek meg kellett vásárolnia a Laziomar teljes részvénytőkéjét ahhoz, hogy teljesíteni tudja a közszolgáltatási szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket.

5.1.1. *Az Olaszország és a Laziomar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása*

5.1.1.1. Állami források

(149) A Laziomart Olaszország bízta meg az eredeti, később meghosszabbított szerződésben részletesen megadott tengeri útvonalak üzemeltetésével. Az eredeti szerződést az állam kötötte meg, és az abból eredő, a közszolgáltatásért a Laziomarnak járó kompenzációt az állam fizette ki a saját költségvetéséből. A Laziomarnak a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció tehát az államnak tudható be, és azt állami forrásokból finanszírozzák.

(150) A Bizottság nyugtázza, hogy Olaszország szerint minden kompüzemeltető rendszeres díjat fizet a megfelelő kikötői hatóságoknak a kikötőhelyekért, de a Laziomar nem fizetett további díjat a kikötési elsőbbségért. Mindazonáltal a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Olaszország elvben dönthetett volna úgy, hogy további díjat állapít meg a kikötési elsőbbségért, és azzal, hogy nem így járt el, állami bevételekről mondott le. Emellett, mivel a kikötési elsőbbséget törvény állapítja meg (lásd a (83) preambulumbekezdést), az az államnak tudható be.

5.1.1.2. Szelektivitás

(151) Az állami támogatáskénti minősítéshez az intézkedésnek szelektívnek kell lennie. A szóban forgó tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében a közszolgáltatásért fizetett kompenzációban csak a Laziomar részesült, ezért az szelektív. Mivel a kikötési elsőbbséget csak a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak ítélték oda, ideértve a Laziomart, az is szelektív.

5.1.1.3. Gazdasági előny

(152) A Bizottság emlékeztet arra, hogy egy vállalatnak a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció nem feltétlenül jelent gazdasági előnyt, szigorúan meghatározott feltételek között.

(153) A Bíróság különösen az *Altmark*-ügyben hozott ítéletében ([48]) kimondta, hogy amennyiben az adott állami beavatkozást úgy kell tekinteni, mint a kedvezményezett vállalkozás által a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéseként nyújtott szolgáltatások ellenértékét képviselő ellentételezést, olyan módon, hogy ezek a vállalkozások ebből gyakorlatilag pénzügyi előnyhöz nem jutnak, és így nem kerülnek e beavatkozás folytán versenytársaiknál kedvezőbb helyzetbe, úgy az ilyen beavatkozás nem tartozik a Szerződés 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá.

(154) Ugyanakkor a Bíróság világossá tette, hogy ahhoz, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció ne minősüljön állami támogatásnak egy adott esetben, az alább összefoglalt négy kumulatív feltételnek (*Altmark*-kritériumok) kell teljesülnie:

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

– az ellentételezés kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon, előzetesen kell megállapítani (második *Altmark*-kritérium),

– 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),

– amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt a jelöltet válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges ellentételezés mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet 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).

(155) A Bizottság az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közleményében (a továbbiakban: ÁGÉSZ-közlemény) ([49]) kifejtette, hogy miként alkalmazza az *Altmark*-kritériumokat.

(156) Tekintettel arra, hogy az *Altmark*-kritériumoknak egyidejűleg kell teljesülniük, bármelyikük nem teljesülése esetén a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedés gazdasági előnyhöz juttatja a kedvezményezettet. A Bizottság először a negyedik *Altmark*-kritérium teljesülését vizsgálja.

(157) A negyedik *Altmark*-kritérium szerint a kompenzációnak a szükséges minimumra kell korlátozódnia ahhoz, hogy ne minősüljön állami támogatásnak. Ez a kritérium teljesítettnek tekinthető, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció kedvezményezettjét olyan közbeszerzési eljárás keretében választották ki, amely lehetővé teszi, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani a szolgáltatást, vagy ennek hiányában ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.

([48]) Lásd: a Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([49]) A Bizottság közleménye az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

(158) A 2011. június 1-jétől 2014. január 14-ig tartó időszakban az eredeti szerződés egyik meghosszabbítása esetében sem közbeszerzési eljárásban választották ki a Laziomart. Olaszország pusztán meghosszabbította a már hatályos rendszert, ezáltal feljogosította az előre meghatározott szolgáltatót arra, hogy továbbra is kompenzációban részesüljön a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért.

(159) Olaszország emellett nem szolgált semmilyen utalással a Bizottság számára arra nézve, hogy a kompenzáció szintjét azon költségek elemzése alapján állapította 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 is.

(160) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium nem teljesül ebben az esetben.

(161) Tekintettel arra, hogy a négy *Altmark*-kritérium nem teljesül egyidejűleg ebben az esetben, a Bizottság megállapítja, hogy a tengeri útvonalak kiszolgálásáért az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban fizetett kompenzáció gazdasági előnyhöz juttatta a Laziomart.

(162) A kikötési elsőbbséget illetően a Bizottság először is emlékeztet arra, hogy az olasz versenyhatóság, az AGCM legalább két alkalommal úgy ítélte meg, hogy ez az intézkedés gazdasági értékkel bír ([50]). Mindazonáltal a Laziomar nem fizet díjat a kikötési elsőbbségért (lásd a (130) preambulumbekezdést). Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy a kikötési elsőbbség legalább elméletben potenciálisan csökkentheti a szolgáltatók költségeit (például mivel a garantált kikötés csökkentheti a várakozási időt a kikötőkben, és ezért alacsonyabb üzemanyagköltséget eredményez) vagy növelheti bevételeit (például mivel bizonyos időpontokban esetlegesen nagyobb a kereslet az utasok részéről). Ha a kikötési elsőbbség gyorsabb kikötést tesz lehetővé, a kompszolgáltatás használói előnyben részesíthetik azt a kompüzemeltetőt, amely ezen intézkedés kedvezményezettje. Még ha ezek a hatások csak nagyon korlátozott körülmények között valósulnak is meg, vagy viszonylag csekélyek, a kikötési elsőbbség gazdasági előnyhöz juttathatja a Laziomart.

5.1.1.4. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatás

(163) Ha egy tagállam által nyújtott támogatás valamely vállalkozás helyzetét megerősíti az Unión belüli kereskedelemben versenytársaival szemben, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti az utóbbiakat ([51]). Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitott piacon más vállalkozásokkal verseng ([52]).

(164) A jelen ügyben a kedvezményezett versenyben áll más, az Unióban tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokkal, különösen a 4055/86/EGK tanácsi rendelet ([53]) és a tengeri kabotázst szabályozó rendelet hatálybalépésétől, amelyek liberalizálják a nemzetközi tengeri szállítás, illetve a tengeri kabotázs piacát. Az, hogy egyes útvonalakon akkoriban a Laziomar volt az egyetlen szolgáltató, nem jelenti azt, hogy más (nemzetközi) szolgáltatók nem érdeklődhettek hasonló tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása iránt. A tengeri útvonalak üzemeltetéséért az eredeti szerződés meghosszabbításának időszakában nyújtott kompenzáció tehát alkalmas arra, hogy érintse az uniós kereskedelmet és torzítsa a versenyt a belső piacon. Ugyanezért ez a megállapítás a kikötési elsőbbségre is igaz.

5.1.1.5. Következtetés

(165) Mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított valamennyi követelmény teljesül, a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy mind az egymást követő meghosszabbított eredeti szerződések alapján a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció, mind a közszolgáltatási útvonalakra vonatkozó kikötési elsőbbség a Laziomarnak nyújtott állami támogatásnak minősül.

([50]) Az (EU) 2020/1412 határozat, (265) preambulumbekezdés.

([51]) Lásd különösen: a Bíróság ítélete, Philip Morris kontra Bizottság, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11. pont; a Bíróság ítélete, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, 21. pont; a Bíróság ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44. pont.

([52]) A Törvényszék ítélete, Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) 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.).

5.1.1.6. Új vagy létező támogatás

(166) A Bizottság először is megjegyzi, hogy (az akkoriban) a Caremarnak a tengeri közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért 2008 végéig fizetett kompenzációt e határozat nem vizsgálja. Az említett kompenzáció vizsgálata, és az, hogy létező támogatásnak minősül-e vagy sem a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkének (3) bekezdése alapján, külön bizottsági határozat tárgyát képezi ([54]).

(167) Az (EU) 2015/1589 rendelet ([55]) 1. cikkének c) pontja szerint új támogatás az „*olyan támogatás, azaz támogatási program és egyedi támogatás, amely nem létező támogatás, beleértve a létező támogatások módosítását is*". Emellett az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy minden létező támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról kellő időben tájékoztatni kell a Bizottságot, és hogy a tervezett intézkedések nem hajthatók végre, amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik ([56]). Az uniós bíróságok álláspontjával ([57]) összhangban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy egyértelmű lejárati idővel (2008. december 31.) rendelkező támogatási program időtartamának módosítása (meghosszabbítása) elegendő ahhoz, hogy új támogatásnak minősüljön, függetlenül attól, hogy az intézkedés egyéb jellemzői megváltoztak-e vagy sem.

(168) A fenti okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy tekintet nélkül arra, hogy (az akkoriban) a Caremar részére 2008 végéig odaítélt kompenzációt létező támogatásnak minősítették ([58]), a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a Laziomar részére a közszolgáltatásért kifizetett kompenzációt új támogatásnak kell tekinteni. Ez a következtetés érvényes a kikötési elsőbbségre is.

5.1.2. *Az új közszolgáltatási szerződés Laziomar üzleti tevékenységével egy csomagban történő odaítélése*

(169) Annak megállapítása érdekében, hogy az új közszolgáltatási szerződésnek a Laziomar üzleti tevékenységével egy csomagban történő odaítélése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében előnyt jelent-e a Laziomar és felvásárlója számára, a Bizottságnak értékelnie kell az *Altmark*-kritériumoknak való megfelelést (lásd a (154) preambulumbekezdést).

5.1.2.1. Az első Altmark-kritérium

(170) A Bizottság emlékeztet arra, hogy nincs egységes és pontos meghatározása annak a szolgáltatásnak, amely az uniós jog szerint akár az első *Altmark*-kritérium, akár az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése értelmében általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülhet ([59]). Az ÁGÉSZ-közlemény 46. pontjának szövege a következő:

„Mivel az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fennállásának meghatározására vonatkozóan nincsenek specifikus uniós szabályok, a tagállamok széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek a tekintetben, hogy egy adott szolgáltatást általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekintenek-e, és a szolgáltató ellentételezése tekintetében. A Bizottság feladata e tekintetben annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy követett-e el a tagállam nyilvánvaló hibát, amikor a szolgáltatást általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősítette, valamint annak értékelésére, hogy az ellentételezés tartalmaz-e állami támogatást. Az esetleg létező releváns egyedi uniós szabályok tovább szűkítik a tagállamok mérlegelési jogkörét, nem sértve a Bizottság annak értékelésére irányuló feladatát, hogy az állami támogatások ellenőrzése céljából helyesen határozták-e meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatást."

(171) A nemzeti hatóságok tehát jogosultak úgy dönteni, hogy adott szolgáltatások általános érdeket képviselnek és közszolgáltatási kötelezettség keretében kell ellátni őket, annak garantálása érdekében, hogy a közérdeket védjék, amikor a piaci erők nem biztosítják kellőképpen e szolgáltatások előírt szinten vagy feltételek mellett történő nyújtását.

(172) A kabotázs terén részletes uniós szabályokat állapítottak meg a közszolgáltatási kötelezettségre a tengeri kabotázst szabályozó rendeletben, valamint – a tengeri szállításban tevékenykedő vállalkozásoknak nyújtott potenciális állami támogatások vizsgálata céljából – a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról szóló közösségi iránymutatásban (a továbbiakban: tengeri szállítási iránymutatás) ([60]).

([54]) Az (EU) 2020/1411 határozat.

([55]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

([56]) A Bíróság ítélete, DEI és Bizottság kontra Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45. pont.

([57]) A Törvényszék ítélte, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava és társai kontra Bizottság, T-127/99, T-129/99 és T-148/99 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2002:59, 175. pont.

([58]) Az (EU) 2020/1411 határozat.

([59]) A Törvényszék ítélete, BUPA és társai kontra Bizottság, T-289/03, EBHT 2008., II. 81. o., 96. pont. Lásd még: Tizzano főtanácsnok Ferring-ügyre vonatkozó indítványa, C-53/00, EBHT I. 9069. o.; Jacobs főtanácsnok GEMO-ügyre vonatkozó indítványa, C-126/01, EBHT 2003., I. 13769. o.

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

(173) A tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„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. Amennyiben egy tagállam közszolgáltatási szerződést köt vagy közszolgáltatási kötelezettséget ró ki, akkor azt az összes közösségbeli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés tilalmának elvét követve kell megtennie.”

(174) A tengeri kabotázst szabályozó rendelet 2. cikkének 3. pontja megállapítja, hogy egy közszolgáltatási szerződés a következőkre terjedhet ki: fuvarozási szolgáltatások, amelyek kielégítenek meghatározott, a folyamatosságra, a járatsűrűségre, a kapacitásra és a minőségre vonatkozó előírásokat, kiegészítő fuvarozási szolgáltatások, meghatározott díjú és adott feltételek melletti fuvarozási szolgáltatások, különösen bizonyos utaskör és bizonyos útvonalak tekintetében, szolgáltatások hozzáigazítása tényleges igényekhez.

(175) A tengeri szállítási iránymutatás 9. szakaszával összhangban „közszolgáltatási kötelezettséget lehet kiróni vagy közszolgáltatási szerződést lehet kötni a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkében foglalt szolgáltatásokra, azaz a szigetekről vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti menetrend szerinti szolgáltatásokra”.

(176) Az állandó ítélkezési gyakorlatból következik, hogy közszolgáltatási kötelezettségek csak akkor állapíthatók meg, amennyiben azt a piaci erők által egyedül nem biztosítható, megfelelő, rendszeres tengeri szállítási szolgáltatások biztosításának igénye indokolja ([61]). A tengeri kabotázst szabályozó rendelet értelmezéséről szóló közlemény ([62]) megerősíti, hogy „[a] tagállamok (ideértve adott esetben a regionális és helyi hatóságokat is), nem pedig a hajótulajdonosok döntik el, hogy mely útvonalakon van szükség közszolgáltatási kötelezettségekre. Konkrétan a rendszeres (menetrend szerinti) szigetközi kabotázsszolgáltatások tekintetében is előírhatók közszolgáltatási kötelezettségek, ha a piac nem biztosít megfelelő szolgáltatásokat”. Ezenkívül a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 2. cikkének 4. pontja a közszolgáltatási kötelezettségeket olyan kötelezettségekként határozza meg, amelyeket „a […] hajótulajdonos, amennyiben a saját kereskedelmi érdekeit tartaná szem előtt, nem vállalna, illetve azonos mértékben vagy azonos feltételek mellett nem vállalna”.

(177) Az ítélkezési gyakorlattal összhangban ([63]) ahhoz, hogy meg lehessen győződni arról, hogy van-e valós, közszolgáltatás iránti igény, és hogy az szükséges és arányos-e, és ennélfogva az első *Altmark*-kritérium teljesül-e, a Bizottság a következőket értékeli:

1. fennállt-e **felhasználói kereslet**;

2. ezt a keresletet a hatóságok által előírt ilyen értelmű kötelezettség hiányában a piaci szereplők nem tudták-e kielégíteni (**a piaci hiányosság megléte**);

3. pusztán a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazása nem volt-e elegendő e hiányosság orvoslásához (**a legkevésbé ártalmas megközelítés**).

1. **Felhasználói kereslet**

(178) Ebben az esetben a Laziomart személyszállítási, vegyes és árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával bízták meg a 9. táblázatban feltüntetett több útvonalon. A Laziomarra rótt közszolgáltatási kötelezettségek a kiszolgált kikötőkre, a közszolgáltatási rendszer keretében üzemeltetett tengeri összeköttetésekre kijelölt hajók típusára és kapacitására, a szolgáltatás gyakoriságára és a felszámítandó maximális viteldíjakra vonatkoztak.

(179) A (120) preambulumbekezdésben leírtak szerint Olaszország az új szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket főként azért rótta ki, hogy i. biztosítsa a területi folytonosságot a szárazföld és a szigetek között, ii. hozzájáruljon az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokkal. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezek valóban jogos közérdekű célok.

([61]) Lásd: a Bíróság ítélete, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) és társai kontra Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről szóló közlemény (Brüsszel, 2014. április 22., COM(2014) 232 final) aktualizálásáról és helyesbítéséről.

([63]) Lásd: a Törvényszék ítélete, SNCM kontra Bizottság, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130. és 134. pont.

(180) Az Olaszország által kitűzött célok a múltban nem valósultak meg pusztán a piaci erők kölcsönhatása révén. Valójában e szolgáltatások megfelelőségét hagyományosan a korábbi Tirrenia-csoport vállalataira e célból előírt és az eredeti szerződésekben rögzített közszolgáltatási kötelezettségek biztosították. A Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó útvonalakat már sok éve, de legalábbis az eredeti szerződés hatálybalépése óta javarészt változatlanul üzemeltették. Olaszország, és különösen az érintett regionális hatóságok úgy vélték, hogy ezek a szolgáltatások szükségesek voltak (és továbbra is szükségesek) a felhasználói kereslet kielégítéséhez.

(181) A csak árufuvarozási útvonalak (azaz a T3 és a T4 vonal) tekintetében a Bizottság emlékeztet arra, hogy a Törvényszék már megállapította ([64]), hogy ahhoz, hogy általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak lehessen minősíteni a szóban forgó szolgáltatást, annak nem kell szigorú értelemben vett egyetemes szolgáltatásból állnia. Az egyetemes szolgáltatás fogalma ugyanis nem azt jelenti, hogy a szóban forgó szolgáltatásnak az egész lakosság igényeire kell válaszolnia vagy azt egy teljes területen kell nyújtani ([65]), hanem hogy a társadalom egészének érdekeit kell szolgálnia. Emellett a Bizottság úgy látja, hogy az uniós jogszabályok nem gátolják meg, hogy a tagállamok mérlegelési jogkörükön belül érvényesen minősítsenek általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak egyes, távoli területekről kiinduló vagy oda irányuló tengeri árufuvarozási szolgáltatásokat, feltéve, hogy a tengeri kabotázst szabályozó rendeletben megállapított elveknek megfelelnek.

(182) Olaszország kifejtette, hogy a közszolgáltatási igények a Pontino-szigetek sajátos földrajzi és társadalmi-gazdasági jellemzőihez kapcsolódnak. A szolgáltatási szerződés 1. cikke kimondja, hogy a Laziomarnak odaítélt szolgáltatások „[…] szükségesek a területi folytonosság fenntartásához annak érdekében, hogy biztosítsák a Pontino-szigetek közszolgáltatásainak és szociális szolgáltatásainak megfelelő működéséhez szükséges áruk szállítását, beleértve a különleges árukat is […]”. Ponza szigete esetében a területi folytonosságra, valamint az áruk és a különleges áruk beszállítására a sziget szárazföldtől való távolsága (Terracinától mintegy 27 tengeri mérföldre található) és alacsony népessége (körülbelül 3 500 lakos) miatt van szükség. Hasonló megfontolások vonatkoznak Ventotene szigetére is (Terracinától mintegy 31 tengeri mérföldre található, és körülbelül 800 lakosa van). Ezen árufuvarozási szolgáltatások egész éven át jellemző rendszeressége biztosítja e szigetek lakosainak és vállalatainak a megfelelő ellátottságát a holtszezonban is, amikor a turisták részéről kisebb a kereslet. Mindemellett ezek a szolgáltatások hozzájárulnak mindkét sziget gazdasági fejlődéséhez is azzal, hogy árut és különleges árut (például veszélyes árukat, települési szilárd hulladékot) szállítanak a szárazföldről és a szárazföld felé.

(183) Ami a személyszállítási és a vegyes szolgáltatásokat illeti, a valódi kereslet szemléltetése érdekében Olaszország összesített statisztikákat nyújtott be, amelyek azt mutatják, hogy 2012-ben a Laziomar a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó időszakokban a közszolgáltatási útvonalakon összesen 240 430 utast és 13 228 járművet szállított. 2013-ban ezek a számok magasabbak voltak (azaz 254 167 utas és 16 927 jármű). Ez azt mutatja, hogy az azt megelőző két évben, hogy a Laziomart közszolgáltatási kötelezettséggel bízták meg, jelentős aggregált kereslet volt tapasztalható az érintett útvonalakon a tengeri szállítási szolgáltatások iránt (lásd a (291) preambulumbekezdést a 2011-től 2013-ig tartó időszakra vonatkozó részletes útvonalankénti statisztikák tekintetében).

(184) Annak további bizonyítására, hogy a felhasználói kereslet továbbra is fennállt, amikor a Laziomar az új közszolgáltatási szerződés alapján megkezdte működését mindegyik útvonalon, Olaszország 2019 végéig szóló összesített statisztikákat is benyújtott (lásd a 6–8. táblázatot). Ezek megerősítik, hogy a felhasználói kereslet továbbra is jelen volt, némi eltéréssel felfelé vagy lefelé. Akárhogy is, az egyes évekre 2019 végéig vonatkozó útvonalankénti statisztikák elemzése nem utal arra, hogy konkrét útvonalakon eltűnt volna a kereslet.

6. táblázat

A 2014 és 2019 közötti időszakra vonatkozó utasstatisztikák

Év	T1 vonal	T2 vonal	T3 vonal	T4 vonal	A1 vonal	A2 vonal	A3 vonal	Utasok száma összesen
2014	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

([64]) Lásd: a Törvényszék ítélete, BUPA és társai kontra Bizottság, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, 186. pont.

([65]) Lásd: a Bíróság ítélete, Ahmed Saeed Flugreisen, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, 55. pont; a Bíróság ítélete, Corsica Ferries France, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, 45. pont; a Törvényszék ítélete, Fred Olsen kontra Bizottság, T-17/02., ECLI:EU:T:2005:218, 186. és azt követő pontok.

2017	154 948	86 832	57 165	360	48 985	68 573	39 482	456 345
2018	160 304	85 310	59 642	168	58 013	68 405	37 226	447 581
2019	170 636	88 728	55 047	177	52 569	48 198	32 226	442 409

7. táblázat

A 2014 és 2019 közötti időszakra vonatkozó járműstatisztikák

Év	T1 vonal	T2 vonal	T3 vonal	T4 vonal	A1 vonal	A2 vonal	A3 vonal	Járművek száma összesen [1]
2014	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019	14 011	3 242	3 316	172				20 741

[1] [1] A T4, A1, A2 és A3 vonalon használt hajók nem szállíthatnak járműveket.

8. táblázat

Fuvarozott áru folyóméterben a 2014 és 2019 közötti időszakban [66]

Év	T3 vonal	T4 vonal	Folyóméterek száma összesen
2014	206 514	16 367	222 881
2015	259 112	22 659	281 771
2016	281 229	23 230	304 459
2017	294 442	27 623	322 065
2018	310 736	14 256	324 992
2019	302 631	15 228	317 859

(185) A Bizottság álláspontja szerint a fenti statisztikák egyértelműen azt mutatják, hogy a szóban forgó közszolgáltatási útvonalak mindegyikén valódi kereslet van a személyszállítási, a vegyes és az árufuvarozási szolgáltatások iránt. Ezért tehát megállapítható, hogy e szolgáltatások valódi közérdekű szükségleteket szolgálnak ki és valódi felhasználói keresletet elégítenek ki.

2. **A piaci hiányosság megléte**

(186) Az ÁGÉSZ-közlemény 48. pontja szerint „nem lenne helyénvaló meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget előírni olyan tevékenységek kapcsán, amelyeket rendes piaci körülmények között működő vállalkozások már nyújtanak, vagy azok által kielégítően nyújthatók a közérdek állam által meghatározott feltételei – például az ár, objektív minőségi jellemzők, a folyamatosság és a szolgáltatáshoz való hozzáférés – mellett” [67]. Ezért tehát a Bizottságnak vizsgálnia kell, hogy – tekintettel a tagállam által az új közszolgáltatási szerződés értelmében kirótt

[66] Bár a legtöbb vonalon fuvaroznak árut, ez a határozat csak a T3 és a T4 vonalon fuvarozott árukról nyújt részletes tájékoztatást, mivel a közszolgáltatási szerződés mindkét vonalat áruk és különleges áruk szállítására szolgáló árufuvarozási útvonalként határozza meg.

[67] Lásd: a Bíróság ítélete, Analir és társai, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 71. pont.

közszolgáltatási követelményekre – a szolgáltatás megfelelősége csorbulna-e, ha a szolgáltatásnyújtás kizárólag a piaci erőkre maradna. Az ÁGÉSZ-közlemény 48. pontja megjegyzi e tekintetben, hogy „a Bizottság értékelése annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy követett-e el a tagállam nyilvánvaló hibát”.

(187) A Bizottság megjegyzi, hogy az új közszolgáltatási szerződés Laziomarral való aláírásáig tartó időszakban más szolgáltatók kínáltak kompszolgáltatásokat az új közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó egyes útvonalakon, noha nem feltétlenül egész évben és ugyanolyan gyakorisággal és ugyanolyan típusú szolgáltatást. A megbízás 2014. január 15-i időpontjáig fennálló versenyhelyzet fényében a Bizottság minden egyes érintett útvonal esetében értékeli, hogy a többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatások egyenértékűek voltak-e a Laziomar által az új közszolgáltatási szerződés szerint nyújtandókkal.

(188) A 9. táblázat a megbízási aktus időpontjában fennálló versenyhelyzetet mutatja a Laziomar által üzemeltetett egyes útvonalakon:

9. táblázat

Versenyhelyzet a Laziomar által üzemeltetett útvonalakon

Útvonal	Laziomar (egész éven át üzemeltetett járatok)	Versenytársak
Formia–Ponza **(T1 vonal)**	Vegyes szolgáltatás (utasok, járművek és áruk)	Nincs
Formia–Ventotene **(T2 vonal)**	Vegyes szolgáltatás (utasok, járművek és áruk)	Nincs
Terracina–Ponza **(T3 vonal)** – új útvonal	Árufuvarozás és vegyes szolgáltatás, általában: – januártól márciusig és októbertől decemberig négy kihajózás (hetente) – csak árufuvarozás – áprilisban és szeptemberben négy kihajózás (hetente) – csak árufuvarozás, négy kihajózás (hetente) – vegyes szolgáltatás – májustól augusztusig öt kihajózás (hetente) – csak árufuvarozás, öt kihajózás (hetente) – vegyes szolgáltatás	Navigazione Libera del Golfo (a továbbiakban: **NLG**), kizárólag utasszállítási szolgáltatás, általában: – áprilistól májusig és szeptembertől októberig három kihajózás (hetente) – júniustól augusztusig egy-két kihajózás (naponta)
Terracina–Ventotene **(T4 vonal)** – új útvonal	Árufuvarozási szolgáltatás, általában: – januártól márciusig és októbertől decemberig egy kihajózás (hetente) – áprilisban és szeptemberben két kihajózás (hetente) – májustól augusztusig öt kihajózás (hetente)	**NLG**, kizárólag utasszállítási szolgáltatás (a **T3 vonal** kiterjesztéseként), júliustól augusztusig hetente csak egy kihajózással
Anzio–Ponza (**A1 vonal**)	Személyszállítási szolgáltatás (szárnyashajó) június és szeptember között napi egy kihajózással, pénteken, hétvégén és munkaszüneti napokon pedig kettővel	**Vetor**, személyszállítási szolgáltatás, általában: – júniustól júliusig két–három kihajózás hétköznap és négy–öt kihajózás hétvégén (naponta – lásd a (192) preambulumbekezdést) – augusztusban három–négy kihajózás hétköznapokon és négy–öt kihajózás hétvégén (naponta) – szeptemberben egy kihajózás (naponta – lásd a (192) preambulumbekezdést)

Formia–Ponza (**A2 vonal**)	Személyszállítási szolgáltatás (szárnyashajó)	Nincs
Formia–Ventotene (**A3 vonal**)	Személyszállítási szolgáltatás (szárnyashajó)	Nincs

(189) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy amint azt a 9. táblázat egyértelműen mutatja, a Laziomar által kínált szolgáltatások nem helyettesíthetők a többi versenytárs által kínált szolgáltatásokkal, mivel azok nem vagy nem teljes mértékben szolgálják ki a Laziomarral kötött új közszolgáltatási szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket. Mindemellett a hét útvonal közül négyen a Laziomaron kívül nincs más szolgáltató (T1, T2, A2 és A3 vonal). Következésképpen a Laziomarral kötött szerződésben ezen útvonalak üzemeltetésére előírt közszolgáltatási kötelezettségeket a területi folytonosság biztosításának valódi közérdekű szükséglete indokolja, mivel azt a piac önmagában nem tudja kiszolgálni.

(190) Ami azokat az útvonalakat illeti, amelyeken más szolgáltatók is nyújtanak szolgáltatásokat (T3, T4 és A1 vonal), a Bizottság úgy ítéli meg, hogy jelentős különbségek vannak a kínált szolgáltatások típusát, járatsűrűségét, kapacitását és árát illetően, a következő bekezdésekben részletezett okok miatt.

(191) A T3 és a T4 vonal esetében a Laziomar egész évben folyamatosan hajózik, míg a másik szolgáltató, az NLG nem nyújt egész évben folyamatos szolgáltatást, és nem is ugyanolyan gyakorisággal, mint a Laziomar. Ezen túlmenően a Laziomar vegyes árufuvarozási (T3 vonal) és árufuvarozási (T4 vonal) szolgáltatásokat is kínál olyan hajóval, amely áru, jármű és legfeljebb 400 utas szállítására alkalmas, míg az NLG nagy sebességű vízi járműveket használ kizárólag személyszállításra. Végül jelentős árkülönbség áll fenn a két szolgáltató között. A T3 vonal esetében, ahol mindkét szolgáltató utasokat szállít (szemben a T4 vonallal, amelyen a Laziomar árufuvarozási szolgáltatást nyújt), az NLG által kínált ár az idegenforgalmi ágazatot célozza meg (például az egy útra szóló felnőttjegy ára 24–26 EUR, a 12 évesnél fiatalabb gyermekek esetében pedig 13–15 EUR). Ezzel szemben a Laziomar szolgáltatására közszolgáltatási viteldíj-kötelezettség vonatkozik (például az egy útra szóló felnőttjegy 10 EUR-ba kerül, a 12 évesnél fiatalabb gyermekek esetében pedig 5 EUR), és szociális viteldíjak vonatkoznak a helyi lakosokra és az ingázókra (az egy útra szóló jegy ára kb. 3,50 EUR). Következésképpen a Laziomarnak az említett útvonalakon történő szolgáltatása nélkül nem teljesülne e szigetnek a szárazfölddel való rendszeres összeköttetésére vonatkozó közszolgáltatási igény, mivel az NLG a szerződés teljes időtartama alatt nem tudta volna ugyanazokat a szolgáltatásokat nyújtani ugyanazokkal a feltételekkel, mint a Laziomar.

(192) Az A1 vonalat illetően mind a Laziomar, mind a versenytársa, a Vetor csak a nyári szezonban (június és szeptember között) nyújtott személyszállítási szolgáltatást. Olaszország azonban olyan információkat szolgáltatott, amelyek azt mutatják, hogy a Vetor szolgáltatása elsősorban az idegenforgalmi ágazatot célozza meg, és azt piaci feltételek mellett nyújtják. Bár a 2013. évi (azaz a megbízási aktus Laziomarral való megkötését megelőző évi) menetrend szerint– amint azt a 9. táblázat szemlélteti – úgy tűnik, hogy a Vetor gyakrabban hajózik ki, mint a Laziomar, a Bizottság megjegyzi, hogy a szolgáltatást ténylegesen nem napi rendszerességgel nyújtották. Pontosabban, a szolgáltatást 2013. június 4-én, 5-én, 11-én és 12-én, valamint 2013. szeptember 10–12-én és 16–20-án nem nyújtották. A megbízási időszak következő éveit illetően az Olaszország által benyújtott információk azt mutatják, hogy a Vetor által nyújtott szolgáltatás sem biztosított napi összeköttetést ezen az útvonalon. Például 2018-ban a Vetor nem nyújtott szolgáltatást június 5-én és 6-án, valamint szeptember 17–20-án. A Vetor szolgáltatásainak gyakorisága tehát általában a hónaptól függően változik.

(193) Ezenkívül a szolgáltatási szerződés értelmében a Laziomart a folyamatosság és a minőség tekintetében közszolgáltatási kötelezettségek terhelik. Ennek alapján, ha a hajó alapos ok nélkül nem indul el, a Laziomarral szemben megfelelő díjcsökkentést és kötbért kell alkalmazni. Ezen túlmenően a minőségre vonatkozó kötelezettség magában foglalja, hogy a Laziomarnak pontos minimumkövetelményeknek kell megfelelnie, többek között a megbízhatóság, a higiéniai feltételek és az utazás kényelme tekintetében. Ezzel szemben a Vetornak, amelyre nem vonatkozik közszolgáltatási kötelezettség, a szolgáltatás nyújtása során nem kell megfelelnie a szigorú minőségi normáknak. A szállítási kapacitás szempontjából a Laziomar hajója legfeljebb 300 utast tud szállítani, szemben a Vetor szárnyashajójával szállítható körülbelül 150 utassal.

(194) Végül jelentős árkülönbség áll fenn a két szolgáltató között. A Vetor által kínált ár elsősorban az idegenforgalmi ágazatra irányul (például az egy útra szóló felnőttjegy 36 EUR-ba kerül, amely a hétvégén 46 EUR-ra emelkedik, a 12 évesnél fiatalabb gyermekeknek szóló jegy pedig 18 EUR), míg a helyi lakosoknak 23 EUR viteldíjat számítanak fel. A Vetor szabadon határozhatja meg a jegyek árát is, és azt tisztán üzleti alapon kiigazíthatja. Ezzel szemben a Laziomar szolgáltatására közszolgáltatási viteldíj-kötelezettség vonatkozik (például az egy útra szóló felnőttjegy 23,40 EUR-ba kerül, a 12 évesnél fiatalabb gyermekek esetében pedig 11,70 EUR), és szociális viteldíjak

vonatkoznak a helyi lakosokra és az ingázókra (az egy útra szóló jegy ára mindössze 7 EUR). Következésképpen a Laziomarnak az említett útvonalon történő szolgáltatása nélkül nem teljesülne e szigetnek a szárazfölddel megfizethető árakon való rendszeres összeköttetésére vonatkozó közszolgáltatási igény, mivel a Vetor a szerződés teljes időtartama alatt nem tudta volna ugyanazokat a szolgáltatásokat nyújtani ugyanazokkal a feltételekkel, mint a Laziomar.

(195) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a Laziomar megbízásának időpontjában a piaci erők önmagukban elégtelenek voltak a közszolgáltatás iránti igények kielégítésére. Egyes útvonalakon ugyanis a Laziomar volt az egyetlen szolgáltató, míg a többi útvonalon a versenytársak által a Pontino-szigeteken nyújtott szolgáltatások a folyamatosság, a járatsűrűség, a kapacitás és az ár tekintetében nem voltak egyenértékűek, és ezért nem feleltek meg teljes mértékben a Laziomarral kötött új szolgáltatási szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeknek.

3. **A legkevésbé ártalmas megközelítés**

(196) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország úgy döntött, hogy egyetlen szolgáltatóval (a Laziomarral) köt közszolgáltatási szerződést, ahelyett, hogy a szóban forgó útvonalak kiszolgálásában érdekelt valamennyi szereplőre közszolgáltatási kötelezettséget róna. Az Olaszország által átadott információk alapján a Bizottság elfogadja, hogy a felhasználói kereslet nem lett volna teljesíthető közszolgáltatási kötelezettségek előírásával (lásd a (180) preambulumbekezdést). Kiemelendő, hogy több útvonalon a Laziomar az egyetlen szolgáltató, ahol pedig nem ez a helyzet, a többi szolgáltató által biztosított kínálat nem felel meg (maradéktalanul) a járatsűrűséggel, a folyamatossággal, a kapacitással és az árral kapcsolatos követelményeknek. Emellett a legtöbb útvonal veszteséges, különösen a holtszezonban, így a közszolgáltatásért járó kompenzáció nélkül ellátatlan maradna. A Bizottság ezenfelül tudomásul veszi Olaszország azon érvét, amely szerint a közszolgáltatási szerződésre a Laziomar privatizációja miatt is szükség volt. Közelebbről: Olaszország azzal érvel, hogy a Laziomarnak az új közszolgáltatási szerződéssel egy csomagban történő megpályáztatása lehetővé tette i. a tengeri közszolgáltatás folyamatosságának biztosítását, és ii. az állam számára az érték maximalizálását. Ennek alapján a Bizottság elfogadta (lásd a (89) preambulumbekezdést), hogy Olaszország az új közszolgáltatási szerződéssel együtt pályáztatja meg a Laziomar üzleti tevékenységét. A Bizottság ezzel azt is elfogadta, és e határozatban megismétli, hogy Olaszország nem róhatott közszolgáltatási kötelezettséget valamennyi szolgáltatóra, hanem inkább kizárólag a Laziomarral kívánt közszolgáltatási szerződést kötni.

Következtetés

(197) A fenti értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor a Laziomarra bízott szolgáltatásokat általános gazdasági érdekű szolgáltatásként határozta meg. A 2012. évi határozatban a Bizottság által jelzett kétségek ezzel eloszlottak.

(198) Annak megállapításához, hogy az első *Altmark*-kritérium teljesült, a Bizottságának azt is ellenőriznie kell, hogy a Laziomart egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel bízták-e meg. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket az új közszolgáltatási szerződés és annak mellékletei (amelyek tartalmazzák például a hajók meghatározását az egyes útvonalak tekintetében) egyértelműen leírják. Hasonlóképpen, a kompenzációra irányadó szabályokat az új közszolgáltatási szerződés, a 2009. évi törvény és a CIPE-irányelv részletesen meghatározza. Az új közszolgáltatási szerződés emellett egyértelmű időtartamra szól (10 év), a Laziomart határozza meg közszolgáltatóként, és rendelkezik a túlkompenzáció elkerülésének és visszafizettetésének szabályairól (lásd még a (215) preambulumbekezdést). A Bizottság tehát megállapítja, hogy az első *Altmark*-kritérium teljesült.

Kikötési elsőbbség

(199) A 2009. évi törvény 19-*ter* cikkének (21) bekezdése egyértelműen meghatározza, hogy a kikötési elsőbbségre a szigetekkel való területi folytonosság garantálása érdekében, valamint a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, köztük a Laziomar közszolgáltatási kötelezettségei miatt van szükség. Ha ugyanis a közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalatok nem rendelkeznének kikötési elsőbbséggel, akkor esetenként várniuk kellene a kikötésre, ami késéseket eredményezhet, és aláássa azt a célt, hogy a polgároknak megbízható és kényelmes összeköttetést biztosításanak. A szigeti lakosság mobilitási szükségleteinek kielégítése és az érintett szigetek gazdasági fejlődésének elősegítése valóban szükségessé teszi az állandó menetrendet. Továbbá mivel az új közszolgáltatási szerződés az indulások tekintetében konkrét menetrendi kötelezettségeket állapít meg a közszolgáltatással érintett útvonalakon, a kikötési elsőbbség segít biztosítani, hogy minden kikötő oly módon ossza ki a kikötőhelyeket és a kikötési időket, hogy a közszolgáltató meg tudjon felelni közszolgáltatási kötelezettségének. Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezt az intézkedést azért hozták, hogy a Laziomar el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthetők (lásd a (197) preambulumbekezdést). Olaszország megerősítette továbbá, hogy a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási rendszer keretében nyújtott szolgáltatásokra vonatkozik. A kikötési elsőbbség tehát szintén megfelelt az Altmark-ügyben hozott ítéletben megállapított első feltételnek.

5.1.2.2. A második Altmark-kritérium

(200) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a 2012. évi határozatban (lásd az említett határozat (205) preambulumbekezdését) azt az előzetes álláspontot fogadta el, hogy az Altmark-ítélet második kritériuma teljesül.

(201) Ezzel összefüggésben a Bizottság megjegyzi, hogy a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetesen és az átláthatósági követelményeket betartva állapították meg, összhangban a második *Altmark*-kritériummal.

(202) Közelebbről: a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket a CIPE-irányelv részletesen kifejti, és azokat az új közszolgáltatási szerződésben (és annak mellékleteiben) is alkalmazták, míg a kompenzáció maximális összegét a 2009. évi törvény állapítja meg. A kompenzáció kiszámításának módja, ideértve többek között a figyelembe vett költségelemeket, a CIPE-irányelvben szerepel részletesen. Mivel a kikötési elsőbbség nem jár a Laziomar részére pénzbeli ellentételezéssel, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az intézkedés megfelel a második *Altmark*-kritériumnak.

(203) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a második *Altmark*-kritérium teljesül.

5.1.2.3. A harmadik Altmark-kritérium

(204) A harmadik *Altmark*-kritérium szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatás teljesítéséért kapott 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.

(205) Ugyanakkor, az Altmark-ügyben hozott ítélet nem határozza meg pontosan a méltányos nyereséget. Az ÁGÉSZ-közlemény szerint észszerű nyereség alatt az a tőkemegtérülési ráta értendő, amely alapján egy átlagos vállalkozás eldönti, hogy a megbízás teljes időtartama alatt nyújtani fogja-e az általános gazdasági érdekű szolgáltatást, figyelembe véve a kockázat szintjét. A kockázat szintje függ az érintett ágazattól, a szolgáltatás típusától és az ellentételezési mechanizmus jellemzőitől.

(206) A 2012. évi határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak, köztük a Laziomarnak 2014-től fizetett kompenzáció arányosságát illetően. Közelebbről: a 2010-től fizetett kompenzáció tekintetében a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 6,5 %-os rögzített kockázati prémium nem a kockázat megfelelő szintjét tükrözi, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a Laziomar viselné az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan együtt járó kockázatokat. Konkrétabban: a kompenzáció kiszámításának céljából figyelembe vett költségelemek tartalmazzák a szolgáltatás nyújtásával összefüggő valamennyi költséget, emellett tekintettel voltak például az üzemanyagárak változásaira. Ennek eredményeként a Bizottság abban a szakaszban úgy ítélte meg, hogy a Laziomar túlkompenzációban részesülhetett.

(207) A Bizottság megjegyzi, hogy a kompenzációs módszer új közszolgáltatási szerződésben megállapított bizonyos vonatkozásai a jelek szerint valóban csökkentik a Laziomarnál felmerült kereskedelmi kockázatot. Különösen a Laziomar által kiszabható maximális viteldíj van úgy kiigazítva évente, hogy figyelembe vegye az inflációt és megjelenítse a fogyasztói árindex változását. Továbbá az új közszolgáltatási szerződés tartalmaz olyan kikötéseket (lásd a (78) preambulumbekezdést), amelyek célja a közszolgáltatás gazdasági-pénzügyi egyensúlyának fenntartása. Különösen abban az esetben, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem elegendő az új közszolgáltatási szerződésben foglalt megbízás szerinti szolgáltatások költségének fedezésére, e kikötések lehetővé teszik i. a díjszabásnak, ii. a nyújtott közszolgáltatások szintjének, iii. az éves árplafon szintjének és iv. a beruházásokhoz nyújtott tőketámogatásoknak a felülvizsgálatát.

(208) A szerződés 25. cikke szerint a Laziomar a gazdasági és pénzügyi egyensúlyának eltérése esetén kérheti az egyensúly helyreállítását egy Lazio régiónak szóló javaslat benyújtásával. Ezt a javaslatot ezután a szerződés kezeléséért felelős műszaki bizottság elé terjesztik.

(209) Bár úgy tűnik, hogy ezek a biztosítékok csökkentik a Laziomar kereskedelmi kockázatát, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vállalat továbbra is ki van téve annak a kockázatnak, hogy a kompenzáció esetleg nem lesz elegendő a szolgáltatás működtetésével kapcsolatos költségek fedezésére. Az egyensúly helyreállítására irányuló javaslatot nem feltétlenül fogadják el mindig, mivel Lazio régió dönt az ügy érdeméről, és a műszaki bizottság véleményének kézhezvételét követően, a Laziomar kérelmének benyújtásától számított 90 napon belül hoz határozatot. A határozat elfogadásáig a Laziomarnak változatlanul fenn kell tartania a közszolgáltatást. Amint azt Olaszország előadta, ez a mechanizmus nehezen és nagyon szigorúan alkalmazható, ezért a Laziomar eddig nem élt ezzel a lehetőséggel.

(210) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy nem minden költségkategória tartozik az egyensúly helyreállítását célzó hozzájárulás alá. A közszolgáltatási szerződés 25. cikke szerint a Laziomarnak magának kell viselnie különösen a vezetői hatékonyság hiányával kapcsolatos költségeket, a pénzügyi terheket, a személyzeti egységköltségeknek a munkajogi követelményeknek való megfelelés érdekében történő növelését és a Laziomar kereskedelempolitikájával összefüggő költségeket. Ezért a Laziomar továbbra is ösztönzött arra, hogy hatékonyan és a közösség számára a legkevesebb költséggel teljesítsen.

(211) A fenti (48)–(52) preambulumbekezdésben említettek szerint a CIPE-irányelv előírja, hogy 6,5 %-os kockázati prémiumot kell alkalmazni a befektetési jövedelem WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához. A gyakorlatban azonban a 6,5 %-ot átalányalapú befektetési jövedelemként alkalmazták (lásd még a (136) preambulumbekezdést).

(212) Ebben az összefüggésben, függetlenül attól a kompenzációs összegtől, amelyre a Laziomar jogosult lenne figyelembe véve a 6,5 %-os kockázati prémiumot, a Laziomar semmiképpen nem kaphat nagyobb összegű kompenzációt a közszolgáltatási szerződésben meghatározott maximális összegnél (lásd a (76) preambulumbekezdést). A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 47. pontjával összhangban a Bizottság azt vizsgálja, hogy a szerződés teljes időtartamára vetítve előfordult-e túlkompenzáció. Amint azt a 10. táblázat szemlélteti, a 2014 és 2019 közötti időszakra vonatkozó adatok azt mutatják, hogy a közszolgáltatásért ténylegesen kapott kompenzáció (a 2016-os és 2018-as összegek kivételével – amelyek még mindig alacsonyabbak voltak a szerződésben megállapított felső határnál, azaz 13 524 536 EUR-nál) nem volt elegendő a szolgáltatás nettó költségének fedezésére (azaz 80 173 862 EUR-t fizettek 80 397 000 EUR nettó költségre), még a 6,5 %-os kockázati prémium (1 928 000 EUR) figyelembevétele nélkül sem. A 2014 és 2019 közötti időszakban a Laziomar lényegében körülbelül 2 150 000 EUR-val kapott kevesebbet, mint a 6,5 %-os megtérülést tartalmazó módszer szerint számított elszámolható összeg (azaz a 82 325 000 EUR kompenzációra jogosult összeg mínusz 80 173 862 EUR tényleges kompenzáció). Ez azt jelenti, hogy a Laziomar a gyakorlatban nem kapta meg a befektetési jövedelemként kiszámított összeget. A Laziomar befektetési jövedelme a teljes időszakban (2019-ig) valójában nulla volt az Olaszország által eredetileg tervezett 6,5 % helyett ([68]). E számadatok megerősítik, hogy a szerződés 25. cikkének az egyensúly helyreállítását célzó rendelkezései nem védik a Laziomart a közszolgáltatás működtetésével kapcsolatos valamennyi kockázattól.

10. táblázat

A Laziomar által ellátott közszolgáltatás nettó költsége, 2014–2019

(EUR)

A Laziomar közszolgálati feladata	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Mindösszesen
Bevételek összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Költségek összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizáció	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) A Laziomar részére 2014 és 2019 között folyósított kompenzáció teljes összege nem érte el a közszolgáltatás nyújtása kapcsán felmerült nettó költségeket, figyelmen kívül hagyva bármilyen befektetési jövedelmet.

= A közszolgáltatás nettó költsége	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Befektetési jövedelem (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Kompenzációra jogosult összeg	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Tényleges kompenzáció	13 375 00-000	13 376 00-000	13 330 00-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Túl-/alulkompenzáció	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 2 151 138

(213) A méltányos nyereség szintjét illetően a hivatalos vizsgálat során (lásd a (136) preambulumbekezdést) Olaszország pontosította, hogy mivel a kompenzáció összegére a 2009. évi törvény felső határt állapít meg, úgy döntöttek, hogy a számításokat a 6,5 % mint átalányalapú befektetési jövedelem használatával egyszerűsítik. Olaszország úgy véli, hogy ez az egyszerűsített megközelítés konzervatív, és nem teszi lehetővé a CIPE-irányelvben megállapítottnál magasabb kompenzáció kifizetését a Laziomar számára.

(214) A fentiek figyelembevételével a Bizottság összevetette a Laziomarra alkalmazott 6,5 %-os befektetési jövedelmet egy referenciacsoport által 2013-ban (a Laziomar megbízása előtti évben) generált befektetési jövedelem mediánjával. A referenciacsoport kiválasztott kompüzemeltetőkből áll, amelyek tengeri összeköttetéseket kínálnak Olaszországon belül, illetve Olaszország és más tagállamok között ([69]). Az elemzésből kitűnik, hogy a Laziomarra alkalmazott befektetési jövedelem hasonló a referenciacsoport vállalataira jellemző medián jövedelemhez. Ez az összevetés azt mutatja, hogy a Laziomar megbízatása előtt egy évvel a 6,5 %-os befektetési jövedelem nem volt észszerűtlen.

(215) A Bizottság pozitívumként jegyzi meg továbbá, hogy az új közszolgáltatási szerződés előírja a Laziomar számára, hogy a vezetői beszámolókat (útvonalankénti albontásban és független könyvvizsgáló által hitelesítve) minden évben küldje meg az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak, hogy ez utóbbi ellenőrizhesse, nem történt-e túlkompenzáció. Ez további olyan biztosíték, amely garantálja, hogy a Laziomar ne részesülhessen túlkompenzációban. Olaszország ezeket a 2014–2019-as vezetői beszámolókat is benyújtotta, a Bizottság így el tudta végezni a 10. táblázatban szereplő számításokat.

(216) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a Laziomar részére a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtása során felmerülő költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a vonatkozó bevételeket és egy méltányos nyereséget. Konkrétabban: a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a CIPE-irányelv által előirányzott 6,5 %-os kockázati prémiumot a közszolgáltatási szerződésben megállapított maximális kompenzációs összeggel együtt kell értékelni. Ezt szem előtt tartva, a Laziomar által előzetesen elvárható befektetési jövedelem összhangban volt a közszolgáltatási kötelezettségek közszolgáltatási szerződés szerinti teljesítésével összefüggésben nála felmerült kockázatokkal. Az Altmark-ügyben hozott ítélet harmadik feltételének való megfeleléssel kapcsolatban a Bizottság által megfogalmazott kételyek tehát eloszlottak.

(217) Ami a kikötési elsőbbséget és az abból eredő esetleges túlkompenzációt illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben ez az intézkedés csökkentené a közszolgáltató működési költségeit vagy növelné a bevételeit, ezek a hatások teljes mértékben tükröződnének a szolgáltató belső elszámolásaiban. A Bizottság elemzése (lásd a (212) preambulumbekezdést) megerősítette, hogy 2014 és 2019 között a Laziomar nem részesült túlkompenzációban. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a kikötési elsőbbség is megfelel a harmadik *Altmark*-kritériumnak.

([69]) Különösen a következő vállalatokról van szó: Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV és Caronte & Tourist. A korábbi Tirrenia-csoport többi vállalatát (például Caremar, CIN, Siremar) kivették a referenciacsoportból.

5.1.2.4. A negyedik Altmark-kritérium

(218) A negyedik *Altmark*-kritérium teljesítettnek tekinthető, ha az általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellátásáért járó kompenzáció kedvezményezettjét olyan közbeszerzési eljárás keretében választották ki, amely lehetővé teszi, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó általános gazdasági érdekű szolgáltatást tudja nyújtani, vagy ennek hiányában ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.

(219) Az ÁGÉSZ-közlemény 63. pontja szerint a hatóságok számára a negyedik *Altmark*-kritérium teljesítésének legegyszerűbb módja egy nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárás lefolytatása összhangban a 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([70]) és a 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([71]).

(220) A Bizottság megjegyzi, hogy ebben az ügyben a közbeszerzési eljárás a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([72]) (amely a tengeri szállítási szolgáltatások ellátásáért odaítélt közbeszerzési szerződésekre is vonatkozik) és a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([73]) hatálybalépése előtt indult. Akkoriban még a 2004/17/EK irányelv és a 2004/18/EK irányelv volt hatályban. Ugyanakkor a 2004/17/EK irányelv nem alkalmazandó az olyan tengeri szállítási szolgáltatásokra, mint amilyeneket a Laziomar is nyújtott. A 2004/17/EK irányelv 5. cikke egyértelművé teszi, hogy csak a vasúton, automatizált rendszerekkel, villamossal, trolibusszal, autóbusszal vagy drótkötélpályán történő közlekedés tartozik a hatálya alá.

(221) Az ajánlatkérők által a tengeri, part menti és folyami közlekedési szolgáltatások tekintetében odaítélt szerződések ehelyett a 2004/18/EK irányelv hatálya alá tartoznak az említett irányelv (20) preambulumbekezdése alapján. Ugyanakkor, a vízi közlekedési szolgáltatásokat az említett irányelv IIB. melléklete is felsorolja, ami azt jelenti ([74]), hogy e szolgáltatásokra csak az irányelv 23. cikke és 35. cikkének (4) bekezdése vonatkozik. Ennek értelmében a 2004/18/EK irányelv szerint a tengeri szállítási szolgáltatásra kiírt közbeszerzési szerződésre csak a műszaki leírással (23. cikk) és a szerződés odaítéléséről szóló tájékoztatóval (miután a szerződést odaítélték, tehát az odaítélési eljárás végén, nem az elején) kapcsolatos kötelezettség (35. cikk (4) bekezdés) alkalmazandó. A 2004/18/EK irányelv többi szabálya, ideértve a közzéteendő hirdetmények tartalmáról (36. cikk (1) bekezdés) és a kiválasztási kritériumokról (45–52. cikk) szóló rendelkezéseket, nem vonatkozik a tengeri szállítási szolgáltatásokra kiírt közbeszerzési szerződésekre.

(222) Emellett a 2004/18/EK irányelv semmiképpen sem alkalmazandó az irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében meghatározott szolgáltatási koncesszióra ([75]). A Bizottság megjegyzi, hogy a bizonyos határon átívelő érdekekkel jellemzett szolgáltatási koncessziókra (és közbeszerzési szerződésekre) mindazonáltal vonatkoznak a Szerződés általános átláthatósági, megkülönböztetésmentességi és egyenlő bánásmódra vonatkozó elvei.

(223) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a 2004/18/EK irányelv csak közbeszerzési szerződésekre alkalmazandó, de szolgáltatási koncessziókra nem. Továbbá, mivel a jelen ügy közszolgáltatási szerződés tárgyát képező vízi közlekedési szolgáltatásokat érint, csak az említett irányelv bizonyos követelményei lennének alkalmazandók, az előbb említettek szerint. Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem veheti alapul pusztán a közbeszerzési irányelveknek való megfelelést a negyedik *Altmark*-kritériumnak való megfelelés igazolásához. Ebből az okból a Bizottság alább azt értékeli, hogy az Olaszország által alkalmazott közbeszerzési

([70]) Az Európai Parlament és a Tanács 2004/17/EK irányelve (2004. március 31.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 1. o.).

([71]) Az Európai Parlament és a Tanács 2004/18/EK irányelve (2004. március 31.) az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 114. o.).

([72]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.).

([73]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/25/EU irányelve (2014. február 26.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 243. o.).

([74]) A 2004/18/EK irányelv 21. cikke szerint.

([75]) A 2004/18/EK irányelv 1. cikkének (4) bekezdése a következőképpen szól: „*Szolgáltatási koncesszió*”: *a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződéssel azonos típusú szerződés, kivéve azt a jellemzőjét, hogy a szolgáltatás ellenszolgáltatása vagy kizárólag a szolgáltatás hasznosításának joga, vagy e jog pénzbeli ellenszolgáltatással együtt*”.

eljárás versenyen alapult-e, átlátható, megkülönböztetésmentes és feltételhez nem kötött volt-e. Ezen értékelés elvégzéséhez a Bizottság a támogatás fogalmáról szóló közleményében ([76]) (különösen a 89. és azt követő pontokban), valamint az ÁGÉSZ-közleményben (különösen a 63. és azt következő pontokban) megfogalmazott iránymutatásra hagyatkozik.

A közbeszerzési eljárás versenyen alapuló és átlátható jellege

(224) A támogatás fogalmáról szóló közlemény 90. pontja kimondja, hogy a közbeszerzési eljárásnak versenyen alapulónak ([77]) kell lennie, hogy valamennyi érdeklődő és alkalmas ajánlattevő részt vehessen az eljárásban. Emellett, az említett közlemény 91. pontja szerint az eljárásnak átláthatónak kell lennie, hogy az érdeklődő ajánlattevők a közbeszerzési eljárás valamennyi szakaszában egyenlő és érdemi tájékoztatást kaphassanak. Az említett pont hangsúlyozza, hogy az információk hozzáférhetősége, az érdeklődő ajánlattevők számára biztosított elegendő idő, valamint az egyértelmű kiválasztási és odaítélési feltételek mind nélkülözhetetlen elemei az átlátható kiválasztási eljárásnak, és rámutat arra, hogy a közbeszerzési eljárást megfelelően közzé kell tenni, hogy az egyetlen potenciális ajánlattevő figyelmét se kerülje el.

(225) A jelen ügyben a részvételi szándék kifejezésére való felhívást az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, az Olasz Köztársaság Hivatalos Közlönyében, négy olasz országos és helyi napilapban, valamint Lazio régió honlapján tették közzé (lásd az (58) preambulumbekezdést). A felhívás „*mindenkit, aki garantálni tudja a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát*” felkért részvételi szándékának kifejezésére, és további feltételt nem állapított meg. A potenciális ajánlattevőknek elegendő időt biztosítottak arra, hogy megfelelően kifejezzék érdeklődésüket, ami lehetővé tette számukra, hogy ezt követően részt vegyenek a további eljárásban. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy Lazio régió azon szándékát, hogy eladja a Laziomart és odaítélje a közszolgáltatási szerződést, széles körben ismertté tette oly módon, hogy az valamennyi lehetséges ajánlattevőhöz eljusson.

(226) Ezenkívül az ajánlattevők rendelkezésére kell bocsátani az ajánlattételi eljárásban való részvételhez szükséges valamennyi dokumentumot és információt, ami lehetővé teszi számukra az értékesítésre kínált vállalat megfelelő értékelését. Ezeket az információkat átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell a potenciális ajánlattevők rendelkezésére bocsátani, hogy valamennyi érdeklődő résztvevő egyenlő hozzáféréssel rendelkezzen a releváns információkhoz.

(227) Először is, a részvételi szándék kifejezésére való felhívás megemlítette, hogy az ajánlatevőknek képesnek kell lenniük „a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságának biztosítására”. Ez volt az egyetlen kiválasztási feltétel, amelyet Olaszország alkalmazott annak meghatározása érdekében, hogy az érdekelt felek részt vehetnek-e vagy sem a közbeszerzési eljárásban. Noha a felhívás nem határozta meg konkrétan, hogy az ajánlattevők hogy tudják bizonyítani e követelmény teljesülését, ez alapértelmezetten azt jelenti, hogy bármely bizonyítási eszköz felhasználható ([78]). A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a kiválasztási feltétel minden érdeklődő ajánlattevő számára világos volt, a kitűzött cél tekintetében pedig indokolt is.

(228) Másodszor, a 2009. évi törvény egyértelművé tette az érdekelt felek számára, hogy a közbeszerzési eljárás lezárultakor új (közszolgáltatási) szerződést kötnek, és hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció éves összege legfeljebb 10 030 606 EUR lesz. Ezenfelül a részvételi szándék kifejezésére való felhívásból kitűnt, hogy a Laziomar üzleti tevékenységét 2 272 000 EUR rögzített áron kívánták értékesíteni. Emellett, amint azt Olaszország megerősítette, a közbeszerzési eljárás következő szakaszában részt vevő hét fél megkapta az értékesítés tárgyával kapcsolatos összes információt, ideértve a vevő és Olaszország között létrejövő szerződés tervezetét is. Ez lehetővé tette e felek számára, hogy eldöntsék, benyújtanak-e ajánlatot, és amennyiben igen, milyen összeggel. A Bizottság ennek alapján úgy ítéli meg, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívásból kellően egyértelműen kiderült, hogy az értékesítés a Laziomar üzleti tevékenységét és az új közszolgáltatási szerződést együtt érintette. Részvételi szándékuk kifejezését követően a felek hozzáférést kaptak minden ahhoz szükséges információhoz, hogy az esetleges ajánlatukról döntsenek.

([76]) Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.).

([77]) A támogatás fogalmáról szóló közleményben a Bizottság azt az észrevételt teszi, hogy az uniós bíróságok az állami támogatással összefüggésben gyakran „nyílt” közbeszerzési eljárásra utalnak. A „nyílt” szó azonban nem a közbeszerzési irányelvek szerinti meghatározott eljárásra utal. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a „versenyen alapuló” kifejezés szó megfelelőbbnek tűnik. Ebben a közleményben a Bizottság azt is megjegyzi, hogy ennek nem célja az ítélkezési gyakorlatban meghatározott anyagi feltételektől való eltérés.

([78]) Emellett, a fentiekben kifejtettek szerint (lásd a (221) preambulumbekezdést), a 2004/18/EK irányelv 36. cikkének (1) bekezdése nem volt alkalmazandó e közbeszerzési eljárásra. Olaszország tehát nem volt köteles a kiválasztási szempontokat megadni a felhívásban.

(229) Harmadszor, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívás jelentős számú potenciális ajánlattevőt vonzott. A közbeszerzési eljárás következő szakaszára meghívott mind a hét vállalat ezt követően részletes tájékoztatást kapott Lazio régiótól a folyamatról. Ezenfelül a 2004/18/EK irányelv rendelkezései alapján úgy tűnik, hogy Olaszország nem volt köteles a felhívásban további tájékoztatást nyújtani az odaítélendő szerződésről, eltekintve a közszolgáltatás folytatására és az e szolgáltatást szabályozó jogszabályokra való puszta hivatkozástól (lásd a (221) preambulumbekezdést).

(230) Negyedszer, a felhívás tartalmazta a részvételi szándék kifejezéséhez (vagyis a közszolgáltatás folytatásához) szükséges minimális információkat, és nem vezethetett az egyébként érdekelt hajózási szolgáltatók kizárásához. A tervező hatóságok döntöttek úgy, hogy biztosítják a közszolgáltatás folyamatosságát és a Pontino-szigetek és a szárazföld közötti összeköttetést. A fentiek szerint ezt a feltételt előzetesen közölték minden olyan potenciális szolgáltatóval, amely érdeklődését fejezte ki a közbeszerzési eljárásban való részvétel iránt. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy Olaszország az eljárás szóban forgó szakaszában nem volt képes befolyásolni a potenciális ajánlattevők körét, ami azt mutatja, hogy a tervező hatóságoknak nem állt szándékában a közszolgáltatás folytatására vonatkozó kötelező követelmény beillesztésével szelektíven előnyben részesíteni egyetlen potenciális ajánlattevőt sem annak érdekében, hogy a közszolgáltatási szerződést és a Laziomar üzleti tevékenységének tulajdonjogát neki odaítéljék. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az ajánlattételi szakaszban részt vevő hét félnek küldött meghívólevél a kiválasztási szempontokkal és az eljárás további alakulásával kapcsolatos valamennyi lényeges információt tartalmazta.

(231) A 2012. évi határozatban a Bizottság kételyeit fejezte ki a közbeszerzési eljárás azon *pénzügyi követelményeivel* kapcsolatban (lásd a (109) preambulumbekezdést), amelyeket a közszolgáltatási szerződés az ajánlattevőkkel szemben a közszolgáltatási kötelezettségként mindenképpen megkövetelt általános kvalitatív feltételek mellett előírt. A Bizottság továbbá kételkedett abban, hogy ezek a követelmények elfogadhatók-e egy olyan helyzetben, mint a jelenlegi, amikor az egész vállalatot eladásra kínálják.

(232) A vizsgálat során azonban a Bizottság olyan információkat kapott, amelyek eloszlatták aggályait. Különösen Olaszország törölte az ajánlattételi felhívásból azokat a pénzügyi követelményeket (azaz a tengeri szállítási ágazatban elért, előre meghatározott árbevételi volumeneket), amelyek csak a hajózási társaságok számára tették volna lehetővé a közbeszerzési eljárásban való részvételt (lásd a (125) preambulumbekezdést). A Bizottság megjegyzi ugyanis, hogy a CarPoint Motorsport S.p.A., amely a nyilvánosan elérhető információk szerint a járművek kis- és nagykereskedelmi ágazatában tevékenykedő vállalat, azon vállalatok közé tartozott, amelyek érdeklődésüket fejezték ki a közbeszerzési eljárásban való részvétel iránt (lásd a (61) preambulumbekezdést).

(233) A Bizottság üdvözli továbbá Lazio régió arra irányuló kezdeményezését, hogy a lehető legszélesebb körű részvételt ösztönözze az eljárásban azáltal, hogy lehetővé teszi az ajánlattevők számára, hogy ideiglenes ajánlattevői csoportokon, konzorciumokon vagy EGE-ken keresztül közösen vegyenek részt (lásd a (60) preambulumbekezdést).

(234) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közbeszerzési eljárás összességében a versenyen alapult és átlátható volt. Különösen, Lazio régió azon szándékát, hogy leválasztja a Laziomar üzleti tevékenységét és 10 éves időtartamra új közszolgáltatási szerződést köt a nyertes ajánlattevővel, széles körben nyilvánosságra hozták úgy, hogy elérjék az összes potenciális ajánlattevőt az érintett regionális vagy nemzetközi piacon. A Bizottság emellett figyelembe veszi, hogy a potenciális ajánlattevők könnyen kifejezhették részvételi szándékukat, és nem kellett kötelezettséget vállalniuk semmire abban a szakaszban. Feltéve, hogy igazolják, teljesítik az egyetlen kiválasztási feltételt, azaz a szolgáltatás folyamatosságának biztosítását, e feleknek minden ahhoz szükséges információ és idő a rendelkezésére állt, hogy eldönthessék, kívánnak-e ajánlatot tenni a Laziomar üzleti tevékenységére, és amennyiben igen, milyen összegben. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy azon kételyei, miszerint a közbeszerzési eljárás nem volt kellően átlátható a részvételi szándék kifejezésére való felhívás esetleges hiányosságai miatt, eloszlottak.

A közbeszerzési eljárás megkülönböztetésmentes jellege

(235) A támogatás fogalmáról szóló közlemény 92. pontja kiemeli, hogy az eljárás valamennyi szakaszában az ajánlattevőkkel szembeni megkülönböztetésmentes bánásmód, valamint az eljárást megelőzően meghatározott objektív kiválasztási és odaítélési feltételek elengedhetetlen feltételek annak biztosításához, hogy a létrejövő ügylet összhangban álljon a piaci feltételekkel. Az említett pont kifejti továbbá, hogy az egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a szerződés-odaítélési szempontoknak lehetővé kell tenniük az ajánlatok objektív összehasonlítását és elbírálását.

(236) A fentiekben jelzettek szerint (lásd a (227) preambulumbekezdést) a részvételi szándék kifejezésére való felhívás csak azt az egyetlen kiválasztási feltételt említette, miszerint az ajánlatevőknek képesnek kell lenniük *„a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságának biztosítására*". A felhívásra válaszoló és részvételi szándékát kifejező mind a nyolc fél tudott erről a kötelezettségről. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a feltétel objektív volt, azt kellően egyértelművé tették minden, a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban érdekelt fél számára.

(237) Az eljárás következő szakaszába jutott nyolc érdekelt ajánlattevő közül hetet ekkor felhívtak arra, hogy nyújtson be ajánlatot, és valamennyien ugyanazokat az információkat kapták meg (lásd a (61) preambulumbekezdést).

(238) A Bizottság 2011. évi határozatban megfogalmazott kétségeit tehát eloszlatták azzal kapcsolatban, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívás esetleg nem volt kellően megkülönböztetésmentes. A közbeszerzési eljárás különböző lépései során minden felet helytállóan és egyenlő mértékben tájékoztattak, ami lehetővé tette számukra, hogy az eljárás és a követelmények teljes ismeretében tegyenek ajánlatot. A Bizottság úgy ítéli meg emellett, hogy az odaítélési feltételek alapján objektíven össze lehetett vetni és értékelni a benyújtott ajánlatokat.

Annak garantálása, hogy a szolgáltatást a közösség számára legkisebb költség mellett nyújtják

(239) Az ÁGÉSZ-közlemény 65. pontja megjegyzi, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata alapján a közbeszerzési eljárás alkalmazása csak akkor zárja ki az állami támogatás meglétét, ha lehetővé teszi annak a szolgáltatónak a kiválasztását, amely a szolgáltatást a „közösség számára a legkisebb költség mellett" képes nyújtani.

(240) Ebben az esetben a Laziomar üzleti tevékenységéhez kapcsolt új közszolgáltatási szerződésre, nem pedig magára a közszolgáltatási szerződésre írtak ki közbeszerzési eljárást. Olaszország úgy döntött, hogy a Laziomar üzleti tevékenységének eladási árát rögzítik (független szakértő által végzett értékmegállapítás alapján), és az nem képezi alku tárgyát, míg a szolgáltatási szerződés esetében Olaszország a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot választotta, ahol az ár 30 pontot és a műszaki kritériumok 70 pontot érnek (lásd a (62) preambulumbekezdést).

(241) A gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat alkalmazásával kapcsolatban az ÁGÉSZ-közlemény 67. pontja kimondja, hogy a „gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat" (a „legalacsonyabb összegű ellenszolgáltatás" mellett) is elégségesnek tekinthető a negyedik *Altmark*-kritérium teljesítése szempontjából „[…], feltéve, hogy az elbírálási szempontok […] szorosan kapcsolódnak a nyújtott szolgáltatás tárgyához és nem akadályozzák, hogy a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat a piaci árat közelítse" ([79]).

(242) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország egy olyan szolgáltató kiválasztására helyezett hangsúlyt, amely bizonyos követelmények figyelembevételével magas műszaki és minőségi színvonalon nyújtaná a szolgáltatást. Ami a műszaki ajánlat (70 pont) és a gazdasági ajánlat (30 pont) szerződés odaítélése tekintetében vett maximális pontszámainak a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kritériuma szerinti bontását illeti, Olaszország az Olasz Államtanács véleményére (lásd a (126) preambulumbekezdést) hivatkozva rámutat az ajánlat minőségi elemeinek fontosságára, amelyekkel elkerülhetők az ár túlzott mértékű lefelé irányuló módosításai, amely árat a nyújtott közszolgáltatás minőségének feláldozása nélkül nehéz lett volna fenntartani. Olaszország ugyanakkor azzal érvel, hogy ez a bontás lehetővé tette a szolgáltatás jobb árának elérését (lásd a (127) preambulumbekezdést).

(243) Az ajánlattételi felhívás tartalmazta a pénzügyi és műszaki ajánlatok összeállításához szükséges valamennyi információt. Különösen ami a műszaki ajánlatot illeti, az ajánlattételre felkért hét tengeri szolgáltatónak részletes információkat kellett szolgáltatnia azokról az irányítási intézkedésekről és feltételekről, amelyeknek a megbízás teljes időtartama alatt megfelelne. A szolgáltatóknak különösen a következőket kellett bemutatniuk: i. az irányítás javítására irányuló célzott kezdeményezések (például szolgáltatási charta, marketing- és kommunikációs politika, webmarketing terv, a humán erőforrás és a hajók optimalizálása – 10 pont); ii. a flotta megújítására vonatkozó intézkedések (például a flotta átlagos életkorának alakulása, a hajók minimális funkcionális jellemzőinek, úgymint méretek, kényelem, sebesség, biztonsági rendszer stb. való megfelelés – 40 pont); és iii. hajók kiosztása a meglévő flotta kiegészítésére (azaz a szolgáltató által a szolgáltatások nyújtásához használni kívánt egyes hajók, beleértve a vonalat is, műszaki jellemzőinek biztosítása – 20 pont). E követelmények nyilvánvalóan szorosan kapcsolódnak a tengeri szolgáltatás nyújtásához, és hozzáadott értéket képviselnek. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az érintett szolgáltatásra vonatkozó gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatnak a Laziomar üzleti tevékenysége értékesítésével egy

([79]) Lásd még a támogatás fogalmáról szóló közlemény 96. pontját.

csomagban történő alkalmazása lehetővé tette Olaszország számára, hogy tényleges versenyt teremtsen és a lehető legnagyobb értékű szolgáltatást a közösségnek a lehető legkevesebb költséggel szerezze be. E tekintetben a Bizottság tudomásul veszi, hogy a CLN-nek a tengeri szolgáltatás nyújtásáért megítélt éves díjazás jóval alacsonyabb volt, mint a Lazio régió által a közbeszerzési eljárás elején javasolt maximális éves kompenzációs összeg (lásd a (75) preambulumbekezdést).

(244) Ami különösen a szolgáltatásnak a Laziomar üzleti tevékenységének értékesítésével való összekapcsolását illeti, a 2012. évi határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az új közszolgáltatási szerződés odaítélése a Laziomar közszolgáltatás ellátásához szükséges hajói átvételének kötelezettsége nélkül kisebb költséget eredményezett volna a közösség számára.

(245) A Bizottság a fentiekben már megállapította, hogy a közbeszerzési eljárás kellően átlátható és megkülönböztetésmentes volt ahhoz, hogy abban a lehető legtöbb potenciális ajánlattevő részt vehessen. A részvételi szándék kifejezésére való felhívás széles körű közzétételét követően ugyanis nyolc tengeri szolgáltató igennel válaszolt, hét vállalkozást pedig továbbengedtek az ajánlattételi szakaszba. A közbeszerzési eljárással kapcsolatos valamennyi lényeges információt az e hét résztvevőnek küldött meghívólevél tartalmazta.

(246) A részvételi szándék kifejezésének szakaszát követően egy kompetitív ajánlatot (CLN) nyújtottak be, amelyet Lazio régió a műszaki és pénzügyi ajánlat figyelembevételével értékelt.

(247) A közszolgáltatás folyamatosságának biztosítására vonatkozó kötelező feltétel és az eszközöknek a közszolgáltatási kötelezettségekkel való összekapcsolása összefügg egymással. Konkrétabban: azzal, hogy összekapcsolták a Laziomar értékesítését az új közszolgáltatási szerződéssel, a felvásárlóra, a CLN-re automatikusan vonatkozik a közszolgáltatás folyamatosságának garantálására vonatkozó követelmény, és kikötési elsőbbséget kap. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Laziomar üzleti tevékenységének az új közszolgáltatási szerződéssel és a kikötési elsőbbség odaítélésével való összekapcsolása nem eredményez alacsonyabb árat, mintha az eszközöket és a szerződést külön értékesítették volna, a következő okokból.

(248) A Laziomar üzleti tevékenysége kizárólagosan a közszolgáltatás nyújtásához és a területi folytonosság biztosításához kapcsolódott. Ezzel együtt a Laziomar valamennyi hajóját közszolgáltatás céljára használták, és jelenleg is arra használják. Ezért nem lehet azzal érvelni, hogy egy magáneladó magasabb árat kapott volna, ha e hajókat vagy egyes hajókat az említett feltétel nélkül értékesítették volna. Az Olaszország által szolgáltatott információk és a Lazio régió által megrendelt független szakértői értékelés (lásd a (66) és (67) preambulumbekezdést) szerint a Laziomar hajói magas korúak (22–32 évesek), és a motorok és egyéb anyagok (például hajótestet alkotó anyagok) állapota szükségessé teszi a korszerűsítést és a karbantartást a használat évei alatti ilyen sok üzemórát követően. Ezért a hajók alacsony kereskedelmi keresletet vonzanának, kivéve, ha rövid időn belüli beruházási, felújítási és korszerűsítési céllal kívánnák őket megvásárolni. Ennek ismeretében valószínűtlennek tűnik, hogy a hajókat a költségvetésben szereplőnél magasabb áron el lehetett volna adni a közszolgáltatás folytatására vonatkozó feltételt is magában foglaló céltól eltérő szállítási célokra.

(249) Ezenkívül, ha a Laziomart külön értékesítették volna, a Bizottság valószínűtlennek ítéli, hogy a potenciális ajánlattevők rendelkezhettek ilyen jelentős erőforrásokkal (négy hajóval, valamint ipari és kereskedelmi berendezésekkel), amelyeket azonnal át kellett volna irányítani az új közszolgáltatási szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez. Ez annál is inkább így van, mivel az új szerződés konkrét követelményeket fogalmaz meg a különböző közszolgáltatási útvonalakon használandó hajók tekintetében (lásd a (243) preambulumbekezdést). Bármely piaci szereplő, amely rendelkezett az előírt erőforrásokkal, inkább más útvonalakon alkalmazta volna őket, és az új közszolgáltatási szerződéssel összhangban történő átirányításuk elkerülhetetlenül azzal járt volna, hogy a korábbi használatukból származó bevétel kiesik.

(250) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy e hajók és az új közszolgáltatási szerződés összekapcsolása révén magasabb ár volt elérhető a Laziomar hajóiért, mivel a hajók közszolgáltatási útvonalakon történő üzemeltetéséért cserébe a felvásárló 10 évig közszolgáltatásért járó kompenzációban részesül. Ezenkívül bármely piacgazdasági eladó úgy döntött volna, hogy a Laziomart egy új közszolgáltatási szerződéssel együtt értékesíti, hogy a legmagasabb árat elérje. A Bizottság ennek alapján megállapítja, hogy Olaszország nem szabott olyan feltételeket, amelyek valószínűleg lenyomták az árat, vagy amelyeket egy magáneladó nem írt volna elő.

(251) A Bizottság megállapítja, hogy az a kételye, miszerint az új közszolgáltatási szerződésnek a Laziomar üzleti tevékenységével együtt történő megpályáztatása nem járhatott alacsonyabb költséggel a közösség számára, eloszlott.

(252) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Laziomar üzleti tevékenységéhez kapcsolt új közszolgáltatási szerződés esetében a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat alkalmazása tényleges versenyt teremtett a közbeszerzési eljárás végéig.

Erőteljes biztosítékok az eljárás kialakításában, ha csak egy ajánlatot nyújtanak be

(253) A fentiekben leírt értékelés alapján (lásd a (224)–(252) preambulumbekezdést) a Bizottság megállapítja, hogy a közbeszerzési eljárás nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes volt a közbeszerzési szabályokkal összhangban. Ugyanakkor, az ÁGÉSZ-közlemény 68. pontja megjegyzi, hogy „az olyan eljárások esetében, amelyeknél csupán egy ajánlat érkezik be, az ajánlattételt nem lehet elégségesnek tekinteni annak biztosításához, hogy az eljárás a legalacsonyabb költséggel járjon a közösség számára”.

(254) Ennek megfelelően, tekintettel arra, hogy csak a CLN nyújtott be ajánlatot a Laziomarra (és az új közszolgáltatási szerződésre) irányuló közbeszerzési eljárásban, ezen eljárás általában nem elegendő a nyertesnél jelentkező előny hiányának garantálásához.

(255) A Bizottság ugyanakkor árnyalta az ÁGÉSZ-közlemény 68. pontjában kimondott álláspontját az ÁGÉSZ-útmutatóban ([80]), és kifejtette, hogy „*ez […] nem jelenti azt, hogy nem fordulhatnak elő olyan esetek, amelyekben* különösen erős garanciáknak köszönhetően az eljárás kialakítása során egy olyan eljárás is elégséges lehet ahhoz, hogy a szolgáltatást a közösség számára legalacsonyabb költségen nyújtsák, amelynél csupán egy ajánlat érkezik be”.

(256) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vizsgált esetben vannak ilyen biztosítékok. Közelebbről:

1. A közbeszerzési eljárást úgy szervezték meg, hogy maximalizálják a potenciális ajánlattevők érdeklődését. Emellett a potenciális ajánlattevőknek nem kellett terhes eljárásokon keresztülmenniük, és nem merültek volna fel jelentős költségeik a részvételi szándékuk kifejezésével összefüggésben. Ennek eredményeként nyolcan fejezték ki részvételi szándékukat, közülük heten kaptak felkérést ajánlat benyújtására (lásd a (237) preambulumbekezdést).

2. Olaszország a meghívásos közbeszerzési eljárást választotta a szolgáltatási szerződés odaítélése céljából (lásd az (59) preambulumbekezdést), amely kétszakaszos eljárás, amelyben csak az ajánlattételi szakaszra meghívott szolgáltatók nyújthatnak be ajánlatot. Az ÁGÉSZ-közlemény 66. pontja szerint „[…] a meghívásos eljárás is teljesítheti a negyedik Altmark-kritériumot, kivéve ha egyes érdeklődő gazdasági szereplőket jogos ok nélkül kizárnak az ajánlattételből”. Valójában e közbeszerzési eljárás esetében (a részvételi szándékát eredetileg kifejező nyolc érdeklődő közül) hét lehetséges ajánlattevő maradt az ajánlattételi szakaszban (lásd a (61) preambulumbekezdést), ami azt mutatja, hogy a tényleges verseny a közbeszerzési eljárás végéig lehetséges volt. A meghívásos eljárás általában több időt biztosít a potenciális ajánlattevőknek az ajánlatuk benyújtás előtti értékelésére. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy profiljuk alapján a fennmaradó lehetséges ajánlattevők közül legalább ötnek (azaz az NLG, a Traghetti Lines, a Navigazione Generale Italiana S.p.A., a Vetor és az Ustica Lines, amely utóbbi jelenleg Liberty Lines néven működik) valószínűleg (tapasztalatának és pénzügyi forrásainak köszönhetően) módjában állt ajánlatot tenni, vagy oka volt arra, hogy valódi érdeklődését fejezze ki az ajánlattétel iránt (például az NLG és a Vetor már aktív néhány útvonalon, amelyeken a Laziomar közlekedik [lásd a 9. táblázatot], míg a többi vállalat belföldi és nemzetközi tevékenységet folytató régi tengeri szolgáltatók).

3. Az eredetileg részvételi szándékot kifejező hét gazdasági szereplőnek küldött ajánlattételi felhívás a Laziomar összes részvényének 2 272 000 EUR rögzített összegű eladási árából állt, amely semmilyen ajánlatra tekintettel nem képezte felülvizsgálat tárgyát (lásd a (62) preambulumbekezdést). A Bizottság megjegyzi, hogy a Laziomar eladási árát egy független szakértő határozta meg az akkori gazdasági és piaci feltételek alapján, és az a közbeszerzési eljárásban egy rögzített árnak felelt meg. Mindemellett valamennyi résztvevő tudott erről az árról, és annak terjedelmét és szintjét illetően nem emelt kifogást. Ezen túlmenően az ajánlattételi felhívás tartalmazta a közszolgáltatásért járó éves díjnak a Lazio régió által meghatározott maximális éves összegét, amely a tíz éven keresztül fizetendő héa nélkül évi 14 300 550 EUR. Valamennyi résztvevőt felkérték, hogy bizonyos műszaki

([80]) Lásd konkrétabban az Útmutató az Európai Unió állami támogatási, közbeszerzési és belső piaci szabályainak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra, és különösen az általános érdekű szociális szolgáltatásokra történő alkalmazásáról című, 2013. április 29-i bizottsági szolgálati munkadokumentum 68. kérdésére adott bizottsági választ (lásd: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_hu.pdf).

kritériumok alapján nyújtson be jobb ajánlatot a közszolgáltatásért járó éves díjazásra vonatkozóan. Ez különösen erős biztosíték nemcsak annak garantálására, hogy a közszolgáltatásért járó éves díjazás szempontjából a lehető legalacsonyabb ajánlatot (és így a közösség számára a legkisebb költséget) kapják meg, hanem arra is, hogy az ajánlattevőket ne tántorítsák el az ajánlat benyújtásától.

(257) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy tekintettel a fenti biztosítékokra, a közbeszerzési eljárás kellően biztosította a közösség számára legkevésbé költséges szolgáltatást, még úgy is, hogy végül csak egy ajánlatot nyújtottak be ([81]).

(258) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium teljesül ebben az ügyben.

(259) Tekintettel arra, hogy a Bíróság által az *Altmark*-ügyben meghatározott négy feltétel egyidejűleg teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy az új közszolgáltatási szerződésnek a Laziomar üzleti tevékenységével és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban történő odaítélése nem biztosít gazdasági előnyt a Laziomar és felvásárlója, a CIN számára.

5.1.2.5. Következtetés

(260) Mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok közül nem mindegyik teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy a Laziomar üzleti tevékenységével és a kikötési elsőbbséggel kapcsolt közszolgáltatási szerződés Laziomar és felvásárlója, a CLN részére történő odaítélése nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

5.1.3. *A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések*

(261) A Bizottság a 2011. évi határozatban azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a módosításokkal 2010. évi törvénnyé alakított 125/2010. sz. törvényerejű rendelet minden intézkedése a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai javára nyújtott állami támogatásnak minősül, amennyiben a megfelelő kedvezményezettek arra használhatták ezeket az intézkedéseket, hogy likviditási szükségleteiket fedezzék, ezáltal javítsák az általános pénzügyi helyzetüket.

(262) A hivatalos vizsgálat során kapott információ alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a három intézkedést különkülön kell értékelni.

5.1.3.1. A hajók korszerűsítésére szánt források esetleges likviditási célú felhasználásról

(263) Állami források: A szóban forgó pénzeszközöket az állam saját költségvetéséből nyújtotta (lásd a (84) preambulumbekezdést), likviditási célú felhasználásukat pedig a 2010. évi törvény tette lehetővé. Az intézkedés tehát az államnak tudható be, és azt állami forrásokból finanszírozzák.

(264) Szelektivitás: Az intézkedést csak a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak ítélték oda, ideértve a Laziomart, ezért szelektív. A teljesség igényével a Bizottság megjegyzi, hogy az intézkedést nem a CLN javára ítélték oda.

(265) Gazdasági előny: Olaszország szerint (akkoriban) a Caremar igénybe vette a szóban forgó pénzeszközöket a Pontinoszigeteken használt flotta korszerűsítésére annak érdekében, hogy összhangba hozza azt a nemzetközi biztonsági normákkal. A munkálatok egy része a Caremar-flotta két egységére vonatkozott, amelyeket azután ingyenesen átruháztak a Laziomarra (lásd a (132) preambulumbekezdést). Ezeket a pénzeszközöket tehát sohasem használták fel likviditási célokra (lásd a (132) preambulumbekezdést), és a Bizottság nem talált az ellenkezőjét alátámasztó bizonyítékot.

(266) Mivel a Laziomar ezeket a pénzeszközöket nem likviditási célokra használta fel annak érdekében, hogy elkerülje azokat a költségeket, amelyeket rendes körülmények között saját pénzügyi erőforrásaiból kellett volna fedeznie, a 2011. évi határozatban megfogalmazott kételyek már nem állnak fenn, és a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Laziomarnak az említett pénzeszközök felhasználásával nem származott gazdasági előnye.

(267) Következtetés: Mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok közül nem mindegyik teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

([81]) A teljesség kedvéért a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó ügy különbözik azoktól az egyéb ügyektől, amelyekben szintén csak egy ajánlatot nyújtottak be. E tekintetben és a konkrét indokolásért lásd: (EU) 2020/1412 határozat, (404)–(405) preambulumbekezdés.

5.1.3.2. A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek

(268) A (86) preambulumbekezdésben leírtak szerint, a 2010. évi törvény 1. cikke értelmében, a Tirrenia-csoport privatizációjával összefüggésben végzett egyes cselekmények és műveletek, amelyeket a módosításokkal 2009. évi törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-*ter* cikkének (1)–(15) bekezdése sorol fel, mentesek az e cselekmények és műveletek után szokásosan megfizetendő bármely adó alól.

(269) A Bizottság először is megjegyzi, hogy az átruházások három külön csoportját kell értékelni: 1. a Tirrenia korábbi leányvállalatainak, a Caremarnak, a Saremarnak és a Toremarnak a Tirreniáról Campania, Szardínia és Toszkána régióra történő átruházása, 2. a Laziomar üzleti tevékenységének Campania régióról Lazio régióra történő átruházása, valamint 3. a Laziomar üzleti tevékenységének átruházása Lazio régióról a CLN-re. Az adómentesség különösen a következőket érinti: regisztrációs illeték, ingatlan- és jelzálog-nyilvántartásbavételi díjak, bélyegilletékek (együtt: közvetett adók), héa és társasági adó. Az e támogatási intézkedés kedvezményezettjei az eladó, a vevő, vagy mindkettejük. Ez a határozat csak az átruházások második és harmadik csoportját vizsgálja ([82]).

(270) Kiindulásként a Bizottság elfogadja, hogy a Laziomar üzleti tevékenységének Campania régió és Lazio régió közötti átruházása nem társaságiadó-köteles (mivel nem fizettek ellenszolgáltatást), és nem héaköteles (mivel a nemzeti jog értelmében a héa nem alkalmazandó az ilyen ügyletekre). Ami a közvetett adókat illeti, azokat, amelyeket a nemzeti jog értelmében csak a felvásárlónak kell megfizetnie, ebben az esetben Lazio régiónak kellett megfizetnie, amely közszolgálati feladatot látott el, tehát állami szervként járt el. Ekként nem minősül vállalkozásnak. Ezért a fentiekben említett adómentességeket e határozat a továbbiakban nem vizsgálja.

(271) Ami a harmadik átruházást illeti, a Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy az 1972. október 26-i 633. sz. elnöki rendelet szerint a működő vállalkozások vagy üzleti egységek másik vállalatra történő átruházásai nem tekinthetők termékértékesítésnek, így nem tartoznak a héa hatálya alá. Ennélfogva, mivel az olyan ügyletek, mint a Laziomar üzleti tevékenységének CLN részére történő értékesítése nem héakötelesek, az adómentesség nem juttathatta előnyhöz a Laziomart a héa tekintetében. Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy a Laziomar üzleti tevékenységéről szóló adásvételi szerződés egyértelműen kimondja, hogy a vevőnek, azaz a CLN-nek kell megfizetnie az értékesítéssel összefüggő minden költséget (azaz regisztrálási díjat, a közjegyzői díjat, a földhivatali nyilvántartásbavételi díjat stb.), de nem hivatkozik a CLN e költségek alóli mentességére. A társasági adó alóli mentességet illetően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az adó csak az értékesítésből származó bevételre vonatkozna. Ebben az esetben azonban a CLN megvásárolta a Laziomart Lazio régiótól, ami azt jelenti, hogy ez az ügylet a CLN számára költségnek minősült, aminek eredményeként nem lehet társasági adót kivetni. Ezért ez az intézkedés nem vonatkozik a CLN-re. A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy sem a Laziomar, sem a CLN nem részesült ilyen adómentességekben.

(272) Ezen okok miatt a fentiekben említett adómentességek egyike sem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

5.1.3.3. Az FAS-források likviditási célra történő felhasználásának lehetősége

(273) A 2011. évi és a 2012. évi határozatban a Bizottság megemlítette a (korábbi) Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok azon lehetőségét, hogy az FAS forrásait az aktuális likviditási szükségletekre fordítsák. Ugyanakkor, a hivatalos vizsgálati eljárás folyamán Olaszország pontosította, hogy az FAS forrásai nem jelentettek a Laziomar vagy a CLN (sem a korábbi Tirrenia-csoport más vállalatai, illetve azok felvásárlói) részére nyújtott további kompenzációt. Ehelyett ezeket a forrásokat azért bocsátották rendelkezésre, hogy kiegészítsék a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak járó, a közszolgáltatásért kifizetett kompenzációra elkülönített költségvetési előirányzatokat, ha azok elégtelennek bizonyulnának. A 2010. évi törvény 1. cikkének (5-*ter*) bekezdése ugyanis lehetővé tette a régiók számára, hogy az FAS forrásait a közszolgáltatásért járó szokásos kompenzáció (egy részének) finanszírozására fordítsák, ezáltal biztosítsák a tengeri közszolgáltatások folyamatosságát. Ez azt jelenti, hogy az intézkedés pusztán az olasz állami költségvetés forrásainak a közszolgáltatásért járó kompenzációk kifizetéséhez történő hozzárendelését illeti.

(274) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az FAS forrásai pusztán olyan finanszírozási források, amelyek lehetővé teszik az állam számára (a meghosszabbított eredeti szerződés alapján) a közszolgáltatásért járó kompenzáció megfizetését, és nem minősülnek olyan intézkedésnek, amelynek keretében a Laziomar a közszolgáltatásért járó kompenzációkon felül gazdasági előnyhöz juthat. Ezért az FAS-források esetleges felhasználása nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

([82]) Az átruházások első csoportját az (EU) 2020/1412 határozat vizsgálta (lásd a (418) preambulumbekezdést).

5.1.4. *A támogatás meglétére vonatkozó következtetés*

(275) A fenti értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy:

– a Laziomar részére a tengeri útvonalak üzemeltetéséért a 2011. június 1. és 2014. január 14. közötti időszakban nyújtott kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül,

– a 2014. január 15. és 2024. január 14. közötti időszakra vonatkozó, és a Laziomar üzleti tevékenységével, valamint a kikötési elsőbbséggel kapcsolt új közszolgáltatási szerződés odaítélése a Laziomar és felvásárlója, a CLN számára megfelel a négy *Altmark*-kritériumnak, ezért nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak,

– mivel a Laziomar nem használta fel a hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközöket likviditási célokra, amint azt a 2010. évi törvény lehetővé teszi, ez az intézkedés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett, a Laziomarnak nyújtott állami támogatásnak, valamint

– a Laziomar privatizációs eljárásához kapcsolódó adómentességek, továbbá a 2010. évi törvényben meghatározott azon lehetőség, hogy az FAS forrásait likviditási szükségletek kielégítésére használják fel, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek a Laziomarnak nyújtott állami támogatásnak.

5.2. **A támogatás jogszerűsége**

(276) Az e határozat hatálya alá tartozó támogatási intézkedést a Bizottság általi hivatalos jóváhagyás előtt vezették be. Ezért annyiban, amennyiben e támogatási intézkedés a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat vagy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében nem mentesült a bejelentési kötelezettség alól, azt Olaszország az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve ítélte oda ([83]).

5.3. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(277) A Laziomarnak az eredeti szerződés meghosszabbítása keretében a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció összeegyeztethetőségét az EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének fényében kell értékelni.

5.3.1. *Alkalmazandó szabályok*

(278) A fentiekben már említettek szerint az eredeti szerződés 2008 vége utáni meghosszabbítását több, egymást követő jogi aktus írta elő, a következőképpen:

a) a 2009. február 27-i 14. sz. törvénnyé alakított 2008. december 30-i 207. sz. törvényerejű rendelet az eredeti szerződések 2009. január 1. és 2009. december 31. közötti meghosszabbításáról rendelkezett;

b) a 2009. évi törvénnyé alakított 2009. szeptember 25-i 135. sz. törvényerejű rendelet többek között az eredeti szerződések 2010. január 1. és 2010. szeptember 30. közötti meghosszabbításáról rendelkezett;

c) a 2010. évi törvénnyé alakított 2010. augusztus 5-i 125. sz. törvényerejű rendelet az eredeti szerződések 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának végéig történő további meghosszabbítását írta elő; valamint

d) Lazio régió 2012. december 24-i 228. sz. törvénye megerősíti a Laziomar azon kötelezettségét, hogy privatizációjáig biztosítsa a Pontino-szigetek útvonalainak területi folytonosságát.

(279) Ennek ismeretében a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzációnak az utoljára meghosszabbított eredeti szerződések értelmében történő odaítélése a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálybalépése utánra datálódik, szemben az első három meghosszabbítással, amelyek korábbi időpontra tehetők, mint e jogszabályi keret hatálybalépése. Ez utóbbi összefüggésben ugyanakkor a 2011-es ÁGÉSZ-csomag a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 10. cikkében és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 69. pontjában olyan szabályokat ír elő, amelyek úgy rendelkeznek, hogy ezen aktusokat a 2011. évi ÁGÉSZ-csomag 2012. január 31-i hatálybalépése előtt odaítélt támogatásokra is alkalmazni kell. Különösen a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 10. cikkének b) pontja kimondja, hogy:

([83]) A Bizottság az 5.3.1. szakaszban értékeli, hogy valóban ez volt-e a helyzet.

„minden olyan, az e határozat hatálybalépése [azaz 2012. január 31.] előtt létrehozott támogatás, amely a 2005/842/EK határozat alapján nem volt összeegyeztethető a belső piaccal, és amelyre a bejelentési követelmény vonatkozott, de megfelel az e határozatban meghatározott feltételeknek, a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, és mentesül az előzetes bejelentés követelménye alól".

(280) Ami a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabályt illeti, annak 68. és 69. pontja kimondja, hogy a Bizottság minden bejelentett támogatási projektre alkalmazni fogja az e keretszabályban meghatározott elveket, függetlenül attól, hogy a bejelentés a keretszabály 2012. január 31-i hatálybalépése előtt vagy után történt, illetve minden olyan jogellenes támogatásra, amelyek esetében 2012. január 31-ét követően hoz határozatot, még akkor is, ha a támogatás nyújtása ezen időpont előtt történt. Ez utóbbi esetben a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 14., 19., 20., 24., 39. és 60. pontjában foglalt rendelkezések nem alkalmazandók.

(281) Ennek eredményeként a 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabálynak a fentiekben leírt alkalmazási szabályai azt jelentik, hogy a Laziomar részére a meghosszabbítással érintett időszakban a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció a 2011. évi ÁGÉSZ-csomag szerint értékelhető. Ha a támogatási intézkedés megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat vagy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály vonatkozó feltételeinek, összeegyeztethető a belső piaccal a teljes, 2011. június 1. és 2014. január 14. közötti időszakban ([84]).

(282) A Bizottság először azt fogja értékelni, hogy a Laziomarnak a meghosszabbítással érintett időszakban a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció megfelel-e a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat feltételeinek.

(283) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat csak akkor alkalmazandó a közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában nyújtott állami támogatásra a szigeteket érintő tengeri járatok esetében, ha az átlagos éves utasforgalmuk az általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízást megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 300 000 főt (2. cikk (1) bekezdés d) pont). A (141) preambulumbekezdésben leírtak szerint Olaszország olyan számadatokat mutatott be, amelyekből az látható, hogy ezt a küszöbértéket a Laziomar egyik útvonalán sem lépték túl. A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) pontjában foglalt feltétel teljesült.

(284) Az ÁGÉSZ-határozat 4. cikke szerint továbbá a megbízási aktusnak többek között hivatkoznia kell a határozat alkalmazására. A Bizottság megjegyzi, hogy a Lazio régió és a Laziomar között létrejött közszolgáltatási szerződésben és annak kísérő dokumentumaiban sem szerepel ilyen hivatkozás. Ennek eredményeként a Bizottság megállapítja, hogy a 4. cikknek nem feleltek meg, és a Laziomarnak a meghosszabbítással érintett időszakban a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségét nem lehet a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alapján értékelni.

(285) Következésképpen a Laziomar részére 2011-től a privatizációs eljárás lezárulásáig a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció rendesen a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálya alá tartozna.

(286) Ebben az összefüggésben azonban, mivel az ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott feltételek teljesülnek, a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 61. pontját kell alkalmazni. A Bizottság ennek alapján értékelni fogja, hogy a Laziomarnak a meghosszabbítással érintett időszak egészében a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció – a 14., a 19., a 20., a 24., a 39. és a 60. pontban foglalt feltételek kivételével – megfelel-e a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály feltételeinek.

([84]) A teljesség igényével a Bizottság megjegyzi, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 10. cikkének a) pontjában foglalt átmeneti rendelkezés, amely szerint minden olyan, az e határozat hatálybalépése, azaz 2012. január 31. előtt létrehozott támogatási program, amely a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat alapján összeegyeztethető volt a belső piaccal, és amelyre a bejelentési követelmény nem vonatkozott, még további két évig (azaz 2014. január 30-ával bezárólag) a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül és mentesül a bejelentési kötelezettség alól. Ez azt jelenti, hogy a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 2005. december 19-i hatálybalépése és a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2012. január 31-i hatálybalépése között ilyen program keretében odaítélt támogatás összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal, de csak az odaítélésének napjától 2014. január 30-ával bezárólag. Akárhogy is, a 2012. január 31-től kezdődő időszakban odaítélt támogatásokra a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 10. cikkének a) pontja szerinti rendelkezések nem alkalmazandók, és az összeegyeztethetőségi értékelést a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat szerint kell elvégezni.

5.3.2. *A EUMSZ 106. cikkében említett valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás*

(287) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 12. pontja szerint „támogatás csak a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésében említett valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatás kapcsán nyújtható". A 13. pont egyértelművé teszi, hogy „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. Ami azt a kérdést illeti, hogy a piac képes-e valamely szolgáltatás nyújtására, a Bizottság értékelése – kivéve, ha az uniós jog szigorúbb követelményt ír elő – annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy a tagállam meghatározása tartalmaz-e nyilvánvaló hibát". Végezetül, a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 56. pontja szerint „a tagállamok jelentős mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek" azt illetően, hogy milyen jellegű szolgáltatásokat sorolnak be általános gazdasági érdekű szolgáltatásként.

(288) Annak értékelését, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás valódi-e, az ÁGÉSZ-közlemény (lásd a (170) és a (186) preambulumbekezdést), a tengeri kabotázst szabályozó rendelet (lásd a (173), a (174) és a (175) preambulumbekezdést) és az ítélkezési gyakorlat (lásd a (176) és a (177) preambulumbekezdést) fényében is el kell végezni. A Bizottságnak tehát vizsgálnia kell a meghosszabbítással érintett időszak tekintetében, hogy:

1. fennállt-e **felhasználói kereslet**;

2. ezt a keresletet a hatóságok által előírt ilyen értelmű kötelezettség hiányában a piaci szereplők nem tudták-e kielégíteni (**a piaci hiányosság megléte**); valamint

3. pusztán a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazása nem volt-e elegendő e hiányosság orvoslásához (**a legkevésbé ártalmas megközelítés**).

(289) A Bizottság rámutat arra, hogy a Laziomar által a meghosszabbítással érintett időszakban üzemeltetett közszolgáltatási útvonalak megegyeznek az új közszolgáltatási szerződés alapján rábízott útvonalakkal, azzal a kivétellel, hogy a meghosszabbítással érintett időszakban az útvonalak száma csak öt volt (lásd a (43) preambulumbekezdést), míg az új közszolgáltatási szerződés a Terracinát Ponzával (T3 vonal) és Ventotenével (T4 vonal) összekötő két további útvonallal egészült ki (lásd a (72) preambulumbekezdést). Emellett a Bizottság már bemutatta és értékelte az ezeken az útvonalakon a meghosszabbítással érintett időszakban tapasztalt versenyhelyzetet. Ennek fényében az alábbi értékelés támaszkodik, illetve hivatkozik az új közszolgáltatási szerződés tekintetében a fentiekben bemutatott értékelés (lásd az 5.1.2.1. szakaszt) vonatkozó részeire.

(290) A Bizottság először is emlékeztet arra (lásd a (120) preambulumbekezdést), hogy Olaszország az eredeti szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket főként azért rótta ki, hogy rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokkal i. biztosítsa a területi folytonosságot a szárazföld és a szigetek között, ii. hozzájáruljon az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. A Bizottság már megállapította (lásd a (179) preambulumbekezdést), hogy ezek valóban jogos közérdekű célok.

(291) Az érintett tengeri szolgáltatások igénybe vevői részéről jelentkező valódi kereslet szemléltetésére Olaszország részletes statisztikákat nyújtott be (lásd a 11. és 12. táblázatot), amelyek azt mutatják, hogy 2011-ben a Laziomar a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó megfelelő időszakokban az öt szolgáltatási útvonalon összesen 270 457 utast és 17 717 járművet szállított. Ezek az adatok 2012-ben 240 430 utast és 13 228 járművet, 2013-ban pedig 254 167 utast és 16 927 járművet tettek ki. ([85])

([85]) Olaszország 2009-re és 2010-re vonatkozóan is benyújtott adatokat, kizárólag az utasokra vonatkozóan. Emlékeztetni kell arra, hogy az említett időszakban 2011. május végéig a Caremar üzemeltette a konkrét útvonalakat. A számadatok a következőképpen alakultak: 2009-ben 287 639 utas (157 055 a T1 és az A2, 99 087 a T2 és az A3, 31 494 az A1 vonal esetében), 2010-ben 253 638 utas (141 300 a T1 és az A2, 86 031 a T2 és az A3 és 26 307 az A1 esetében).

11. táblázat

A 2011 és 2013 közötti időszakra vonatkozó utasstatisztikák

Év	T1 vonal	T2 vonal	A1 vonal	A2 vonal	A3 vonal	Utasok száma összesen
2011	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

12. táblázat

A 2011 és 2013 közötti időszakra vonatkozó járműstatisztikák

Év	T1 vonal	T2 vonal	A1 vonal	A2 vonal	A3 vonal	Járművek száma összesen [1]
2011	13 203	2 880	1 634 [2]			17 717
2012	10 614	2 614				13 228
2013	14 177	2 750				16 927

[1] Az A1, az A2 és az A3 vonalon használt hajók nem szállítottak járműveket (az A1 vonal kivételével 2011-ben).
[2] 2012-től ez az útvonal csak utasokat szolgál ki.

(292) Összességében a számok azt mutatják, hogy az egyes érintett útvonalakon a tengeri szolgáltatások iránti felhasználói kereslet jelentős és meglehetősen állandó volt, és a 2011 és 2013 közötti időszakra vonatkozó elemzés nem szolgált arra utaló jelekkel, hogy az megszűnt volna. A Bizottság már bizonyította, hogy a 2014-től kezdődő időszakban is jelentős felhasználói kereslet volt a tengeri szolgáltatások iránt (lásd a (184) preambulumbekezdést).

(293) Ezért tehát megállapítható, hogy ezek a szolgáltatások valódi felhasználói keresletet elégítettek ki, és valódi közérdekű szükségleteket szolgáltak ki.

(294) A (186) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottságnak azt is vizsgálnia kell, hogy – a tagállam által a meghosszabbított eredeti szerződéssel kirótt közszolgáltatási követelmények figyelembevételével – csorbult volna-e a szolgáltatás megfelelősége, ha a szolgáltatásnyújtás kizárólag a piaci erőkre maradt volna. Az ÁGÉSZ-közlemény 48. pontja megjegyzi e tekintetben, hogy „a Bizottság értékelése annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy követett-e el a tagállam nyilvánvaló hibát”.

(295) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2011. június 1. és 2014. január 14. közötti időszakban az egyik olyan útvonalon, amelyet a Laziomar az eredeti szerződés meghosszabbítása keretében üzemeltetett (A3 vonal), egy másik üzemeltető, a Vetor is nyújtott személyszállítási szolgáltatást, bár nem ugyanolyan folyamatossággal, járatsűrűséggel és áron. A Bizottság a (195) preambulumbekezdésben már értékelte az A3 vonalon fennálló versenyhelyzetet, valamint azt, hogy a Vetor által nyújtott szolgáltatások egyenértékűek voltak-e azokkal a szolgáltatásokkal, amelyeket Laziomarnak az új közszolgáltatási szerződés értelmében kellett nyújtania. A Bizottság emlékeztet arra, hogy ez az értékelés az útvonalon 2011. június 1. és 2014. január 14. között jellemző versenyhelyzeten alapult. Mivel a Laziomar által általában ellátandó szolgáltatások a kiszolgált útvonalak, a gyakoriságok és a műszaki követelmények tekintetében majdnem azonosak az általa a meghosszabbítással érintett időszakban teljesítendő szolgáltatásokkal, a Bizottság azon következtetése (lásd a (195) preambulumbekezdést), hogy a piaci erők önmagukban elégtelenek voltak a közszolgáltatási igények kielégítéséhez, érvényes a Laziomarra is a meghosszabbítással érintett időszak egészében. A legtöbb útvonalon ugyanis a Laziomar volt az egyetlen szolgáltató, míg az egyetlen másik útvonalon (A3 vonal) a Vetor által nyújtott szolgáltatások nem voltak egyenértékűek a folyamatosság, a járatsűrűség, a kapacitás és az ár tekintetében, ezért nem elégítették ki teljes mértékben a (meghosszabbított) eredeti szerződéssel a Laziomarra rótt közszolgáltatási igényeket.

(296) Végezetül, a tervezett privatizációra tekintettel és az eredeti szerződés szerint ellátott közszolgáltatás folyamatosságának garantálása érdekében Olaszország úgy döntött, hogy változatlan formában hosszabbítja meg ezt a szerződést a kompenzációs módszertan 2010-től alkalmazandó módosulására is figyelemmel. A Bizottság elfogadja, hogy a felhasználói kereslet (amint azt a fenti (291), (292) és (293) preambulumbekezdés leírja) nem lett volna kielégíthető, ha a szóban forgó útvonalakat kiszolgáló minden szolgáltatóra közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő. Különösen a legtöbb útvonalon a Laziomar volt az egyetlen szolgáltató (lásd például a (188) preambulumbekezdést), ahol pedig nem ez volt a helyzet, a másik szolgáltató által biztosított kínálat nem felelt meg a járatsűrűséggel, a folyamatossággal, a kapacitással és a megfizethető árral kapcsolatos követelménynek. Emellett a legtöbb (ha ugyan nem az összes) útvonal kiszolgálása veszteséges, különösen a holtszezonban, így a közszolgáltatásért járó kompenzáció nélkül valószínűleg ellátatlan maradna. Emellett a Bizottság elfogadja, hogy a Laziomar privatizációjára irányuló eljárásra tekintettel a meglévő közszolgáltatási szerződés meghosszabbítása volt az egyetlen módja annak garantálásának, hogy a közszolgáltatás a privatizáció lezárultáig folyamatos legyen.

(297) A Bizottság ezért megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor a Laziomarra bízott szolgáltatásokat általános gazdasági érdekű szolgáltatásként határozta meg. A 2011. évi és a 2012. évi határozatban a Bizottság által megfogalmazott kétségek ezzel eloszlottak.

5.3.3. *A közszolgáltatási kötelezettségeket és a kompenzáció kiszámításának módszereit meghatározó megbízási aktus szükségessége*

(298) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 2.3. pontja szerint az EUMSZ 106. cikke értelmében vett általános gazdasági érdekű szolgáltatás azt jelenti, hogy az érintett vállalkozást egy vagy több aktussal hivatalosan megbízzák az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával.

(299) Ezeknek az aktusoknak különösen a következőket kell meghatározniuk:

– a közszolgáltatási kötelezettségek pontos jellege és időtartama,

– a vállalkozás és az érintett terület,

– a kizárólagos jogok jellege,

– a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei,

– a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedések.

(300) A 2011. és a 2012. évi határozatában a Bizottság kételyeket fogalmazott meg, hogy a megbízási aktus átfogóan írta-e le a Laziomar közszolgáltatási kötelezettségének jellegét a meghosszabbítással érintett időszakban. Mindazonáltal a Bizottság emlékeztetett arra is, hogy a megbízás különböző elemei belefoglalhatók több aktusba anélkül, hogy megkérdőjeleződne a kötelezettségek meghatározásának megfelelősége. A meghosszabbítással érintett időszakban a Laziomar megbízási aktusa tartalmazta az eredeti szerződést (amelyet idővel módosítottak és meghosszabbítottak), az ötéves terveket, amelyek a 2000–2004-es és a 2005–2008-as időszakot fedték le, Olaszország több eseti döntését, a CIPE-irányelvet és a 2009. évi törvényt.

(301) Ilyen körülmények között a Bizottság először is megjegyzi, hogy az eredeti (idővel módosított) szerződés, amely a Laziomar megbízási aktusának központi eleme, teljes mértékben hatályos maradt a privatizáció lezárulásáig egy sor törvényerejű rendelet alapján (lásd a (278) preambulumbekezdést). Ezek a jogi aktusok meghatározzák, hogy a Laziomart a privatizációja lezárultáig bízták meg közszolgáltatási kötelezettséggel.

(302) Az eredeti szerződés szerint az ötéves tervek határozzák meg a kiszolgálandó útvonalakat és kikötőket, a szóban forgó tengeri összeköttetésekhez használandó hajók típusát és kapacitását, a szolgáltatás gyakoriságát és a fizetendő viteldíjakat, ideértve a különösen a szigeti régiók lakosai számára biztosított, támogatott viteldíjakat. Míg a 2005–2008-as időszakra vonatkozó terveket hivatalosan nem fogadták el, a 2000–2004-es időszakra vonatkozó tervet a közszolgáltatási kötelezettségek hatályát érintő változtatások nélkül továbbra is alkalmazták. E terv rendelkezései tehát a 2011. június 1. és 2014. január 14. közötti időszakban továbbra is teljes mértékben alkalmazandók voltak. 2011 előtt az eredeti szerződésben előírt kezdeti viteldíjrendszert több egymást követő aktus módosította. Ugyanakkor a meghosszabbítással érintett időszak egészében nem adtak ki tárcaközi rendeletet, hogy tovább módosítsák a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, köztük a Laziomar által kiszabandó viteldíjakat. Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket a Laziomarnak teljesítenie kellett a meghosszabbítással érintett időszakban, kellően egyértelműen meghatározták.

(303) A Bizottság a 2011. évi határozat (239) és (240) preambulumbekezdésében már megjegyezte, a kompenzáció összegének kiszámításához szükséges paramétereket előzetesen megállapították és egyértelműen leírták. Különösen a 2011–2013. év tekintetében az eredeti szerződés (lásd a (46) preambulumbekezdést) kimerítő és pontos listát adott a figyelembe veendő költségelemekről valamint a szolgáltatónál jelentkező befektetési jövedelem kiszámításának módszeréről. A vonatkozó módszer a CIPE-irányelvben szerepel (lásd a (47)–(57) preambulumbekezdést). Konkrétabban: a CIPE-irányelv részletesen meghatározza a figyelembe veendő költségelemeket, valamint a befektetési jövedelmet. Végül a 2009. évi törvény tartalmazza a kompenzáció 2010-től alkalmazandó maximális összegét (évi 10 030 606 EUR). Emellett az eredeti szerződés megállapította, hogy a kompenzációt részletekben fizetik ki, és garantálta, hogy a kompenzáció a közszolgáltatás teljesítésével összefüggésben felmerült tényleges költségekre és bevételekre alapuljon. Ily módon a túlkompenzáció feltárható és könnyen kiküszöbölhető volt. Adott esetben az állam visszafizettethette a túlkompenzációt a Laziomarral.

(304) A Bizottság úgy ítéli meg ennek alapján, hogy az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszak tekintetében a megbízási aktusok egyértelműen meghatározták a közszolgáltatási kötelezettségeket, az időtartamot, a vállalkozást és az érintett területet, a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit, továbbá a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedéseket, amint azt a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály előírta.

5.3.4. *A megbízási időszak tartama*

(305) A 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontja szerint „a megbízási időtartam hosszát objektív kritériumokkal, például a nem átruházható befektetett eszközök amortizációjával kell alátámasztani. A megbízás időtartama elvileg nem haladhatja meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához szükséges legfontosabb eszközök leírásához szükséges időt”.

(306) Olaszország jelezte, hogy a meghosszabbítás időtartamát az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához alkalmazott eszközök leírásához szükséges időhöz viszonyítva határozták meg. Közelebbről a meghosszabbított eredeti szerződés teljes tartama éppen meghaladja a 24 évet. A közszolgáltatás nyújtásához szükséges legfontosabb eszközök a hajók. A kompszolgáltatásokhoz használt hajók értékcsökkenési ideje általában hosszú, és meghaladhatja a 25 évet.

(307) Olaszország benyújtotta a Bizottságnak a Laziomar hajóinak a 2011 és 2013 közötti időszakra vonatkozó értékcsökkenési értékét. A Bizottság megjegyzi, hogy amikor a Laziomar 2011. június 1-jén, az eredeti szerződés meghosszabbítása értelmében megkezdte a Pontino-szigetek útvonalainak üzemeltetését, négy hajójának átlagos életkora 24 év volt.

(308) A Bizottság megjegyzi, hogy az időszak két és fél éves meghosszabbítására azért volt szükség, hogy biztosítsák a közszolgáltatás folyamatosságát a privatizációs eljárás lezárásáig. Figyelembe véve továbbá a hajók átlagos életkorát, az általában kompszolgáltatásokra használt hajók értékcsökkenésének átlagos tartamát, a szolgáltatási szerződés rendelkezései alapján tervezett korszerűsítési kezdeményezéseket és az új hajók használatát (lásd a (243) preambulumbekezdést), a Bizottság megállapítja, hogy a megbízási aktus időtartama kellően indokolt, és hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontját betartják.

5.3.5. *A 2006/111/EK bizottsági irányelvnek* ([86]) *való megfelelés*

(309) A 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontja szerint „a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben a támogatás csak akkor tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha a vállalkozás szükséges esetben megfelel a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló 2006/111/EK irányelvnek”.

([86]) 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.).

(310) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 44. pontja előírja továbbá, hogy „Ha egy vállalkozás az általános gazdasági érdekű szolgáltatások körén belül és kívül is végez tevékenységeket, akkor az általános gazdasági érdekű szolgáltatás költségeit és bevételeit a többi szolgáltatásétól elkülönítve kell kimutatnia belső számláiban a 31. pontban előírt elvekkel összhangban”.

(311) Olaszország megerősítette, hogy a Laziomar csak közszolgáltatásokat nyújtott az eredeti szerződés alapján.

(312) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontja nem alkalmazható.

5.3.6. *A kompenzáció összege*

(313) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 21. pontja kimondja, hogy „Az ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő nettó költség – és ezzel együtt az észszerű nyereség – fedezéséhez szükséges összeget”.

(314) A szóban forgó ügyben mivel a kompenzáció a keretszabály hatálybalépése előtt nyújtott jogellenes támogatásnak minősül, a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 69. pontja kifejezetten előírja, hogy az állami támogatások értékelésének alkalmazásában a nettó elkerülhető költség módszere nem alkalmazandó. Ehelyett a közszolgáltatási kötelezettség ellátásához szükséges nettó költségek kiszámításának alternatív módszerei alkalmazhatók, például a költségallokáción alapuló módszer. Ez utóbbi módszer szerint a nettó költséget a kijelölt szolgáltató közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével összefüggő, a megbízási aktusban meghatározott és megbecsült költségei és bevételei különbségeként számítják ki. A 2011. évi keretszabály 28–38. pontja részletesebben megállapítja, hogy e módszert miként kell alkalmazni.

(315) A 2011. évi és a 2012. évi határozatban a Bizottság ugyanakkor kétségeket fogalmazott meg a 2010-től alkalmazandó 6,5 %-os kockázati prémium tekintetében is. Közelebbről a Bizottság megkérdőjelezte, hogy e prémium a kockázat megfelelő szintjét tükrözi-e, figyelembe véve, hogy első látásra úgy tűnt, a Laziomar nem vállalja az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan összefüggő kockázatokat.

(316) A 6,5 %-os kockázati prémiumot a befektetési jövedelem WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához kellett volna alkalmazni. Ugyanakkor a (136), a (137) és a (138) preambulumbekezdésben már kifejtettek szerint Olaszország pontosította, hogy mivel a kompenzáció összegére a 2009. évi törvény felső határt állapított meg, úgy döntöttek, hogy a számításokat a 6,5 % mint átalányalapú befektetési jövedelem használatával egyszerűsítik.

(317) Ebben az összefüggésben az Olaszország által benyújtott útvonalankénti számláknak a 13. táblázatban szereplő összesítése alapján a Bizottság meggyőződhetett arról, hogy 2011-ben, 2012-ben és 2013-ban együttesen a közszolgáltatásért járó kompenzáció körülbelül 70 650 EUR-val magasabb volt, mint a szolgáltatás nettó költsége, figyelmen kívül hagyva bármilyen befektetési jövedelmet:

13. táblázat

A Laziomar által ellátott közszolgáltatás nettó költsége, 2011–2013

(EUR)

A Laziomar közszolgáltatási feladata	2011	2012	2013	Mindösszesen
Bevételek összesen	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
– Költségek összesen	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
– Amortizáció	114 836	274 044	352 229	741 109
= A közszolgáltatás nettó költsége	- 8 451 703	– 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Befektetési jövedelem (6,5 %)	0	0	0	0

= Kompenzációra jogosult összeg	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Tényleges kompenzáció	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Túl-/ alulkompenzáció	149 484	- 192 047	113 213	70 650

(318) A Bizottság figyelembe veszi, hogy a Laziomar 2011. június 1-jén kezdte meg az útvonalak üzemeltetését a Pontino-szigeteken, közvetlenül azután, hogy ezeket az útvonalakat Campania régióról és a Caremarról Lazio régióra és a Laziomarra ruházták át (lásd a (4), a (32) és a (33) preambulumbekezdést). Ezért a 2011-es pénzügyi év, amely 149 484 EUR összegű pozitív különbséget mutatott, nem tulajdonítható teljes mértékben a Laziomarnak, és nem a Laziomar tényleges eredményeit tükrözi. Valójában a 2012-es és 2013-as pénzügyi évek tekintetében, amelyek teljes mértékben a Laziomarnak tudhatók be, a kompenzációra jogosult összeg és a tényleges kompenzáció teljes különbsége negatív (– 78 834 EUR).

(319) A Bizottság ellenőrizte továbbá az Olaszország által a befektetési jövedelemre vonatkozóan benyújtott számításokat a 6,5 %-os átalány alapján. Tekintettel arra, hogy a 2011 és 2013 közötti időszakban a megtérülés negatív (lásd a (138) preambulumbekezdést), a közszolgáltatás nettó költségének kiszámítása céljából a 13. táblázatban „nulla”-ként szerepel. Figyelembe véve ezeket a negatív eredményeket, a Bizottság megjegyzi, hogy a három pénzügyi évből álló időszak tekintetében a Laziomarnak ténylegesen kifizetett kompenzáció csupán 0,2 %-át kitevő 70 650 EUR pozitív különbség a 6,5 %-os átalányon belül van, és az nem eredményez túlkompenzációt. Ezenkívül a 0,2 %-os (vagy 20 bázispontos) megtérülési ráta nem haladja meg a vonatkozó swapkamatláb 100 bázispontos felárral növelt értékét, amely a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 36. pontja szerint mindenképpen észszerűnek tekinthető.

(320) A 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 49. pontja előírja, hogy a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásáért adott kompenzáció eredményeként a vállalkozások nem részesülnek (az említett keretszabály 47. pontjában) meghatározott összeget meghaladó kompenzációban. Többek között a tagállamoknak a Bizottság kérésére erről bizonyítékot kell tudniuk szolgáltatni. Emellett a megbízás lejáratakor és legalább 3 éves időközönként rendszeresen ellenőrzéseket kell végrehajtaniuk vagy gondoskodniuk kell azok végrehajtásáról.

(321) A Bizottság a harmadik *Altmark*-kritériumnál már megvizsgálta, hogy az a 6,5 %-os átalányalapú befektetési jövedelem, amelyet a Laziomar előzetesen elvárhatott, megfelelt azoknak a kockázatoknak, amelyeket a közszolgáltatások közszolgáltatási szerződés keretében történő üzemeltetése során vállalt (lásd a (211)–(216) preambulumbekezdést). Ezen túlmenően a Bizottság megismétli, hogy Olaszország a számítás egyszerűsítése céljából átalányalapú befektetési jövedelmet alkalmazott.

(322) A Bizottság megjegyzi, hogy a benyújtott CIPE-irányelv figyelembe vesz bizonyos, a tengeri kabotázságazatban alkalmazandó piaci értékeket. A közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében elszámolható költségeket, valamint a tőkemegtérülési rátára vonatkozó számítási elveket az adott ágazatra vonatkozó információk, feltételek és kockázatok alapján írja elő.

(323) Ezenkívül, amint azt a (214) preambulumbekezdés már kifejtette az új közszolgáltatási szerződésnek a harmadik *Altmark*-kritérium szerinti értékelésével összefüggésben, a Bizottság megállapította, hogy 2013-ban (csakúgy, mint a 2011–2013-as időszak egészében) az Olaszországon belül, illetve Olaszország és más tagállamok között tengeri összeköttetést kínáló kiválasztott kompüzemeltetők referenciacsoportja által generált befektetési jövedelem mediánja általában hasonló volt a Laziomar 6,5 %-os befektetési jövedelméhez.

(324) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 6,5 %-os befektetési jövedelem észszerű szinten van.

(325) Olaszország végül benyújtotta a szükséges bizonyítékokat annak igazolására, hogy minden rendszeres ellenőrzésre sor került annak biztosítása érdekében, hogy a kompenzáció összege ne haladja meg a szolgáltatás nettó költségét. Ezenkívül a Bizottság emlékeztet arra, hogy a kompenzációt részletekben folyósítják (lásd a (45) preambulumbekezdést), és hogy a végső kifizetést az adott év tényleges költségei és bevételei alapján végzik el. Ez biztosítja, hogy a kompenzáció összege ne haladja meg a szolgáltatás nettó költségeit.

(326) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az eredeti szerződés meghosszabbítása során a Laziomarnak nyújtott kompenzáció összege nem vezetett túlkompenzációhoz, és teljesülnek az ÁGÉSZ-keretszabály 2.8. szakaszának vonatkozó követelményei.

5.3.7. *A kikötési elsőbbség*

(327) A 2009. évi törvény 19-*ter* cikkének (21) bekezdése egyértelműen meghatározza, hogy a kikötési elsőbbségre azért volt szükség, hogy garantálják a szigetekkel való területi folytonosságot, és tekintettel a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, köztük a Laziomar közszolgáltatási kötelezettségeire. Ha a közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalatok nem rendelkeznének kikötési elsőbbséggel, adott esetben ki kell várniuk a sort a kikötésnél, ezáltal késhetnek, ami aláássa a polgároknak megbízható és kényelmes összeköttetés biztosításában álló célt. Valóban szükség van rendszeres menetrendre a szigeti lakosság mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében, és hogy hozzájáruljanak az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. Továbbá, mivel a közszolgáltatás keretében üzemeltetett útvonalakon az indulási időt a szerződés határozza meg, a kikötési elsőbbségre szükség van annak biztosításához, hogy minden kikötő oly módon ossza ki a kikötőhelyeket és a kikötési időket, hogy a közszolgáltató meg tudjon felelni közszolgáltatási kötelezettségének.

(328) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedést azért ítélték oda, hogy a Laziomar el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek (lásd az 5.3.2. szakaszt). Olaszország megerősítette továbbá, hogy a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási rendszer keretében nyújtott szolgáltatásokra vonatkozik.

(329) A Bizottság már részletesen értékelte az általános gazdasági érdekű szolgáltatás összeegyeztethetőségét és a Laziomar részére az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban nyújtott, kapcsolódó kompenzációt (lásd az 5.3.2–5.3.6. szakaszt). A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy a kikötési elsőbbség összeegyeztethetőségének értékelése annak megállapítására korlátozható, hogy vajon ez az intézkedés vezethet-e túlkompenzációhoz.

(330) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kikötési elsőbbségből eredő bármely pénzbeli előny csekély (lásd a (162) preambulumbekezdést). Ennek eredményeként az ezen intézkedésből eredő túlkompenzáció kockázata is alacsony. Emellett amennyiben ez az intézkedés csökkentené a közszolgáltató működési költségeit vagy növelné bevételeit, ezek a hatások egyértelműen tükröződnének a szolgáltató belső számláiban. Ezért a Laziomarra alkalmazandó, az 5.3.6. szakaszban leírt túlkompenzációs ellenőrzések alkalmasak arra is, hogy a kikötési elsőbbségből eredő esetleges túlkompenzációt feltárják.

(331) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a kikötési elsőbbség, amely elválaszthatatlan a Laziomar által nyújtott közszolgáltatástól, szintén összeegyeztethető a belső piaccal az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján.

5.3.8. *Következtetés*

(332) A (278)–(331) preambulumbekezdésben foglalt értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy az eredeti szerződés 2011. június 1-jétől 2014. január 14-ig történő meghosszabbításával érintett tengeri szolgáltatások nyújtásáért a Laziomar részére odaítélt kompenzáció és a kikötési elsőbbség megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazandó feltételeinek, ezért az EUMSZ 106. cikke értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

6. **KÖVETKEZTETÉS**

(333) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország a vizsgált támogatási intézkedéseket az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, jogellenesen hajtotta végre. Az előzőekben bemutatott értékelés alapján a Bizottság úgy határozott, hogy a Laziomar részére a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a közszolgáltatásért odaítélt kompenzáció az EUMSZ 106. cikke értelmében összeegyeztethető a belső piaccal. Emellett mivel a kikötési elsőbbség elválaszthatatlan az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak a Laziomar általi teljesítésétől, ez az intézkedés az EUMSZ 106. cikke értelmében szintén összeegyeztethető a belső piaccal.

(334) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a következő intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem állami támogatások:

a) az új szolgáltatási szerződés keretében teljesített tengeri szolgáltatásokért a Laziomar részére a 2014. január 15. és 2024. január 14. közötti időszakra odaítélt, a Laziomar üzleti tevékenységével és a Laziomarnak nyújtott kikötési elsőbbséggel kapcsolt kompenzáció, mivel megfelel a négy *Altmark*-kritériumnak;

b) az a lehetőség, hogy a Laziomar a hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközöket likviditási célra felhasználja, mivel a Laziomar ezeket a pénzeszközöket erre a célra nem vette igénybe;

c) a Laziomar privatizációs eljárásához kapcsolódó adómentességek, valamint a 2010. évi törvényben meghatározott azon lehetőség, hogy a vállalat az FAS-tól származó forrásokat likviditási célra használja fel,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Laziomar részére az eredeti szerződésnek a 2011. június 1-jétől 2014. január 14-ig tartó időszakra szóló meghosszabbítása értelmében a tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásáért adott kompenzáció és kikötési elsőbbség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatás. Olaszország a Laziomarnak nyújtott támogatást az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtotta végre. Ez a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

A 2014. január 15. és 2024. január 14. közötti időszakra vonatkozó, a Laziomar üzleti tevékenységével, valamint a Laziomar számára nyújtott kikötési elsőbbséggel kapcsolt új közszolgáltatási szerződés odaítélése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem állami támogatás.

3. cikk

A Laziomar nem élt azzal a lehetőséggel, hogy a flotta fejlesztésére és korszerűsítésére már lekötött pénzügyi erőforrásokat a 2010. évi törvény alapján ideiglenesen a sürgős likviditási szükségletek fedezésére használja fel. Ezért ez a lehetőség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül a Laziomar részére nyújtott állami támogatásnak.

4. cikk

A Laziomar privatizációs eljárásához kapcsolódó, a 2010. évi törvényben meghatározott adómentességek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek a Laziomar részére nyújtott állami támogatásnak.

5. cikk

A *Fondo Aree Sottoutilizzate* forrásai likviditási szükségletek kielégítésére való felhasználásának lehetősége, amint azt a 2010. évi törvény megállapítja, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem állami támogatás.

6. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2021. szeptember 30-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja