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

(az értesítés a C(2020) 1110. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű változat hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

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

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

(1) A Bizottság 2011. október 5-én hivatalos vizsgálati eljárást indított az Olaszország által a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok ([2]) javára elfogadott egyes intézkedések tekintetében (a továbbiakban: 2011. évi határozat). A vizsgálat többek között a Tirrenia di Navigazione (a továbbiakban: Tirrenia) javára több tengeri útvonal 2009. január 1-jétől történő üzemeltetéséért odaítélt kompenzációra, valamint a privatizációs eljárásra (lásd a 2.3.3. szakaszt) terjedt ki, amelynek eredményeként a Tirrenia üzletágát (lásd még a (27) preambulumbekezdést) a Compagnia Italiana di Navigazione (a továbbiakban: CIN) vásárolta fel.

(2) A Bizottság a 2011. évi határozatot közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([3]). A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy terjesszék elő a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

(3) Ami az e határozat hatálya alá tartozó intézkedéseket illeti, a Bizottsághoz a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniától, a Pan Med Linestól (a továbbiakban: Pan Med), a CIN-től és a Grandi Navi Velocitól (a továbbiakban: GNV is) érkeztek észrevételek (lásd az 5. szakaszt). Ezeket az észrevételeket a Bizottság a válaszadás lehetősége mellett továbbította Olaszországnak. Olaszország nem nyújtott be észrevételeket.

(4) Az olasz hatóságok 2012. január 10-én hivatalosan bejelentették, állítólag jogbiztonsági okokból, a közszolgáltatási szerződések (a továbbiakban: szerződések) tervezetét, amelyet a Tirrenia, illetve a Siremar üzletágainak jövőbeni felvásárlóival kötnének, és amelyek alapján e felvásárlókat kompenzáció illetné meg. 2012. január 24-én, 2012. február 4-én és 2012. július 3-án a Bizottság kiegészítő információt kért az olasz hatóságoktól a bejelentett intézkedésekkel kapcsolatban. Az információt az olasz hatóságok a 2012. február 9-i, 2012. május 11-i és 2012. július 19-i levélben közölték. 2012. július 19-i levelükben az olasz hatóságok arról is tájékoztatták a Bizottságot, hogy az előző napon aláírták az olasz állam és a CIN közötti új szerződést.

([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 Maritima 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) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) számú állami támogatás – A korábbi Tirrenia csoport vállalkozásainak nyújtott állami támogatás (potenciális állami támogatás közszolgáltatásért járó kompenzáció formájában és potenciális támogatás a privatizáció kontextusában) (SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010)) – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (HL C 28., 2012.2.1., 18. o.).

(5) 2012. november 7-én a Bizottság kiterjesztette a vizsgálati eljárást többek között (lásd a 2.2. szakaszt) i. a Tirrenia számára nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítására és ii. az olasz állammal kötött új szerződés értelmében a CIN számára fizetendő, közszolgáltatásért járó kompenzációra. Az említett határozat módosított változatát ([4]) a Bizottság 2012. december 19-én fogadta el (a továbbiakban: a 2012. évi határozat).

(6) A 2012. évi határozatot közzétették az Európai Unió Hivatalos Lapjában ([5]). A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy terjesszék elő a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

(7) Ami az e határozat hatálya alá tartozó intézkedéseket illeti, a Bizottsághoz a CIN-től, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniától és a Pan Medtől érkeztek észrevételek (lásd az 5. szakaszt). Ezeket az észrevételeket továbbították Olaszországnak a válaszadás lehetősége mellett. Olaszország nem nyújtott be észrevételeket.

(8) 2012. október 5-én a Bizottság szerződést kötött az Ecorys Netherlands BV-vel, hogy készítsen becslést a Tirrenia eladásra kínált megfelelő eszközeinek piaci értékéről (lásd a 2.3.3.5. szakaszt), két alternatív forgatókönyv szerint. Az Ecorys 2013. szeptember 4-én nyújtotta be végleges jelentését (a továbbiakban: Ecorys-jelentés). Ezt a jelentést a Bizottság 2013. szeptember 27-én továbbította Olaszországnak. Olaszország a 2013. december 17-i levelében tett észrevételt az Ecorys-jelentésre, ebbe belefoglalta a saját független szakértője, a Banca Profilo által készített ellenértékelést.

(9) 2014. január 22-i határozatában (a továbbiakban: a 2014. évi határozat) ([6]) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Szardínia régió által a Saremar javára nyújtott egyes intézkedésekre vonatkozóan. A Saremar és a régió által e határozattal szemben benyújtott keresetet a Törvényszék 2017-ben elutasította ([7]).

(10) 2016. február 12-én, 2018. május 29-én, 2018. szeptember 18-án, 2018. október 10-én és 2018. november 22-én a Grimaldi Euromed S.p.A. (a továbbiakban: Grimaldi) benyújtotta a Bizottsághoz a 6. szakaszban ismertetett beadványait. A Grimaldi kérésére a bizottsági szolgálatok 2018. július 17-én találkoztak a vállalat jogi képviselőjével.

(11) 2018. január 25-én, 2018. március 29-én és 2018. augusztus 31-én a Bizottság kiegészítő információt kért az olasz hatóságoktól. Az olasz hatóságok 2018. április 26-án, 2018. május 31-én, 2018. november 2-án és 2018. december 11-én közölték ezeket az információkat. 2019. január 23-án és 24-én a bizottsági szolgálatok találkoztak az olasz hatóságokkal Rómában. A következő hónapokban az olasz hatóságok benyújtották a Bizottság által az említett értekezleten kért információkat.

(12) Ez a határozat csak a Tirrenia és a CIN javára végrehajtott, a (31) preambulumbekezdésben ismertetett esetleges támogatási intézkedésekre 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*

(13) A Tirrenia-csoport hagyományosan az olasz állam tulajdonában állt a Fintecna vállalaton ([8]) 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 olasz állammal 1991-ben kötött különálló közszolgáltatási szerződések értelmében, amelyek húsz évig, 1989 januárjától 2008 decemberéig voltak hatályban (a továbbiakban: az eredeti szerződések). A Fintecna tulajdonában állt a Tirrenia részvényeinek 100 %-a, amely 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/Montenegró között üzemeltetett útvonalakat, 2004-ben összeolvadt a Tirreniával.

([4]) Minden módosítás a Saremar javára hozott intézkedéseket érintette.

([5]) Állami támogatás – Olasz Köztársaság – SA.32014. (2011/C), SA.32015. (2011/C), SA.32016. (2011/C) sz. állami támogatás – Olaszország – 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.).

([6]) HL L 49., 2018.2.22., 22. o.

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

([8]) 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.

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

(15) A Tirrenia több vegyes kiszolgálású (utasok, személygépkocsik és tehergépkocsik) és néhány árufuvarozási útvonalat is ellátott tengeri szállítási szolgáltatással, főként a szárazföldi Olaszország, illetve Szardínia, Szicília és a Tremiti-szigetek, további Szardínia és Szicília között. A pontos érintett útvonalak az alábbiakban kerülnek ismertetésre.

(16) 1999. augusztus 6-án a Bizottság megindította az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében foglalt eljárást a korábbi Tirrenia-csoportot alkotó hat vállalat számára az eredeti szerződések alapján kifizetett támogatás tekintetében.

(17) A vizsgálati szakaszban az olasz hatóságok kérték, hogy a Tirrenia-csoportot válasszák szét, így elsőbbséget lehetne rendelni ahhoz, hogy a Tirreniát illetően jogerős határozat szülessen. Ezt a kérést az olasz hatóságoknak az a terve motiválta, hogy a csoportot a Tirrenián kezdve privatizálják, továbbá azon szándékuk, hogy a folyamatot felgyorsítsák az említett vállalat vonatkozásában.

(18) A Bizottság teljesítette az olasz hatóságok kérését, és a 2001/851/EGK határozattal ([9]) lezárta a Tirrenia számára odaítélt támogatás tekintetében indított eljárást (a továbbiakban: a 2001. évi határozat). A támogatást az olasz hatóságok bizonyos kötelezettségvállalásaira is figyelemmel összeegyeztethetőnek nyilvánította.

(19) A 2004. március 16-án elfogadott 2005/163/EK bizottsági határozattal ([10]) (a továbbiakban: a 2004. évi határozat) a Bizottság a Tirrenia-csoportba a Tirrenián kívül tartozó vállalatok ([11]) javára Olaszország által odaítélt kompenzációt részben összeegyeztethetőnek ítélte a belső piaccal, részben az olasz hatóságok több kötelezettségvállalásának betartásával kapcsolatos feltételhez kötötten ítélte összeegyeztethetőnek, részben pedig a belső piaccal összeegyeztethetetlennel nyilvánította. A határozat 1992 és 2001 közötti könyvelési adatokon alapult, és olyan feltételeket tartalmazott, amelyek célja az eredeti szerződések időtartama alatt nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségének garantálása volt.

(20) A T-265/04., a T-292/04. és a T-504/04. sz. ügyben 2009. március 4-én hozott ítéletében ([12]) (a továbbiakban: a 2009. évi ítélet) a Törvényszék megsemmisítette a 2004. évi határozatot. E mostani határozat nem érinti a 2009. évi ítéletet követő, folyamatban lévő eljárást.

2.1.2. *Az eredeti szerződések meghosszabbítása*

(21) 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 Tirreniára alkalmazandó szerződést) egy évvel, 2009. december 31-ig történő meghosszabbításáról.

(22) A 2009. november 20-i 166. sz. törvénnyé (a továbbiakban a 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:

1. a Caremar Campania régióhoz kerül. Ezt követően Campania régió Lazio régióra ruházza át a Pontino szigetcsoporttal való közlekedési összeköttetéseket egyedi alapon, attól a naptól Laziomar néven kiszolgáló működő vállalkozást ([13]);

2. a Saremar Szardínia régióhoz kerül;

3. a Toremar Toszkána régióhoz kerül.

([9]) HL L 318., 2001.12.4., 9. o.

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

([11]) Közelebbről: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar.

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

([13]) Ez az átruházás 2011. június 1-jén vált hivatalossá.

(23) A 2009. évi törvény azt is meghatározta, hogy az új „szerződéseket" az olasz államnak 2009. december 31-ig meg kell kötnie a Tirreniával és a Siremarral. Hasonlóképpen, a regionális szolgáltatásokat a Saremar, a Toremar és a Caremar, valamint a regionális hatóságok között 2009. december 31-ig (Szardíniával és Toszkánával), illetve 2010. február 28-ig (Campaniával és Lazióval) megkötendő közszolgáltatásiszerződés-tervezetekbe foglalják. Az új szerződések/közszolgáltatási szerződések tervezeteit megpályáztatják magukkal a vállalatokkal egy csomagban, majd az e vállalatok privatizációjának véglegesítését követően írják alá a vevőkkel ([14]).

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

(25) A 2009. évi törvény emellett rögzített 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, 10 030 606 EUR Lazio részéről.

(26) Végül a 2010. augusztus 5-i 125. sz. törvényerejű rendeletet törvénnyé alakító, 2010. október 1-jei 163. sz. törvény (a továbbiakban: a 2010. évi törvény) 1. cikke úgy rendelkezett, hogy az eredeti szerződéseket (köztük a Tirreniára alkalmazandó szerződést is) meghosszabbítja 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának lezárulásáig.

2.1.3. *A Tirrenia privatizációja és az új szerződés megkötése*

(27) 2010 szeptemberében közbeszerzési eljárást írtak ki (lásd a 2.3.3. szakaszt), hogy vevőt találjanak a Tirrenia üzletágára, és ehhez kapcsolták a tengeri szolgáltatások egy nyolcéves időszakban, közszolgáltatásért járó kompenzáció fejében történő nyújtásáról szóló új szerződést. Ebben az összefüggésben a Tirrenia helyett helyénvaló a Tirrenia üzletágára hivatkozni, mivel az érintett közbeszerzési eljárás csak azokra az eszközökre és szerződésekre vonatkozott, amelyek a felvásárlóval megkötendő új szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükségesek. A Tirrenia fennmaradó eszközeit, amelyeket más célokra használt (például hajók, ingatlanok, műalkotások), külön eljárásokban kívánták értékesíteni. Emellett a közbeszerzési eljárás nem érintette a Tirrenia kötelezettségeit, így a Tirrenia által az értékesítés napjáig felhalmozott adósságokat nem ruházták át a vevőre. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia a mai napig létezik különálló jogalanyként, jóllehet azzal az elsődleges céllal, hogy felszámolják, mihelyt tartozásait megfizette a hitelezőinek.

(28) Miután a közbeszerzési eljárásban nyertes ajánlatot tett, a CIN 2011. július 25-én aláírta a Tirrenia üzletágának felvásárlásáról szóló szerződést. Az olasz állam és a CIN közötti új szerződést 2012. július 18-án írták alá. Így tehát a Tirrenia üzletága feletti tulajdonjog 2012. július 19-én szállt át az államról a CIN-re.

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

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

(29) A 2011. évi és a 2012. évi határozattal megindított hivatalos vizsgálati eljárásban a Bizottság a következő intézkedéseket értékelte (lásd a 3. szakaszt is):

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

b) a Tirreniának és a Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása (*2. intézkedés*);

c) a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok privatizációja ([15]) (*3. intézkedés*);

d) az ÁGÉSZ 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*).

(30) 2014. évi határozatával a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Szardínia régió által a Saremar javára elfogadott, a fentiekben 7. intézkedésként említett intézkedéseket illetően, egy intézkedés kivételével ([16]).

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

(31) Ez a határozat csak a (29) preambulumbekezdésben felsorolt 1–6. intézkedéssel foglalkozik. Ezeket az intézkedéseket részletesebben a következő szakaszok ismertetik.

2.3.1. *Az állam és a Tirrenia közötti eredeti szerződés meghosszabbítása*

2.3.1.1. A közszolgáltatási kötelezettségek

(32) A Tirreniával kötött eredeti szerződés 1. cikke ötéves terveket írt elő, amelyek részletezik a kiszolgálandó kikötőket, a használandó hajótípusokat és a Tirreniára bízott szolgálatás megkívánt gyakoriságát.

(33) Olaszország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Tirrenia tekintetében a 2001. szeptember 20-i miniszteri rendelettel elfogadott legutolsó ötéves terv a 2000–2004-es időszakra vonatkozott. Ez a terv teljesen visszaadja az Olaszország által a 2001. évi bizottsági határozattal összefüggésben tett kötelezettségvállalásokat (leginkább a közszolgáltatási rendszer hatályának szűkítései). A 2005–2008-as időszakra is elkészült a terv, de azt az illetékes minisztériumok soha nem hagyták jóvá. Ehelyett a kormány eseti döntéseket hozott, hogy a szolgáltatásokat jobban a helyi közössége igényeihez igazítsa, ugyanakkor a közszolgáltatási rendszert nem módosította jelentősen. Az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy a hosszabb távú tervezés a szükséges pénzeszközök költségvetésbe beállításának hiánya miatt többé már nem volt lehetséges. Ezért a csekély mértékű módosítások főként a közszolgáltatás csökkentéseit érintették.

(34) Az eredeti (meghosszabbított és a kiválasztott útvonalak tekintetében módosított) szerződés alapján a Tirrenia a következő útvonalakat szolgálta ki 2009. január 1. és 2012. július 18. között:

– Genova–Porto Torres: A Tirrenia vegyes szolgáltatásokat nyújtott a holtszezonban ([17]) közszolgáltatási rendszerben, a főszezonban kereskedelmi alapon. A közszolgáltatási rendszerben a Tirrenia napi szolgáltatásokat nyújtott esti indulással mindkét kikötőből, előre meghatározott menetrend szerint, hogy megbízható csatlakozásokat kínáljon a szardíniai vasúthálózathoz. Az egyetlen, ezt az útvonalat a vonatkozó időszakban az egész év során szintén kiszolgáló versenytárs, a Grandi Navi Veloci csak heti három indulást garantált holtszezonban. Noha főszezonban a Grandi Navi Veloci napi szolgáltatásokat kínált, nem biztosított esti indulásokat mindkét kikötőből.

([15]) 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).

([16]) 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.

([17]) 2007 előtt ezt az útvonalat főszezonban is a közszolgáltatási rendszer szerint üzemeltették.

– Civitavecchia–Olbia: A Tirrenia vegyes szolgáltatásokat nyújtott a holtszezonban ([18]) közszolgáltatási rendszerben, a főszezonban kereskedelmi alapon. A közszolgáltatási rendszerben a Tirrenia napi szolgáltatásokat nyújtott esti indulással mindkét kikötőből, előre meghatározott menetrend szerint. A vizsgált időszak legalább egy egészében a SNAV ezt az útvonalat mind a holt-, mind a főszezonban ellátta. Ugyanakkor, 2008-ban a SNAV csak heti háromszor szolgálta ki ezt az útvonalat a holtszezonban, és naponta a főszezonban. 2009-ben és 2010-ben a SNAV a jelek szerint napi szintre növelte a gyakoriságot a holtszezonban. Ugyanakkor 2011 májusa után a SNAV már nem üzemelt ezen az útvonalon, amikor az útvonalat a Grandi Navi Veloci vette át. Ez utóbbi vállalat úgy döntött, hogy ezt az összeköttetést csak főszezonban üzemelteti. Más szolgáltatók (például Moby, Sardinia Ferries) csak a főszezonban voltak jelen ezen az útvonalon.

– Nápoly–Palermo: 2009-ben a Tirrenia vegyes szolgáltatásokat nyújtott a közszolgáltatási rendszerben egész évben, míg 2010-től ezeket a szolgáltatásokat holtszezonban a közszolgáltatási rendszerben, főszezonban pedig kereskedelmi alapon nyújtotta. A közszolgáltatási rendszerben a Tirrenia napi szolgáltatásokat nyújtott esti indulással mindkét kikötőből, előre meghatározott menetrend szerint. A meghosszabbítással érintett időszak egészében az ezen útvonalat szintén egész évben ellátó egyetlen versenytárs a SNAV, noha napi indulásokat kínált, ugyanakkor nem biztosította ugyanazt a járatsűrűséget és folyamatosságot, mint a Tirrenia ([19]). Emellett a SNAV sokkal öregebb hajókkal szolgálta ki ezt az útvonalat, mint a Tirrenia, ezért nem is kínált ugyanolyan minőséget ([20]). A Grandi Navi Veloci jelezte, hogy 2011-ben ezen az útvonalon májustól decemberig közlekedett, 2012-ben pedig egész évben (lásd még a (266) és (267) preambulumbekezdést). A Grandi Navi Veloci ezen az útvonalon a SNAV-val együttműködésben kínált szolgáltatásokat.

– Genova–Olbia–Arbatax: a Tirrenia egész éven át legalább heti háromszor biztosított vegyes szolgáltatásokat a közszolgáltatási rendszerben. Arbataxot heti kétszer látták el, plusz megállót beiktatva az olbiai kikötést követően. A vizsgált időszakban egyetlen magánszereplő, a Moby közlekedett Genova és Olbia között, de csak az év egy részében (a legtöbb év során március közepétől október közepéig). Ugyanígy a GNV csak Genova és Olbia között működött a főszezonban. A Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely egész éven át üzemeltette az Olbiába irányuló szolgáltatást. Emellett a teljes vizsgált időszakban egyedül a Tirrenia kínált összeköttetést Arbataxba.

– Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: a közszolgáltatási rendszerben a Tirrenia vegyes szolgáltatásokat nyújtott naponta, esti indulásokkal, mindkét kikötőből, egész éven át. Arbataxot heti kétszer látták el, plusz megállót beiktatva. A meghosszabbítással érintett teljes időszakban a Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely ellátta ezt az útvonalat mind holtszezonban, mind főszezonban.

– Nápoly–Cagliari: a Tirrenia egész éven át legalább heti gyakorisággal biztosított vegyes szolgáltatásokat mindegyik kikötőből a közszolgáltatási rendszerben. A meghosszabbítással érintett teljes időszakban a Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely ellátta vegyes szolgáltatásokkal ezt az útvonalat mind holtszezonban, mind főszezonban.

– Palermo–Cagliari: a Tirrenia egész éven át heti gyakorisággal biztosított vegyes szolgáltatásokat mindegyik kikötőből a közszolgáltatási rendszerben. A meghosszabbítással érintett teljes időszakban a Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely ellátta vegyes szolgáltatásokkal ezt az útvonalat mind holtszezonban, mind főszezonban.

– Trapani–Cagliari: a Tirrenia egész éven át heti gyakorisággal biztosított vegyes szolgáltatásokat mindegyik kikötőből a közszolgáltatási rendszerben. A meghosszabbítással érintett teljes időszakban a Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely ellátta vegyes szolgáltatásokkal ezt az útvonalat mind holtszezonban, mind főszezonban.

– Termoli–Tremiti-szigetek: a Tirrenia egész éven át legalább napi gyakorisággal biztosított vegyes szolgáltatásokat mindegyik kikötőből a közszolgáltatási rendszerben. A meghosszabbítással érintett teljes időszakban a Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely ellátta ezt az útvonalat mind holtszezonban, mind főszezonban.

([18]) 2008 előtt ezt az útvonalat főszezonban is a közszolgáltatási rendszer szerint üzemeltették.

([19]) Különösen a 2009–2012-es időszakban a SNAV 76 kihajózást törölt ezen az útvonalon, míg a Tirrenia csak 19-et (azaz négyszer kevesebbet). Továbbá a SNAV általi e 76 törlésből 19 munkaszüneti napnak volt betudható, a fennmaradó 57 pedig kedvezőtlen időjárási viszonyoknak. Annak ellenére, hogy az indulási idejük közel azonos volt, a Tirrenia csak öt kihajózást törölt (vagyis tizede annyit, mint a SNAV) kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt. A Tirrenia a fennmaradó járatokat vis maior miatt törölte, hetet a személyzet sztrájkja, további hetet műszaki problémák miatt.

([20]) Közelebbről, a Tirrenia két 1999 és 2000 között épült hajót használt, míg a SNAV szolgáltatását 1973-ban, 1974-ben és 1980-ban épült hajóval látta el, és csak egyetlen egy esetben 1989-ben épült hajóval.

– Livorno–Cagliari ([21]): a Tirrenia egész éven át legalább heti ötször biztosított árufuvarozási szolgáltatásokat a közszolgáltatási rendszerben. A vonatkozó időszakban a versenytársak (például a Moby) ezen az útvonalon csak heti egy indulást kínáltak, és felfüggesztették a szolgáltatást a nyári főszezonban, valamint a karácsonyi ünnepekkor.

– Nápoly–Cagliari: a Tirrenia egész éven át heti két–háromszor biztosított árufuvarozási szolgáltatásokat a közszolgáltatási rendszerben. A meghosszabbítással érintett teljes időszakban a Tirrenia volt az egyetlen árufuvarozó, amely ellátta szolgáltatásokkal ezt az útvonalat mind holtszezonban, mind főszezonban (az ugyanezen útvonalon üzemeltetett vegyes szolgáltatásokon felül).

– Ravenna–Catania: a Tirrenia egész éven át heti háromszor biztosított árufuvarozási szolgáltatásokat mindegyik kikötőből a közszolgáltatási rendszerben. A meghosszabbítással érintett teljes időszakban a Tirrenia volt az egyetlen árufuvarozó, amely ellátta ezt az útvonalat mind holtszezonban, mind főszezonban.

2.3.1.2. Költségvetés és időtartam

(35) Az alábbi táblázat a Tirrenia számára 2009 és 2012 júliusa között nyújtott éves kompenzációt mutatja be:

2. táblázat

A 2009 és 2012 júliusa közötti időszakban nyújtott kompenzáció

Év	Kompenzáció (EUR)
2009 (januártól decemberig)	80 010 000
2010 (januártól decemberig)	72 685 642
2011 (januártól decemberig)	72 685 642
2012 (januártól júliusig)	39 978 409,46 ([1])

([1]) A Tirrenia számára a Tirrenia üzletága feletti tulajdonjog CIN-re történő átruházásáig kifizetett összeg. 2012 további hónapjaiban a CIN 32 707 232,54 EUR kifizetésben részesült. A 2012 egészére kifizetett teljes kompenzáció tehát 72 685 642 EUR-t tett ki, a 2009. évi törvényben megállapított kompenzációs felső határértékkel összhangban.

(36) Az eredeti szerződés a következőképpen rendelkezik a közszolgáltatásért járó éves kompenzáció megfizetéséről: egy első előleget fizetnek minden év március 30-ig, amely a korábbi évi kompenzáció 70 %-ának felel meg. Június 30-ig 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-án fizetnek meg. Ha az derülne ki, hogy a Tirrenia nagyobb összeget kapott, mint a nyújtott szolgáltatások nettó költsége (bevétel mínusz veszteségek), a különbözetet vissza kell térítenie ([22]).

(37) A fent leírtak szerint (lásd a (34) preambulumbekezdést), a főszezonan a Tirrenia kereskedelmi alapon üzemelteti a Genova–Porto Torres, a Civitavecchia–Olbia és a Nápoly–Palermo útvonalat (2010-től). Az ezeken az útvonalakon a főszezonban elért nyereséget levonják a Tirreniának fizetendő, közszolgáltatásért járó kompenzációból, míg az említett időszakban felmerült veszteségeket a Tirreniának magának kell viselnie. Ez csökkenti az ezen útvonalak holtszezonban alkalmazandó közszolgáltatási rendszerben történő üzemeltetéséhez szükséges kompenzáció összegét.

– A 2009-ben odaítélt kompenzáció

(38) 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 nagyobb és kisebb szigetekkel való

([21]) Az eredeti szerződés azt is lehetővé tette, hogy egy árufuvarozási összeköttetést működtessenek Genova és Cagliari között, de ezt a lehetőséget csak 2008 júliusáig használták ki, a meghosszabbítással érintett időszakban nem.

([22]) 2010. november 25. után a 856/1986. sz. törvény 11. cikke értelmében megállapított éves támogatás meghatározásáról szóló, az infrastrukturális és közlekedési minisztérium, a gazdasági és pénzügyminisztérium, valamint a gazdaságfejlesztési minisztérium közötti konferencia (tárcaközi konferencia) határozata alapján a túlkompenzáció összegét levonják a jövőbeni támogatásielőleg-fizetésekből.

összeköttetés tekintetében a törvény 11. cikke módosította a közszolgáltatásért járó kompenzáció kiszámításának kritériumait. A támogatást a szolgáltatás átlagos és objektív paraméterek alapján meghatározott bevételei és költségei közötti különbség alapján kellett kiszámítani, és abba bele kellett foglalni egy észszerű befektetési jövedelmet. Ugyanez a cikk azt is megállapította, hogy a közszolgáltatási szerződéseknek tartalmazniuk kellett a támogatott útvonalakat, a gyakoriságot és a használandó hajótípusokat. A támogatásokat a felelős miniszteretnek kellett jóváhagyniuk. Az 501/79. sz. elnöki rendeletben és a 856/86. sz. törvényben megfogalmazott elvek az eredeti szerződésekben is megjelentek.

(39) 2009 tekintetében az ÁGÉSZ ellátásáért fizetendő kompenzációt valóban az 1991-től hatályos, és az első hatályvesztésének napját, azaz 2008. december 31-et követően meghosszabbított eredeti szerződésben megállapított módszerrel összhangban számították ki. Közelebbről, a kompenzáció megfelelt a közszolgáltatási rendszerben teljesített szolgáltatások után felhalmozott nettó veszteségnek, amelyhez hozzáadtak egy, a befektetési jövedelemnek megfelelő, változó összeget.

(40) A hatóságok által meghatározott kompenzáció kiszámítása tekintetében figyelembe vett különböző költségelemek a következők voltak: beszerzések, reklám- és szállásköltségek, berakodási, kirakodási és anyagmozgatási költségek, a parti adminisztrációs személyzet költségei, hajókarbantartási költségek, igazgatási költségek, biztosítási költségek, bérleti és lízingdíjak, üzemanyagköltségek, adók és értékcsökkenési költségek.

– A 2010-ben, 2011-ben és 2012-ben odaítélt kompenzáció

(41) 2010-től az ÁGÉSZ teljesítéséért járó kompenzációt a 2007. november 9-i „*A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásának kritériumai és a viteldíj dinamikája a közérdekű tengeri kabotázs ágazatában*” című CIPE ([23])-irányelvben ([24]) (a továbbiakban: CIPE-irányelv) megállapított új módszer alkalmazásával határozták meg. A CIPE-irányelvet a preambuluma értelmében a tengeri szolgáltatásokat közszolgáltatási rendszerben nyújtó állami vállalatok privatizációja céljából adták ki ([25]). 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.

(42) 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.

(43) Az elvárt tőkearányos jövedelmezőséget ([26]) a tőkeeszköz-árazási modell szerint kell kiszámítani. E modell alapján a sajáttőke költséget i. a kockázatmentes kamatláb, ii. a béta (a vállalat részvénypiachoz viszonyított kockázati profiljának becslése) és iii. a részvénypiachoz rendelt kockázati prémium függvényében származtatják.

(44) 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 kell kiszámítani; a béta azt méri, hogy a konkrét tevékenység mennyire kockázatos a piachoz képest.

(45) 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.

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

([23]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([24]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (a továbbiakban: GURI) No. 50, 2008. február 28.
([25]) A 2006. december 27.-i 296. sz. törvény 1. cikkének 999. pontja és a 430/1997. sz. törvényerejű rendelet 1. cikkének e) pontja értelmében.
([26]) A kívánt tőkemegtérülési ráta egy tőkebefektető számára, figyelembe véve a vállalat kockázati profilját és a kapcsolódó pénzforgalmat.

(47) A gyakorlatban ugyanakkor a Tirreniának fizetett kompenzáció nem haladhatja meg az évi 72 685 642 EUR felső határértéket, amelyet a 2009. évi törvény állapított meg (lásd a (25) 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.

(48) Különösen, a CIPE-irányelv szerint a szolgáltatások terjedelmét, az új 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.

(49) Amennyiben a fenti egyenlet nem teljesül, a támogatott tevékenységek köre csökkenthető (lásd még a (103) preambulumbekezdést), vagylagosan a szolgáltatás szervezését (például hajótípusok) felül lehet vizsgálni, illetve módosítani lehet a viteldíj legmagasabb összegét.

(50) 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 valódi éves rátája, amelyet a szerződés állapít meg, és amely állandó marad a szerződés tartama alatt.

(51) 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 Tirreniának nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása*

(52) 2010. november 16-án a Bizottság jóváhagyta a Tirreniának és a Siremarnak nyújtott megmentési támogatást (a továbbiakban: 2010. évi határozat) ([27]). A támogatás a magánbankok által 95 000 000 EUR erejéig nyújtott hitelkeretekre adott kezességvállalásból állt. Olaszország vállalta, hogy a megmentési támogatásról szóló intézkedés engedélyezésétől számított legkésőbb hat hónappal szerkezetátalakítási tervet vagy olyan bizonyítékot nyújt be a Bizottsághoz, amely igazolja, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalást megszüntették.

(53) Olaszország ezt követően tájékoztatta a Bizottságot, hogy a kiválasztott pénzügyi intézmények, a Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (a továbbiakban: BIIS) és az Unicredit 40 000 000 EUR hitelkeretet engedélyezett a Tirrenia és a Siremar részére (25 000 000 EUR-t a Tirrenia, 15 000 000 EUR-t a Siremar részére), 2011. június 30-i lejárati idővel. A hitelkeretre az állam 2011. február 15-én kezességet vállalt.

(54) A finanszírozást a következőképpen fizették ki:

a) az első részletet 2011. február 28-án (20 000 000 EUR-t a Tirrenia, 12 000 000 EUR-t a Siremar részére);

b) a második részletet 2011. március 23-án (5 000 000 EUR-t a Tirrenia, 3 000 000 EUR-t a Siremar részére).

(55) Olaszország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy tekintve, hogy a kezességvállalással biztosított kölcsön első részletét csak 2011. február 28-án folyósították a Tirrenia és a Siremar részére, a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás ([28]) (a továbbiakban: 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) 25.a) pontja és a 2010. évi határozat (32) és (47) preambulumbekezdése értelmében a hitel törlesztésére nyitva álló hat hónapos határidő 2011. augusztus 28-án jár le.

([27]) Állami támogatás engedélyezése az EUMSZ 107. és 108. cikke alapján – Olyan esetek, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság nem emel kifogást (HL C 102., 2011.4.2., 1. o.).

([28]) A Bizottság közleménye – A Közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról (HL C 244., 2004.10.1., 2. o.).

(56) A Tirrenia és a Siremar ugyanakkor mulasztásba estek a kölcsön tekintetében, ennélfogva a BIIS 2011. július 11-én lehívta az állami kezességvállalást. Ezen a napon tehát a Tirrenia 25 203 063,89 EUR-val tartozott az államnak. Ez tartalmazta a megfelelő kölcsönök tőkeösszegét és a bank felé fennálló kamatokat is.

(57) A csődbíróság engedélyezte, hogy a gazdasági és pénzügyminisztériumot felvegyék a Tirrenia elsőbbségi hitelezői „*prededucibili*" közé. Az olasz hatóságok szerint a fizetésképtelenségi eljárás alá vont vállalat irányításával megbízott rendkívüli biztos abban az időben úgy vélte, hogy a Tirrenia 2011. augusztus 28-ig vissza tudja fizetni a tartozását a tervezett privatizáció bevételeiből (lásd a 2.3.3. szakaszt).

(58) 2011. július 25-én aláírták a Tirrenia üzletágának CIN részére történő értékesítéséről szóló szerződést. Ugyanakkor az eszközök átruházását, így a kifizetést is elhalasztották, főként a szükséges összefonódási engedélyek megszerzésének nehézségei miatt ([29]). Az olasz versenyhatóság, az *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (a továbbiakban: AGCM) végül 2012. június 21-én jóváhagyta a Tirrenia–CIN tranzakciót, és az értékesítést 2012. július 19-én véglegesítették.

(59) 2012. szeptember 18-án a Tirrenia visszafizetett 25 852 548,93 EUR-t az államnak. 2012. október 24-én Olaszország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Tirrenia által 2011. július 11-től fizetendő összegeket, valamint az államnak járó, 649 485,04 EUR kamatot a vállalat teljes egészében visszafizette, és erről bizonyítékot is szolgáltattak.

2.3.3. *A Tirrenia privatizációja és a vételár CIN általi halasztott megfizetése*

(60) 2009. december 23-án a Fintecna közzétette az első ajánlati felhívást a Tirrenia és leányvállalata, a Siremar teljes részvénytőkéjének értékesítésére. 2010. február 19-én 16 részvételi szándék érkezett be 19 gazdálkodó egységtől. 2010. augusztus 4-én, miután az egyetlen kötelező ajánlatot benyújtó ajánlattevővel folytatott tárgyalások meghiúsultak, a Fintecna lezártnak tekintette az eljárást. Olaszország szerint a tárgyalások az ajánlat pénzügyi vonatkozásaival összefüggő aggályok miatt hiúsultak meg.

(61) Miután az első privatizációs kísérlet kudarcot vallott, a Tirreniát és a Siremart, mivel súlyos pénzügyi nehézségekkel küzdöttek, az olasz jog értelmében a nagyvállalatokra előírt kollektív fizetésképtelenségi eljárás, az úgynevezett rendkívüli igazgatási eljárás („*amministrazione straordinaria*") alá vonták, és ezt követően nem sokkal fizetésképtelennek nyilvánították. Közelebbről, a Tirreniát 2010. augusztus 5-én vonták a rendkívüli igazgatási eljárás alá. 2010. augusztus 12-én a római bíróság meghozta 332/2010. sz. ítéletét, amelyben a Tirreniát fizetésképtelennek nyilvánította.

2.3.3.1. Rendkívüli igazgatási eljárás

(62) A szokásos csődeljárással ellentétben, amelynek célja a fizetésképtelen vállalkozás felszámolása azzal a céllal, hogy kielégítsék a hitelezői követeléseket, az 1999. július 8-i 270. sz. törvényerejű rendeletben meghatározott rendkívüli igazgatási eljárás egy nagyvállalatokra előírt különös fizetésképtelenségi eljárás, amelynek célja az eszközök védelme és az üzleti tevékenység folytatásának garantálása.

(63) Ebben az eljárásban a fizetésképtelen vállalat irányítása átkerül a rendkívüli biztoshoz, akit az illetékes minisztérium jelöl ki. A rendkívüli biztos helyreállítási tervet javasol a szóban forgó üzleti tevékenység tekintetében, amely állhat a fizetésképtelen vállalat szerkezetátalakításában vagy eszközeinek értékesítésében. A tervet az illetékes minisztériumnak előzetesen engedélyeznie kell, és figyelembe kell vennie egy (a minisztérium által kijelölt szakértőkből álló) felügyelőbizottság véleményét.

(64) A módosításokkal 2004. február 18-i 39. sz. törvénnyé (a továbbiakban: Marzano-törvény) alakított, a fizetésképtelen nagyvállalatok szerkezetátalakítására irányadó sürgős intézkedések megállapításáról szóló, 2003. december 23-i 347. sz. törvényerejű rendelet szabályozza az e szerkezetátalakításnak magukat alávetni szándékozó fizetésképtelen vállalatokra alkalmazandó rendkívüli igazgatási eljárást. E vállalatoknak teljesíteniük kell bizonyos együttes kritériumokat az alkalmazottak előző évben fennálló létszámát és az eladósodottság szintjét illetően.

([29]) További részletek tekintetében lásd a (79)–(81) preambulumbekezdést.

(65) Az eljáráshoz az szükséges, hogy a fizetésképtelen vállalat kérelmet nyújtson be az olasz gazdaságfejlesztési miniszterhez, valamint keresetet az illetékes csődbíróságon. A minisztérium ezt követően dönt a fizetésképtelen vállalat eljárás alá vonásáról, és kijelöli a rendkívüli biztost, aki a felügyelőbizottság felügylete alatt fog működni, míg a bíróság meggyőződik a vállalat fizetésképtelenségéről.

(66) E kijelöléstől számított 180 napon belül a rendkívüli biztosnak szerkezetátalakítási tervet kel benyújtania a minisztériumhoz. A rendes csődeljárás csak akkor indul meg, ha a minisztérium nem hagyja jóvá ezt a szerkezetátalakítási tervet, és az alternatív eszközértékesítési eljárás nem életképes.

(67) A 134/2008. sz. törvényerejű rendelet ([30]) (a továbbiakban 134/2008. sz. rendelet) több ponton is módosította a Marzano-törvényt. Ezek a módosítások az alapvető közszolgáltatásokat nyújtó vállalatokra vonatkoznak, és többek között annak lehetőségét érintik, hogy a rendkívüli biztos vevőt találjon a fizetésképtelen vállalat eszközeire olyan felekkel folytatott tárgyalásos eljárásban, amelyek garantálják a közszolgáltatások középtávú folyamatosságát és a gyors beavatkozást. A 134/2008. sz. rendelet kimondja, hogy az eladási ár nem lehet alacsonyabb, mint az eszközöknek miniszteri rendelettel kijelölt független szakértők által meghatározott piaci értéke.

(68) A 134/2008. sz. törvényerejű rendelet bevezette annak lehetőségét is, hogy közvetlenül egy eszközértékesítési tervet hajtsanak végre, szemben a korábbi rendszerrel, amelyben először szerkezetátalakítási tervet kellett benyújtani a minisztériumhoz. Végül a 134/2008. sz. rendelet megállapítja, hogy ha sem az eszközértékesítési terv, sem a szerkezetátalakítási terv nem hajtható végre, vagy a minisztérium nem hagyja jóvá őket, megindul a rendes csődeljárás.

2.3.3.2. Az értékesítési eljárás

(69) 2010. szeptember 15-én közzétették a Tirrenia üzletágának ([31]) értékesítésére és ahhoz kapcsolódóan az új nyolcéves szerződésre irányuló ajánlati felhívást. E felhívás célja annak ellenőrzése volt, hogy vannak-e potenciális nemzeti vagy nemzetközi gazdálkodó egységek, amelyek érdeklődnek a Tirrenia üzletágának megszerzése iránt, és amelyek garantálni tudják a szállítási szolgáltatások folyamatosságát.

(70) A felhívást a Tirrenia weboldalán, több újságban ([32]), továbbá válogatott szakmai weboldalakon ([33]) is közzétették. A részvételi szándék kifejezésére való felhívás határidejét eredetileg 2010. szeptember 29-ben határozták meg, de meghosszabbították 2010. október 20-ig a fent említett nemzeti és nemzetközi újságokban és weboldalakon megjelentetett nyilvános hirdetmény útján, hogy észszerű idő álljon rendelkezésre a részvételi szándék kifejezésére.

(71) Ezen eljárásban összesen 21 részvételi szándék érkezett be nemzeti, európai és nem európai gazdálkodó egységektől. A rendkívüli biztos ezt követően tizenhat gazdálkodó egységet hívott meg a Tirrenia üzletágának alapos átvilágítására, amelyek részvételi szándékának kifejezése igazolta, hogy biztosítani tudják a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát ([34]). A vonatkozó dokumentációhoz való hozzáférést azzal a feltétellel adták meg, hogy az érdekelt felek titoktartási megállapodást írtak alá.

(72) Az a tizenegy fél ([35]), amely végül ezen átvilágítás elvégzése mellett döntött, hozzáférést kapott a következőket tartalmazó virtuális adatszobákhoz:

a) minden műszaki, jogi és pénzügyi információ, ideértve az eladásra kínált üzletág adatait;

b) a Tirrenia üzletágának a rendkívüli biztos által készített üzleti terve;

c) az eladó átvilágítási jelentése és a vállalat mérlege a rendkívüli igazgatási eljárás alá vonásának napján;

([30]) A 2008. október 27-i 166. sz. törvénnyé alakított a fizetésképtelen nagyvállalatok szerkezetátalakítására vonatkozó sürgős intézkedésekről („*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*") szóló, 2008. augusztus 28-i 134. sz. törvényerejű rendelet 4. cikkének (4-quater) bekezdése.

([31]) Lásd a (27) preambulumbekezdést az „üzletág" kifejezés ebben az összefüggésben történő használatának hátteréről.

([32]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino és Il Giornale di Sicilia.

([33]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List és Tradewinds.

([34]) Öt gazdálkodó egységet zártak ki azért, mert nem szolgáltattak megfelelő bizonyítékot arról, hogy képesek a tengeri közlekedési közszolgáltatás folyamatosságának biztosítására, mivel a természetes személyeknek egyértelműen nem voltak meg a szükséges pénzügyi erőforrásaik.

([35]) Az olasz hatóságok szerint az átvilágítási szakaszban való részvételre meghívott öt másik gazdálkodó egység jelezte, hogy nem kíván a továbbiakban részt venni a tranzakcióban.

d) a nyertes ajánlattevő és az állam között kötendő nyolcéves új szerződés tervezete;

e) minden más szükséges információ, hogy a potenciális vevő helyesen tudja értékelni az értékesítés tárgyát.

(73) A 2011. február 4-i miniszteri rendelettel a gazdaságfejlesztési miniszter a Banca Profilót jelölte ki a 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 4. cikkének (4-quater) bekezdése értelmében a Tirrenia üzletágának értékét megállapító független szakértőként. 2011. március 8-án a Banca Profilo 380 000 000 EUR-ra becsülte a Tirrenia üzletágának (és az új nyolcéves szerződésnek) az értékét. Ezt az információt a kötelező ajánlatok benyújtására nyitva álló határidő lejárta előtt feltöltötték az adatszobába minden potenciális ajánlattevő számára.

(74) A kötelező ajánlatok benyújtására nyitva álló utolsó határidő lejártát követően, 2011. március 15-én a rendkívüli biztos megjegyezte, hogy a 2011. február 2-i eljárási levél ([36]) feltételei értelmében csak a CIN – az Onorato Partecipazioni S.r.l., a Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. és a Marinvest S.r.l. cégeket tömörítő vállalat – nyújtott be kötelező ajánlatot.

(75) A rendkívüli biztos pontosítási kérelmét követően a CIN 2011. április 14-én végleges kötelező ajánlatot nyújtott be a Tirrenia üzletágának felvásárlására. Konkrétabban ez az ajánlat, amely kiegészült i. a szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettséggel összhangban álló üzleti tervvel és ii. összesen 20 000 000 EUR bankgaranciával, a következőkről rendelkezett:

i. a Tirrenia üzletága és az új nyolcéves szerződés megvásárlásáért kínált ár 380 100 000 EUR;

ii. az ajánlott árat úgy fizetik meg, hogy 200 100 000 EUR-t az üzletág átruházását követően, a fennmaradó összeget pedig a következőképpen folyósítják:

a) 55 000 000 EUR-t az üzletág átruházását követő harmadik évben december 15-ig;

b) 60 000 000 EUR-t az üzletág átruházását követő hatodik évben december 15-ig;

c) 65 000 000 EUR-t az üzletág átruházását követő nyolcadik évben december 15-ig.

(76) A fentiekre tekintettel a rendkívüli biztos a CIN által benyújtott kötelező ajánlatot bevitte az adatszobába, 2011. május 2-án pedig minden, az átvilágítási szakaszban érintett ajánlattevőnek levelet küldött, hogy 2011. május 12-ig nyújtsanak be a CIN 2011. április 14-i ajánlatánál kedvezőbb ajánlatot. Az egyik potenciális vevő kérelme nyomán a kedvezőbb ajánlat benyújtására előírt határidőt a rendkívüli biztos 2011. május 19-ig meghosszabbította. Ugyanakkor a rendkívüli biztoshoz nem érkezett be más ajánlat az említett időpontig.

(77) A rendkívüli biztos és tanácsadói által elvégzett értékelés alapján úgy ítélték meg, hogy a CIN által 2011. április 14-én benyújtott vételi ajánlat összhangban van a Tirrenia üzletágának a Banca Profilo által meghatározott értékével. Az ajánlattal benyújtott üzleti tervről megállapították, hogy megfelel a 2011. február 2-i eljárási levélben kérteknek (lásd a (74) preambulumbekezdést), és úgy ítélték meg, hogy kellően bizonyítja az ajánlattevő azon képességét, hogy garantálja a tengeri összeköttetést biztosító közszolgáltatás zökkenőmentes folytatását.

(78) 2011. május 23-án a gazdaságfejlesztési minisztérium felhatalmazta a rendkívüli biztost, hogy a Tirrenia üzletágát eladja a CIN részére a 2011. április 14-én benyújtott ajánlatban foglalt feltételek alapján. További konzultációt követően a rendkívüli biztos 2011. július 25-én aláírta a szerződést a CIN-nel.

(79) 2011. november 21-én az ebből eredő tranzakciót jóváhagyásra bejelentették a Bizottságnak. 2012. január 18-án a Bizottság részletes vizsgálatot indított az uniós összefonódás-ellenőrzési rendelet ([37]) alapján.

([36]) 2011. február 2-i levelében a rendkívüli biztos meghívta az érdeklődő gazdálkodó egységeket, hogy 2011. március 15. előtt nyújtsanak be végleges, feltételhez nem kötött, kötelező ajánlatot a Tirrenia üzletágának felvásárlására, 20 millió EUR összegű, első felszólításra fizetendő bankgarancia mellett, amely fedezi az ajánlatban vállalt kötelezettségeket, továbbá egy üzleti tervet, amely összhangban áll az új szerződéstervezetben a 2010. évi törvény értelmében előírt közszolgáltatási kötelezettségekkel.

([37]) A Tanács 2004. január 20-i 139/2004/EK rendelete a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).

(80) A Bizottság kezdeti piaci vizsgálata súlyos versenyjogi aggályokat tárt fel, különösen azért, mert az összefonódásban érintett felek nagyon magas, ha ugyan nem monopóliumszerű együttes piaci részesedéssel rendelkeznek számos olaszországi tengeri útvonalon, különösen egyes Szardíniából induló, illetve oda érkező útvonalakon. Eredetileg a CIN a Tirrenia következő fő versenytársai közötti közös vállalkozás volt: Grimaldi, Marinvest (amely például a Grandi Navi Velocit és a SNAV-ot ellenőrzi) és az Onorato Partecipazioni (amely a Mobyt ellenőrzi). A Bizottság aggályainak ismeretében a Grimaldi és a Marinvest kiléptek a CIN-ből, és eladták részvényeiket az Onorato Partecipazioninak. Ez utóbbi ezt követően új részvényeseket talált, így végül a CIN tulajdonosai a következők lettek: 40 %-ban a Moby (amelyet az Onorato Partecipazioni ellenőriz), 30 %-ban a Clessidra Società del Risparmio, 20 %-ban a Gruppo Investimenti Portuali és 10 %-ban a Shipping Investment S.r.l.

(81) 2012. április 27-én a Bizottság lezárta a részletes vizsgálatot, mivel a felek elálltak a bejelentett ügylettől. 2012. május 7-én a felülvizsgált összefonódási ügyletet, amely nem igényelt európai szintű jóváhagyást, bejelentették az AGCM-nek. 2012. június 21-i 23670. sz. határozatával az AGCM engedélyezte az ügyletet bizonyos feltételek mellett ([38]). A Tirrenia üzletágának tulajdonjoga végül 2012. július 19-én szállt át a CIN-re.

(82) 2015. július 6-án az Onorato Partecipazioni bejelentette szándékát, hogy teljes ellenőrzést kíván szerezni a Moby és a CIN felett azzal, hogy a két vállalat többi részvényesétől felvásárolja a részvényeket. Az AGCM 2015. december 10-i 25773. sz. határozatával a Civitavecchia–Olbia és a Genova–Olbia útvonalakra vonatkozó feltételekre is figyelemmel ([39]) jóváhagyta ezt a műveletet, amely ténylegesen összefonódást eredményezett a Moby és CIN között. Ezen átszervezést követően a CIN jelenleg a Moby 100 %-os tulajdonában áll, mindkét vállalat pedig az Onorato Partecipazioni 100 %-os tulajdonában.

(83) 2018. április 26-án a Moby igazgatósága jóváhagyta a CIN-nel való összefonódás tervét. Feltéve, hogy a szükséges jóváhagyásokat megszerzik, az összefonódás a tervek szerint 2018 végére lezárult volna, de ez nem következett be a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia beavatkozása miatt.

2.3.3.3. Az adásvételi szerződés

(84) A 2011. július 25-i adásvételi szerződés úgy határozza meg a Tirrenia átruházott üzletágát, mint a Tirrenia folyamatos közszolgáltatási kötelezettség keretében történő szállításiszolgáltatás-nyújtáshoz rendelt üzletágát. Különösen az adásvételi szerződés 4. cikke kimondja, hogy az üzletág eszközeit az adásvételi szerződés mellékelte sorolja fel, és azok között szerepelnek mind immateriális javak ([40]), mind tárgyi eszközök ([41]), amelyeket a vállalat a közszolgáltatási kötelezettség ellátása érdekében használ.

(85) Az adásvételi szerződés 11. cikkének (3) bekezdése kimondja, hogy az értékesítés ahhoz a feltételhez kötött, hogy a CIN és a közlekedési minisztérium egy előre meghatározott időn belül aláírja az új szerződést. Ez azt jelenti, hogy az új szerződés aláírása az értékesítés végleges megkötéséhez szükséges feltétel.

(86) Az adásvételi szerződés 7. cikkének (9) bekezdése kimondja továbbá, hogy a CIN új munkahelyeket kínál (új munkaszerződések alapján) a Tirrenia által a közszolgáltatási kötelezettség ellátása tekintetében foglalkoztatott adminisztrációs személyzetnek és legénységnek, figyelembe véve a megszerzett képesítéseket és/vagy a munkaköri leírások egyezőségét, valamint az esetleges szakszervezeti megállapodásokat. A 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdése értelmében a CIN fegyelmi okokon kívüli indokkal nem bocsáthat el senkit két évig. Az adásvételi szerződés 7. cikkének (11) és (12) bekezdése szerint a CIN köteles rendszeresen tájékoztatni az eladót e kötelezettségek betartásáról, amelyek megszegése esetén jelentős összegű kötbért kell fizetnie.

(87) Az adásvételi szerződés 7. cikke (6) bekezdésének d) pontja megállapítja, hogy a vevő a Marzano-törvény 4. cikke (4-quater) bekezdésével összhangban képes a szolgáltatás folyamatosságának középtávú biztosítására és a hatályos nemzeti és nemzetközi jogszabályok betartására.

([38]) Ideértve, de nem kizárólag, a díjakra megállapított felső határértékeket, bizonyos szolgáltatások megszüntetését és bizonyos útvonalakon a szállítási kapacitás más szolgáltatóknak történő értékesítését.

([39]) Mivel ezeket az útvonalakat csak a Moby és a CIN üzemeltette, az Onorato Partecipazioni kötelezettséget vállalt arra, hogy (1) fenntartja vagy növeli az összesített szállítási szolgáltatást a Civitavecchia–Olbia és Genova–Olbia útvonalakon; (2) betartja a díjra vonatkozó felső határt a Moby által 2014-ben meghatározott főszezonbeli árakat alkalmazva; (3) a főszezonbeli szállítási kapacitás 10 %-át a független harmadik személyek részére értékesíti, 20 %-os díjkedvezmény mellett.

([40]) Szabadalmak és a szellemi tulajdonhoz fűződő jogok; koncessziók, licencek, védjegyek és hasonló jogok; egyéb immateriális javak.

([41]) Rendszerek és gépek; ipari és kereskedelmi berendezések; egyéb tárgyi eszközök.

(88) Az adásvételi szerződés 5. cikke szerint a 380 100 000 EUR eladási árat a következőképpen kell megfizetni:

a) 200 100 000 EUR-t (az úgynevezett rögzített árat) a gazdaságfejlesztési miniszter azon rendeletének elfogadásától számított három munkanapon belül, amely törli a Tirrenia üzletágával kapcsolatos elővásárlási jogokkal, lefoglalásokkal és zár alá vétellel kapcsolatos bejegyzéseket;

b) a fennmaradó 180 000 000 EUR (az úgynevezett halasztott ár) megfizetését a következőképpen halasztják el: 55 000 000 EUR-t kell fizetni az új szerződés hatálybalépésének eredeti időpontját követő negyedik évben április 30-ig; 60 000 000 EUR-t az új szerződés hatálybalépésének eredeti időpontját követő hetedik évben április 30-ig, 65 000 000 EUR-t pedig az új szerződés hatálybalépésének eredeti időpontját ([42]) követő kilencedik évben április 30-ig.

(89) Az adásvételi szerződés 8. cikkének (23) bekezdése kimondja, hogy a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikke (5) bekezdésének értelmében az új tulajdonos nem köteles visszafizetni a Tirreniánál az üzletág átruházása előtt felmerült adósságokat.

(90) Az adásvételi szerződés függelékét a felek 2012. július 16-án írták alá, és az módosította többek között a 200 100 000 EUR rögzített ár megfizetésének módját (lásd a (88) preambulumbekezdés a) pontját). Közelebbről: 138 200 000 EUR-t továbbra is a (88) preambulumbekezdés a) pontjában említett rendelet elfogadását követő három napon belül kell megfizetni, a fennmaradó 61 900 000 EUR-t pedig kamattal terhelten ([43]) az új szerződés hatálybalépését követő nyolcadik évben (azaz 2020-ban) március 1-jén. A felek megállapodtak abban, hogy a hatálybalépést követően két évvel konzultálnak egymással annak meghatározása érdekében, hogy újra lehet-e tárgyalni a fennmaradó 61 900 000 EUR megfizetésének feltételeit. Ennek eredményeként ez utóbbi összeget az eredetileg tervezettnél korábban fizették meg (azaz 2016 februárjában 2020 márciusa helyett). A 180 000 000 EUR halasztott ár megfizetését nem módosították.

2.3.3.4. A Banca Profilo tanulmánya

(91) A fent leírtak szerint (lásd a (73) preambulumbekezdést) a gazdaságfejlesztési miniszter a 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 4. cikkének (4-quater) bekezdése értelmében a Banca Profilót jelölte ki a Tirrenia üzletágának értékét megállapító független szakértőként. 2011. március 8-án a Banca Profilo jelentést adott ki, amelyben bemutatta az általa használt értékmegállapítási módszereket és adatokat, és amely tartalmazta a Tirrenia saját, 2011 és 2018 közötti időszakra szóló üzleti tervét. A jelentés tartalmazta a Tirrenia üzletága értékének becsült tartományát.

(92) A Banca Profilo általi értékmegállapítás több feltevésen alapult, ideértve elsősorban, hogy az új közszolgáltatási szerződés a lejáratáig hatályban lesz és ennek eredményeként a Tirrenia üzletága közszolgáltatásért járó kompenzációban fog részesülni a szerződésben megállapított tengeri közlekedési összeköttetések üzemeltetéséért. Az értékmegállapítási jelentésben a Banca Profilo a diszkontált cash flow (DCF) és a gazdasági hozzáadott érték (EAV) módszerére hivatkozik elsődleges módszerként, míg a piaci szorzók módszerére és a tőkemódszerre a kontroll célját betöltő másodlagos módszerként.

(93) A DCF-módszer szerint a Banca Profilo figyelembe veszi a következőket: i. az új szerződés lejárati napjáig generált pénzforgalom; ii. a Tirrenia üzletágának felszámolási értéke az új szerződés lejártakor, azon feltevés alapján, hogy az említett időpontot követően már nem lehet az üzemeltetést folytatni; és iii. a Tirrenia üzletága néhány kisebbségi részvényese tőkéjének értéke. Az EAV-módszer szerint a Banca Profilo a következőket értékelte: i. a kiigazított könyv szerinti érték; ii. az üzleti vagy cégérték; iii. a Tirrenia üzletágának felszámolási értéke az új szerződés lejártakor (ugyanazon okokból, mint a DCF-módszerben). Az értékelés a vállalat üzleti tervében szereplő adatokat és a Banca Profilo ezek segítségével elvégzett számításait veszi alapul.

(94) Ami a másodlagos módszereket illeti, ezek a következőket foglalták magukban. A piaci szorzók elemzés a Banca Profilo azon számításait vette alapul, amelyek kilenc hasonló tengeri szállítási vállalat Bloomberg-adatait használják fel. A tőkemódszer a mérlegbe felvett eszközök nettó értékének becsléséből áll, amely értékeket adott esetben kiigazítanak (például a flotta, a közszolgáltatási szerződés értéke stb.).

(95) A Banca Profilo azt állapította meg a fenti módszerek alapján, hogy a Tirrenia üzletágának értéke a 380–426 millió EUR közötti tartományba esik. Ennek eredményeként a vállalatra irányadó minimálárat 380 000 000 EUR-ban kell megállapítani.

([42]) Az új szerződés CIN és a felelős minisztérium általi aláírásának napja.

([43]) A hatálybalépéstől az egyenleg rendezéséig felhalmozódott kamat, jogszabályi kamatlábbal, éves alapon, tőkésítés nélkül.

2.3.3.5. Az Ecorys-jelentés

(96) A hivatalos vizsgálati eljárás során a Bizottság megbízott egy független tanácsadót (Ecorys) azzal, hogy állapítsa meg a Tirrenia értékesítésre felkínált üzletágának piaci értékét (lásd a (8) preambulumbekezdést). A tanácsadót felkérték arra, hogy i. erősítse meg a Banca Profilo által elvégzett értékmegállapítás helytállóságát és ii. állapítsa meg az üzleti egység piaci értékét kapcsolódó feltételek nélkül.

(97) A Tirrenia üzletágából és az új szerződésből álló csomag értekének meghatározásához az Ecorys a Banca Profilo által is használt főbb módszereket alkalmazta. Közelebbről: az Ecorys a diszkontált cash flow és a gazdasági hozzáadott érték módszerét vette alapul, de módosította a vonatkozó feltevéseket, ahol azt helyénvalónak ítélte ([44]). Az Ecorys feltételezi, hogy az új szerződést nem hosszabbítják meg ([45]) a lejárati idejét követően, ezért a közszolgáltatási útvonalakat az említett időpontot követően nem üzemeltetik majd. Ezen az alapon az Ecorys a Tirrenia értékesített üzletágának minimális piaci értékét 409,5 millió EUR-ban állapította meg (ami 8 %-kal magasabb, mint a Banca Profilo által megállapított érték).

(98) Az Ecorys azt is megállapította, hogy ha a Tirrenia üzletágát feltételekhez nem kötötten, és különösen a közszolgáltatás ellátására irányuló új közszolgáltatási szerződés (tehát az említett közszolgáltatás folyamatosságának biztosítására irányuló kötelezettség) nélkül értékesítették volna, a vállalatot felszámolási értékén ([46]) adták volna el, azaz 303,5 millió EUR-ért. Az Ecorys ezt a következtetést arra a feltevésre alapozta, hogy a Tirrenia üzletága nem tudott volna jövedelmezően tovább működni a közszolgáltatásért járó kompenzáció hiányában. Az Ecorys a következőképpen jellemezte a Tirrenia és a Siremar által közszolgáltatás keretében üzemeltetett útvonalakat: *„súlyosan veszteséges műveletek mérsékelt személyforgalommal, amelyek teljes mértékben a szerződések jelentette finanszírozástól függnek*". Emellett az Ecorys úgy vélte, hogy *„a szolgáltatások minősége megváltoztatásának lehetősége és a jegyárak meghatározása tekintetében rendelkezésre álló nagyobb mozgástér nem elégséges ahhoz, hogy üzleti szempontból ezeket az útvonalakat gazdaságilag életképessé tegyék*". Az Ecorys megjegyezte, hogy ez a felszámolási érték alacsonyabb, mint a pályázat eredményeként elért érték, és jelezte, hogy emiatt egy piacgazdasági szereplő számára az azonnali felszámolás (lényegében a hajók értékesítése) nem lett volna észszerű alternatíva.

(99) Emellett az Ecorys összehasonlította a Tirrenia üzletágának személyzetpolitikáját több hasonló kompvállalatéval, és azt állapította meg, hogy a Tirrenia személyi állományának mérete és személyzetiköltség-struktúrája *„sem a munkaerőköltségek összbevételből való részesedését,* ([47]) *sem a munkaerőköltség/létszám arányt* ([48]) *tekintve nem tér el a hasonló vállalatokétól*". Az elemzés azt mutatta, hogy nem volt olyan jelentős különbség a Tirrenia üzletága és a hasonló vállalatok között, amely létszámfeleslegre vagy túlzott munkaerőköltségekre utalna. Egy lehetséges vevő tehát csekély mozgástérrel rendelkezett volna a munkaerő egy részének elbocsátása vagy lecserélése tekintetében. Ennek alapján az Ecorys azt állapította meg, hogy semmi nem igazolja, hogy a munkaerővel kapcsolatos feltételek jelentős hatást gyakoroltak a Tirrenia üzletágának értékére.

2.3.4. *Az olasz állam és a CIN közötti új szerződés*

2.3.4.1. A kedvezményezett

(100) A CIN a Tirrenia üzletágának nyertes ajánlattevője, amelyet eredetileg erre a célra hozott létre az Onorato Partecipazioni S.r.l., a Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. és a Marinvest S.r.l., jóllehet a két utóbbi fél helyébe három új befektetőnek kellett lépnie, hogy az összefonódás jóváhagyását megszerezzék (lásd a (80) preambulumbekezdést). A fent kifejtettek szerint (lásd a (82) preambulumbekezdést) a CIN 2015 júliusától az Onorato Partecipazioni S.r.l. kizárólagos ellenőrzése alatt áll.

([44]) Nevezetesen, a Banca Profilo feltételezte, hogy a Tirrenia üzletágát az új szerződés lejártakor felszámolják. Az Ecorys ezzel szemben azt feltételezi, hogy a mind közszolgáltatási kötelezettség keretében (azaz holtszezonban), mind kereskedelmi alapon (azaz a főszezonban) üzemeltetett hajók továbbra is ellátják a majd az utóbbi szolgáltatásokat, és hasznos élettartamuk végén értékesítik őket. Az Ecorys ugyanakkor nem állapította meg, hogy életképes lenne-e, ha e szolgáltatásokat csak főszezonban üzemeltetnék (például a személyzet jelenlegi munkaszerződései a főszezonra és a holtszezonra is kiterjednek).

([45]) Az Ecorys megjegyzi, hogy míg e meghosszabbítás nem zárható ki, a jövőbeni megújítás közszolgáltatási feltételeivel kapcsolatos bizonytalanság és a megbízható információk hiánya miatt észszerű a Tirrenia üzletágának értékét a közszolgáltatási rendszer esetleges jövőbeni meghosszabbítását figyelmen kívül hagyva értékelni.

([46]) Az Ecorys ezt az értéket a teljes személyzet elbocsátása kapcsán felmerülő költségek és a Tirrenia üzletága eszközeinek kiigazított nettó értéke közötti különbségként számította ki.

([47]) Az Ecorys szerint ez az arány azt mutatja, hogy a munkaerőköltségek jelentősen befolyásolják-e a Tirrenia üzletágának költségvetését a hasonló vállalatokhoz képest.

([48]) Az Ecorys szerint ez az arány azt mutatja, hogy a Tirrenia üzletágának munkaerőköltségei aránytalanok-e a hasonló vállalatokéhoz képest.

2.3.4.2. Az útvonalak

(101) A 2012. július 18-i, Olaszország és a CIN közötti új szerződés szerint a CIN a következő útvonalakat szolgálja ki a közszolgáltatási rendszerben:

3. táblázat

A CIN által az új szerződés keretében kiszolgált útvonalak

Vegyes kiszolgálású útvonalak	Árufuvarozási útvonalak
Nápoly–Palermo (kizárólag holtszezon): Napi szolgáltatás (éjszaka) mindkét kikötőből.	Livorno–Cagliari (egész évben): Heti öt indulás mindegyik kikötőből.
Genova–Porto Torres (kizárólag holtszezon): Napi szolgáltatás (éjszaka) mindkét kikötőből.	
Genova–Olbia–Arbatax (egész évben): Szardínia felé: heti három indulás Genovából Olbiába holtszezonban és heti öt főszezonban, heti két továbbindulással Olbiából Arbataxba. A kontinens felé: heti két indulás Arbataxból Genovába olbiai megállással. Egy további indulás Olbiából Genovába holtszezonban, három főszezonban.	Nápoly–Cagliari (egész évben): Heti egy–három indulás mindegyik kikötőből. A három indulás egyike a Cagliari–Palermo útvonalon is teljesíthető a forgalmi követelmények függvényében.
Civitavecchia–Olbia (kizárólag holtszezon): Napi szolgáltatás (éjszaka) mindkét kikötőből.	Ravenna–Catania (egész évben): Heti három indulás mindegyik kikötőből.
Nápoly–Cagliari (egész évben): Heti egy indulás mindegyik kikötőből holtszezonban és kettő főszezonban.	
Palermo–Cagliari (egész évben): Heti egy indulás mindegyik kikötőből holtszezonban és főszezonban.	
Trapani–Cagliari (egész évben): Heti egy indulás mindegyik kikötőből holtszezonban és főszezonban.	
Civitavecchia–Cagliari–Arbatax (egész évben): Szardínia felé: napi szolgáltatás (éjjel) Civitavecchiából Cagliariba, heti két továbbindulással Arbataxba. A kontinens felé: napi szolgáltatás (éjjel) Cagliariból Civitavecchiába, heti két továbbindulással Arbataxba.	
Termoli–Tremiti-szigetek (egész évben): Napi szolgáltatás mindkét kikötőből plusz két további összeköttetés hetente mindkét kikötőből. Heti egy összeköttetés veszélyes áruk fuvarozására. A főszezonban heti egy további összeköttetés.	

(102) A CIN a főszezonban kereskedelmi feltételekkel üzemelteti a Nápoly–Palermo, a Genova–Porto Torres és a Civitavecchia–Olbia útvonalat. Az új szerződés A. melléklete részletesen meghatározza, hogy a 3. táblázatban szereplő egyes útvonalakat miként kell kiszolgálni (például a hajók típusa, indulási idő bizonyos útvonalak tekintetében stb.). Emellett a felhasználóknak (a szigeti lakosoknak, illetve más utasoknak) felszámított viteldíjak nem haladhatják meg az új szerződés 6. cikkében megállapított és az említett A. mellékletben részletezett határértékeket.

(103) 2013. november 7-i levelében a CIN a gazdasági-pénzügyi mérleg feltételeinek az új szerződés 9. cikke szerinti felülvizsgálatát kérte (lásd a (107) preambulumbekezdést). 2014. augusztus 7-én az olasz infrastruktúráért és közlekedésért felelős minisztérium és a CIN megállapodott a 2012. július 18-i szerződés több módosításáról. A műveletek gazdasági-pénzügyi mérlegének helyreállítása érdekében a módosított megállapodás a következőket határozta meg:

– a Trapani–Cagliari vegyes kiszolgálású útvonalat törlik,

– a Nápoly–Cagliari árufuvarozási útvonalat törlik,

– a Ravenna–Catania árufuvarozási útvonalat módosítják, és lehetővé teszik, hogy az indulásra Ravennából, Velencéből vagy Monfalconéból kerüljön sor Cataniába, illetve megállást lehet beiktatni Brindisiben, és fordítva,

– a módosított árufuvarozási útvonalakat nem kötelező az év konkrét időszakában ([49]) nyújtani (különösen munkaszüneti napokon és ünnepi időszakban),

– a szolgáltatás gyakoriságát és egyes útvonalakon a minimális gyakoriságot módosítják. A legfontosabb változások a következők:

  a) a Genova–Olbia–Arbatax vegyes kiszolgálású útvonalon az Arbatax felé irányuló összeköttetést törlik a holtszezonban (de fenntartják a főszezonban);

  b) a Civitavecchia–Cagliari–Arbatax vegyes kiszolgálású útvonalon a gyakoriságot a napiról heti három indulásra csökkentik a holtszezonban, heti két csatlakozással Arbataxba; a főszezont nem érinti a változás;

  c) a Nápoly–Cagliari vegyes kiszolgálású útvonalon a gyakoriságot a heti egyről két indulásra növelték a holtszezonban, a főszezont nem érinti a változás;

  d) a Palermo–Cagliari vegyes kiszolgálású útvonalon a gyakoriságot a heti egyről két indulásra növelték a főszezonban, a holtszezont nem érinti a változás;

  e) a Livorno–Cagliari árufuvarozási útvonalon a gyakoriságot a heti öt indulásról heti négy–hat indulásra módosították,

– a közszolgáltatásért járó éves kompenzáció maximális összege továbbra is 72 685 642 EUR maradna, és semmilyen körülmények között nem emelkedhet.

2.3.4.3. Az időtartam

(104) Az új szerződést 2012. július 18-án írta alá az olasz állam és a CIN, és az nyolc évig lesz hatályban, így 2020. július 18-án jár le.

2.3.4.4. A közszolgáltatási kötelezettségek

(105) A CIN-t terhelő közszolgáltatási kötelezettség kiterjed a kiszolgálandó tengeri közlekedési összeköttetésekre (lásd a (101) preambulumbekezdést), a kiszolgált tengeri útvonalakhoz rendelt hajók típusára és kapacitására, tartalékhajó rendelkezésre állására a szolgáltatás folyamatosságának biztosítása érdekében, a szolgáltatás gyakoriságára és az egyes útvonalakon a szolgáltatást igénybe vevőknek felszámított viteldíjak maximális összegére.

2.3.4.5. A kompenzáció

(106) A CIN számára az új szerződés szerint folyósítható éves kompenzáció felső határa 72 685 642 EUR. A kompenzáció összegét a CIPE-irányelvben megállapított módszerrel kell meghatározni (lásd a (41)–(51) preambulumbekezdést).

(107) Az új szerződés 8. cikke előírja, hogy a támogatott tevékenységek körét rendszeresen, háromévente felül kell vizsgálni, hogy meggyőződjenek arról, nincs-e pénzügyi egyensúlyhiány. Az új szerződés 9. cikke emellett megállapítja, hogy a bevételek vagy a költségek váratlan, strukturális változásával jellemzett, nagyon egyedi körülmények között, de mindenképpen csak az egyes hároméves időszakok első évét követően a felek megindíthatják e felülvizsgálatot korábban (az úgynevezett védzáradék).

([49]) Közelebbről: december 24. és január 6. között, húsvét előtti szerda és húsvét utáni kedd között, a következő munkaszüneti napokon: április 25., május 1., június 2., november 1. és december 8., továbbá két hét augusztusban a felügyelő minisztériumokkal kötött megállapodás nyomán.

2.3.5. *A kikötési elsőbbség*

(108) 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 Tirreniát is, megtartják a hozzájuk rendelt kikötőhelyeket és az elsőbbségi helyüket az új résidők kiosztásánál, összhangban az 1994. január 28-i 84. sz. törvényben és az olasz tengerészeti törvénykönyvben meghatározott tengerészeti hatóságok által előírt eljárásokkal.

2.3.6. *A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések*

(109) A 2010. évi törvény lehetőséget adott a korábbi Tirrenia-csoport vállalkozásai számára, hogy ideiglenesen a sürgető likviditási szükségletek fedezésére használják fel a flotta fejlesztésére és korszerűsítésére már lekötött pénzügyi forrásokat ([50]). A korábbi Tirrenia-csoport vállalkozásai, amelyek éltek ezzel a lehetőséggel, ugyanakkor újra fel kellett töltsék ezeket a célirányos forrásokat, hogy továbbra is vállalni tudják hajóik szükséges korszerűsítését. A korszerűsítésekre azért volt szükség, hogy megfeleljenek az 1996. évi stockholmi megállapodást követő, új nemzetközi biztonsági követelményeknek ([51]).

(110) Közelebbről, két eszközből ([52]) összesen 23 750 000 EUR-t különítettek el a teljes Tirrenia-csoport fejlesztéseire. Ebből az összegből 12 051 900 EUR-t egy erre a célra a Banca Carigénél létrehozott bankszámlán helyezték letétbe, kifejezetten a Tirrenia számára, még mindig azzal a céllal, hogy e forrásokat az eredetileg szándékoltak szerint használják fel, azaz hogy fordítsák a nemzetközi biztonsági követelmények betartásához szükséges fejlesztések elvégzésére. Ugyanakkor 2010. augusztus 12-én a Banca Carige ebből a betétből kiegyenlítette a Tirreniának a felé fennálló két tartozását 4 657 005,35 EUR értékben. A Tirrenia tehát ténylegesen kihasználta a 2010. évi törvényben megállapított lehetőséget, és a flotta fejlesztésére elkülönített forrásokat a likviditási igényeinek fedezésére használta fel, még akkor is, ha továbbra is köteles volt ezt a támogatást visszafizetni az olasz államnak azzal, hogy a korszerűsítésre szánt számlát újra feltölti.

(111) Emellett a 2010. évi törvény 1. cikke a következőket is megállapította:

a) az eredeti szerződéseket 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásnak végéig meghosszabbítják (lásd még a (26) preambulumbekezdést);

b) a módosításokkal 2009. évi törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikke módosult a (24 bis) bekezdés bevezetésével. Az említett bekezdés szerint a 2009. évi törvény (1)–(15) bekezdései rendelkezéseinek végrehajtását szolgáló minden hivatalos cselekmény és művelet adómentességben részesül. 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 a szóban forgó régiók a 2009. március 6-i 1/2009. sz. CIPE-irányelv ([53]) értelmében felhasználhatják a *Fondo Aree Sottoutilizzate* (a továbbiakban: FAS) ([54]) forrásait.

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

(112) A bizottsági szolgálatok és az olasz hatóságok 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.

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

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

([52]) A 2009. évi törvény 19-ter cikkének (19) bekezdésében elrendelt valamennyi pénzeszköz (7 000 000 EUR), illetve a 102/2009. sz. törvényben előírt pénzeszközökből 16 750 000 EUR.

([53]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, No. 137, 2009. június 16.

([54]) Az FAS az olasz regionális politika végrehajtását támogató nemzeti alap. Forrásait főleg az olasz hatóságok által ilyenként meghatározott régiók számára különítik el.

(113) 2009. április 28-i levelükben az olasz hatóságok részletes választ adtak a Bizottság 2008. december 19-i kérésére. Az említett levélben Olaszország többek között:

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

– azzal érvelt, hogy a Tirrenia-csoport számára kifizetett, közszolgáltatásért járó kompenzáció a szigetek területi folytonosságát volt hivatva biztosítani olyan tengeri összeköttetésekkel, amelyeket a piaci magánszereplők nem szolgáltak ki kielégítően,

– rámutatott arra, hogy 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; az eljárás során konzultáltak a hat érintett régióval. Ezen 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,

– kifejtette, hogy az észszerűsítés célja az volt, hogy i. fenntartsa a szigetek és a kontinens közötti, illetve a szigetek közötti területi folytonosság, valamint az egészséghez, tanuláshoz és mobilitáshoz való jog biztosításához szükséges összeköttetéseket, ii. észszerűsítse az összeköttetéseket, ahol voltak magánszereplők, amelyek ugyanezeket a csatlakozásokat biztosították ugyanabban az időszakban, a minőség és folyamatosság hasonló garanciái mellett, és iii. észszerűsítse a nyári és nagysebességű összeköttetéseket, ahol csak személyeket szállítanak,

– áttekintést adott a Tirrenia-csoport vállalatai által 2008-ban üzemeltetett útvonalakról és a Tirrenia-csoport vállalatai által 2009-ben üzemeltetendő, csökkentett számú útvonalról. Az olasz hatóságok szerint az utóbbi útvonalak képeznék azon új szerződések alapját, amelyeket a Tirrenia-csoport vállalatainak új tulajdonosaival kell majd megkötni.

(114) 2009. december 21-én a Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója levelet küldött az olasz hatóságoknak, amelyben megjegyezte többek között a következőket:

– az olaszországi tengeri kabotázságazat radikális átalakításának fényében és azon jókora társadalmi hatás miatt, amelyet a privatizáció gyakorolna az olasz hatóságok szerint, ha a pályáztatást egyszerű közszolgáltatási szerződések alapján végeznék el, az ilyen szerződésekkel rendelkező hajózási vállalatokra kiírt pályázatok elvben és kivételesen elfogadhatók, a 3577/92/EGK tanácsi rendeletben ([55]) (tengeri kabotázsról szóló rendelet) megállapított, a közösségi hajótulajdonosok körében a megkülönböztetésmentesség kritériumának való megfelelés biztosítása céljából,

– a közszolgáltatásért járó kompenzációt azokra a vonalakra kell korlátozni, ahol más szolgáltatók egész éves, folyamatos jelenléte korlátozott, ezért nem elégíti ki megfelelően a piaci igényeket. Ebben a tekintetben további pontosításokat kértek a Genova–Porto Torres, a Genova–Olbia–Arbatax és a Civitavecchia–Olbia útvonalak piaci hiányosságairól. Ezt követően megkérték Olaszországot, hogy fejtse ki, a Tirrenia kapott-e kompenzációt e három útvonal főszezonbeli üzemeltetéséért. Kérdéseket tettek fel a Caremar által kiszolgált vonalakat érintően is. A levél rámutatott továbbá arra, hogy a tengeri kabotázsról szóló rendelet alapján csak a belföldi vonalak közszolgáltatási szerződésbe foglalása lehet indokolt (a nemzetközi vonalaké nem),

– a Tirrenia-csoport közszolgáltatási szerződései 2008. december 31-én jártak le, és az Olaszország által tervezett privatizáció a tervezettnél tovább tarthat. A levél tehát rámutatott arra, hogy valószínűleg felszólító levelet fognak küldeni a tengeri kabotázsról szóló rendelet helytelen alkalmazása miatt.

(115) 2010. január 22-én az olasz hatóságok válaszoltak a bizottsági szolgálatok 2009. december 21-i levelére. Levelükben az olasz hatóságok:

– tudomásul vették, hogy a Bizottság elvben beleegyezett a Tirrenia-csoport új közszolgáltatási szerződésekkel együtt történő privatizációjában álló javasolt megközelítésbe,

([55]) 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 Bizottság megjegyzi, hogy a tengeri kabotázsról szóló rendelet csak e konkrét piac liberalizálását írja elő a tagállamok számára, a tengeri fuvarvállalatok privatizációját nem.

– részletes magyarázattal szolgáltak a Genova–Porto Torres, Genova–Olbia–Arbatax és Civitavecchia–Olbia útvonalakat illetően, amelyek tekintetében a Bizottság több kérdést is feltett. Olaszország megerősítette, hogy a Genova–Porto Torres és a Civitavecchia–Olbia útvonalakat csak holtszezonban szolgálták ki a közszolgáltatási rendszerben,

– megemlítették, hogy a Tirrenia (és a Siremar) értékesítése tekintetében a részvételi szándék kifejezésére való felhívást 2009. december 23-án tették közzé. Olaszország rámutatott arra, hogy 2010. szeptember 30-ig le kívánja zárni a teljes Tirrenia-csoport privatizációját,

– felkérték a Bizottságot, hogy kifejezetten erősítse meg, hogy a piaci hiányosságok tekintetében közölt érvek elegendőek-e.

(116) 2010. január 29-én ([56]) a Bizottság felszólító levelet küldött a tengeri kabotázsról szóló rendelet helytelen alkalmazása miatt. Ebben 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 közösségbeli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés tilalmának elvét követve kell megtennie. A rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerint 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 tehát felkérte az olasz hatóságokat észrevételeik előterjesztésére.

(117) Szintén 2010. január 29-én a Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója válaszolt az olasz hatóságok 2010. január 22-i levelére. A főigazgató hangsúlyozta, hogy a válasza csak a tengeri kabotázsról szóló rendeletnek való megfelelést érinti, állami támogatási problémákat nem. Minderre tekintettel a főigazgató rámutatott arra, hogy a Genova–Porto Torres, Genova–Olbia–Arbatax és Civitavecchia–Olbia vonalakat illetően közölt indokolások kellő mértékben eloszlatták a korábban kifejtett kételyeket. A főigazgató továbbá pozitívan reagált arra, hogy a korábbi kérelme nyomán Olaszország törölte a Tirrenia új szerződéstervezetéből a nemzetközi összeköttetést. Ami a Caremar által kiszolgált útvonalakat érintően felvetett kérdéseket illeti, az indokolást csak ezen útvonalak némelyike esetében ítélték kielégítőnek. Olaszországot tehát kérték, hogy szolgáljon további pontosításokkal a Caremar egyes útvonalaival kapcsolatban. A főigazgató emlékeztetett arra, hogy közszolgáltatási szerződés csak olyan útvonalakra vonatkozhat, amelyek tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

(118) 2010. március 29-én az olasz hatóságok válaszoltak a Bizottság 2010. január 29-i felszólító levelére. Válaszukban az olasz hatóságok:

– emlékeztettek arra, hogy a bizottsági szolgálatok 2009. december 21-i levelükben (lásd a (114) preambulum-bekezdést) elvben egyetértettek a Tirrenia-csoportnak a vállalatok és az új közszolgáltatási szerződések egy csomagban történő értékesítésének útján megvalósított privatizációjával,

– megjegyezték, hogy az eredeti szerződések meghosszabbítását csak az indokolta, hogy gondoskodni kellett a tengeri közszolgáltatás ellátásának folyamatosságáról a megfelelő privatizációs eljárások befejezéséig,

– megerősítették azon szándékukat, hogy a privatizációs eljárást 2010. szeptember 30-ig lefolytatják, hogy a tengeri kabotázságazatot addig liberalizálják,

– áttekintést adtak a Tirrenia (és a Siremar) privatizációs eljárásáról. Olaszország különösen kifejtette, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívás közzétételét követően 19 gazdálkodó egységtől 16 részvételi szándék érkezett be 2010. február 19-én. Az átvilágítási szakasz részeként 2010. március 22-én adatszobát nyitottak, amely 2010. május végéig hozzáférhető volt. Abban az időben Olaszország arra számított, hogy az adásvételi szerződést 2010. július közepére alá tudja írni, és hogy a tulajdonátruházás 2010 szeptemberére megtörténik,

– pontosították, hogy a Toremarra kiírt pályázatban 11 érdekelt fél vesz majd részt az eljárás következő szakaszában,

– rámutattak arra, hogy a folyamatos bizonytalanság, amely a kötelezettségszegési eljárás folytatása miatt áll elő, veszélyeztetheti a privatizációs eljárást, továbbá hátrányosan befolyásolja a pályázat tárgyát képező vállalatok értékét,

– felajánlották, hogy teljeskörűen együttműködnek a Bizottsággal, hogy eloszlassanak minden fennmaradó kételyt a kötelezettségszegési eljárást és az esetleges állami támogatási problémákat illetően.

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

(119) 2010. szeptember 10-én az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot egy ad hoc értekezleten, hogy a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárását az utolsó szakaszban megszüntették, ennélfogva nem lesz tartható a szeptember 30-i határidő. Emellett az olasz hatóságok arról számoltak be, hogy a Caremar, a Saremar, a Siremar és a Toremar szerződéseire kiírt versenyeljárásokat szintén elhalasztották. 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 (26) preambulumbekezdést).

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

– megjegyezte, hogy a Tirrenia, a Siremar, a Caremar, a Saremar és a Toremar eredeti szerződéseit automatikusan, versenyeljárás nélkül hosszabbították meg,

– rámutatott arra, hogy a szóban forgó közszolgáltatási szerződések továbbra is alkalmazandók voltak, hogy nem zárult le a versenyeljárás sem a Tirrenia, sem a Siremar, a Caremar, a Saremar és a Toremar tekintetében,

– jelezte, hogy fenntartja a jogot, hogy indokolással ellátott véleményt adjon ki, ha szükséges (figyelembe véve Olaszország esetleges észrevételeit).

(121) 2012. június 21-én a Bizottság 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 pályázati eljárások lezárultak 2011 során ([57]), 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 Caremar, a Laziomar és a Saremar vállalatok által üzemeltetett tengeri kabotázsra irányuló közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezeket a szerződéseket automatikusan és határozatlan időre meghosszabbították, ezáltal megakadályozták, hogy a közösségi hajótulajdonosok versenyezzenek az említett szerződésekért.

(122) 2012. augusztus 8-án az olasz hatóságok azt válaszolták 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 Caremar esetében a hirdetményt 2012. július 20-án tették közzé, a Laziomar esetében pedig 2012. augusztus 1-jén küldték meg közzétételre. Végezetül, a Saremar tekintetében 2012. augusztus 2-án törvényt fogadtak el, amely előírta e hirdetmény 2012. október 2-ig történő közzétételét.

(123) 2014. január 13-án a Compagnia Laziale di Navigazione lett a Laziomar új tulajdonosa, és tízéves közszolgáltatási szerződés kötött a Pontino szigetcsoporttal való összeköttetések tekintetében. 2015. július 16-án az ATI SNAV-Rifim megszerezte a Caremar tulajdonjogát, és kilencéves közszolgáltatási szerződésre kapott megbízást. Végezetül, a 2014. évi határozatot követően elindították a Saremar felszámolását, és a Szardínia és a kis szigetek közötti útvonalakat érintő közszolgáltatási szerződést a Delcomarnak ítélték oda 2016 márciusában.

(124) 2016. július 15-i levelükben az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a korábbi Tirrenia-csoport minden vállalatának privatizációja lezárult. 2016. december 8-án a Bizottság úgy határozott, hogy lezárja a kötelezettségszegési eljárást.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK ÉS KITERJESZTÉSÉNEK INDOKLÁSA

3.1. **Az állam és a Tirrenia közötti eredeti szerződés meghosszabbítása**

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

(125) 2011. évi határozatában a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 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 nem kapott teljes képet a Tirreniát a szóban forgó útvonalak üzemeltetésével kapcsolatban az ugyanezen útvonalakon szolgáltatást nyújtó versenytársakhoz képest terhelő kötelezettségekről. Emellett a Bizottságnak kételyei voltak azzal kapcsolatban, hogy a Tirrenia által kiszolgált árufuvarozási útvonalakat lehet-e úgy tekinteni, hogy az a céljuk, hogy az uniós jog értemében vett általános gazdasági érdeket elégítsenek ki.

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

(126) A Bizottságnak az volt az előzetes álláspontja, hogy az Altmark-ítélet ([58]) második kritériuma teljesült, jelesül, 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.

(127) A Bizottság ugyanakkor úgy vélte, hogy a harmadik Altmark-kritérium úgy tűnik, nem teljesül, és hogy a szolgáltatókat adott esetben túlkompenzálták a közfeladat ellátásáért. A Bizottság különösen amiatt fejezte ki kételyeit, hogy a 2010-től alkalmazandó 6,5 %-os kockázati prémium a kockázat megfelelő szintjét tükrözi-e, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a Tirrenia viselné az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan együtt járó kockázatokat.

(128) A Bizottságnak az is volt az előzetes álláspontja, hogy a negyedik Altmark-kritérium sem teljesül, amennyiben az eredeti szerződések meghosszabbítására nem írtak ki pályázatot. A Bizottság emellett megjegyezte, hogy nem érkezett be hozzá olyan bizonyíték, amely alátámasztaná azt az érvet, hogy a Tirrenia ténylegesen a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani.

(129) A 2011. évi határozatban a Bizottság tehát előzetesen azt állapította meg, hogy a Tirrenia számára 2009 és 2011 között fizetett, közszolgáltatásért járó kompenzáció állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján. Emellett a Bizottság úgy látta, hogy ezt a támogatást új támogatásnak kell tekinteni.

(130) A 2012. évi határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy amennyiben a feltételek 2012-ben sem változtak, továbbá az új szerződés hatálybalépéséig, a Tirrenia részére 2012. január 1-jétől a meghosszabbított eredeti szerződés szerint nyújtott kompenzáció szintén állami támogatásnak minősül.

3.1.2. *Összeegyeztethetőség*

(131) A 2011. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 2009 és 2011 között folyósított, közszolgáltatásért járó kompenzáció nem tartozik a 2005/842/EK bizottsági határozat (2005. évi ÁGÉSZ-közlemény) ([59]), sem a 2005. évi ÁGÉSZ-keretszabály ([60]) 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.

(132) A 2012. évi határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy 2012. január 31-én új ÁGÉSZ-csomag lépett hatályba, amelynek része 2012/21/EU bizottsági határozat ([61]) (a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat) és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály ([62]). A Bizottságnak ugyanakkor az volt az előzetes álláspontja, hogy a meghosszabbított szerződés alapján folyósított, közszolgáltatásért járó kompenzáció nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal és nem mentesíthető a 2011. évi ÁGÉSZ-határozatban előírt bejelentési követelmény alól.

(133) Az eredeti szerződések 2010. szeptember 30-tól a privatizációs folyamat végéig történő meghosszabbítását a 2010. évi törvény írta elő. A 2010. évi törvény elfogadásakor a Tirrenia nehéz helyzetben volt (lásd a (61) preambulum-bekezdést). Ennek megfelelően a vállalat számára 2010. október 1-jétől a privatizációjáig folyósított kompenzációt nem lehet a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján vizsgálni. Ehelyett a Bizottság előzetes álláspontja szerint a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 9. pontja ([63]) értelmében ezt a támogatást a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján kell értékelni.

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

([59]) 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.).

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

([61]) A Bizottság 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.).

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

([63]) Ez a pont a következőképpen szól: „Az *általános gazdasági érdekű szolgáltatások nehéz helyzetben lévő nyújtóinak juttatott támogatások értékelésére a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás alapján fog sor kerülni*.”

(134) A Bizottság megjegyezte, hogy a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított összeegyeztethetőségi kritériumok nem teljesülnek ebben az esetben, ezért a 2012. évi határozatban azt az előzetes álláspontot fogadta el, hogy a nehéz helyzetben lévő Tirrenia részére fizetett kompenzáció összeegyeztethetetlen szerkezetátalakítási támogatás.

3.2. **A Tirreniának nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása**

(135) A 2012. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a megmentési támogatást jogellenesen hosszabbították meg 2011. augusztus 28-tól 2012. szeptember 18-ig, és hogy a megmentési támogatás ezen időszakban történő meghosszabbítása a Tirreniának és a Siremarnak, és valószínűleg a vevőiknek is nyújtott összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül. A Bizottság különösen megjegyezte, hogy Olaszország nem nyújtott be szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet a megmentési támogatás első részletének e vállalatok részére történő folyósítását követő hat hónapon belül, amint azt a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás előírja. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a megmentési támogatás meghosszabbításának a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított feltételei sem teljesülnek.

3.3. **A Tirrenia privatizációja és a vételár CIN általi halasztott megfizetése**

(136) A 2011. évi határozatban a Bizottság kétségeket fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy a Tirrenia üzletágának értékesítésére kiírt közbeszerzési eljárás nem volt kellően átlátható és feltételhez nem kötött, hogy biztosítható legyen, hogy az értékesítésre piaci áron kerül sor.

(137) A Bizottság először is megjegyezte, hogy jóllehet a részvételi szándék kifejezésére való felhívást több újságban és weboldalon is közzétették, a felhívás a jelek szerint nem részletezte az értékesítés tárgyát és nem adott az ajánlattevőknek egyértelmű utasításokat az eljárás következő szakaszairól. A felhívás emellett, úgy tűnik, nem tartalmazott előminősítési vagy kiválasztási feltételeket, sem más olyan feltételeket, amelyeknek az ajánlattevőknek meg kell felelniük azon kötelező feltételen felül, hogy továbbra is nyújtaniuk kell a közszolgáltatást. Továbbá az értékesítési eljárás tárgyát képező eszközökre vonatkozó minden releváns információt csak az átvilágítási szakaszban bocsátották az ajánlattevők rendelkezésére.

(138) Másodszor, a Bizottság úgy tekintette emellett, hogy a privatizáció során előírt egyes követelmények korlátozhatták az ajánlattevők számát és/vagy befolyásolhatták az eladási árat. A Bizottság megismételte az állami tulajdonú vállalkozások eszközeinek állam általi vagy államnak betudható értékesítésével kapcsolatos állandó gyakorlatát: nem gazdasági megfontolások, amelyekre egy magáneladó nem lenne tekintettel, például közrendi, foglalkoztatási vagy regionális fejlesztési megfontolások az állami támogatás meglétét sugallják, ha terhes kötelezettségeket rónak a potenciális vevőre, ezáltal alkalmasak az eladási ár csökkentésére.

(139) A Tirrenia és a Siremar üzletágának értékesítési eljárásai a Marzano-törvényben megállapított eljárásra épültek (lásd a (64) preambulumbekezdést). A Bizottság tehát a két eljárást együtt vizsgálta. Úgy ítélte meg, hogy az új szerződésekkel megbízott üzletágak értékesítése azt a kötelezettséget ruházta a vevőkre, hogy az új szerződésekben megállapított, előre meghatározott minőségben, gyakorisággal és viteldíj-kötelezettségek mellett nyújtsanak közszolgáltatást. A Bizottság számára úgy tűnt, hogy e kötelezettségek előírásával az állam nem a legmagasabb ár elérésére törekedett, hanem inkább közérdekű célokat követett. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy nagyon valószínűtlen volt, hogy egy magáneladó ugyanilyen jelentőséget tulajdonított volna a közszolgáltatás megszakítás nélküli nyújtásának.

(140) A Bizottság hasonlóképpen úgy tekintette, hogy szokásos piaci feltételek mellett működő magáneladó nem írta volna elő a foglalkoztatási szint két évig történő fenntartásának kötelezettségét.

(141) A fenti okokból a Bizottság előzetesen azt állapította meg, hogy a Tirrenia üzletágának privatizációs eljárása nem volt kellően átlátható és feltételhez nem kötött, hogy önmagában biztosíthatná, az értékesítésre piaci áron kerül sor. A Bizottság tehát nem zárhatta ki, hogy gazdasági előnyt ruháztak akár az értékesített gazdasági tevékenységre, akár a vevőre.

(142) A Bizottság emellett úgy vélte a rendelkezésre álló információk alapján, hogy a privatizációs folyamatból eredő bármely támogatás összeegyeztethetetlen lenne.

(143) A 2012. évi határozatban a Bizottságnak az volt az előzetes álláspontja, hogy a Tirrenia üzletága vételárának a CIN általi halaszott megfizetése a CIN számára nyújtott állami támogatásnak minősülhet. A Bizottság különösen megjegyezte, hogy a vételár reálértéke, amelyet a halasztott fizetéseket értékesítéskori értékükre diszkontálva számítottak ki, elmarad az Olaszország által kijelölt független szakértő által meghatározott piaci értéktől. A Bizottság tehát úgy vélte, hogy a CIN előnyben részesülhetett, amely legalább a független szakértő által megállapított ár és a jelenértékükre diszkontált jövőbeni kifizetések közötti különbségnek felel meg. A rendelkezésre álló információ alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez az intézkedés működési támogatásnak minősülhet, amely főszabályként összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

3.4. **Az olasz állam és a CIN közötti új szerződés**

(144) A 2012. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a Tirrenia üzletága vevőjének (azaz a CIN-nek) fizetendő kompenzáció nem felelt meg az Altmark-ítéletben megállapított kritériumoknak, tehát az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében támogatásnak minősül.

(145) A Bizottság ezt a következőkre tekintettel állapította meg:

– a CIN által üzemeltetett útvonalak legalább egy részén nyilvánvalóan jelen voltak látszólag hasonló szolgáltatásokat kínáló versenytársak,

– 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

– az Altmark-ítélet negyedik kritériumát ([64]) láthatóan nem tartották be, tekintettel arra, hogy a Tirrenia új szerződéssel megbízott üzletágára, és nem magára a közszolgáltatási szerződésre írtak ki pályázatot, és nem nyert bizonyítást, hogy ez lehetővé tette azon ajánlattevő kiválasztását, amely a legkevesebb költséggel tudja nyújtani a szolgáltatást a közösségnek.

(146) Ami a CIN-nek fizetett kompenzáció összeegyeztethetőségét illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy az olasz hatóságok által átadott információk alapján úgy tűnt, hogy a CIN által a közszolgáltatási rendszerben üzemeltett útvonalakon a megbízást megelőző két évben szállított utasok száma nem haladta meg a 2011. évi ÁGÉSZ-határozatban megállapított határértéket, nevezetesen a 300 000 utast. Ugyanakkor, tekintettel az ÁGÉSZ valódi jellegével és a CIN esetleges túlkompenzációjával kapcsolatban táplált kételyeire, a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alapján a kompenzációkat nem lehet a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinteni. A Bizottság ezt követően a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján vizsgálta meg a támogatást, de azt állapította meg, hogy kétségei vannak a keretszabály összeegyeztethetőségi feltételeinek teljesülését illetően, és felhívta Olaszországot ezen összeegyeztethetőség igazolására.

3.5. **A kikötési elsőbbség**

(147) 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. Ha a kikötési elsőbbségért ellentételezést fizetnek, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy amennyiben a Tirrenia valódi ÁGÉSZ-t nyújt és ezt az elsőbbséget csak az ÁGÉSZ hatálya alá tartozó útvonalak vonatkozásában lehet igénybe venni, az nem eredményez további gazdasági előnyt, mivel szerves része az ÁGÉSZ nyújtásának. Mindazonáltal a Bizottság felkérte az olasz hatóságokat és a harmadik személyeket, hogy szolgáltassanak további információkat az intézkedésről.

(148) Mivel megkérdőjelezte az ÁGÉSZ-megbízatás jogszerűségét, a Bizottság nem állapíthatta meg, hogy az intézkedés összeegyeztethető lenne a belső piaccal, ha támogatásnak minősülne.

([64]) A kritérium részletes ismertetését lásd a (301) preambulumbekezdés 4. pontjában.

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

(149) 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 Tirrenia javára nyújtott állami támogatásnak minősülnek. Ezek az intézkedések a következőket tartalmazták: 1) a hajók korszerűsítésére elkülönített források likviditási célokra történő esetleges felhasználása; 2) a privatizációs eljárással összefüggő adómentességek; 3) az FAS-források esetleges felhasználása. A Bizottság felkérte az olasz hatóságokat, hogy tisztázzák, ezek az intézkedések szükségesek-e a közszolgáltatás nyújtásához, és ha igen, milyen szempontból.

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

4. **OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

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

(151) Olaszország átadott egy listát a Tirrenia által üzemeltetett azon útvonalakról, amelyek a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartoznak, ebben feltüntette a szezonális gyakoriságot és a menetrendeket, a versenykörnyezetet és a közszolgáltatási kötelezettség megállapításához vezető okokat.

(152) Ami a valódi ÁGÉSZ meglétét illeti, Olaszország megjegyezte, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek, amelyeket a Tirrenia és később a CIN számára előírt, garantálják a szárazföldi Olaszországot és a szigetek kikötőit összekötő, a járatsűrűség, a folyamatosság és a minőség szempontjából kielégítő szolgáltatást. E szolgáltatás hozzájárul a szigetek gazdaságának fejlődéséhez, egyúttal garantálja a szigeti közösségek alapvető mobilitási szükségleteit, biztosítva, hogy az alkotmányban előírt, a területi folytonossághoz való jogot tiszteletben tartsák. Ezzel összefüggésben Olaszország megjegyezte, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek teljes mértékben összhangban vannak az EUMSZ 174. és azt követő cikkeinek és (az Amszterdami szerződés záróokmányához mellékelt) a szigeti régiókról szóló 30. nyilatkozatnak a célkitűzéseivel. Olaszország hivatkozott az Európai Unió Bíróságának (a továbbiakban: Bíróság) ítélkezési gyakorlatára is, amely megerősíti, hogy a szigetek felé irányuló, a szigetekről kiinduló és a szigetek közötti elegendő számú menetrend szerinti hajójárat biztosításának célja jogszerű közérdekű célkitűzés ([65]).

(153) Olaszország azt állította, hogy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alatt álló vállalatok, illetve az üzleti tevékenységüket szabadon folytató vállalatok által nyújtott szolgáltatások nem teljesen hasonlóak. Különösen az előbbiek által nyújtott szolgáltatások járatsűrűsége, folyamatossága és minősége teljes mértékben garantált a szerződésekben megállapított egyértelmű kötelezettségek miatt, míg az utóbbi szolgáltatások kizárólag a befektetés megtérülésének a szolgáltató általi kiszámításától függnek. E tekintetben Olaszország a La Maddalena–Palau útvonalat hozta fel példának, amelynek esetében az Enemar, amely az útvonalat kereskedelmi feltételekkel üzemeltette, úgy döntött, hogy megszünteti a szolgáltatást előzetes értesítés nélkül. A Saremar ezzel szemben, amely ezt az útvonalat közszolgáltatási szerződés értelmében látta el, köteles volt a szolgáltatást folytatni, és így ténylegesen biztosította a területi folytonosságot. Olaszország a Go In Sardinia magánszolgáltatóra is hivatkozott, amely pénzügyi nehézségek miatt váratlanul megszüntette a szolgáltatást 2014 augusztusában. Ezzel nehézséget okozott többezer utasnak, akik már megváltották a jegyüket és a Tirrenia beavatkozása nélkül nem érték volna el a célállomást.

4.2. **A Tirreniának nyújtott megmentési támogatás potenciálisan jogellenes meghosszabbításáról**

(154) Az olasz hatóságok emlékeztettek arra, hogy 2011. május 16-i levelükben arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia a Tirrenia és a Siremar üzletág értékesítésének lezárultát követően, az ezen értékesítésekből befolyó pénzeszközök felhasználásával fizetné vissza az állami kezességvállalással biztosított kölcsönöket ([66]). Tekintettel arra, hogy 2011. július 25-én a CIN aláírta a Tirrenia értékesítéséről szóló szerződést, mind az olasz hatóságok, mind a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia jogszerűen hitték azt, hogy a támogatást a 2011. augusztus 28-i határidőig vissza lehet fizetni.

([65]) Lásd: a Bíróság ítélete, *Analir és társai*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 27. és 28. pont.

([66]) Mindkét vállalat egyetlen rendkívüli igazgatási eljárás alatt állt, és egyetlen rendkívüli biztost jelöltek ki a vonatkozásukban.

(155) Olaszország hangsúlyozta, hogy a későbbi események váratlanul késleltették a Tirrenia és a Siremar üzletágak értékesítésének lezárulását. Ennek eredményeként a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniának a tervezettnél jóval hosszabb ideig és a kapcsolódó költségek viselése mellett folytatnia kellett a szolgáltatást. Olaszország szerint a Tirrenia felszámolási terve jóval a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított hat hónapos határidő lejárta előtt elérhető volt a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia weboldalán. Olaszország hozzátette, hogy a Bizottságot mindig naprakész információval látták el a privatizációs eljárás előrehaladásáról. A Tirrenia és a Siremar teljes tartozásának összegét kamattal együtt mindössze 48 nappal azt követően visszafizették az állam részére, hogy a CIN kifizette a Tirrenia üzletága árának első részletét.

4.3. **A Tirrenia üzletágának privatizációjáról**

4.3.1. *Az eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes jellegéről*

(156) Olaszország hangsúlyozta, hogy ezt az eljárást a Marzano-törvénnyel teljes összhangban folytatták le. Jóllehet az említett törvény hivatkozik annak lehetőségére, hogy a vevőt magántárgyalások útján határozzák meg, ez nem zárja ki a nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás elvének tiszteletben tartását. Emellett ebben az esetben az átlátható és megkülönböztetésmentes versenyeljárást kifejezetten előíró más jogi rendelkezések kizárják a magántárgyalások lehetőségét. Közelebbről, a 2010. évi törvény 1. cikke (5-bis) bekezdésének b) pontja megköveteli a rendkívüli biztostól, hogy az eljárásokat „*a rendkívüli igazgatási eljárás keretében lehetséges legrövidebb időre [korlátozza], egyúttal tartsa be az értékesítés tekintetében előírt versenyen alapuló, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás elvét*”.

(157) A 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 4. cikkének (4-quater) bekezdésében előírt eljárás Olaszország szerint további garanciákat adott az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség szempontjából, különös tekintettel az értékesítésre felkínált üzleti egység piaci árának független szakértő általi megállapítására, és az ár szempontjából legelőnyösebb ajánlat kiválasztására.

(158) Olaszország azt állította, hogy minden fél egyenlő mértékben fért hozzá az értékesítésre felkínált eszközök egyértelmű beazonosítása és az ajánlattétel tekintetében szükséges minden információhoz. Az értékesítés a közszolgáltatás nyújtásával összefüggő eszközökre és szerződéses jogviszonyokra korlátozódott, a következőképpen:

a) a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához szükséges hajók és kiegészítő berendezések;

b) a szokásos üzletmenethez szükséges szolgáltatások stratégiai beszállítóival kötött szerződések;

c) a flotta személyzeti táblázata alapján a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges személyzet újrafoglalkoztatására irányuló ajánlattétel jogi kötelezettsége (részletesebben lásd a (160) preambulumbekezdést).

(159) Olaszország azt is pontosította, hogy a Tirrenia hat hajóját, amelyre nem volt szükség a közszolgáltatás ellátásához, külön értékesítési eljárásban adták el. Külön értékesítés eljárást indítottak emellett a Tirrenia tulajdonát képező ingatlanok és műtárgyak eladására is. Ezeket az eszközöket tehát nem vonták a Tirrenia üzletágára kiírt pályázat hatálya alá (lásd még a 4.3.2. szakaszt).

(160) Ami konkrétabban a foglalkoztatási szint fenntartásának kötelezettségét illeti, Olaszország hangsúlyozta, hogy a Tirrenia és a Siremar üzletágának értékesítése nem tartozik a polgári törvénykönyv 2112. cikknek hatálya alá, így nem kerül sor a (meglévő szerződéssel rendelkező) személyzet nyertes ajánlattevő általi automatikus átvételére. A nyertes ajánlattevőt terhelő egyetlen jogszabályi kötelezettség az volt, hogy újrafoglalkoztassa az eladó személyzetét (új munkaszerződések alapján), és két évig tartsa fenn a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdésében előírt foglalkoztatási szintet, amely vonatkozik minden, rendkívüli igazgatás alatt álló nagyvállalatra. Ez ugyanakkor nem jelentette azt, hogy a Tirrenia alkalmazottait a vevő automatikusan átveszi. Továbbá ez a kötelezettség csak arra a személyzetre korlátozódott, akik az üzleti terv és az üzletághoz tartozó hajók személyzeti táblázata szerint alapvetőnek tekinthetők a közszolgáltatás folyamatos üzemeltetéséhez.

(161) Olaszország azt állította, hogy e kötelezettséget, amelyet az általános belföldi jog állapít meg, és amely az üzleti tevékenység folytatásának és a közszolgáltatás teljesítésének biztosítására szolgál, ugyanilyen feltételekkel rótta volna ki egy magáneladó is.

(162) Miután a részvételi szándék kifejezésére való felhívást olaszul és angolul közzétették a Tirrenia weboldalán és számos más nemzeti és nemzetközi újságban és szakmai weboldalon, 21 részvételi szándék érkezett be olasz, európai és nem európai gazdálkodó egységektől. Olaszország úgy vélte, ez azt igazolja, hogy a felhívás tartalma lehetővé tette az értékesítés tárgyának és a követendő eljárás jellegének egyértelmű azonosítását, ezzel egyidejűleg óvta a bizalmas üzleti adatokat (elsődlegesen a lehetséges vevők érdekeinek védelme céljából). Az átvilágítási szakaszban ezután a gazdálkodó egységek részletes tájékoztatást kaptak többek között az értékesítésre felkínált konkrét eszközökről, az üzleti tervről és az új szerződés tervezetéről (lásd a (72) preambulumbekezdést).

(163) Olaszország tehát azt állította, hogy a Tirrenia üzletágának felvásárlása iránt érdeklődő minden gazdálkodó egységet átláthatóan és megkülönböztetésmentesen tájékoztattak ahhoz, hogy a tények teljes körű ismeretén alapuló vételi ajánlatot tudjanak tenni.

4.3.2. *A Tirrenia üzletágába nem tartozó eszközök értékesítéséről*

(164) Olaszország kifejtette, hogy a rendkívüli biztos független, átlátható és megkülönböztetésmentes pályázatot írt ki a hat hajó értékesítésére ([67]), amelyekre a Tirreniának nem volt szüksége a közszolgáltatás üzemeltetéséhez. 2010. december 10-én a részvételi szándék kifejezésére való felhívást közzétették nemzeti és nemzetközi újságokban és néhány szakmai kiadványban. A kétszer is meghosszabbított határidő lejártakor csak szétbontásra érkezett be ajánlat az öt úgynevezett gyors komp tekintetében. Ugyanakkor a Domiziana motorhajóra kiírt eljárás határidejének lejártakor két ajánlatot is befogadtak az említett hajó kereskedelemi (azaz hajózási) célú megvásárlására. Kísérletet tettek magasabb ajánlat elérésére (mind a két eredeti ajánlattevőtől, mind potenciális további ajánlattevőktől), de nem érkezett be ilyen ajánlat. A szerződést tehát annak az ajánlattevőnek ítéleték oda, amelyik a legmagasabb ajánlatot tette.

(165) Olaszország azt is jelezte, hogy a Tirrenia tulajdonában álló több ingatlant független, különálló pályázatok útján tervezték értékesíteni, mivel ezekre az ingatlanokra nem volt szükség a közszolgáltatás ellátásához, ezért nem képezték a Tirrenia üzletágának részét. Olaszország hivatkozott a velencei Palazzo Molin eladására, hogy bemutassa azokat a biztosítékokat, amelyek garantálják, hogy a legmagasabb eladási árat lehet elérni (például azzal, hogy független szakértő állapítja meg az ingatlan értékét, és hogy felkérik az ajánlattevőket ajánlatuk emelésére). Végezetül Olaszország kifejtette, hogy a Tirrenia műtárgygyűjteményét külön nyilvános aukción értékesítik, egy nagyobb aukciósház közreműködésével.

4.3.3. *A Tirrenia üzletága eszközeinek az új szerződéssel csomagban történő értékesítéséről*

(166) Olaszország először is azzal érvelt, hogy az eszközöknek a közszolgáltatási kötelezettséggel való megbízással egy csomagban történő privatizációjával kapcsolatos döntést azzal a céllal hozták meg, hogy gondoskodjanak a tengeri kabotázságazat zökkenőmentes liberalizációjáról. Olaszország megemlíti, hogy ezt a stratégiát előzetesen megvitatták a Bizottsággal (lásd a 2.4. szakaszt), és a Bizottság azt elvben összeegyeztethetőnek ítélte a tengeri kabotázsról szóló rendelettel.

(167) Emellett Olaszország úgy vélte, hogy tekintettel az akkor uralkodó piaci viszonyokra, helyénvaló volt a Tirrenia üzletágának eszközeit egy új szerződéssel egy csomagban értékesíteni. A recesszióval és a tengeri szállítási ágazat iránti kereslet jelentős csökkenésével jellemzett időszakban a Tirrenia üzletágába tartozó flottának az új szerződésben megállapított közszolgáltatási útvonalakon való üzemeltetése életképes üzleti lehetőségnek minősült, és nem olyan tényezőnek, amely lenyomná a Tirrenia üzletágának piaci értékét. Olaszország tehát úgy véli, hogy ez nem befolyásolhatta hátrányosan a közbeszerzési eljárást, sem az eredményül adódód árat.

(168) E tekintetben Olaszország emlékeztett arra, hogy a Tirrenia üzletágába fel nem vett hat hajóból (lásd a (164) preambulumbekezdést) ötöt szétbontási célokra kellett eladni. Olaszország úgy ítéli meg a tengeri szállítási piac összetettségének és az akkori gazdasági visszaesésnek a fényében, hogy nem lehetett jobb árat elérni a vállalat eszközeiért, akkor sem, ha a közbeszerzési eljárást megismételték volna, vagy ha az eszközöket nem az új szerződéssel egy csomagban értékesítették volna. Végül Olaszország hivatkozik a Tirrenia üzletágának egyik potenciális ajánlattevője által egy európai összefonódás-jóváhagyási eljárással összefüggésben tett észrevételére. Konkrétabban az említett ajánlattevő jelezte, hogy az Olaszország által kijelölt független szakértő megállapítása szerinti minimálár valójában túl magas.

([67]) Konkrétabban két pályázati eljárást indítottak. Az egyiket a Tirrenia gyors kompjaira, azaz az Ariesre, a Taurusra, a Capricornra, a Scorpióra, és a Scattóra, egy külön eljárást pedig a Tirrenia motorhajójára, a Domizianára. Az előbbi pályázat a Siremar gyors kompját, a Guizzót is tartalmazta.

4.3.4. *A független szakértő kijelöléséről*

(169) Olaszország azt állította, hogy 2010. december 16-án a Tirrenia-csoport felé kitettséggel nem rendelkező öt vezető pénzügyi intézményt kértek fel arra, hogy tegyenek ajánlatot a Tirrenia üzletága értékének megállapítására. Egyik intézmény sem tett ajánlatot a megállapított határidőn belül.

(170) A Banca Profilo később érdeklődését fejezte ki a független tanácsadói feladat ellátása iránt, a kiválasztási eljárásban megállapítotthoz hasonló feltételekkel. 2011. február 4-i rendeletével a miniszter a Banca Profilót határozta meg független szakértőként a Tirrenia és a Siremar üzletága piaci értékének felmérése céljából.

4.3.5. *Az odaítélési feltételekről*

(171) Olaszország hangsúlyozta, hogy 2011. február 2-án a rendkívüli biztos levelet küldött az eljárásról az érdeklődő gazdálkodó egységeknek, amelyben egyértelműen meghatározta az odaítélési feltételeket. Ebben a levélben kifejtették az értékesítési folyamatra alkalmazandó jogszabályokat, és pontosították, hogy az eladási ár nem lehet alacsonyabb a független szakértő által megállapított értéknél, míg a javasolt üzleti tervnek összhangban kell lennie az új szerződésben foglalt közszolgáltatási kötelezettségekkel.

(172) Olaszország azt is megerősítette, hogy több ajánlat esetén az odaítélési feltétel a legmagasabb ár volt, amint azt az eljárásra alkalmazandó konkrét szabályok is meghatározták.

4.3.6. *Az Ecorys-jelentésről*

(173) A vizsgálat során a Bizottság felkérte Olaszországot, hogy tegyen észrevételt (lásd a (8) preambulumbekezdést) a Bizottság által kiválasztott független tanácsadó (Ecorys) megállapításaira. Olaszország egyetértett az Ecorys azon következtetéseivel, hogy sem a privatizációnak és az új szerződés odaítélésének összekapcsolása, sem a munkaerőre vonatkozó feltétel nem csökkentette a Tirrenia üzletágának piaci értékét.

(174) A fent említett összekapcsolás tekintetében Olaszország az Ecorys több kijelentésére hivatkozott, ideértve azt a megfontolást is, hogy az értékesítés időpontjában a közszolgáltatási rendszerbe tartozó eszközök (az eszközök privatizációjának és az új szerződésnek az összekapcsolása útján történő) értékesítésének egyetlen életképes alternatívája a Tirrenia üzletágának felszámolása volt. Olaszország azt is megismételte, hogy a kompágazat válsága idején, amelyet a kereslet jelentős visszaesése jellemzett, a Tirrenia üzletágába tartozó flottának az új szerződésben megállapított közszolgáltatási útvonalakon való üzemeltetése életképes üzleti lehetőségnek minősült, és nem olyan tényezőnek, amely valószínűleg lenyomja a Tirrenia üzletágának piaci értékét. Emellett Olaszország emlékeztetett arra, hogy a Tirrenia üzletágába nem tartozó hat hajóból ötöt csak szétbontási célokra lehetett eladni (lásd a (168) preambulumbekezdést). Végül Olaszország azt állította, hogy a közbeszerzési eljárásból eredő tényleges árra, az üzemanyagárak szintjére és a rossz gazdasági körülményekre tekintettel nem lehetett volna többre értékelni a vállalat eszközeit, akkor sem, ha a közbeszerzési eljárást megismételték volna, vagy ha az értékesítésre felkínált eszközök köre módosult volna.

(175) A munkaerővel kapcsolatos feltételek tekintetében Olaszország kiemelte az Ecorys azon következtetését, hogy semmi nem igazolja, hogy e feltételek jelentős hatást gyakoroltak volna a Tirrenia üzletágának értékére. Olaszország emellett emlékeztetett arra, hogy ez a feltétel a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdéséből ered, és csak azokra a munkavállalókra vonatkozik, akikre az érintett üzleti tevékenység üzemeltetésének biztosítása érdekében szükség van, összhangban a flottaszemélyzeti táblázatokkal. A flottaszemélyzeti táblázatok i. megállapítják a hajó üzemeltetéséhez szükséges legénység képzettségi és számszerű összetételét a tengerbiztonsági jogszabályokkal összhangban; ii. miniszteri rendelet határozza meg őket; és iii. olyan bizottság készíti el, amelyben konzultatív szerepet töltenek be a munkavállalók és hajótulajdonosok képviselői. Adott hajó évi 365 napon át közlekedhet, és a hajó legénységének felváltva kell időt tölteni a fedélzeten és a parton. Következésképpen a Tirrenia üzletága működőképességének biztosításához szükség munkaerőszint meghatározásakor a minimális munkaerőszintnek tartalmaznia kell a személyzeti táblázatban szereplő legénység plusz a tartalékszemélyzet létszámát. A Tirrenia üzletága új tulajdonosának a munkaerőre vonatkozó bármilyen feltételtől függetlenül tiszteletben kellett volna tartania ezt a minimális munkaerőszintet. Emellett Olaszország hozzátette, hogy míg a Tirrenia üzletága vevőjének állást kellett kínálnia minden olyan munkavállaló számára, akire a közszolgáltatás ellátásának biztosításához szükség volt, ehhez a korábban hatályos munkaszerződésektől különálló munkaszerződéseket kellett kötnie ([68]).

([68]) Annak bemutatására, hogy a vevő nem vette át a Tirrenia minden munkavállalóját, Olaszország megemlíti, hogy a Tirrenia munkaereje 1 414 főből állt, amikor az átvilágításra sor került, míg a CIN-re történő tulajdonátruházást követően ez a számadat 12 %-kal 1 239-re csökkent (amelyből 313 volt az ideiglenes szerződés). Emellett a Tirrenia által foglalkoztatott 18 vezetőből csak négy lett a CIN alkalmazottja.

(176) Az Ecorys-jelentés megállapította, hogy a Tirrenia üzletágának becsült értéke megközelítőleg 7,8 %-kal lehetett magasabb, mint az olasz hatóságok által kijelölt szakértő, a Banca Profilo által előterjesztett érték. Olaszország úgy vélte, hogy e különbség megmagyarázható, mivel mindkét szakértőnek több műszaki paraméterre vonatkozóan előrejelzésekre kellett támaszkodnia, és ezen előrejelzésekben jellegüknél fogva van némi eltérési tűréshatár. Az olasz hatóságok benyújtottak egy, a Banca Profilo által készített ellenértékelést, amely részletesen megmagyarázza az Ecorys-jelentéshez viszonyított különbségeket ([69]). Olaszország úgy vélte, hogy ez az ellenértékelés megbízható és tárgyilagos indokokkal szolgál a két értékmegállapítás közötti különbséget illetően. A Banca Profilo azt állította, hogy az ő feltevései konzervatívabbak voltak ([70]), mint az Ecoryséi, és jobban tükrözték a vizsgált helyzetet.

(177) Olaszország emellett rámutatott arra, hogy a Tirrenia üzletága feletti tulajdonjog átruházására a mind a Banca Profilo, mind az Ecorys által az értékmegállapításhoz felhasznált referencia-időpontot követően több mint két évvel került sor. Olaszország szerint az említett időszakban a Tirrenia üzletága eszközeinek értéke csökkent, és a gazdasági környezet is jelentősen romlott. Olaszország ezért azt állapította meg, hogy kétség sem férhet ahhoz, hogy azon a napon, amikor a Tirrenia üzletágának értékesítése lezárult, a felek által elfogadott árfeltételek teljes mértékben tükrözték a társasági eszközök piaci értékét.

4.4. **Az új szerződés Altmark-kritériumoknak való megfeleléséről**

(178) Olaszország megismételte, hogy az új szerződés szerint fizetendő, közszolgáltatásért járó kompenzációt csak jogbiztonsági okokból jelentették be, mivel úgy vélték, az intézkedés nem minősül állami támogatásnak (lásd a (4) preambulumbekezdést). Közelebbről, az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy a négy Altmark-kritérium a következő okokból teljesül:

– Az olasz hatóságok által az új szerződésben meghatározott tengeri szállítási szolgáltatások alapvetőek a szigetek gazdasági fejlődése szempontjából, egyúttal kielégítik a szigeti közösségek alapvető szállítási igényeit, biztosítva a területi folytonossághoz való, az olasz alkotmányban foglalt jog tiszteletben tartását. Az új szerződés egyértelműen meghatározza a szolgáltatásokat, a hajókat, a menetrendet és a díjszabási korlátokat. Olaszország azzal érvel tehát, hogy a közszolgáltatási kötelezettség egyértelműen meghatározott, ezért az első Altmark-kritérium teljesül.

– A kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket a CIPE-irányelv részletesen kifejti, és azokat az új szerződésben (és annak mellékleteiben) is alkalmazták, míg a kompenzáció maximális összegét a 2009. évi törvény állapítja meg. Ennélfogva, Olaszország érvei szerint, e paramétereket előzetesen, tárgyilagosan és átláthatóan állapították meg, és a második Altmark-kritérium is teljesül.

– A közszolgáltatás üzemeltetője viseli a tevékenységgel kapcsolatos összes kockázatot (lásd még a 4.5. szakaszt), rögzített támogatási összeg fejében, a költségeinek teljeskörű fedezése pedig nem biztosított. Olaszország ezért azzal érvel, hogy a 6,5 %-os megtérülési ráta összhangban van a tevékenységgel, és nem eredményezi a közszolgáltatás túlkompenzációját. Ezért úgy tekinthető, hogy a harmadik Altmark-kritérium is teljesül.

– A Tirrenia üzletágát nyílt közbeszerzési eljárásban privatizálták, amely kiterjedt a közszolgáltatás nyújtásához szükséges eszközökre és azzal egy csomagban az említett szolgáltatás üzemeltetéséről szóló új, nyolcéves szerződésre. Mivel a közbeszerzési eljárás tiszteletben tartotta a verseny, az átláthatóság és a megkülönböztetés-mentesség elvét, és az odaítélési feltétel a legmagasabb ár volt, Olaszország azzal érvel, hogy a negyedik Altmark-kritérium is teljesül.

4.5. **A CIPE-irányelvben 2010-től megállapított 6,5 %-os kockázati prémiumról**

(179) Olaszország rámutatott arra, hogy 2009-ben a Tirreniának fizetett kompenzáció 80 010 000 EUR volt. 2010-től a kompenzáció maximális összegét 72 685 642 EUR-ban rögzítették. Olaszország megjegyezte, hogy ez az összeg jelentősen elmarad a vállalat veszteségeinek történeti szintjétől. Ez vélhetően arra késztetné a Tirrenia üzletágának vevőjét, hogy hatékonyabb műveleteket folytasson, hogy a veszteségeket a rögzített támogatási összegen belülre szorítsa az új szerződés teljes tartama alatt, és hogy hosszú távon kiegyenlítse az inflációt a jövőben.

([69]) Ide kell érteni az eltérő kockázatmentes kamatlábakat, bétákat, hitelköltségeket és a felszámolási érték kiszámításának módjában rejlő különbségeket (leginkább a személyzet végkielégítésének költségeit).

([70]) A Banca Profilo például a tízéves olasz államkötvény kamatlábait vette alapul kockázatmentes kamatlábként, mivel a Tirrenia üzletága kizárólag Olaszországban működik. Az Ecorys ugyanakkor a német államkötvények alacsonyabb kamatlábát vette figyelembe, amelyek a Banca Profilo szerint alábecsülik az üzletág tőkeköltségét.

(180) A CIPE-irányelv előírja, hogy a 6,5 %-os kockázati prémiumot a tőkemegtérülésnek a WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához kell alkalmazni (lásd a (42) preambulumbekezdést). Ugyanakkor Olaszország pontosította, hogy mivel a kompenzáció összegére a 2009. évi törvény felső határt állapított meg, úgy döntöttek, hogy a számításokat a 6,5 % mint tőkemegtérülési átalányráta használatával egyszerűsítik. Ezt az egyszerűsített megközelítést az eredeti szerződés meghosszabbításának idején alkalmazták, és az az új szerződés szerint is alkalmazandó. Az olasz hatóságok azt is bemutatták, hogy a CIPE-irányelv szerinti módszer teljes körű alkalmazása, legalábbis néhány évben, 6,5 %-ot meghaladó tőkemegtérülést is eredményezhetett volna. Ennélfogva Olaszország úgy véli, hogy ez az egyszerűsített megközelítés konzervatív, és nem teszi lehetővé a CIPE-irányelvben megállapítottnál magasabb kompenzáció kifizetését a Tirrenia vagy a CIN számára.

(181) Olaszország azt is állította, hogy a 6,5 %-os tőkemegtérülés azon tevékenységgel járó kockázatot tükrözi, amelyekkel a Tirreniát, illetve a CIN-t megbízták, és nem vezet a közszolgáltatás túlkompenzációjához a következő preambulumbekezdésekben kifejtett okokból.

(182) Olaszország először is emlékeztetett arra, hogy az eredeti szerződés meghosszabbítása idején, és tekintettel a vállalat nehéz pénzügyi helyzetére, a Tirreniát 2010. augusztus 5-én rendkívüli igazgatás alá kellett vonni. Olaszország szerint ténylegesen lehetetlen volt a közszolgáltatás nettó költségeinek (azaz a költségek mínusz a bevételek) teljes körű fedezése a 2009. évi törvényben meghatározott maximális kompenzációs összeggel. Ezért a Tirrenia gyakorlatilag nem szerzett volna semmilyen hozamot a tőkéje után a 2010. január 1. és 2012. július 18. közötti időszakban. Olaszország ezen állítás alátámasztására benyújtotta a Tirrenia elszámolásait útvonalak szerinti bontásban a 2010. és 2011. évre vonatkozóan, illetve a 2012-es negyedéves pénzügyi kimutatásokat.

(183) A Tirrenia üzletágának vevőjére alkalmazandó új szerződés előírja, hogy a kompenzáció szintjét a bevételek és költségek várható alakulása alapján számítsák ki. Olaszország szerint az eredeti szerződésekkel ellentétben az új szerződés nem állapít meg semmilyen teljes és automatikus kompenzációt a működési költségek (például munkaerő-, üzemanyag-, bérleti költségek stb.) növekedésének esetére. Az ilyen költségnövekedéssel járó kockázatokat, továbbá a forgalom nagyságával kapcsolatos kockázatokat tehát teljeskörűen a szolgáltató viseli. Olaszország tehát azzal érvelt, hogy a szolgáltató visel a szolgáltatással összefüggő minden kockázatot, és nincs garancia arra, hogy az összes költségének fedezéséhez elegendő kompenzációban részesül. Olaszország szerint ez akkor is így van, ha figyelembe vesszük az új szerződés 8. és 9. cikkét, mert a szolgáltató továbbra is ki van téve annak a kockázatnak, hogy az ilyen egyensúlyhiányok előfordulásához képest később következik be az az időpont, amikor a kiigazításokat el lehet végezni. Emellett e kiigazítás tárgyalások eredménye, és visszaható hatállyal nem alkalmazandó, csak a jövőre nézve. Olaszország benyújtotta a CIN éves beszámolóit útvonalak szerinti bontásban a 2012. július 18. és 2018 vége közötti időszak tekintetében, hogy bizonyítsa, nem került sor túlkompenzációra az új szerződés szerint.

4.6. **Az új szerződés 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak való megfeleléséről**

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

(185) Olaszország emlékeztetett arra, hogy az ÁGÉSZ valódi jellegének bizottsági értékelése annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy a tagállam nyilvánvaló hibát vétett-e a szolgáltatás ÁGÉSZ-kénti meghatározásakor. Ezzel összefüggésben Olaszország leírta az új szerződésben meghatározott útvonalakat, és rámutatott arra, hogy ezen útvonalak közül több esetében a CIN az egyetlen szolgáltató. Továbbá három további útvonal tekintetében a CIN csak a holtszezonban részesül közszolgáltatásért járó kompenzációban, míg a főszezonban (például a díjakkal kapcsolatos) korlátozások vonatkoznak rá.

(186) Olaszország átadott éves utasforgalmi adatokat az ÁGÉSZ-megbízatás odaítélését megelőző két pénzügyi évet (azaz 2010-et és 2011-et) érintően, azon érvének alátámasztására, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) pontjában megállapított, 300 000 utasra vonatkozó küszöbértéket nem sértették meg a Tirrenia által üzemeltetett útvonalakon. Emellett, mivel az új szerződés nyolc évre szól, Olaszország megjegyzi, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (2) bekezdését is betartották. Végezetül Olaszország azt állította, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (4) bekezdésének is megfeleltek, mivel a Tirrenia versenyen alapuló, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárásban való értékesítésével teljes mértékben tiszteletben tartották a tengeri kabotázsról szóló rendeletet.

(187) Olaszország azt állította, hogy az új szerződés megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 4–6. cikkében meghatározott, megbízási aktusokra vonatkozó minden feltételnek. E szerződés különösen megállapítja a közszolgáltatási kötelezettség részleteit, a tartamát, a kompenzációs mechanizmust (a CIPE-irányelv és a 2009. évi törvény alapján), és a túlkompenzációs elkerülésére és visszafizetésére vonatkozó mechanizmusokat. Végezetül Olaszország rámutatott azokra a hatályos intézkedésekre (ideértve egy jogorvoslati és egy szankciórendszert), amelyek az új szerződés feltételeinek való szigorú megfelelést hivatottak garantálni.

4.7. **A vételár egy részének CIN általi halasztott megfizetéséről**

(188) Az eladási ár CIN általi, a szerződés tartama során részletekben történő megfizetése tekintetében Olaszország a következőket jegyzi meg. A CIN által 2011. április 14-én benyújtott kötelező ajánlat, amely az ár egy részének halasztott megfizetéséről rendelkezett, bekerült az adatszobába. 2011. május 2-án a rendkívüli biztos az átvilágítási szakaszba felvett minden félnek felhívást küldött, hogy nyújtsanak be a CIN által adottnál kedvezőbb ajánlatot. Az, hogy nem érkezett be olyan végleges ajánlat, amely jobb lett volna a CIN által benyújtottnál, a közbeszerzési eljárás versenydinamikája miatt van. Ezért tehát a vételár halasztott megfizetése nem tekinthető a CIN javára végzett szelektív beavatkozásnak, hanem a piaci árat tükrözi. Közelebbről, a lehetséges többi ajánlattevő is tehetett volna olyan ajánlatot, hogy halasztott fizetéssel teljesít, de nem így döntöttek.

(189) Ezzel összefüggésben Olaszország az uniós bíróságok ítélkezési gyakorlatára ([71]) hivatkozott, amely szerint egy adott vállalat privatizációja tekintetében egy megfelelő pályázati eljárásban érvényesen benyújtott kötelező ajánlatok jobban jelzik az adott gazdálkodó egység piaci árát, mint például a szakértők általi értékmegállapítások. Olaszország azt is hangsúlyozta, hogy ezt a megközelítést a jogellenes feltételekkel jellemzett pályázati eljárásra is alkalmazni kell, akkor is, ha az olasz hatóságok úgy vélik, hogy nem voltak ilyen feltételek a Tirrenia üzletágának privatizációjára kiírt közbeszerzési eljárásban. Az olasz hatóságok a Bizottság Sandretto-ügyben hozott határozatára ([72]) is hivatkoztak. Az említett határozatban a Bizottság elfogadta Olaszország azon érvét, hogy míg a Sandretto eszközeinek eladási ára alacsonyabb volt, mint amelyre azokat becsülték, mindazonáltal a piac által kifejezett legmagasabb érték volt, ezért nem lehetett kizárni, hogy a vevő által ajánlott ár a piaci ár volt.

4.8. **A kikötési elsőbbségről**

(190) Az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy a kikötési elsőbbség odaítélésével nem mondtak le állami forrásokról. Az olasz hatóságok szerint minden kompüzemeltető rendszeres díjat fizet a megfelelő kikötői hatóságoknak a kikötésért. Az olasz hatóságok azt is állítják, hogy ez a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási útvonalakra volt alkalmazandó, és hogy a Tirrenia, később a CIN nem fizetett és nem fizet további díjat ezért a kikötési elsőbbségért, mivel a kikötők még hivatalos kikötési elsőbbség hiányában is biztosítanák számukra a kikötési résidők első kiválasztásának lehetőségét a közfeladatuk okán.

(191) Az olasz hatóságok úgy vélik, hogy a kikötési elsőbbség nem juttatja sokatmondó előnyhöz a korábbi Tirrenia-csoport vállalatait, ideértve a Tirreniát és felvásárlóját, a CIN-t is. Különösen azzal érvelnek, hogy a gyakorlatban a kikötési elsőbbséget csak nagyon korlátozott esetben alkalmazták. A legtöbb kikötő mérete és az érkezések és indulások előzetes ütemezése garantálja, hogy szokásos körülmények között, nem számítva a késéseket vagy a rendkívüli időjárási viszonyokat, a konkrét kikötőhelyek különböző szolgáltatók általi használata nincs átfedésben. Emellett, mivel a Tirrenia és a CIN egész éven át üzemeltetik szolgáltatásaikat (szemben azokkal a szolgáltatókkal, amelyek csak főszezonban üzemelnek) természetes lenne a kikötők számára, hogy nekik adják annak lehetőségét, hogy a kikötési résidőket elsőként válasszák ki, hivatalos kikötési elsőbbség hiányában is. Olaszország ezért úgy véli, hogy a kikötési elsőbbség nem juttathatta jelentőségteljes előnyhöz a Tirreniát és a CIN-t.

([71]) Olaszország különösen a következő ítéletre hivatkozik: a Bíróság 2013. október 24-i ítélete, *Land Burgenland*, C-214/12 P, C-215/12 P és C-223/12 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2013:682, 93–96. pont.

([72]) HL L 92., 2010.4.13., 19. o.

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

(192) Olaszország nem vitatta, hogy a Tirrenia körülbelül 12 051 900 EUR-t kapott, hogy elvégezze a hajók előírt korszerűsítését a nemzetközi biztonsági követelményekre tekintettel. Az olasz hatóságok továbbá megerősítették, hogy a Tirrenia ténylegesen mindössze 630 600 EUR-t használt fel e forrásokból a Clodia hajó korszerűsítésére. A fennmaradó pénzeszközöket (11 421 300 EUR-t) sem korszerűsítésekre nem fordították, sem nem fizették vissza az államnak. Olaszország szerint a Tirrenia üzletág új tulajdonosa (azaz a CIN) kellett megfizesse a fennmaradó javításokat saját forrásaiból (ezért a Banca Profilo ezt a 11 421 300 EUR kötelezettséget is figyelembe vette az értékmegállapítás elkészítésekor).

(193) A privatizációs eljáráshoz kapcsolódó adómentességek tekintetében az olasz hatóságok azzal érveltek, 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 megjegyzi, 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 kivétel 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.

(194) Az olasz hatóságok pontosították, hogy az FAS forrásait nem arra használták, hogy további előnyhöz juttassák a Tirreniát. 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 2010. évi törvény 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. Ezért az intézkedés pusztán az olasz állami költségvetés forrásainak közszolgáltatásért járó kompenzációk kifizetéséhez történő hozzárendelését illeti.

4.10. **A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és a CIN között meglévő gazdasági folytonosságáról (annak hiányáról)**

(195) Olaszország azt állította, hogy nincs gazdasági folytonosság a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és a CIN között a következő okokból:

a) *Az értékesítés tárgya*: Olaszország rámutatott arra, hogy a Tirrenia teljes egészének, ideértve a leányvállalatát, a Siremart, privatizációjára irányuló sikertelen kísérletet követően, mielőtt a vállalatot rendkívüli igazgatás alá vonták, különálló pályázati eljárásokat szerveztek a megfelelő vállalati eszközök részei (a Tirrenia, illetve a Siremar üzletága) tekintetében. Emellett az értékesítés a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia korlátozott számú eszközét érintette, amelyek korábban nem rendelkeztek funkcionális autonómiával; ezeket a közszolgáltatás szempontjából nem alapvető eszközöket, ideérve hat hajót, ingatlanokat és egy műtárgygyűjteményt, külön értékesítették. Emellett a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniánál az átruházást megelőzően felmerült adósságokat a CIN nem vette át.

b) *Gazdasági tevékenység*: az új szerződésben a CIN számára meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek elvégzésének feltételei lényegesen különböznek az eredeti szerződésben a Tirreniára meghatározottaktól. Különösen az új szerződés teljesen más kritériumokat forgalmaz meg a közszolgáltatás nyújtásáért járó kompenzáció kiszámítására (amely kompenzációt maximális összegben rögzítenek, ahelyett, hogy a közszolgáltatás veszteségeit teljes körűen fedeznék), és nagyobb rugalmasságot vezet be az utasoknak kínált díjakban (rögzített árak helyett ársapkák alkalmazásával). Olaszország úgy vélte, hogy a kompenzációs módszer jelentős megváltozása szükségképpen arra kötelezte a vevőt, hogy növelje a Tirrenia üzletág szervezeti hatékonyságát. Továbbá Olaszország állítása szerint az államiról a magántulajdonosra történő puszta átruházás a szervezet és a vezetőség drasztikus módosításával jár, és az AGCM által a 2012. június 21-i 23670. sz. határozatában előírt feltételek szintén garantálják a CIN és a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia gazdasági tevékenysége közötti folytonosság hiányát.

c) *A munkaerő folytonosságának hiánya*: Olaszország rámutatott arra, hogy a munkavállalók nem kerültek át automatikusan a vevőhöz. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia elbocsátotta a munkavállalókat, és teljes felelősséget vállalt a régi szerződésekhez köthető fennmaradó költségekért. Ezt követően a vevő új foglalkoztatási ajánlatott tett a korábbi munkavállalók számára, amennyiben szükség volt rájuk az átruházott üzleti tevékenység (azaz a közszolgáltatás) működtetéséhez. Ha a korábbi munkavállaló elfogadta az ajánlatot, új, másik szerződéssel vették fel.

d) *Az eladó és a vevő különböző részesedése*: Olaszország megjegyezte, hogy a vevőt nyilvános közbeszerzési eljárásban határozták meg, amely a potenciális ajánlattevők lehető legszélesebb köre előtt állt nyitva. E közbeszerzési eljárás a verseny, az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvére épült, és a szerződést a legmagasabb ár kritériuma mentén ítélték oda. Az eladó teljesen különbözik a vevőtől, és a kettő nem áll részesedési jogviszonyban egymással.

e) *Az átruházás gazdasági logikája*: a tranzakció célkitűzése a Tirrenia által üzemeltetett tengeri szállítási tevékenységek liberalizálása volt, hogy megfeleljenek a tengeri kabotázsról szóló rendeletnek. Továbbá a részvételi szándék kifejezéséről szóló első felhívást 2010 szeptemberében tették közzé, és a CIN-nel kötött adásvételi szerződést 2011. július 25-én írták alá, míg a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárást a 2011. október 5-i határozattal indította meg. Ebből eredően Olaszország azt állította, hogy a tranzakciónak nem az volt a célja, hogy megkerülje az állami támogatási szabályokat, hanem egy fontos ipari projekt megvalósításának szándékával tervezték és hajtották végre.

5. **AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI**

(196) A Bizottság négy érdekelt féltől (azaz a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia, a CIN, a Pan Med és a Grandi Navi Veloci) kapott észrevételeket, az alábbiakban összefoglaltak szerint:

5.1. **A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia észrevételei**

(197) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia által benyújtott 2011. évi és 2012. évi határozatra adott válaszokat az alábbiak foglalják össze.

5.1.1. *A 2007/4609. számú kötelezettségszegési eljárásról*

(198) A 2012. évi határozatra válaszul a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia először a tengeri kabotázsról szóló rendelet (lásd még a 2.4. szakaszt) téves alkalmazására vonatkozó 2007/4609. számú kötelezettségszegési eljárásra hivatkozott. Ezzel összefüggésben a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia hivatkozott a 2009. december 21-i levélre (lásd a (114) preambulumbekezdést) Olaszország azon szándékát illetően, hogy nem a közszolgáltatási szerződéseket kívánja megpályáztatni, hanem az e szerződések birtokában lévő hajózási vállalatokat. Az említett levélben a Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója megjegyezte, hogy az ágazat olasz hatóságok által tervezett radikális átalakításának fényében, és figyelembe véve azt a társadalmi hatást, amely ugyanezen hatóságok szerint érezhető lenne, ha a pályázatok nem foglalnák magukban a vállalatok értékesítését, a választott eljárás elvben és kivételesen elfogadható volt, a közösségi hajótulajdonosok közötti megkülönböztetésmentesség elvének való megfelelés garantálása céljából.

(199) 2012. június 21-én (lásd a (121) preambulumbekezdést), a vonatkozó szerződések rendes lejáratát követően több mint három évvel, a Bizottság indokolással ellátott véleményt küldött a Caremar, a Laziomar és a Saremar által üzemeltetett tengeri kabotázsra irányuló közszolgáltatás odaítélését célzó versenylejárások végrehajtásában bekövetkezett késedelmet illetően. Mivel az olasz hatóságok lezárták a Tirrenia, a Siremar és a Toremar vállalatok által üzemeltetett tengeri kabotázsra irányuló közszolgáltatások odaítélését célzó versenyeljárásokat, az indokolással ellátott vélemény e vállalatokat nem érintette. Ennek alapán, valamint az olasz hatóságok és a bizottsági szolgálatok közötti korábbi levélváltások fényében a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt állította, hogy a Bizottság megállapította, hogy a Tirrenia üzletágának privatizációja megfelelt a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének.

(200) Az uniós bíróságok ítélkezési gyakorlata ([73]) alapján a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azzal érvelt, hogy amennyiben a közszolgáltatási kötelezettségeket a tengeri kabotázsról szóló rendeletet betartva állapították meg, úgy kell tekinteni, hogy azok megfelelnek az uniós jognak, anélkül, hogy az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése

([73]) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia különösen a Törvényszék 2005. június 15-i ítéletére hivatkozik, *Fred Olsen SA*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 215. pont.

szerint további vizsgálatot kellene lefolytatni. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia szerint, mivel a kötelezettségszegési eljárás azt állapította meg, hogy a Tirrenia üzletága által a privatizációt megelőzően üzemeltetett útvonalakat terhelő közszolgáltatási kötelezettségek indokoltak voltak a tengeri kabotázsról szóló rendelet fényében, ezt a következtetést nem kérdőjelezheti meg a Bizottság EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében megállapított hivatalos vizsgálati eljárása ([74]). Ezért az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti bármely további fellépésnek a többi intézkedésre kellene korlátozódnia, és nem azon többletköltségekért járó kompenzációra, amelyek a tengeri kabotázsról szóló rendeletnek megfelelően, jogszerű megbízás alapján ellátott közszolgáltatási kötelezettségek kapcsán merültek fel.

(201) Végezetül, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia hivatkozott a 2004. évi határozatot megsemmisítő 2009. évi ítéletre, és annak lehetőségére, hogy az említett határozatban vizsgált, közszolgáltatásért járó kompenzáció létező támogatásnak minősíthető. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt állította, hogy ha a korábbi Tirrenia-csoportnak nyújtott támogatást valóban létező támogatásnak kellene minősíteni, akkor ezt a minősítést valószínűleg alkalmazni kellene a 2011. évi és a 2012. évi határozat hatálya alá tartozó és a privatizációig tartó időszakban a Tirrenia üzletága által teljesített közszolgáltatási kötelezettségekért fizetett kompenzációra is. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia rámutat arra, hogy az eredeti szerződés meghosszabbítására szigorúan véve azért volt szükség, hogy garantálják a közszolgáltatás biztosítását, amíg az új szerződést oda nem ítélik a Tirrenia üzletágának privatizációja keretében. Ezért az indokoltnak volt tekinthető a Bizottság kötelezettségszegési eljárása kimenetelének fényében. Emellett a 2009. január 1-jétől végbement egyedüli jelentős változás hatása az volt, hogy csökkentette az odaítélt közszolgáltatásért járó kompenzáció teljes összegét. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azért azzal érvel, hogy az intézkedés nem válhatott új támogatássá.

5.1.2. *Az eredeti szerződés meghosszabbításáról*

(202) Az eredeti szerződés értelmében a Tirrenia üzletága által kiszolgált útvonalakon a valódi ÁGÉSZ meglétét illetően a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia a következőket jegyezte meg. Először is, a Palermo–Cagliari, Civitavecchia–Cagliari, Nápoly–Cagliari, Cagliari–Trapani közötti és a Tremiti-szigetekkel fenntartott összeköttetéseken a Tirrenia lenne az egyetlen szolgáltató. A Nápoly–Palermo, Civitavecchia–Olbia és Genova–Porto Torres útvonalakon a közszolgáltatásért járó kompenzációt csak a holtszezon tekintetében ítélik oda. A főszezonban e három útvonalon nagyobb a forgalom, ami lehetővé teszi a vállalat számára a versenyalapú működést. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia rámutat arra, hogy az eredeti szerződés szerint az ezen útvonalakon a főszezonban elért nyereséget levonták a Tirreniának fizetendő közszolgáltatásért járó kompenzációból, míg az említett időszakban felmerült veszteségeket a Tirreniának magának kell viselnie ([75]).

(203) Másodszor, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia megadott utasokkal kapcsolatos adatokat a Tirrenia által 2010-ben és 2011-ben a közszolgáltatási rendszerben üzemeltetett útvonalak vonatkozásában. Ez alapján a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azzal érvel, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésnek d) pontjában és a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének c) pontjában megállapított feltételek teljesülnek. Emellett, mivel a meghosszabbított eredeti szerződések nyomán fizetett kompenzációt állítólagosan tisztázták a kötelezettségszegési eljárással összefüggésben, a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (4) bekezdésében, illetve a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (2) bekezdésében megállapított feltételek is teljesülnek.

(204) Emellett a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt állította, hogy nem részsült túlkompenzációban az állam részéről. Közelebbről: a vállalat rámutatott arra, hogy abban az időszakban, amíg rendkívüli igazgatás alatt állt (2010 szeptembere és 2012 júliusa között) a támogatás összege megközelítőleg 20 millió EUR-val alacsonyabb volt abszolút értéken és körülbelül 25 %-kal relatív értéken, mint a vállalat által a megelőző két évben (2008–2009) kapott támogatások átlagos összege. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia megjegyezte, hogy a 2009 végéig fizetett, közszolgáltatásért járó kompenzáció lehetővé tette a Tirrenia számára, hogy kiegyenlítse jövedelmét és kiadásait, és hogy gazdasági és pénzügyi távlatainak fokozatos romlása ellenére is tovább működhessen. A Tirrenia idővel egyre inkább a támogatásokra szorult, mivel egyéb bevételei nem tartottak lépést a közszolgáltatás nyújtásával összefüggő költségeinek emelkedésével. Ugyanakkor, a 2009. évi törvény 2010-től felső határt állapított meg a kompenzációra, ezért az jelentősen elmaradt a korábbi évekétől. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azzal érvelt, hogy emiatt az állami támogatás nem tudta fedezni a Tirrenia által a szóban forgó útvonalakon felmerült működési költségeket. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia tehát azt állapítja meg, hogy nem részesült semmilyen túlkompenzációban az eredeti szerződések meghosszabbításának éveiben.

([74]) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia hivatkozik a Bíróság 2005. május 10-i ítéletére, *Olaszország kontra Bizottság*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275; és a Törvényszék 2009. március 4-i ítéletére, *Tirrenia di Navigazione kontra Bizottság*, T-265/04, T-292/04 és T-504/04 egyesített ügyek ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia hozzáteszi, hogy a Tirreniának még a főszezonban is meg kellett felelnie a szerződésben az utak gyakoriságával és a kompok számával kapcsolatban megállapított követelményeknek, továbbá csökkentett viteldíjat kellett alkalmaznia a lakosokra és az utasok egyedi kategóriáira. A Tirrenia ugyanakkor szabadon, versenyalapon határozhatta meg a többi utasra vonatkozó díjat.

5.1.3. *A Tirreniának nyújtott megmentési támogatás potenciálisan jogellenes meghosszabbításáról*

(205) Ami a 2010. évi határozattal jóváhagyott megmentési támogatás visszafizetését illeti, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia emlékeztetett arra, hogy az olasz hatóságok 2011. május 16-i levelükben arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és Siremar visszafizetné a megmentési támogatást a Tirrenia és a Siremar üzletága értékesítésének lezárultát követően, az ezen értékesítésekből befolyó bevétel felhasználásával. Mivel a gazdaságfejlesztési minisztérium 2011. május 23-án engedélyezte a Tirrenia üzletága CIN-nek történő odaítélését, és 2011. július 25-én aláírták az adásvételi szerződést, mind az olasz hatóságok, mind a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia akkor jogosan hitt abban, hogy a támogatást az előírtak szerint 2011. augusztus 28-ig vissza tudják fizetni. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia megjegyezte, hogy az értékesítés lezárulta váratlan események miatt késett, ezért a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniának a tervezettnél jóval hosszabb ideig és a kapcsolódó költségek viselése mellett folytatnia kellett a szolgáltatást. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia ugyanakkor 2012. szeptember 18-án, azaz az első részlet CIN általi, 2012. augusztus 1-jén jóváírt megfizetését követően mindössze 48 nappal, egy összegben visszafizette az államnak a teljes megmentési támogatást.

(206) Ami a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 25.c) pontjában megállapított követelményt illeti, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia a következőket jegyezte meg. A Tirrenia felszámolási tervét jóval a fent említett hat hónapos határidő lejárta előtt közzétették a rendkívüli igazgatás honlapján ([76]). A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia hozzátette, hogy a privatizációs eljárás későbbi alakulásával kapcsolatos minden releváns információt, amely állítása szerint lényegében egy, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott szerkezetátalakítási tervből állt, szabályszerűen benyújtottak a Bizottsághoz mind az állami támogatási, mind az összefonódás-jóváhagyási eljárásban. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia ezért azt állította, hogy a Bizottságot teljeskörűen tájékoztatták, és hogy ez a terv megvalósítható, koherens és nagyszabású volt, hogy helyreállítsa a Tirrenia életképességét a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás előírásai szerint.

(207) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azzal is érvelt, hogy a Tirrenia mihelyt megkapta a közszolgáltatás rendszeres biztosítását a felszámolási folyamat kellő lebonyolítása mellett lehetővé tevő megmentési támogatást, többé nem volt nehéz helyzetben lévő vállalkozás. Meglátása szerint a szóban forgó időszakban ezeket a tevékenységeket rendszeresen ellátták, a nehéz helyzetben lévő vállalkozásokra általában jellemző zavarok nélkül. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia hozzátette, hogy a privatizáció lezárulása egybeesett a szerkezetátalakítási terv teljes végrehajtásával. Ez együtt járt a Tirrenia szervezetének és vezetésének strukturális átalakításával, amelynek célja a hosszú távú jövedelmezőség visszanyerésének biztosítása volt. Végezetül, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia rámutatott arra, hogy a 2010. évi határozat megerősítette, hogy az „először és utoljára” elvnek megfeleltek, a múltat érintően is, azaz a közszolgáltatási kötelezettségekért fizetett kompenzációkkal összefüggésben. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia tehát azzal érvelt, hogy az olasz hatóságoknak jogos elvárásaik lehettek azt illetően, hogy e kompenzáció nem tartalmaz állami támogatást.

5.1.4. *Az új szerződésről*

(208) Az alkalmazott eljárást illetően a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt állította, hogy Olaszország 2012. január 10-én pusztán jogbiztonsági okokból jelentette be az új szerződést a Bizottságnak. Ezért a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia nem értett egyet a Bizottság 2012. évi határozatban képviselt azon álláspontjával, hogy az intézkedés jogellenes támogatásnak minősülhet, amelyet az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt felfüggesztési kötelezettség megsértésével ítéltek oda.

(209) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia érdemben a Bizottságnak az intézkedés 2011. évi ÁGÉSZ-határozatban megállapított feltételeknek való megfelelésével kapcsolatos kételyeivel foglalkozott.

(210) Közelebbről, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt állította, hogy az utasokra vonatkozó, 2010-es és 2011-es adatok alapján a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) pontjában az utasokat illetően megállapított küszöbértéket nem sértették meg. Emellett, mivel az új szerződés időtartama nyolc év, az nem haladja meg a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (2) bekezdésében megállapított legfeljebb 10 évet. Továbbá a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azzal érvelt, hogy a kötelezettségszegési eljárás kimenetelének fényében (lásd még 5.1.1. szakaszt) és a Tirrenia üzletágának privatizációját követően a 2011. évi határozat 2. cikkének (4) bekezdésében megadott feltétel is teljesül.

(211) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia rámutatott arra, hogy az új szerződés 3. cikke egyértelműen meghatározza a nyújtandó szolgáltatásokat, míg A. melléklete részletezi a használandó hajótípusokat és a lefedendő időszakokat, továbbá megállapítja az esti az és éjszakai szolgáltatásokra vonatkozó követelményeket és a viteldíj-korlátokat. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt is hozzátette, hogy az új szerződés részletes szabályokat állapít meg a

([76]) Lásd: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/

kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei, rendelkezéseket a túlkompenzáció elkerülése és visszafizetése, valamint kötelező követelményeket a nyújtott szolgáltatások egyes lényeges szempontjai (ár, minőség és mennyiség) vonatkozásában. Az új szerződés A. melléklete minden egyes útvonal tekintetében megállapítja a személyenként vagy járművenként kiszabható legmagasabb díjakat, és különbséget tesz normál viteldíjak és a szigeti lakosok által fizetendő csökkentett viteldíjak között. A szerződés rögzíti a közszolgáltatási kötelezettségért járó éves kompenzációt a szerződés időtartamára. Ugyanakkor egy mechanizmus segítségével háromévente felülvizsgálják a gazdasági referenciaparamétereket, egy védzáradék pedig a bizonyos gazdasági paraméterek tekintetében egy adott küszöbérték túllépésével járó, előre nem látható strukturális változások esetére mindkét fél számára előnyös lehetőségeket biztosít. Végezetül a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia rámutatott arra, hogy a fentiekben ismertetett követelményeknek való teljes megfelelés biztosítása érdekében az új szerződés szigorú és átfogó, a visszatartás elvén alapuló szankciórendszert vezetett be a szolgáltatóra nézve. A felügyeletet ellátó minisztériumok emellett felhatalmazást kaptak arra, hogy vizsgálatokat és ellenőrzéseket folytassanak le, és hozzájussanak a szerződésben foglalt kötelezettségek teljesítésének értékeléséhez szükséges információkhoz.

5.1.5. *A Tirrenia privatizációjáról és a vételár CIN általi halasztott megfizetéséről*

(212) A 2011. évi határozatra adott válaszában a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia rámutatott arra, hogy a Tirrenia üzletágának privatizációja teljes mértékben összhangban van az állami támogatási jogszabályokkal. A vállalat hivatkozott különösen a GRAWE-ügyben megjelenő ítélkezési gyakorlatra ([77]), amely szerint ha egy állami vállalatot privatizálnak, vélelmezhető, hogy a piaci ár a legmagasabb beérkezett ajánlatnak felel meg, ha ez az ajánlat hihető és van gazdasági értéke.

(213) A 2012. évi határozatra adott válaszában a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia emlékeztetett a közbeszerzési eljárás fő lépéseire és az azt követő fejleményekre. Hangsúlyozta, hogy a rendkívüli biztos oly módon alakította ki és folytatta le a közbeszerzési eljárást, amelyet a legmegfelelőbbnek ítélt a legmagasabb érték eléréséhez, és hogy törvény kötelezte arra, hogy biztosítékokat hozzon létre a közbeszerzési eljárás átláthatóságának, pártatlanságának és tisztességességének garantálására.

(214) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azzal is érvelt, hogy a közbeszerzési folyamatra nem vonatkozott olyan feltétel, amely önmagában képes lett volna csökkenteni az értékesítésre felkínált eszközök értékét vagy a potenciális vevők számát. Közelebbről ez az érvelés a 2011. évi határozatban említett feltételekhez, nevezetesen i. a foglalkoztatási szintek fenntartásához és ii. a hajók és a közszolgáltatási kötelezettségek egyetlen közbeszerzési eljárásban történő együttes értékesítéséhez kapcsolódik. Ami az előbbit illeti, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia rámutatott arra, hogy az egy olyan kötelező rendelkezésből fakadt, amelyet általános hatályú, megkülönböztetés nélkül alkalmazandó jogi aktus állapított meg. Az utóbbi kapcsán a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia megjegyezte, hogy az a lehetőség, hogy az üzletág flottáját a szerződésben megállapított közszolgáltatási útvonalak kiszolgálására használják, inkább életképes üzleti lehetőségnek tűnik, semmint az értékesítésre felkínált üzletág értékét befolyásoló negatív tényezőnek, különösen a tengeri szállítási ágazatban akkoriban tapasztalható recessziót figyelembe véve.

(215) A vételár egy része CIN általi halaszott megfizetésének konkrét kérdését illetően a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azzal érvelt, hogy ezt a kérdést nem lehet a privatizáció egészétől elkülönítetten értékelni. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia hangsúlyozta, hogy a közbeszerzési eljárást úgy alakították ki, hogy teljeskörűen tiszteletben tartsák a verseny, az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvét. Ezért, és az európai bíróságok ítélkezési gyakorlata alapján ([78]) a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt állította, hogy e közbeszerzési eljárás eredménye a piaci ár volt. A lépcsőzetes fizetést megengedő döntés a közbeszerzési folyamat dinamikájának része; és annak az az oka, hogy nem tettek a CIN által benyújtott ajánlattal versengő végső ajánlatot. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azzal érvelt, hogy a vételár egy része halaszott megfizetésének megengedése tehát nem a CIN javát szolgáló szelektív beavatkozás. Ez annál is inkább így van, hogy mivel minden potenciális ajánlattevő tudomást szerzett arról, hogy a CIN ajánlatában szerepel a részleges, részletekben történő fizetés, és hogy felhívták őket arra, hogy versengő ajánlatot nyújtsanak be.

(216) Ebből kifolyólag a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt állította, hogy a Bizottságnak a Tirrenia privatizációjával és a vételár lépcsőzetes megfizetésével kapcsolatos kételyei nem indokoltak.

([77]) A Törvényszék 2012. február 28-i ítélete, *Grazer Wechselseitige Versicherung AG kontra Európai Bizottság*, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia hivatkozik a Törvényszék 2012. február 28-i ítéletére, *Land Burgenland és Ausztria kontra Bizottság*, T-268/08 és T-281/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2012:90, 70., 72. és 87. pont.

5.1.6. *A Tirrenia és a CIN között meglévő gazdasági folytonosság hiányáról*

(217) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia a Tirrenia üzletága privatizációjának következő jellemzőit mutatta be: az átruházás tárgya (eszközök és kötelezettségek); a felek gazdasági tevékenysége, személyi állománya és kiléte; az eladási ár; a működés logikája és időzítése. A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt állította, hogy a jelen ügyben mindezek a tényezők abba az irányba mutatnak, hogy nem áll fenn gazdasági folytonosság a Tirrenia üzletágát értékesítő rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és a CIN között.

(218) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia különösen azzal érvelt, hogy a CIN-re történő átruházás tárgya jóval szűkebb körű az eredetileg tervezettnél, mivel csak a közszolgáltatást ellátó üzleti egységet kínálták fel értékesítésre, nem az egész Tirreniát (ideértve a Siremart). Emellett az értékesítés lezárultakor a Tirrenia üzletág eszközeihez köthető fennálló kötelezettségeket törölték.

(219) A rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azt is megjegyezte, hogy magából a tranzakció jellegéből – azaz a privatizáció elérése – adódik a gazdasági tevékenység folytonosságának nyilvánvaló hiánya, a szervezeti struktúra, a döntéshozatali eljárás, a vezetési kritériumok és az üzleti stratégiák szempontjából. Emellett miután az AGCM megvizsgálta a tranzakciót, az új magánvállalkozás tevékenységét korlátozó intézkedéseknek vetették alá ([79]), amelyek szándékolt céljukon (azaz a verseny előmozdítása) felül növelték a Tirrenia üzletágának eladója és vevője közötti gazdasági folytonosság hiányát.

(220) Emellett, a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 56. cikkének (3-bis) bekezdésében meghatározottak szerint az olasz polgári törvénykönyv 2112. cikke nem vonatkozik az alapvető közszolgáltatásokat nyújtó vállalatok értékesítésére, biztosítva a munkaerő folytonosságának hiányát. Emellett a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia emlékeztett arra, hogy egy független szakértő határozta meg a minimális eladási árat, és hogy az értékesítési eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes volt, az egyetlen odaítélési feltétel pedig a legmagasabb ár volt.

(221) Végezetül, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia rámutatott arra, hogy a Tirrenia üzletágára kiírt közbeszerzési eljárás 2010 szeptemberében indult; az eljárás eredményeként 2011. július 25-én írták alá az adásvételi szerződést a CIN-nel, míg a Bizottság csak a 2011. október 5-i határozatával indította meg a hivatalos vizsgálatot. Így az ügyletnek nem lehetett az a célja, hogy megkerülje az állami támogatási szabályokat. Ezzel szemben, a tranzakció célja az volt, hogy liberalizálja a tengeri szállítási ágazatot, a tengeri kabotázsról szóló rendeletben előírtak szerint, privatizáció útján.

5.2. **A CIN észrevételei**

(222) A CIN 2011. évi és 2012. évi határozatra adott válaszait a következő szakaszok foglalják össze; e válaszok elsődlegesen a privatizációs eljárásra összpontosítanak.

5.2.1. *Az értékesítési eljárás átláthatóságáról*

(223) A CIN rámutat arra, hogy a Tirrenia értékesítésére, amely vállalat rendkívüli igazgatás hatálya alatt állt, miután fizetésképtelennek nyilvánították, versenyen alapuló, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárásban került sor a 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 4. cikke (4-quater) bekezdésében meghatározott módon. A 134/2008. sz. törvényerejű rendeletben előírt azon lehetőségnek, hogy a felvásárlót magántárgyalásokon válasszák ki, a CIN szerint kétségtelenül az a feltétele, hogy megfeleljenek a verseny, az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvének.

(224) Ugyanezen kérdést érintően a CIN hivatkozik a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia 2011. október 5-i sajtóközleményére, amely a következőket jegyzi meg: „ezeket az eljárásokat ([80]) az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvének teljes mértékben megfelelő közbeszerzési eljárások alapján folytatják le, a kezdetektől kizárva minden lehetőségét a magántárgyalásokon keresztül történő értékesítésnek”; és „annak biztosítása érdekében, hogy

([79]) Ezen intézkedések közé az alábbiak tartoznak: (1) a Mobyra előírt azon kötelezettség, hogy hagyjon fel az árufuvarozási szolgáltatással a Livorno–Cagliari útvonalon, ha egy új szolgáltató jelzi érdeklődését e szolgáltatás üzemeltetése iránt; (2) a Mobyra előírt azon kötelezettség, hogy hagyjon fel a Genova–Porto Torres útvonal kiszolgálásával, hogy elkerüljék a CIN műveleteivel való átfedést; (3) a Mobyra és a CIN-re előírt azon kötelezettség, hogy a Civitavecchia–Olbia és Genova–Olbia útvonalak mindegyikén a vegyes, személyszállítási és árufuvarozási kapacitás 10 %-át értékesítsék más szolgáltatók részére; és (4) a Mobyra és CIN-re előírt azon kötelezettség, hogy ne írjanak alá, illetve szüntessenek meg minden helymegosztási vagy bármely más típusú jegyértékesítési megállapodást a versenytársakkal vagy a versenytársakhoz kapcsolt felekkel a Civitavecchia–Olbia, Genova–Porto Torres és Genova–Olbia útvonalon.

([80]) A Tirrenia és a Siremar üzletágának értékesítését (a Bizottság jegyzete).

a közbeszerzési eljárás a lehető legnagyobb számú piaci szereplő előtt nyitva álljon, az értékesítésre felkínált üzletágak terjedelmét azokra az eszközökre és szerződéses jogviszonyokra korlátozzák, amelyek alapvetőek a közszolgáltatás nyújtásához, míg a vállalatok birtokában levő többi eszközt külön eljárásban értesítették. […] a potenciális vevőkre a törvényben megkövetelteken felül nem írtak elő kötelezettséget vagy terhet".

(225) A közbeszerzési eljárás közzétételének és későbbi lefolytatásának módját illetően a CIN a következő észrevételeket tette.

(226) Először is, a részvételi szándék kifejezésére való felhívást nemcsak a Tirrenia weboldalán és más weboldalakon tették közzé, hanem a fontosabb nemzeti és külföldi újságokban is, mind olaszul, mind angolul. Továbbá a felhívásra való válaszadás eredeti határidejét majdnem egy hónappal, 2010. október 20-ig meghosszabbították. Ezért minden, nemzeti és nemzetközi potenciális ajánlattevő bőséges időt kapott arra, hogy részvételi szándékát kifejezze és megszerezze a Tirrenia üzletág felvásárlására irányuló ajánlat elkészítéséhez szükséges információt.

(227) Több mint 20 fél fejezte ki részvételi szándékát. A CIN tehát úgy véli, a Bizottság azon álláspontja, miszerint az értékesítési eljárás nincs összhangban az átláthatósági követelményekkel, mivel magántárgyalásokon alapul, teljes mértékben megalapozatlan. Az átvilágítási szakaszban minden ajánlattevő kellő hozzáférést kapott a Tirrenia üzletággal kapcsolatos releváns információhoz. Konkrétabban, a potenciális ajánlattevők rendelkezésére bocsátottak az ajánlat elkészítéséhez szükséges minden műszaki-jogi, gazdasági-pénzügyi információt (ideértve az eladásra kínált üzletág terjedelmének részletes leírását, az üzleti tervet, az eladói átvilágítási jelentést és az új közszolgáltatási szerződés tervezetét).

(228) A CIN megállapítja, hogy nem lehet kétségbe vonni, hogy mindazok, akik potenciálisan érdeklődtek a Tirrenia üzletágának felvásárlása iránt, mind Olaszországból, mind külföldről, képesek voltak ilyen irányú részvételi szándékukat kifejezni, és később átlátható és megkülönböztetésmentes rendelkezések szerint hozzáférhettek a részletes ajánlat benyújtásához szükséges dokumentációhoz.

5.2.2. *A privatizáció tárgyáról*

(229) Válaszában a CIN rámutat arra, hogy a legmagasabb eladási ár elérésének kifejezett céljából a rendkívüli biztos a Tirrenia üzletága értékesítésének tárgyát csak azokra az eszközökre és szerződésekre korlátozta, amelyeket a közszolgáltatási kötelezettség ellátásához írtak elő.

(230) Közelebbről, minden, az értékesítés alá vont hajóra feltétlenül szükség van a közszolgáltatási kötelezettség ellátásához, minthogy ezek pontosan ugyanazok hajók, amelyeket a Tirrenia a szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettség körébe tartozó útvonalakon használt. Ami a Civitavecchia–Olbia, Genova–Porto Torres és Nápoly–Palermo útvonalat illeti, amelyek tekintetében csak a holtszezonban fizetnek állami kompenzációt, ugyanezeket a hajókat veszik igénybe a főszezonban történő szolgáltatásnyújtáshoz. A CIN azzal érvel, hogy mivel ezek a hajók az év kétharmadában a közszolgáltatási kötelezettséghez kapcsolódnak és alapvetőek a szempontjából, ezért szükségképpen bekerültek az értékesítésre felkínált üzletágba.

(231) Végezetül, a CIN megjegyzi, hogy a rendkívüli biztos külön eljárásokat indított a Tirrenia azon eszközei tekintetében, amelyekre nem volt szükség a közszolgáltatás alá tartozó összeköttetések kiszolgálásához. Ezen eljárások közé tartoztak a Tirrenia ingatlanvagyonának és műtárgyainak értékesítése és – ami a legfontosabb – a Tirrenia azon hat hajójának értékesítése, amelyekre nem volt szükség a szerződés szerinti közszolgáltatás biztosításához.

5.2.3. *Az ajánlattevőkre előírt feltételekről*

(232) Ami a foglalkoztatási szintek fenntartását illeti, a CIN azt állítja, hogy e tekintetben az egyetlen előírt kötelezettség a hatályos jogszabályokból, nevezetesen a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdéséből ered, ezért azt nem a rendkívüli biztos írta elő a Tirreniával kapcsolatos konkrét ügyben.

(233) A CIN hangsúlyozza, hogy az olasz polgári törvénykönyv 2112. cikke előírja, hogy egy vállalkozás átruházásakor a vevőnek fenn kell tartania a munkaszerződéseket és a munkavállalók megőrzik az ebből eredő jogaikat. Ugyanakkor a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 56. cikkének (3-bis) bekezdése értelmében ez az általános rendszer nem alkalmazandó rendkívüli igazgatási eljárás alá vont üzletágak átruházása esetén. Így tehát, tekintettel a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdésében megállapított különös kötelezettség korlátozott időtartamára (mindössze két év), és arra, hogy ezt a kötelezettség a közszolgáltatási kötelezettség ellátásához „nélkülözhetetlen személyzetre" korlátozódik, a CIN azzal érvel, hogy nem tekinthető úgy, hogy e kötelezettség csökkentette a Tirrenia üzletágának piaci értékét.

(234) Ami a Bizottság azon aggályait illeti, hogy megkövetelik a nyertes ajánlattevőtől, hogy közszolgáltatási kötelezettséget teljesítsen, a CIN a következőket jegyzi meg. Nincs bizonyíték arra, hogy egy másként kialakított eljárás eltérő kimenetelhez vezetett volna, konkrétabban, hogy magasabb vételárat eredményezett volna. Ellenkezőleg, a közszolgáltatási szerződések odaítélése melletti döntés, és így a szerződések alapján odaítélt kompenzáció az e szolgáltatások ellátásához feltétlenül szükséges eszközökkel nagyobb versenyt biztosított a potenciális ajánlattevők körében.

(235) E célkitűzés elérése érdekében tehát a rendkívüli biztos helyesen járt el azzal, hogy: i. korlátozta az értékesítendő üzletágat azokra az eszközökre és szerződésekre, amelyek funkcionálisan nélkülözhetetlenek voltak a közszolgáltatás nyújtásához, és ii. csak a törvényben előírt kötelezettségeket rótta a vevőkre. A CIN úgy véli, hogy ezt a célkitűzést mindenképpen elérték, tekintve, hogy nem kevesebb, mint 21 nemzeti, európai és harmadik országbeli fél fejezte ki részvételi szándékát a Tirrenia üzletágának értékesítésére irányuló eljárásban.

5.2.4. *A vételárról*

(236) A CIN úgy véli, hogy a Bizottság azon kételyei, hogy vajon a Tirrenia üzletága tekintetében elért ár a lehető legjobb volt-e, nem indokoltak. A CIN szerint a vételár még magasabbnak is tekinthető, mint a piaci ár. A CIN különösen arra hivatkozik, hogy a Tirrenia üzletágának megvásárlása iránt érdeklődő egyik piaci szereplő, nevezetesen a [...] vitatta a minisztérium által kijelölt független szakértő meghatározása szerinti árat, mivel azt (380 000 000 EUR) túl magasnak ítélte ([81]). A CIN szerint ez hallgatólagosan azt jelenti, hogy egy magánbefektető túlzottnak tartotta a CIN által fizetett árat, amely ténylegesen magasabb volt, mint a szakértő által megállapított ár. Az tehát, hogy az eljárás a legmagasabb árat eredményezte, a CIN meglátása szerint nem kérdőjelezhető meg.

(237) Akárhogy is, a CIN hangsúlyozza, hogy a Tirrenia üzletágára vonatkozó több ajánlat esetén az odaítélési feltétel a legmagasabb ajánlati ár volt. Emellett a 347/2003. sz. törvényerejű rendeletben előírtak szerint a vételár semmiképpen sem lehet alacsonyabb, mint a független értékmegállapítással meghatározott piaci ár.

(238) A kötelező ajánlatok benyújtására nyitva álló 2011. március 15-i határidő lejártakor a CIN volt az egyetlen vállalat, amely az eljárási levélben felsorolt követelményeknek megfelelő, érvényes kötelező vételi ajánlatot tett. A rendkívüli biztos kérése nyomán 2011. április 14-én a CIN további pontosításokkal élt, és végleges kötelező ajánlatot tett, hogy teljesen összhangba hozza ajánlatát a minisztérium által kijelölt szakértő készítette értékmegállapítással. Ezzel összefüggésben a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia ahelyett, hogy a CIN-nek azonnal odaítélte volna a szerződést, úgy járt el, hogy biztosítsa az ajánlattevők közötti legnagyobb mértékű versenyt. Ennek megfelelően a CIN kötelező ajánlatát feltöltötte egy adatszobába, és az átvilágítási szakaszba felvett minden ajánlattevőt felhívott arra, hogy nyújtson be jobb vételi ajánlatot. Ugyanakkor, az ezen utolsó ajánlattételi kör tekintetében meghatározott határidő lejártáig (amelyet meghosszabbítottak 2011. május 19-ig), nem érkezett be más ajánlat.

(239) A CIN megjegyzi, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia is megerősíti a fentieket, amely a fent említett 2011. október 5-i sajtóközleményben a következőkről is beszámolt: *„az ajánlatok összehasonlítása és a szerződés odaítélése céljából az egyetlen feltételnek a legmagasabb árnak kell lennie. Emellett, összhangban a törvény rendelkezéseivel, az eladási ár semmiképpen sem lehet alacsonyabb, mint az eszközöknek a független szakértőként kijelölt vezető pénzügyi intézmény által végzett hiteles értékmegállapításban meghatározott piaci ára*"; továbbá *„ami a Tirrenia értékesítési eljárását illeti, miután a Compagnia Italiana di Navigazione kötelező vételi ajánlatot tett az eszközök gazdasági értékével összhangban, a közbeszerzési eljárás legnagyobb átláthatósága érdekében az ajánlat feltételeit az összes többi ajánlattevő tudomására hoztuk, akik bőséges időt kaptak arra, hogy ellenajánlatot nyújtsanak be; ugyanakkor, ilyen ellenajánlat nem érkezett be*".

([81]) A Bizottság ezt figyelembe vette a CIN és a Tirrenia üzletág közötti tervezett összefonódással kapcsolatos eljárásban is (M.6362. sz. ügy, amelyet később lezártak, mivel a felek visszavonták a bejelentést).

5.2.5. *A vételár egy részének halasztott megfizetéséről*

(240) E kérdésben a CIN a következő észrevételeket tette. A fizetés elhalasztása kamatok nélkül a teljes, 380 100 000 EUR vételárból 180 000 000 EUR-t érint. A CIN arra is rámutat, hogy a halasztott fizetés összhangban van az értékesítés tárgyának jellegével, nevezetesen olyan üzleti szegmensről van szó, amelynek tényleges értéke az új szerződésben foglalt kompenzációs összegek nyolc éven át történő tényleges kifizetésétől függ. A CIN azzal érvel, hogy ezt a megfontolást a független szakértő Tirrenia üzletágáról szóló értékmegállapítási jelentése is figyelembe veszi ([82]).

(241) A CIN emellett megjegyzi, hogy a kifizetések részleges elhalasztása kamat felszámítása nélkül szintén a közbeszerzési eljárás része volt, amennyiben a CIN kötelező ajánlata, amelyben ez a feltétel szerepelt, rendelkezésre állt az adatszobában. A rendkívüli biztos minden más ajánlattevőt felhívott magasabb összegű ajánlat benyújtására. Mivel ilyen ajánlat nem érkezett be, a CIN azzal érvel, hogy az eladó a piacon akkor rendelkezésre álló legjobb fizetési feltételeket érte el. Ez azt jelenti a CIN meglátása szerint, hogy a részleges fizetési halasztás szerződésbe foglalása kamat nélkül ebben az esetben a legkedvezőbb alternatívát jelentette, és ténylegesen az egyetlen alternatívát, hogy a Tirrenia üzletágának értékéhez mérhető árhoz jussanak.

5.2.6. *A CIN részére az új szerződés értelmében a közszolgáltatásért járó kompenzációról*

(242) A CIN megjegyzi, hogy a beadványának idején (azaz 2013 márciusában) ő volt az egyetlen szolgáltató, amely az új szerződés által lefedett szinte valamennyi útvonalat kiszolgálta. Csak a Nápoly és Palermo közötti, vegyes szolgáltatással ellátott útvonalon (amelyet a szerződés értelmében csak a holtszezonban szolgáltak ki) működik másik piaci szereplő, nevezetesen a Grandi Navi Veloci, 2011 óta (együttműködve a SMAV-val, amely 2011 előtt is jelen volt ezen az útvonalon). A CIN ugyanakkor úgy véli, hogy ez a piaci szereplő nem kínál az övéhez hasonló szolgáltatásokat. Ezen útvonal kivételével a CIN úgy véli, hogy tekintettel arra, hogy az új szerződés által lefedett útvonalakon nincsenek versenytársak, nem beszélhetünk versenytorzulásról és az unión belüli kereskedelem érintettségéről. Ezért az új szerződés alapján kifizetett kompenzáció a meglátása szerint nem minősíthető állami támogatásnak (kivéve adott esetben a Nápoly–Palermo útvonal tekintetében).

(243) Emellett a CIN azzal is érvel, hogy az új szerződés alapján kifizetett kompenzáció nem juttatja őt gazdasági előnyhöz. A CIN különösen úgy véli, hogy a négy Altmark-kritérium teljesül, és hogy a Bizottság e tekintetben fennálló kételyei nem indokoltak. A CIN rámutat arra, hogy a megfelelő útvonalakon nincsenek versenytársak, és ez önmagában is indokolná mind a közszolgáltatási kötelezettségek CIN számára történő előírását, mind a megfelelő kompenzációt. A CIN hozzáteszi, hogy mindenesetre ha bármilyen versenytárs ([83]) megjelenne ideiglenesen az új szerződés szerinti közszolgáltatásért járó kompenzációval érintett útvonalakon, az önmagában nem csökkentené a CIN-t az érintett útvonallal összefüggésben terhelő közszolgáltatási kötelezettségeket. Míg a CIN-nek biztosítania kell az ellátás folyamatosságát ezeken az útvonalakon, a versenytársak szabadon csökkenthetnék, függeszthetnék fel vagy törölhetnék menetrend szerinti szolgáltatásaikat. Emellett a CIN-nel ellentétben ezek a szereplők szabadon dönthetnek szolgáltatásaik gyakoriságáról, kapacitásáról, minőségéről és díjszabásáról.

(244) Ami a harmadik Altmark-kritériumot illeti, a CIN nem ért egyet a Bizottság azon értékelésével, hogy a 6,5 %-os kockázati prémium túl magas, mivel a CIN feltételezhetően nem vállal olyan kockázatokat, amelyek szokásosan a szolgáltatót terhelik. E tekintetben a CIN megjegyzi, hogy köteles változatlanul fenntartani a minimális szolgáltatási gyakoriságot és az új szerződésben rögzített díjszabási felső határokat alkalmazni, akkor is, ha a piaci kereslet nem indokolja e gyakoriságot, és a díjszabási felső határok túl alacsonynak és gazdasági szempontból tarthatatlannak bizonyulnak. A CIN tehát úgy véli, hogy vállalja a más szereplőket nem érintő, a piaci kereslet bizonytalanságával

([82]) A CIN különösen hivatkozik a jelentés 6. oldalára, ahol a szakértő pontosítja, hogy a szegmens értékének tartományát „*azon feltevés alapján állapították meg, hogy az üzleti szegmens és az olasz állam közötti közszolgáltatási szerződés hatályban marad és a hatályos szerződéstervezet szerint járó, az üzleti tervben is e tartomány alapján kifejezetten feltüntetett megfelelő hozzájárulásokat megfizetik*. [...] *Pusztán példaként, a hozzájárulások 10 %-os csökkentése a vállalkozás vezetősége által készített tervben szereplő minden más feltevés változatlanul hagyása mellett a tartomány értékét megközelítőleg 35 millió EUR-val csökkenti*."

([83]) A CIN hangsúlyozza, hogy a versenytársak által ténylegesen kínált alkalmi szolgáltatások egyáltalán nem hasonlíthatók, sem a csatlakozások (amelyek, ha vannak, lényegében a főszezonra korlátozódnak) gyakorisága sem a kínált gyakoriság szempontjából a CIN által az új szerződésben rögzített közszolgáltatási kötelezettségek alapján biztosított szolgáltatáshoz.

összefüggő kockázatot ([84]). A CIN emellett köteles legalább három évig a (az állami kompenzáció megállapításának alapjául szolgáló) gazdasági referenciaváltozók esetleges változásainak költségét viselni, ami azt eredményezi, hogy az állami kompenzáció nem feltétlenül lesz elég a közszolgáltatási kötelezettség fedezésére. Súlyos és előre nem látható körülmények között (például ágazatspecifikus válság esetén) a CIN-nek el kell fogadnia a bevétel csökkenését vagy a költségek (ide nem értve az üzemanyagköltségeket) megnövekedését a várható bevételek/költségek 3 %-áig, és mindenképpen el kell fogadnia a bevételcsökkenést és a költségnövekedést minden hároméves üzemidő első évében (lásd a (107) preambulumbekezdést). A CIN arra is rámutat, hogy a gazdasági paramétereket, amelyek alapján a kompenzációt meghatározták, a 2009-es piaci helyzetre tekintettel állapították meg. A CIN szerint a szállított utasok száma azóta csökkent, míg a költségek (például kikötői díjak és kiadások, biztosítási és karbantartási költségek) emelkedtek. A CIN ezért úgy véli, hogy a részére folyósított kockázati prémium nem eredményez túlkompenzációt, és tehát a harmadik Altmark-kritérium teljesül.

(245) Ami a Bizottság negyedik Altmark-kritériummal kapcsolatos kételyeit illeti, a CIN a következőket jegyezte meg. A közbeszerzési eljárás a vállalkozásnak csak azon eszközeire vonatkozott, amelyek feltétlenül szükségesek az új szerződésben foglalt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez (és nem a vállalkozás egészére, amint azt a 2012. évi határozat sugallja). Ezt a pályáztatást a CIN szerint átlátható, feltételhez nem kötött és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárásban folytatták le, ami lehetővé tette, hogy az akkor lehetséges legjobb eladási árat érjék el. A CIN úgy véli, hogy ennek révén a nyertes ajánlattevő a lehető leghatékonyabban tudja teljesíteni az új szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket, (csak) azon eszközök alkalmazásával, amelyek a szolgáltatás teljesítéséhez szükségesek és nélkülözhetetlenek. A CIN nem ért egyet továbbá a Bizottság azon álláspontjával, hogy a saját hajókkal és legénységgel már rendelkező potenciális ajánlattevők olcsóbban teljesíteni tudták volna a szolgáltatást. E tekintetben a CIN megjegyzi, hogy e szereplők az említett hajókat szokásosan a saját szolgáltatásaikra használták volna, és nem álltak volna rendelkezésre további, a közbeszerzési eljárásban is kiírt szolgáltatások nyújtására. Annál is inkább ez lenne a helyzet ott, ahol a hajók kapacitásával és a szolgáltatások gyakoriságával kapcsolatban szigorú korlátozásokat állapítanak meg, mint az új szerződésben is. A fenti okokból a CIN azt állapítja meg, hogy a negyedik Altmark-kritérium is teljesül.

(246) Még ha a CIN úgy is véli, hogy az új szerződés alapján fizetendő kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, a teljesség kedvéért megválaszolta a kompenzáció belső piaccal való összeegyeztethetőségét érintő bizottsági kételyeket is. A CIN különösen rámutat arra, hogy ez az intézkedés, amennyiben állami támogatásnak minősül, megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat feltételeinek. E tekintetben a CIN megjegyzi, hogy az új szerződés időtartama kevesebb mint tíz év, amint azt a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (2) bekezdése előírja. Emellett az új szerződés szerint kiszolgált minden útvonalon (adott esetben csak a holtszezonban) kevesebb mint 300 000 utas közlekedett a 2010. és 2011. évben (a megbízást megelőző két évben), ezért azok megfelelnek a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdése d) pontjának. Végezetül a CIN hivatkozik az első és a harmadik Altmark-kritériumot érintő válaszára, hogy eloszlassa a Bizottságnak az ÁGÉSZ valódi jellegével és a megítélt kompenzáció arányosságával kapcsolatos kételyeit.

5.2.7. *A Tirrenia és a CIN között meglévő gazdasági folytonosságról (annak hiányáról)*

(247) A CIN megjegyzi, hogy a Bizottság a két vállalat közötti gazdasági folytonosság fogalmát állami támogatási célokra lényegében olyan konkrét esetekre hivatkozva dolgozta ki, amelyekben a támogatásban részesülő vállalatok a vállalkozásuk profitorientált részét átruházták a tulajdonukban vagy – akár közvetett – ellenőrzésük alatt álló más vállalatokra. Ennek fényében a CIN úgy véli, hogy a Tirrenia üzletág privatizációja teljes mértékben kívül esik e teszt hatályán, mivel a Tirreniát (és általában a korábbi Tirrenia-csoportot) és a CIN-t nem fűzi össze sem társasági, sem más jogviszony.

(248) Emellett a CIN rámutat arra, hogy vannak olyan, noha elhanyagolható és vitatható esetek, amelyekben a Bizottság a gazdasági folytonosság tesztet alkalmazta független, részesedési jogviszonyban nem álló gazdálkodó egységek közötti eszköz- vagy vállalatátruházásra. Ugyanakkor, ha a szóban forgó ügyben alkalmazni is kellene e tesztet (amit a CIN vitat), a CIN azzal érvel, hogy nem lenne megállapítható a gazdasági folytonosság a következő okokból.

([84]) A CIN úgy véli, hogy ez a kockázat különösen releváns, mivel a CIN nem rendelkezik kizárólagos jogokkal, tehát nincs meg a szolgáltatás kizárólagos üzemeltetésével kapcsolatos biztonsága.

(249) Először is, nincs azonosság, sem társasági jogviszony a CIN és a Tirrenia egyetlen tulajdonosa, a Fintecna között, amely vállalat az olasz gazdasági és pénzügyminisztérium 100 %-os tulajdonában áll. Másodszor, az értékesítés tárgya csak azokra az eszközökre és szerződésekre terjed ki, amelyek funkcionálisan nélkülözhetetlenek a közszolgáltatás nyújtásához. Harmadszor, az odaítélési feltétel a legmagasabb ár volt. Negyedszer, a Tirrenia üzletágának CIN általi felvásárlása az elmondások szerint egy különleges „üzleti logika" része volt, amely a Tirreniáétól különböző mögöttes feltevéseken alapuló üzleti tervre épül. Közelebbről, a CIN átfogó tervet kíván végrehajtani a Tirrenia üzletága hatékonyságának helyreállítása érdekében. Végül a munkavállalók nem kerülnek át automatikusan a CIN-hez, és szerzett jogaikat sem tartják fenn automatikusan, hanem a CIN egyedül arra köteles, hogy két évig fenntartsa a közszolgáltatási kötelezettség ellátásához szükséges személyiállomány-szintet.

5.2.8. *A CIN további beadványai*

(250) A Bizottság kérése nyomán a CIN részletes adatokkal szolgált az általa 2012. július 20. és 2012. december 31. között, mind a közszolgáltatási rendszerben, mind magánszereplőként üzemeltetett útvonalakról. Az átadott információ többek között a következőket tartalmazta:

1. az útvonal kiszolgálásának szezonja (például főszezon, holtszezon vagy egész évben);
2. az útvonal kiszolgálására használt hajó(k) neve és tonnatartalma;
3. az utasok átlagos száma utanként;
4. az áru átlagos volumene (tonnában) utanként;
5. az átlagos összbevétel (EUR-ban) utanként;
6. a személyzet átlagos létszáma utanként ([85]).

(251) Emellett a CIN átadta azoknak az útvonalaknak a jegyzékét is, ahol közszolgáltatási kötelezettséget kellett teljesítenie, ideértve a kötelezettség hatályát az év időszakai tekintetében, továbbá az egyes útvonalakon igénybe veendő hajók minimum bruttó tonnatartalmát. Végezetül a CIN megismételte a 2011. évi határozatra a 2012. március 1-jén adott válaszában szereplő érvek némelyikét, különösen a privatizációs eljárást illetően, és azt állította, hogy az ügy tényállása azt mutatja, hogy nem nyújtottak előnyt a közszolgáltatási kötelezettségek és a teljesítésükhöz szükséges eszközök egy csomagban történő értékesítésével, és hogy az eljáráshoz nem kapcsolódtak az eladási ár szempontjából hátrányos feltételek ([86]).

5.3. **A Pan Med észrevételei**

(252) A 2011. évi határozatra adott válaszában a Pan Med azt állította, hogy a Genova–Porto Torres és a Nápoly–Palermo összeköttetésen működnek napi szolgáltatásokat nyújtó versenytársak, ellentétben Olaszország azon állításával, hogy a Tirrenia egy versenytársa sem nyújt a gyakoriság és a folyamatosság tekintetében hasonló szolgáltatásokat.

(253) Közelebbről, a Pan Med szerint a Grandi Navi Veloci legalább tíz éven át kiszolgálta a Genova–Porto Torres összeköttetést, míg a SNAV a Nápoly–Palermo összeköttetést üzemelteti (2011 óta, a Grandi Navi Velocival együttműködve). Emellett a Moby is kínál összeköttetést Livorno és Cagliari között. A Tirrenia tehát nem az egyelten szolgáltató ezen összeköttetés tekintetében. A Pan Med azt állította továbbá, hogy a Nápolytól Cagliariba, Ravennából Cataniába és Livornóból Cagliariba tartó, kizárólagosan árufuvarozási szolgáltatások nem tekinthetők valódi ÁGÉSZ-nak, amennyiben nem a területi folytonosságot biztosítják, hanem pusztán az áruszállító járművek számára kínálnak alternatív útvonalat, amely járműveket e csatlakozások hiányában más, meglévő árufuvarozási szolgáltatások felé irányítanának. A Pan Med elsődlegesen a Szicília felé irányuló összeköttetésekre összpontosít, és hivatkozik a közúti járművek azon alternatív lehetőségére, hogy a Messinai-szoroson komppal keljenek át. Végezetül a Pan Med azt állította, hogy a Tirrenia által ezeken az útvonalakon alkalmazott alacsony árufuvarozási díjak piacra lépési akadályt jelentenek a többi szereplő számára.

([85]) Ez csak a legénység (fedélzeti személyzet, akkor is, ha szabadságon vannak vagy nincsenek szolgálatban) létszámát foglalta magában, de nem határozta meg közelebbről az egyes útvonalakhoz rendelt általános vagy parti személyzet létszámát. A CIN arra is rámutat, hogy az alkalmazandó rendeletek pontos iránymutatásul szolgálnak a munkaidőt, a személyzet biztonságát és védelmét illetően, hogy garantálják a kellő létszámú és megfelelő képesítésű legénységet az egyes összeköttetések tekintetében.

([86]) További részletek tekintetében lásd az 5.2.1., az 5.2.2., az 5.2.3. és az 5.2.4. szakaszt.

(254) A 2012. évi határozatra adott válaszában a Pan Med azt állította, hogy szándékában állt új útvonalakat kiszolgálni, de elmondása szerint a versenyt a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak és azok felvásárlóinak nyújtott összeegyeztethetetlen támogatások gátolták. A következő preambulumbekezdések a Pan Med azon észrevételeit foglalják össze, amelyek egyfelől kizárólag a Tirreniára vonatkoznak, másfelől a korábbi Tirrenia-csoport valamennyi vállalatára.

(255) Ami a Tirreniának és a Siremarnak nyújtott megmentési támogatást illeti, a Pan Med azzal érvelt, hogy 2011. augusztus 28-tól, azaz attól a naptól, amikor a támogatást meg kellett volna szüntetni, a támogatás megközelítőleg egy év két hónappal későbbi visszafizetéséig az említett két vállalat jogellenes és szabálytalan megmentési támogatásban részesült. A megmentési támogatás különösen nem felelt meg a megmentési és szerkezetátalakítási támogatásnak, és nem egy átfogó szerkezetátalakítási terv részét képezte. A Pan Med álláspontja szerint tehát a Tirreniának és a Siremarnak nyújtott működési támogatásnak minősül.

(256) Az új szerződések kapcsán a Pan Med kifejtette észrevételeit a CIN és a Compagnia delle Isole (a továbbiakban: CdI) által nyújtott ÁGÉSZ valódi jellegéről. A Pan Med azzal érvelt, hogy sem az érintett területeknek a helyi közösségek mobilitásával kapcsolatos szükségletei, sem a gazdaságfejlesztési szükségletek nem indokolják többé e szolgáltatók állami kompenzációját. A Pan Med rámutatott arra, hogy a területi folytonosság célkitűzését nem lehet önkényesen kiválasztott útvonalak összekapcsolásával kezelni, ami ebben az esetben nem tükrözi az általános érdeket.

(257) A levél a tartalmazta a Cin és a CdI által a közszolgáltatási rendszerben kiszolgált kabotázsútvonalakon tapasztalható versenyhelyzet Pan Med általi saját összefoglalóját. A Pan Med ebből az áttekintésből azt a következtetést vonta le, hogy ezen útvonalak közül több esetében ([87]) jelen vannak versenytársak, amelyek meglátása szerint hasonló szolgáltatásokat nyújtanak. Ez bizonyítja, hogy a piac valóban képes a CIN-re és a CdI-re ruházott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére. Emellett a Pan Med rámutatott arra, hogy egyes útvonalak tekintetében a CIN csak a holtszezonban nyújtott szolgálatásért kap kompenzációt, míg a főszezonban szabadon állapíthatja meg díjait. A Pan Med szerint ez jogtalan kereszttámogatást eredményez állami források felhasználásával.

(258) A Pan Med azt is állította, hogy Szicília szigetét jelenleg hat repülőtér megfelelően kiszolgálja ([88]). A szicíliai régió és a szárazföldi Olaszország közötti légi összeköttetés i. a gyakoriságot, folyamatosságot és járatsűrűséget tekintve hasonló az állami kompenzációban részesített tengeri szállítási szolgáltatásokhoz, és ii. elegendő a helyi közösség mobilitásának biztosításához. Ami a gazdaságfejlesztési érvet illeti, a Pan Med hangsúlyozta, hogy az olaszországi árufuvarozás túlnyomórészt a közúton zajlik, és hogy a Szicília felé irányuló összeköttetések kellően kialakultak a Messinai-szoroson keresztül. Továbbá a támogatott tengeri csatlakozások közül több nem távoli térségekből indul ki vagy oda érkezik.

(259) A fentieken felül a Pan Med azzal érvel, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció lehetővé teszi az üzemeltetők számára, hogy az észszerűnél is magasabb nyereséget szerezzenek, így a harmadik Altmark-kritérium nem teljesül. A Pan Med a Ravenna–Catania útvonalon 2010-ben felmerül költségek és bevételek számítását hozta fel példának, amely számítás eredményeként 8,3 millió EUR nyereség adódik ([89]), így túlkompenzálja a szolgáltatót, a Tirreniát. A Pan Med úgy tekinti emellett, hogy a CIPE-irányelvben megállapított 6,5 %-os kockázati prémium nem indokolt, tekintettel arra, hogy a CIN nem vállal semmilyen üzleti kockázatot.

(260) A Pan Med ezt követően bemutatott néhány olyan útvonalat, amelyet ki szeretett volna szolgálni, ideértve az Augusta–Ravenna összeköttetést. A Pan Med azt állította, hogy ily módon folyamatos szolgáltatást nyújtana a Szicília felé irányuló, illetve onnan kiinduló adriai folyosó mentén, és nagyobb árufuvarozási kapacitást, továbbá a kontinenssel való átfogóbb összeköttetést biztosítana. Ezért tehát azt állította, hogy a piaci erő elegendő a CIN-re a Ravenna–Catania útvonalon bízott ÁGÉSZ ellátásához. A Pan Med hasonlóan érvelt többek között a tervezett Gaeta–Termini Imerese útvonala kapcsán is, amely a CIN által kiszolgált Nápoly–Palermo útvonallal állna versenyben.

([87]) A Pan Med különösen megemlítette, hogy a Grimaldi árufuvarozási szolgáltatásokat nyújt a Ravenna–Catania, a Salerno–Cagliari, a Palermo–Cagliari és a Trapani–Cagliari útvonalon. A Pan Med szerint a Moby és a Sardinia Ferries szezonális alapon kiszolgálta a Civitavecchia–Olbia útvonalat, míg a Moby egész éven át üzemelt a Genova–Olbia útvonalon. A Pan Med szerint a Moby emellett heti csatlakozást is biztosított Civitavecchia és Arbatax között.

([88]) Palermo, Catania, Ragusa, Trapani, továbbá Lampedusa és Pantelleria repülőtere.

([89]) A Bizottság nem vizsgálja tovább ezt a megalapozatlan állítást a határozatban, mivel az olasz hatóságok által átadott analitikai beszámolók szerint a Tirrenia veszteséget könyvelt el az említett útvonalon 2010-ben.

(261) A Tirrenia üzletág vételára egy részének halasztott megfizetését illetően a Pan Med megjegyzi, hogy a részletfizetés lehetőségét a Tirrenia üzletágának felvásárlását érintő részvételi szándék kifejezésére való felhívás nem tartalmazta, és azt a Tirrenia rendkívüli biztosa, sem tanácsadója/tanácsadói nem tette/tették közzé. Ha a Pan Med értesült volna a részletfizetési lehetőségtől, állítása szerint komolyan megfontolta volna a Tirrenia üzletág felvásárlását. A Pan Med megjegyzi továbbá, hogy jelezte a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia felé, hogy érdeklődik kizárólag a Tirrenia Adriatica részlegének megvásárlása iránt, de nem kapott választ.

(262) Végezetül, a 2012. évi határozatra adott válaszának következtetéseiben a Pan Med azzal érvelt, hogy véleménye szerint gazdasági folytonosság áll fenn a Tirrenia és a CIN között. Ebből az okból a Pan Med úgy ítéli meg, hogy a CIN-nek vissza kellene fizetnie a feltételezett összeegyeztethetetlen támogatást.

5.4. **A Grandi Navi Veloci észrevételei**

(263) A Grandi Navi Veloci a következőket illetően tett észrevételeket: i. a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének feltételezett megsértése; ii. a közszolgáltatási kötelezettségért járó éves kompenzáció; iii. a Tirrenia és a Siremar üzletágának privatizációja; iv. a Saremarnak biztosított kikötési elsőbbség; v. a privatizációkkal összefüggésben odaítélt egyéb támogatási intézkedések; vi. a már nyújtott támogatás jogszerűtlensége és a támogatás felfüggesztésének és ideiglenes visszafizettetésének szükségessége ([90]). Ezen észrevételek többsége csak a Saremar konkrét esetére vonatkozik, amely nem tartozik e határozat hatálya alá. A következő preambulumbekezdésben az e határozat szempontjából leginkább releváns észrevételeket foglaljuk össze.

(264) A Tirrenia és a Siremar üzletágának privatizációja kapcsán a Grandi Navi Veloci egyetértett a Bizottság azon előzetes álláspontjával, amelyet a 2011. évi határozatban fejtett ki, és amely szerint az eljárás nem volt kellően átlátható és feltételekhez nem kötött, hogy a támogatás megléte kizárható legyen. A vállalat emellett azzal érvelt, hogy az olasz hatóságok a Tirrenia-csoport vállalatainak privatizációját határozatlan ideig elhalasztották, az évek során a Bizottságnak állítólagosan adott és a 2001. évi határozatban ((4) és (12) preambulumbekezdés), illetve a 2004. évi határozatban ((5) és (45) preambulumbekezdés) hivatalossá tett garanciák ellenére. A vállalat azt állította, hogy a jövőbeni privatizáció kilátásait alkualapként használták fel a Bizottsággal szemben, hogy engedélyezze a közszolgáltatásért járó kompenzáció Tirrenia-csoport vállalatai számára történő kifizetését 2008-ig.

(265) A kikötési elsőbbség tekintetében a vállalat az AGCM két határozatára (*segnalazioni*) hivatkozott, amelyek kimondták, hogy ez az elsőbbség negatív hatást gyakorolhat a versenyre, különösen, ha a kedvezményezett kizárólagos jogokkal rendelkezik a gazdasági szempontból legértékesebb kikötési résidők tekintetében. A vállalat nem vitatta a Bizottság azon előzetes álláspontját, hogy az intézkedés nem minősül állami támogatásnak, mivel az állami forrásokat nem éri veszteség. A Grandi Navi Veloci azzal érvelt ugyanakkor, hogy a kikötési elsőbbségnek a korábbi Tirrenia-csoporthoz tartozó vállalatok új tulajdonosaira történő átruházása, amint azt a 2009. évi törvény 19-ter cikkének (21) bekezdése elrendelte, önmagában is sérti a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkét.

(266) A Bizottság kérésére a GNV részletese adatokat is szolgáltatott a Tirrenia/CIN által a közszolgáltatási rendszerben ellátott útvonalakon folytatott saját tevékenységéről. Konkrétabban, a GNV kifejtette, hogy a következő útvonalakat üzemeltette:

– Genova–Porto Torres: 2009-ben és 2010-ben egész évben, 2011. január 1-jétől 2011. november 5-ig, továbbá 2012. március 30-tól 2012. szeptember 16-ig,

– Genova–Olbia (kizárólag főszezon): 2009. május 22-től 2009. október 5-ig, 2010. május 28-tól 2010. október 3-ig, 2011. május 27-től 2011. szeptember 18-ig és 2012. június 1-jétől 2012. szeptember 15-ig,

– Nápoly–Palermo: 2009-ben és 2010-ben nem folytatott tevékenységet ezen az útvonalon, csak 2011 májusától decemberéig és egész 2012-ben.

(267) Ami a Genova–Porto Torres útvonalat illeti, a GNV rámutatott arra, hogy a Saremar 2012-es piacra lépése után csökkentette szolgáltatásait (ideértve azok gyakoriságát). A Nápoly–Palermo útvonalon a GNV 2012-ben kezdte meg két napi járat működtetését (egy éjszakai és egy napi indulással), egész éven át. A GNV azt állította, hogy a szolgáltatásai ezeken az útvonalakon egyenértékűek a Tirrenia/CIN által kínált szolgáltatásokkal. A GNV válaszaiban azt is jelezte, hogy a Nápoly–Palermo útvonalon a következő hajókat használta: SNAV Sardegna (készült 1989-ben), SNAV Campania (készült 1974-ben), SNAV Lazio (készült 1989-ben) és csak 2011-ben a Finn Forest (készült 1978-ban).

([90]) Az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet 11. cikke értelmében (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

6. **A GRIMALDI BEADVÁNYAI**

(268) A Grimaldi több beadványt is benyújtott, mindegyiket azon eljárási határidőkön túl, amelyek a 2011. évi és a 2012. évi határozatok vonatkozásában az érdekelt harmadik személyek rendelkezésére álltak álláspontjaik ismertetésére. E beadványok egyikét sem az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([91]) 24. cikkének (2) bekezdésében említett, a panaszra vonatkozó kötelező űrlap kitöltésével terjesztették elő. A Bizottság mindazonáltal a következő szakaszokban összefoglalja ezeket a beadványokat, és a 7.4. szakaszban választ ad rájuk.

6.1. **Első beadvány (2016. február)**

(269) 2016. február 12-én a Grimaldi beadványt nyújtott be a Bizottsághoz mind a CIN-nek az új szerződés szerint fizetett kompenzáció, mind az erőfénnyel való (az EUMSZ 102. cikke szerinti) feltételezett visszaélés tekintetében, igazoló okmányokat ugyanakkor nem adott át. A levelet az AGCM-nek is megküldte. Az e határozat szempontjából leginkább releváns elemeket az alábbiak foglalják össze.

(270) Ami a levél állami támogatási elemeit illeti, a Grimaldi azzal érvelt, hogy a CIN túlkompenzációban részesül az állítólagos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért. A Grimaldi az alábbi érveket adta elő.

(271) Először is, a kompenzáció rögzített összegét a költségekre, különösen az üzemanyagköltségekre vonatkozó, állítólag elavult és téves feltevések alapján számították ki. A Grimaldi konkrétabban úgy vélte, hogy az üzemanyagköltségek, amelyek a szállítási költségek megközelítőleg 30 %-át teszik ki, 2012 és 2016 között drasztikusan csökkentek, így a kompenzációt ennek megfelelően meglátása szerint ki kellett volna igazítani (azaz csökkenteni kellett volna) ([92]).

(272) Másodszor a Grimaldi azt is állította, hogy a CIN által alkalmazott több agresszív marketingkezdeményezés és engedmény csak az új szerződésből eredő túlkompenzáció miatt vált lehetségessé. A Grimaldi különösen hangsúlyozta, hogy 2016 februárjában a CIN és a Moby két azonos promóciós ajánlatot tett, ami azt sugallja, hogy a CIN és a Moby lényegében integrált üzleti stratégia szerint működik, és hogy a CIN kereszttámogatást nyújtott az új szerződésből eredő állítólagos túlkompenzáción keresztül a Moby ajánlataihoz és promóciójához.

(273) Harmadszor, a Grimaldi rámutatott arra, hogy az új szerződésben szereplő bizonyos útvonalak tekintetében a CIN ténylegesen monopóliumként működött, míg más útvonalakon maga a Moby volt a versenytársa. A Grimaldi tehát azzal érvelt, hogy mivel az Onorato Partecipazioni az AGCM 25773. sz. határozatával engedélyezett kizárólagos ellenőrzést szerzett mind a CIN, mind a Moby felett, a CIN szempontjából gyakorlatilag megszűnt a verseny azokon az útvonalakon, ahol korábban a Moby volt az egyetlen versenytárs. Ezért a Grimaldi szerint a CIN-nek az új szerződés szerint fizetendő kompenzációba foglalt kockázati prémiumot csökkenteni kell, mivel annak az volt a célja, hogy ellentételezze a CIN által azon útvonalak tekintetében felvállalt további kockázatot, ahol nem kizárólagos jelleggel teljesített közszolgáltatási kötelezettséget. A Grimaldi továbbá kiemelte, hogy az AGCM a 25773. sz. határozatának 47. és 56. pontjában azt, hogy a CIN „jókora állami támogatást" kapott a közszolgáltatási kötelezettségeinek eredményeként, a potenciális versenytársak piacra lépési akadályának tekintette azokon a piacokon, ahol a CIN/Moby koncentrációja ténylegesen monopólium felé hajló erőfölényt hozott létre ([93]).

(274) A Grimaldi emellett úgy tekintette, hogy legalábbis néhány útvonalon, ahol versenytársak voltak jelen, nem volt valódi szükség ÁGÉSZ-ra, különösen a Genova–Olbia és a Civitavecchia–Olbia útvonalon, ahol maga a Moby működött. A Grimaldi szerint ez azt jelenti, hogy a CIN és a Moby együttes jelenléte mindkét útvonalon elegendően szilárd ahhoz, hogy kétségbe vonja az ÁGÉSZ szükségességét, legalábbis az említett években.

(275) Az erőfölénnyel való állítólagos visszaélést illetően a Grimaldi több visszaélésszerű és megtorló piaci gyakorlatot vázolt, amelyeket feltételezhetően a CIN és a Moby követett el a szállítási ágazatban működő ügyfeleikkel szemben, amelyek elkezdték a Moby és a CIN versenytársainak szolgáltatásait igénybe venni különböző útvonalakon. A Grimaldi arra is rámutat, hogy a CIN részére az új szerződés szerint odaítélt túlkompenzáció biztosította azokat a pénzügyi eszközöket, amelyekkel korlátozó gyakorlatokat lehetett alkalmazni a piacon a potenciális belépőkkel szemben.

([91]) 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.).

([92]) A Grimaldi emellett vitatja, hogy mivel az új szerződés gazdasági és pénzügyi mérlegét csak háromévente vizsgálják felül, és állítólag önkéntes alapon, lényegében nem lehet figyelembe venni az üzemanyagköltségek változásait a kompenzáció megállapításakor.

([93]) Ezt a pontot az AGCM 27 053.sz. határozatának 198–207. pontja tovább részletezte. További részletek tekintetében lásd a 6.2. szakaszt.

(276) A Grimaldi végül azzal érvelt, hogy a CIN-nek nyújtott támogatás jogellenes, minthogy Olaszország nem tartotta be az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerinti felfüggesztési kötelezettséget, és azt javasolta, hogy a Bizottság fogadjon el határozatot, amelyben előírja Olaszország számára, hogy függessze fel a támogatás kifizetését és ideiglenesen fizettesse vissza a támogatást (legalább a feltételezett túlkompenzációval érintett részben) az (EU) 2015/1589 rendelet 13. cikke szerint.

6.2. **Az AGCM 2018. március 28-i 27053. sz. határozata**

(277) 2018. március 28-án az AGCM kiadta a 27053. sz. határozatát, a Grimaldi levelének nyomán is (lásd a (269) preambulumbekezdést); e határozat azt állapította meg, hogy 2015. szeptember 28. és a határozat elfogadása (azaz 2018. február 28.) között az EUMSZ 102. cikke b) pontja értelmében mind a CIN, mind a Moby visszaélt erőfölényével, többek között a következő, a szárazföldi Olaszország és Szardínia közötti árufuvarozási és vegyes kiszolgálású útvonalakon:

1. Genova–Porto Torres
2. Olbia–Genova
3. Olbia–Civitavecchia
4. Livorno–Cagliari
5. Cagliari–Civitavecchia

(278) A versenyellenes magatartásra a fenti öt útvonalon került sor, amelyekre az új szerződés is kiterjed, abban az időszakban, amikor a megfelelő közszolgáltatási kötelezettségek hatályban voltak. E magatartás többek között abban állt, hogy megtagadták a hajókhoz való hozzáférést a fuvarozók számára, romlandó áruk fuvarozói számára is. A versenyszabályok e megsértése miatt a CIN-nek és a Mobynak 29 202 673,73 EUR bírságot kellett fizetnie.

(279) Az AGCM 27 053. sz. határozatát megfellebbezték a regionális közigazgatási bíróságon (*Tribunale Amministrativo Regionale*, a továbbiakban: TAR), és a bírságot ennek megfelelően felfüggesztették. 2019. június 4-én a TAR meghozta 7175/2019. sz. ítéletét, amely részben megsemmisíti az AGCM 27 053. sz. határozatát, és előírja az AGCM számára a vizsgálat újraindítását és a bírság újraszámítását.

6.3. **Második beadvány (2018. május)**

(280) A Grimaldi 2018. május 29-én újabb beadványt terjesztett a Bizottság elé, amely javarészt az AGCM 27053. sz. határozatán alapult, és megismételte az első beadványban már felvetett állításokat, továbbá néhány újabb érvet terjesztett elő alátámasztásukra, amelyeket az alábbiak foglalnak össze.

(281) Először, az új szerződésből fakadó feltételezett túlkompenzációt illetően a Grimaldi kifejtette, hogy az olasz közlekedési minisztérium kritizálta a (272) preambulumbekezdésben ismertetett gyakorlatot, mivel az azt a kockázatot rejtette magában, hogy veszélybe kerül az új szerződés pénzügyi fenntarthatósága, és lehetetlenné válik a két vállalat bevételeinek és költségeinek helyes szétválasztása. Ebből a Grimaldi azt a következtetést is levonta, hogy a CIN nem tartotta be az előírt könyvviteli elkülönítést.

(282) Másodszor, ami az ÁGÉSZ valódiságát illeti, a Grimaldi azzal érvelt, hogy a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalak egy részén más szolgáltatók is működnek, ami megkérdőjelezi, hogy valódi ÁGÉSZ-ről van-e szó. A Grimaldi azzal érvelt különösen, hogy a Moby, a GNV, a Forship, a Grendi és maga a Grimaldi is üzemeltet – néha csak eltérő kikötők igénybevételével – olyan útvonalakat az év különböző időszakaiban, amelyek egyenértékűnek tekinthetők a CIN által az új szerződés értelmében kiszolgáltakkal.

(283) A Grimaldi emellett azzal érvelt, hogy a CIN többször is megsértette a szerződést. Ezen belül különösen az AGCM 27 053. sz. határozata szerint több olyan, Szardíniába irányuló, illetve onnan kiinduló útvonalon, amely a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozik, a fuvarozóktól rendszeresen megtagadták a behajózást, vagy hátrányos piaci feltételeket alkalmaztak velük szemben annak érdekében, hogy távol tartsák a piactól az új szereplőket, ideértve magát a Grimaldit vagy a Grendit is. A Grimaldi szerint ez az erőfölénnyel való visszaélés mellett azt mutatja, hogy a CIN ténylegesen – legalábbis az árufuvarozást illetően – nem valódi ÁGÉSZ-t nyújt, mivel nem biztosította a területi folytonosságot e fuvarozók számára. Ezzel szemben a Grimaldi úgy véli, hogy a CIN pusztán arra használja a közszolgáltatásért járó kompenzációt, hogy a Mobyval együtt meglévő erőfölényével visszaéljen.

(284) Harmadszor, a Grimaldi úgy vélte, hogy a Tirrenia üzletága halasztott vételára első részletének (55 millió EUR) késedelmes megfizetése további előnyhöz juttatja a CIN-t (lásd a (88) preambulumbekezdés b) pontját).

6.4. **Harmadik beadvány (2018. szeptember)**

(285) A Grimaldi 2018. szeptember 18-án újabb beadványt terjesztett az olasz közlekedési minisztérium, az AGCM és a Bizottság elé. Beadványában tájékoztatta a közlekedési minisztériumot és az AGCM-et a CIN és a Moby közötti tervezett összefonódásról, és hatáskörük keretei között beavatkozásra kérte az olasz hatóságokat. A Moby-csoport a 2018. június 30-i féléves jelentésében jelentette be az összefonódást azzal, hogy a vonatkozó okiratot 2018 novemberében fogják aláírni, az összefonódás pedig 2018. január 1-jén válik hatályossá (lásd a (83) preambulum-bekezdést).

(286) A Grimaldi szerint az összefonódás ellentétes az AGCM 2013. szeptember 23-i határozatával, amely kimondta, hogy a Moby és a CIN közötti bármely összefonódás sérti a CIN-nek a 287/90. sz. törvény 8. cikkének (2-bis) bekezdése szerinti, a „vállalatok szétválasztására" irányuló kötelezettségét (amelyet az 57/2001. sz. törvény ([94]) 11. cikkének (3) bekezdése vezetett be). E szabály értelmében az ÁGÉSZ-t és a kereskedelmi tevékenységet nem láthatja el ugyanaz a vállalat, azokat különálló vállalatoknak kell teljesíteniük (akkor is, ha egy csoportba tartoznak). A Grimaldi ezért arra kérte az AGCM-et, hogy a 8. cikk (2-sexies) bekezdése alapján – a hasonló esetekre vonatkozó korábbi határozathozatali gyakorlatát követve – állapítson meg szankciót a két vállalattal szemben.

(287) A Grimaldi emellett azt állította, hogy az összefonódás sértené a 2012. július 18-i szerződést is. A Grimaldi azzal érvelt különösen, hogy az összefonódás sértené az egyes közszolgáltatási útvonalakkal kapcsolatos költségekre és bevételekre vonatkozó elkülönített és analitikus könyvvitel követelményét. A Grimaldi szerint az új szerződés 22. cikke értelmében ezt a követelményt a 287/90. sz. törvény 8. cikke (2-bis) bekezdésének fényében kell értelmezni, amely a vállalatok teljes szétválasztását, nem csak az elkülönített könyvvitelt írja elő. A Grimaldi szerint az összefonódás lehetővé tenné a CIN számára, hogy kereszttámogatásban részesítse az általa vagy a Moby által nyújtott kereskedelmi szolgáltatásokat, és megakadályozná, hogy a minisztérium megfelelően ellenőrizze az állami támogatások felhasználását.

(288) Végül a Grimaldi sürgette a Bizottságot, hogy zárja le a hivatalos vizsgálati eljárást.

6.5. **További beadványok (2018. október és november)**

(289) 2018. október 9-én a Grimaldi egy további beadványt is benyújtott az olasz közlekedési minisztériumhoz és az AGCM-hez; a beadvány egy példányát tájékoztatásul megküldte a Bizottságnak. Az említett levélben a Grimaldi a Moby és a CIN által bejelentett áremelésekre összpontosított, amelyek állítólag az üzemanyagköltségek növekedését voltak hivatottak ellentételezni. A Grimaldi rámutatott arra, hogy az áremelések hangsúlyosabbak, ahol a Moby/CIN a Grimaldi állítása szerint monopóliumként működik (Genova–Olbia, Genova–Porto Torres) és mérsékeltebbek, ahol a Moby/CIN a Grimaldival áll versenyben (Nápoly–Catania, ahol a Grimaldi üzemelteti a Salerno–Catania útvonalat). A Grimaldi emellett megjegyezte, hogy az áremelések nem arányosak az út hosszával, pedig arányosnak kellene lenniük, ha valóban az üzemanyagköltségek növekedésére kívánnának reagálni. A Grimaldi ezért a következőket kérte:

a) az AGCM ellenőrizze a Moby és a CIN feltételezhetően visszaélésszerű és versenyellenes áremeléseit (amelyek állítása szerint sértik az AGCM 2018. február 28-i 27053. sz. határozatának feltételeit);

b) az AGCM szüntesse meg a Moby CIN-be történő beolvadásával megvalósítandó összefonódást (amint azt a korábbi, 2018. szeptember 18-i beadványában kérte);

c) a közlekedési minisztérium ellenőrizze a CIN-re alkalmazandó áremelések új szerződés feltételeivel való összeegyeztethetőségét.

(290) 2018. november 20-án a Grimaldi egy további beadványt is benyújtott az AGCM-hez; a levél egy példányát megküldte az olasz közlekedési minisztériumnak és a Bizottságnak. E beadványban a Grimaldi megismételte azt a kérelmét, hogy az olasz versenyhatóság állítsa le a Moby és a CIN közötti tervezett összefonódást. A Grimaldi

([94]) GURI No. 240, 1990. október 13.

elismerte, hogy az összefonódáshoz nincs szükség az AGCM előzetes engedélyére, mivel csak egy csoporton belüli szerkezetátalakításról van szó. A Grimaldi mindazonáltal azt állította, hogy az ÁGÉSZ és a kereskedelmi tevékenység költségeinek és bevételeinek keveredése csak fokozódna az összefonódást követően. Állításának alátámasztására a Grimaldi a közlekedési minisztérium által a CIN-nek küldött két levélre hivatkozik, amelyek a CIN és a Moby közös forgalmazási ajánlataival és ezeknek az új szerződés pénzügyi egyensúlyára gyakorolt potenciális hatásával foglalkoznak.

7. **ÉRTÉKELÉS**

7.1. **A támogatás fennállása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében**

(291) 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 kereskedelemet”.

(292) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak meghatározása érdekében, hogy az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek-e, a fent említett összes feltételnek teljesülnie kell. Közelebbről:

a) az intézkedéseket az államnak kell nyújtania vagy állami forrásból kell nyújtani őket;

b) az intézkedéseknek előnyben kell részesíteniük bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését;

c) torzítaniuk kell a versenyt vagy azzal fenyegetniük;

d) érinteniük kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(293) A Bizottság megjegyzi, hogy a kikötési elsőbbség, amely csak a közszolgáltatási útvonalakra vonatkozik elválaszthatatlanul összefügg az ÁGÉSZ-nak a Tirrenia és felvásárlója, a CIN általi teljesítésétől. Ezért az intézkedést együtt kell értékelni az e vállalatoknak fizetett, közszolgáltatásért járó kompenzációval (lásd a 7.1.1. és a 7.1.3. szakaszt).

(294) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy az Olaszország és a CIN közötti új szerződést együtt kell vizsgálni a Tirrenia üzletágának privatizációjával (ideértve a vételár egy részének halasztott megfizetését is). Ez az együttes vizsgálat helyénvaló, mivel lényegében Olaszország közbeszerzési eljárást írt ki közszolgáltatási szerződésre (azaz az új szerződésre), amelynek során a nyertes ajánlattevőnek meg kellett vásárolnia a Tirreniától több eszközt (főként hajókat), amelyek az említett közszolgáltatási szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükségesek.

7.1.1. *Az Olaszország és a Tirrenia közötti eredeti szerződés meghosszabbítása*

7.1.1.1. Állami források

(295) Az állami támogatáskénti minősítéshez az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie, és azt közvetlenül vagy közvetve állami forrásokból kell nyújtani.

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

(297) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország szerint minden kompüzemeltető rendszeres díjat fizet a megfelelő kikötői hatóságoknak a kikötőhelyekért, de a Tirrenia nem fizetett további díjat a kikötési elsőbbségért. Mindazonáltal a Bizottság úgy ítélte 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 törvényben ítélik oda (lásd a (108) preambulumbekezdést), ezért az államnak tudható be.

7.1.1.2. Szelektivitás

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

7.1.1.3. Gazdasági előny

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

(300) A Bíróság különösen az Altmark-ügyben hozott ítéletében ([95]) 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.

(301) 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:

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

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

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

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

(302) A Bizottság az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közleményében ([96]) (a továbbiakban: ÁGÉSZ-közlemény) kifejtette, hogy miként alkalmazza az Altmark-kritériumokat.

(303) Tekintettel arra, hogy az Altmark-kritériumoknak egyidejűleg kell teljesülniük, ha bármelyiküket nem tartják be, a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedés gazdasági előnyhöz juttatja a kedvezményezettet. A Bizottság először a negyedik Altmark-kritérium teljesülését vizsgálja.

(304) 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, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, vagy ennek hiányában, ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.

(305) 2009. január 1. és 2012. július 18. között az eredeti szerződés egyik meghosszabbítása esetében sem közbeszerzési eljárásban választották ki a Tirreniát. Az olasz állam pusztán meghosszabbította a már hatályos rendszert, ezáltal feljogosította az előre meghatározott szolgáltatót arra, hogy továbbra is kompenzációban részesüljön a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért.

([95]) Lásd: a Bíróság 2003. január 24-i ítélete, *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) HL C 8., 2012.1.11., 4. o.

(306) Az olasz hatóságok emellett nem szolgáltattak semmilyen utalást a Bizottságnak arra nézve, hogy a kompenzáció szintjét olyan költségek elemzése alapján állapították meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre. Olaszország pusztán azzal érvelt, hogy a Tirreniának fizetett, közszolgáltatásért járó kompenzáció jelentősen csökkent 2010-től a maximális kompenzációs összeg 2009. évi törvény általi bevezetését követően (lásd a (25) preambulumbekezdést). Olaszország ugyanakkor nem igazolta, hogy a Tirreniánál a közszolgáltatási kötelezettség ellátásával összefüggésben felmerült költségek összhangban állnak-e egy átlagos, jól vezetett és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerült költségekkel.

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

(308) Tekintettel arra, hogy a négy Altmark-kritérium nem teljesül egyidejűleg ebben az esetben, a Bizottság megállapítja, hogy a tengeri útvonalak kiszolgálásáért az eredeti szerződés meghosszabbításának időszakában fizetett kompenzáció gazdasági előnyhöz juttatta a Tirreniát.

(309) 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 (lásd a (265) preambulumbekezdést). Mindazonáltal a Tirrenia nem fizet díjat a kikötési elsőbbségért (lásd a (190) preambulumbekezdést). Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy a kikötési elsőbbség legalább elméletben potenciálisan csökkentheti a szolgáltatók költségeit (mivel a garantált kikötés csökkentheti a várakozási időt a kikötőkben és ezért alacsonyabb üzemanyagköltséget eredményez) vagy növelheti bevételeit (például mivel bizonyos időzítésre esetlegesen nagyobb a kereslet az utasok részéről). Ha a kikötési elsőbbség gyorsabb dokkolást tesz lehetővé, a kompszolgáltatás használói előnyben részesíthetik azt a kompüzemeltetőt, amelyik ezen intézkedés kedvezményezettje. Még ha ezek a hatások csak nagyon korlátozott körülmények között valósulnának is meg, vagy viszonylag csekélyek lennének, mindazonáltal a kikötési elsőbbség gazdasági előnyhöz juttathatja a Tirreniát.

7.1.1.4. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatás

(310) Ha egy tagállam által nyújtott pénzügyi támogatás valamely vállalkozás helyzetét megerősíti az Unión belüli kereskedelemben versenytársaival szemben, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti az utóbbiakat ([97]). Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitva álló piacokon más vállalkozásokkal versenyez ([98]).

(311) A jelen ügyben a kedvezményezett versenyben áll más, az Unióban tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokkal, különösen a 4055/86/EGK tanácsi rendelet ([99]) és a tengeri kabotázsról szóló rendelet hatálybalépésétől, amelyek liberalizálják a nemzetközi tengeri szállítás, illetve a tengeri kabotázs piacát. Az, hogy egyes útvonalakon akkoriban a Tirrenia 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 megállapodás a kikötési elsőbbségre is igaz.

7.1.1.5. Következtetés

(312) 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 fizetett, közszolgáltatásért járó kompenzáció, mind a közszolgáltatási útvonalakra vonatkozó kikötési elsőbbség a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül.

([97]) 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.

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

([99]) 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.).

7.1.1.6. Új vagy létező támogatás

(313) A fent kifejtettek szerint (lásd a (201) preambulumbekezdést) a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia úgy véli, hogy ha a Tirreniának 2008 végéig a közszolgáltatásért odaítélt kompenzációt a tengeri kabotázsról szóló rendelet 4. cikkének (3) bekezdése értelmében létező támogatásnak kell minősíteni, ez a minősítés a meghosszabbított eredeti szerződés alapján fizetett kompenzációra is vonatkozik.

(314) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a Tirreniának 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, külön bizottsági határozat ([100]) tárgyát képezi majd.

(315) Az (EU) 2015/1589 rendeletet 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 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 ([101]). Az uniós bíróságok álláspontjával összhangban ([102]) a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy egyértelmű lejárati idővel (2008. december 31.) rendelkező támogatási program vagy egyedi támogatás időtartamának módosítása (meghosszabbítása) elegendő ahhoz, hogy új támogatásnak minősüljön, függetlenül attól, hogy az intézkedés egyéb jellemzői megváltoztak-e vagy sem.

(316) A fenti okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy tekintet nélkül arra, hogy a Tirrenia részére 2008 végéig odaítélt kompenzációt létező támogatásnak kell-e minősíteni, az egymást követő meghosszabbított eredeti szerződés alapján kifizetett, közszolgáltatásért járó kompenzációt új támogatásnak kell tekinteni, és a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia érveit el kell utasítani.

(317) A Bizottság megjegyzi, hogy sem az olasz hatóságok, sem a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia nem érveltek úgy, hogy a kikötési elsőbbség létező támogatás lenne. A Bizottság ezért ezt az intézkedés új támogatásként vizsgálja.

7.1.2. *A Tirreniának nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása*

(318) A Bizottság a 2010. évi határozat (34)–(40) preambulumbekezdésében megállapította, hogy a bejelentett megmentési támogatási intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül.

(319) A 2010. évi határozatban a Bizottság a Tirreniának nyújtott, bejelentett megmentési támogatást összeegyeztethetőnek ítélte a belső piaccal. A 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak megfelelően Olaszország vállalta, hogy hat hónapon belül a Bizottság elé terjeszt egy szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet, vagy annak bizonyítékát, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt.

(320) A kezeségvállalással biztosított kölcsön első részletét 2011. február 28-án folyósították a Tirrenia részére, így a hat hónapos határidő 2011. augusztus 28-án járt le.

(321) Olaszország nem nyújtott be a Bizottsághoz szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet az említett időpontig. Ehelyett az előírt hat hónapos határidő lejártát megelőzően, azaz 2011. július 11-én a kezességvállalást lehívták, és a Tirrenia ettől az időponttól az állam adósa lett. Az összeget, amellyel a Tirrenia a kezességvállalás lehívásának eredményeként tartozott, végül 2012. szeptember 18-án fizették vissza az államnak. A Tirrenia addig részesült a megmentési támogatási intézkedés előnyeiből.

(322) Az olasz hatóságok nem terjesztettek elő sem érvet, sem bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a megmentési támogatás meghosszabbítása már nem minősül állami támogatásnak. Csak arra vonatkozóan szolgáltattak érveket (lásd a 4.2 szakaszt), hogy az intézkedés miért egyeztethető össze továbbra is, a hat hónapos határidő lejártát követően.

([100]) Ezt az intézkedést különösen az SA.15631. számú ügyben vizsgálják.

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

([102]) 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.

(323) A Bizottság tehát úgy véli, hogy a megmentési támogatás hat hónapos határidőn túli, azaz 2011. augusztus 28-tól 2012. szeptember 18-ig történő meghosszabbítása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében szintén a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül.

7.1.3. *Az új szerződés Tirrenia üzletágával csomagban történő odaítélése a CIN részére, ideértve a vételár egy részének CIN általi halasztott megfizetését*

(324) Annak megállapítása érdekében, hogy a Tirrenia üzletágával csomagban értékesített új szerződés odaítélése, ideértve a vételár egy részének halaszott megfizetését is, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a CIN részére nyújtott előnyt jelent-e, a Bizottságnak vizsgálja kell az Altmark-kritériumok betartását (lásd a (299) preambulum-bekezdést).

7.1.3.1. Az első Altmark-kritérium

(325) 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 ÁGÉSZ-nak minősülhet. 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.*”

(326) 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.

(327) A tengeri kabotázs terén részletes uniós szabályokat állapítottak meg a közszolgáltatási kötelezettségre a tengeri kabotázsról szóló 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) ([103]).

(328) Az tengeri kabotázsról szóló 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.”

(329) A tengeri kabotázsról szóló 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.

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

(330) 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”.

(331) 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 ([104]). A tengeri kabotázsról szóló rendelet értelmezéséről szóló közlemény ([105]) 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.*” Emellett a tengeri kabotázsról szóló rendelet 2. cikkének (4) bekezdése a közszolgáltatási kötelezettségeket olyan kötelezettségekként határozza meg, *amelyeket a közösségbeli hajótulajdonos, amennyiben a saját kereskedelmi érdekeit tartaná szem előtt, nem vállalna, illetve azonos mértékben vagy azonos feltételek mellett nem vállalna*”.

(332) Az ítélkezési gyakorlattal ([106]) összhangban, 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. e keresletet a hatóságok által előírt ilyen értelmű kötelezettség hiányában a piaci szereplők nem tudták kielégíteni (**a piaci hiányosság megléte**);

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

1. **Felhasználói kereslet**

(333) Ebben az esetben a CIN-t vegyes szolgáltatások, illetve mindenféle áru fuvarozásával kapcsolatos szolgáltatások nyújtásával bízták meg a 3. táblázatban feltüntetett tizenkét útvonalon. A CIN-t terhelő közszolgáltatási kötelezettségek kiterjednek a kiszolgálandó tengeri szállítási összeköttetésekre, a kiszolgált tengeri útvonalakhoz rendelt hajók típusára és kapacitására, tartalékhajó rendelkezésre állására a szolgáltatás folyamatosságának biztosítása érdekében, a szolgáltatás gyakoriságára és az egyes útvonalakon a szolgáltatást igénybe vevőknek (a szigeti lakosokat és egyéb utasokat is ideértve) felszámított viteldíjak maximális összegére.

(334) A (152) preambulumbekezdésben leírtak szerint Olaszország az új szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket főként azért rótta ki, hogy i. biztosítsa a területi folytonosságot a kontinens 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 jogszerű közérdekű célkitűzések.

(335) A csak árufuvarozási útvonalak tekintetében a Bizottság emlékeztet arra, hogy a Törvényszék már megállapította ([107]), 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 nem azt jelenti, hogy a szóban forgó szolgáltatásnak az egész lakosság igényeire kell válaszolnia vagy azt egy teljes területen kel nyújtani ([108]), hanem, hogy a társadalom egészének érdekeit kell szolgálnia. Emellett a Bizottság úgy látja, hogy a közösségi jogszabályok nem gátolják meg, hogy a tagállamok mérlegelési jogkörükön belül érvényesen minősítsenek ÁGÉSZ-nak egyes, távoli területekről kiinduló vagy oda irányuló tengeri árufuvarozási szolgáltatásokat, feltéve, hogy a tengeri kabotázsról szóló rendeletben megállapított elveknek megfelelnek. Mindazonáltal, a Bizottságnak kételyei voltak azzal kapcsolatban, hogy a kizárólag árufuvarozási útvonalakat lehet-e úgy tekinteni, hogy az a céljuk, hogy az uniós jog értemében vett általános gazdasági érdeket elégítsenek ki.

([104]) Lásd: a Bíróság ítélete, *Analir és társai*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) A Bizottság közleménye a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről, COM(2014) 232 final, 2014.4.22.

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

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

([108]) 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.

(336) Az olasz hatóságok kifejtették, hogy a vizsgált tengeri árufuvarozási összeköttetésekre azért van szükség, hogy minden típusú áru eljuthasson Szicília és Szardínia szigetére. Emellett 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 a két sziget gazdasági fejlődéséhez is azzal, hogy árut szállítanak a kontinensről és a kontinens felé. Ily módon a szardíniai és a szicíliai vállalatok például eladhatják áruikat a kontinensen. Olaszország úgy véli, hogy a közszolgáltatási szerződés részét képező vegyes szolgáltatások mellett szükség van kizárólag árufuvarozási szolgáltatásokra is ([109]). Az olasz hatóságok emellett azzal is érvelnek, hogy a tengeren bonyolított kizárólag árufuvarozási szolgáltatások nem helyettesíthetők légifuvarozási szolgáltatásokkal. E tekintetben a Bizottság megjegyzi ([110]), hogy 2012-ben a cataniai kikötőben mintegy 2,7 millió tonna árut kezeltek, míg Catania, Palermo és Trapani repülőterén összesen csak 10 309 tonnát. Ugyanígy, 2012-ben Cagliari kikötője több mint 12,5 millió tonna árut kezelt, míg Alghero, Cagliari és Olbia repülőtere együttesen csak 4 825 tonnát. Ebből eredően a Bizottság megállapítja, hogy a kizárólag árufuvarozási szolgáltatások is szolgálhatnak jogos közérdekű célkitűzéseket. A Pan Med állítását (lásd a (253) preambulumbekezdést), amely szerint a Szicília és Szardínia felé irányuló, kizárólag árufuvarozási útvonalak nem minősülhetnek valódi ÁGÉSZ-nak, el kell tehát utasítani.

(337) Mielőtt a CIN-t megbízták volna az új szerződésben meghatározott tengeri járatok üzemeltetésével, ezeket az útvonalakat a Tirrenia (és 2004-ig ([111]) részben az Adriatica) szolgálta ki az eredeti szerződések alapján. A Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó útvonalakat már sok éve, de legalábbis az eredeti szerződés hatálybalépése óta javarészt változatlanul üzemeltették. Az olasz hatóságok, és különösen az érintett regionális hatóságok úgy vélték, hogy ezek a szolgáltatások szükségesek voltak (és továbbra is szükségesek) a felhasználói kereslet kielégítéséhez.

(338) A szolgáltatások iránti, a felhasználók részéről jelentkező valódi kereslet bemutatására Olaszország statisztikákat adott át, amelyek azt mutatják, hogy 2010-ben a Tirrenia a közszolgáltatási kötelezettséggel lefedett időszakokban (azaz három útvonal esetében a főszezont nem számítva) 944 225 utast, 218 779 személygépkocsit és több mint 2,7 millió folyóméter árut szállított a tizenkét közszolgáltatási útvonalon együttvéve. A 2011-es adatok még ennél is valamivel magasabbak voltak. Ez azt mutatja, hogy az azt megelőző két évben, hogy a CIN-re közszolgáltatási kötelezettséget róttak, jelentős aggregált kereslet volt tapasztalható az érintett útvonalakon a tengeri szállítási szolgáltatások iránt.

(339) Ugyanakkor, annak megállapítása érdekében, hogy van-e valódi felhasználói kereslet a tizenkét érintett útvonal mindegyikén, sokkal részletesebb értékelésre van szükség. Ebből a célból Olaszország útvonalankénti bontásban készített statisztikákat adott át a 2007 és 2018 közötti időszak vonatkozásában. Az évente szállított utasok teljes számán, illetve a fuvarozott áru folyóméterén felül ezek a statisztikák lehetővé teszik a kihajózásonkénti átlagok számítását is. A 4. táblázat példaként két ilyen számadatot ad meg 2010 és 2018 tekintetében. Ezek a számadatok azt mutatják, hogy ezekben az években az érintett hat (illetve 2018-ban öt) vegyes kiszolgálású útvonalon minden menettérti kihajózás során többszáz utast szállítottak. A Tremiti-szigetekkel való összeköttetésre vonatkozó alacsonyabb számot a sziget kis lakosságszámának és méretének kell betudni (kevesebb mint 500 lakos és körülbelül 3 négyzetkilométer terület). A közszolgáltatási rendszerben csak holtszezonban kiszolgált három útvonalon az utasok száma átlagosan meghaladja az 500-at menettérti kihajózásonként. Ez mutatja, hogy e szolgáltatásokra a holtszezonban is van felhasználói kereslet. Ami az árufuvarozást illeti, a 2010-es számadat azt mutatja, hogy a tizenkét útvonalból nyolc esetében (ideértve a három, kizárólag árufuvarozási útvonalat), az áru mennyisége jelentős volt, mivel meghaladta az 1 250 folyómétert menettérti kihajózásonként. 2018-ban ezt a küszöbértéket a fennmaradó tíz útvonalból hét átlépte (ideértve a két árufuvarozási útvonalat). A Bizottság emlékeztet arra, hogy a 2010-es és 2018-as adatok összevetése során figyelembe kell venni a 2014. augusztusi módosító megállapodást (lásd a (103) preambulumbekezdést), amely megszüntetett néhány útvonalat és változtatott a gyakoriságon más útvonalakon. A Bizottság emellett rámutat arra, hogy a kizárólag árufuvarozási útvonalak esetében a CIN nagyobb hajókkal üzemelt, mint a Tirrenia, ezért a múltbelinél nagyobb mennyiségű árut tud szállítani.

([109]) A Bizottság megjegyzi, hogy mindazonáltal a három kizárólag árufuvarozási útvonal közül kettő esetében nincs vegyes szolgáltatás a közszolgáltatási rendszerben ugyanazon az útvonalon. Csak a Nápoly–Cagliari útvonalon kellett a CIN-nek mind vegyes, mind kizárólag árufuvarozási szolgáltatást nyújtania, és az utóbbi szolgáltatást is meg kellett szüntetnie 2014-ben (lásd a (103) preambulumbekezdést), hogy helyreálljon a műveletek gazdasági-pénzügyi egyensúlya.

([110]) A Bizottság által (a tengeri szállítás vonatkozásában) az Istituto Nazionale di Statistica, illetve (a légi szállítás vonatkozásában) az Associazione Italiana Gestori Aeroporti weboldaláról kinyert adatok alapján.

([111]) A Tirrenia és az Adriatica összefonódásáig (lásd még a (13) preambulumbekezdést).

4. táblázat

Statisztika a felhasználói keresletről 2010 (Tirrenia általi üzemeltetés) és 2018 (CIN általi üzemeltetés) vonatkozásában

	Az utasok átlagos száma kihajózásonként [1]		Az áruk átlagos mennyisége Kihajózásonként [2]	
Vegyes kiszolgálású útvonalak:	2010	2018	2010	2018
Nápoly–Palermo (holtszezon)	606	583	1 418	1 794
Genova–Porto Torres (holtszezon)	714	678	1 381	1 380
Genova–Olbia–Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia–Olbia (holtszezon)	1 094	617	2 043	1 526
Nápoly–Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo–Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani–Cagliari	305	megszűnt	475	megszűnt
Civitavecchia–Cagliari–Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli–Tremiti-szigetek	146	204	65	31
	Az utasok átlagos száma kihajózásonként		Az áruk átlagos mennyisége kihajózásonként	
Árufuvarozási útvonalak:	2010	2018	2010	2018
Livorno–Cagliari	3	2	2 046	2 925
Nápoly–Cagliari	3	megszűnt	1 339	megszűnt
Ravenna–Catania	14	11	2 594	6 498

[1] Az utasok teljes száma elosztva az adott időszak menettérti kihajózásainak számával.
[2] Az áru teljes mennyisége (folyóméterben) elosztva az adott időszak menettérti kihajózásainak számával.

(340) Annak további igazolására, hogy a felhasználói kereslet fennállt, amikor a CIN elkezdte működését az új szerződés alapján, Olaszország aggregált statisztikákat adott át 2018 végéig szólóan is. Az 5. táblázat számadatai mutatják, hogy 2013-tól, illetve 2014-től a CIN több utast, személygépkocsit és árut szállított, mint a Tirrenia 2010-ben, illetve 2011-ben (lásd a (338) preambulumbekezdést). Ez megerősíti, hogy a felhasználói kereslet jelen volt, sőt jelentősen növekedett, mióta a CIN megkezdte a közszolgáltatás ellátását. Végezetül, az egyes évekre 2018 végéig vonatkozó útvonalankénti statisztikák elemzése nem utal arra, hogy konkrét útvonalakon eltűnt volna a kereslet. A 4. táblázat illusztratív jelleggel tartalmazza a 2018-ra vonatkozó statisztikákat. A tömörség okán a Bizottság nem jelenít meg minden számadatot a többi olyan év vonatkozásában, amelynek során a CIN nyújtotta a szolgáltatást.

5. táblázat

Statisztika 2012–2018-ra (a CIN által ellátott, vegyes kiszolgálású és árufuvarozási közszolgáltatási útvonalak)

	A szállított utasok száma	A szállított személygépkocsik száma	A fuvarozott áru mennyisége (folyóméterben)
2012 (júliustól decemberig)	473 614	118 322	1 132 682
2013	952 323	236 329	2 764 507
2014	1 026 140	261 201	3 039 598
2015	1 112 603	285 853	3 696 237
2016	1 256 403	313 555	3 312 393
2017	1 160 782	279 827	3 604 775
2018	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a fenti statisztikák (lásd a (338)–(340) preambulumbekezdést) egyértelműen azt mutatják, hogy valódi kereslet van a személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások iránt a szóban forgó tizenkét közszolgáltatási útvonal mindegyikén. Ezért tehát megállapítható, hogy e szolgáltatások valódi közérdekű szükségleteket szolgálnak ki és valódi felhasználói keresletet elégítenek ki.

2. **A piaci hiányosság megléte**

(342) 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 – mellet ([112])". Ezért tehát a Bizottságnak vizsgálnia kell, hogy – tekintettel a tagállam által az új szerződés értelmében kirótt 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".

(343) A Bizottság megjegyzi, hogy az új szerződés CIN-nel való aláírásáig tartó időszakban más szolgáltatók kínáltak kompszolgáltatásokat az új szerződés hatálya alá tartozó egyes útvonalakon, noha nem feltétlenül egész évben és ugyanolyan gyakorisággal. A megbízás 2012. július 18-i időpontjáig fennálló (a (34) preambulumbekezdésben leírt) versenyhelyzet és az érdekelt felek észrevételeinek fényében (lásd az 5. szakaszt), a Bizottság minden egyes érintett útvonal esetében értékeli, hogy a többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatások egyenértékűek voltak-e a CIN által az új szerződés szerint nyújtottakkal.

(344) Jóllehet az új szerződés konkrét közszolgáltatási kötelezettségeket állapít meg a kiszabandó viteldíjak tekintetében (ideértve a szigeti lakosokra megállapított csökkentett viteldíjakat), Olaszország nem azzal indokolta a közszolgáltatás szükségességét, hogy a CIN-nek a szóban forgó útvonalakon olyan szinten kell tartania a viteldíjakat, amely elmarad a többi szolgáltatóétól. A Bizottság tehát nem végezte el a szóban forgó útvonalakon az összes szolgáltató által kiszabott viteldíjak összehasonlító elemzését. A vizsgálat során Olaszország inkább azt állította, hogy amennyiben a szolgáltatók kompszolgáltatásokat biztosítanak a CIN által a közszolgáltatási rendszerben ellátott útvonalakon, e versengő szolgáltatások nem tartják be teljeskörűen az új szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket. Közelebbről, ezek eltérnének az egész éven át biztosított folyamatosság és gyakoriság tekintetében, nem lennének egyenértékűek (a kikötőket vagy a szolgáltatás típusát illetően, például kizárólag árufuvarozás a vegyes kiszolgálás helyett), vagy nem lennének ugyanolyan minőségűek. A Bizottság tehát a folyamatosság, a járatsűrűség, a kapacitás és a minőség tekintetében fennálló lehetséges különbségekre fog összpontosítani (lásd a (329) preambulumbekezdést).

(345) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a CIN megbízásának időpontjáig más szolgáltató nem biztosított vegyes szolgáltatást a kilenc, az új szerződés értelmében vegyes kiszolgálású útvonal közül öt esetében. Így különösen:

– Civitavecchia–Cagliari–Arbatax: A Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely napi vegyes szolgáltatást kínált ezen az útvonalon. A Bizottság nem kapott és nem is talált bizonyítékot a Pan Med azon állítására (lásd a 87. lábjegyzetet), amely szerint a Moby heti összeköttetést biztosít Civitavecchia és Cagliari között. Még ha a Moby valóban jelen is lett volna ezen az útvonalon (minthogy nem ez a helyzet), ajánlata nem lett volna elégséges a közszolgáltatás iránti igény kielégítésére a járatsűrűség tekintetében (a heti szolgáltatás nem egyenértékű a napi összeköttetéssel), és nem teljesítette volna az Arbatax felé irányuló összeköttetés biztosításának követelményét. A Bizottság tehát megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy e vegyes kiszolgálású útvonalon piaci hiányosság áll fenn.

– Nápoly–Cagliari: A Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely vegyes szolgáltatást kínált ezen az útvonalon. A 2012. évi határozatra adott válaszában (lásd a 87. lábjegyzetet), a Pan Med rámutatott arra, hogy a Grimaldi árufuvarozási szolgáltatást nyújtott Salerno és Cagliari között. A Bizottság megjegyzi ugyanakkor, hogy függetlenül a CIN-re az új szerződés szerint alkalmazandó konkrét követelmények tekintetében fennálló egyéb különbségektől, a kizárólag árufuvarozási szolgáltatás nem tudja betölteni a közszolgáltatás iránti igényt az utasok és személygépkocsik vonatkozásában. Olaszország tehát nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy e vegyes kiszolgálású útvonalon piaci hiányosság áll fenn.

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

– Palermo–Cagliari: A Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely vegyes szolgáltatást kínált ezen az útvonalon. A 2012. évi határozatra adott válaszában (lásd a 87. lábjegyzetet), a Pan Med rámutatott arra, hogy a Grimaldi árufuvarozási szolgáltatást nyújtott e kikötők között. A Bizottság megjegyzi ugyanakkor, hogy függetlenül a CIN-re az új szerződés szerint alkalmazandó konkrét követelmények tekintetében fennálló egyéb különbségektől, a kizárólag árufuvarozási szolgáltatás nem tudja betölteni a közszolgáltatás iránti igényt az utasok és személygépkocsik vonatkozásában. Olaszország tehát nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy e vegyes kiszolgálású útvonalon piaci hiányosság áll fenn.

– Trapani–Cagliari: A Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely vegyes szolgáltatást kínált ezen az útvonalon. A 2012. évi határozatra adott válaszában (lásd a 87. lábjegyzetet), a Pan Med rámutatott arra, hogy a Grimaldi árufuvarozási szolgáltatást nyújtott e kikötők között. A Bizottság megjegyzi ugyanakkor, hogy függetlenül a CIN-re az új szerződés szerint alkalmazandó konkrét követelmények tekintetében fennálló egyéb különbségektől, a kizárólag árufuvarozási szolgáltatás nem tudja betölteni a közszolgáltatás iránti igényt az utasok és személygépkocsik vonatkozásában. Olaszország tehát nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy e vegyes kiszolgálású útvonalon piaci hiányosság áll fenn.

– Termoli–Tremiti-szigetek: A Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató ezen az útvonalon. A Bizottság tehát megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy e vegyes kiszolgálású útvonalon piaci hiányosság áll fenn.

(346) Az új szerződés hatálya alatt álló fennmaradó négy vegyes kiszolgálású útvonalon a Tirrenián kívül más szolgáltatók is kínáltak vegyes szolgáltatásokat. A Bizottság mindazonáltal megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy e négy útvonalon piaci hiányosság áll fenn. Konkrétabban, a többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatások nem elégítik ki teljes mértékben az Olaszország által az új szerződésben azonosított közszolgáltatási igényt az alább megadott okokból:

– Genova–Porto Torres: Az egyetlen, ezt az útvonalat a vonatkozó időszakban az egész év során szintén kiszolgáló versenytárs, a Grandi Navi Veloci (lásd a (266) és a (267) preambulumbekezdést) csak heti három indulást garantált holtszezonban. Ugyanakkor az új szerződés előírja, hogy a CIN napi (éjszakai) szolgáltatást nyújtson mindkét kikötőből. A Grandi Navi Veloci kínálata tehát nem volt elégséges a közszolgáltatás iránti igény kielégítéséhez, tekintettel a holtszezonra jellemző járatsűrűségre. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a CIN csak ezen útvonal holtszezonbeli kiszolgálásáért részesül közszolgáltatásért járó kompenzációban, azaz csak akkor, amikor piaci hiányosság tapasztalható. A Pan Med Grandi Navi Veloci ezen az útvonalon való jelenlétére történő hivatkozása (lásd a (253) preambulumbekezdést) tehát nem fogadható el annak bizonyítékaként, hogy a piaci kínálat elégséges volt a közszolgáltatás iránti igény kielégítéséhez.

– Civitavecchia–Olbia: Az egyetlen, ezt az útvonalat a vonatkozó időszak egy részében az egész év során szintén kiszolgáló versenytárs, a SNAV 2008-ban csak heti három indulást garantált holtszezonban. Ugyanakkor az új szerződés előírja, hogy a CIN napi (éjszakai) szolgáltatást nyújtson mindkét kikötőből a holtszezonban. Míg a SNAV úgy tűnik ekkor növelte szolgáltatásainak gyakoriságát a holtszezonban, 2011 májusát követően már nem szolgálta ki ezt az útvonalat, és jogutódja, a Grandi Navi Veloci úgy döntött, hogy ezt az útvonalat csak főszezonban látja el. A SNAV kínálata és más szereplők főszezonbeli jelenléte (lásd a (34) preambulumbekezdést) tehát nem volt elegendő a közszolgáltatás iránti igény kielégítéséhez a szolgáltatás holtszezonbeli járatsűrűsége és folyamatossága szempontjából. A Grimaldinak a Moby ezen az útvonalon való jelenlétére történő hivatkozása (lásd a (274) preambulumbekezdést) nem változtat ezen a következtetésen, mivel a Moby csak a főszezonban üzemelt. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a CIN csak ezen útvonal holtszezonbeli kiszolgálásáért részesül közszolgáltatásért járó kompenzációban, azaz csak akkor, amikor piaci hiányosság tapasztalható.

– Nápoly–Palermo: Az egyetlen szolgáltató, amely a vonatkozó időszakban egész éven át kiszolgálja ezt az útvonalat, a SNAV (egyes években a Grandi Navi Velocival együttműködve, lásd a (266) preambulumbekezdést) napi szolgáltatásokat nyújtott esti indulásokkal mindkét kikötőből mind a főszezonban, mind a holtszezonban. Ez a gyakoriság elvben megfelel az új szerződésben előírtaknak. Ugyanakkor, az olasz hatóságok által átadott adatok azt mutatják, hogy jelentős különbség van a SNAV és az akkori közszolgáltató, a Tirrenia által biztosított folyamatosság között. Különösen a 2009–2012-es időszakban a SNAV 76 kihajózást törölt ezen az útvonalon, míg a Tirrenia csak 19-et (azaz négyszer kevesebbet). Továbbá a SNAV általi e 76 törlésből 19 munkaszüneti napnak volt betudható, a fennmaradó 57 pedig kedvezőtlen időjárási viszonyoknak. Annak ellenére, hogy az indulási idejük közel azonos volt, a Tirrenia csak öt kihajózást törölt (vagyis tizenegyedét, mint a SNAV) kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt. A Tirrenia a fennmaradó járatokat vis maior miatt törölte, hetet a személyzet sztrájkja, további hetet műszaki problémák miatt. Emellett Olaszország azzal érvelt, hogy a SNAV nem teljesíti az új szerződésben előírt minőségi követelményeket, mivel ezen az útvonalon 1973-ban, 1974-ben és 1980-ban épült hajóval üzemelt, és csak egyetlen egy esetben 1989-ben épült hajóval. A Tirrenia és később a CIN fiatalabb hajókat használt (amelyek 1999 és 2000 között épültek). Amikor a GNV 2011-ben megkezdte

ezen útvonal kiszolgálását (a SNAV-val együttműködve), 1974-es, 1978-as és két 1989-es hajót vett igénybe (lásd a (267) preambulumbekezdést). A Bizottság úgy ítéli meg e tényezők alapján, hogy Olaszország helyesen állapította meg, hogy a SNAV nem tudta biztosítani a kellő folyamatosságot, járatsűrűséget és szolgáltatásminőséget ezen az útvonalon, ezért Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor ezen útvonal kiszolgálásával a CIN-t bízta meg. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a CIN csak a holtszezonban részesül közszolgáltatásért járó kompenzációban ezen útvonal ellátásáért (azaz, amikor a legnagyobb a valószínűsége a kedvezőtlen időjárási körülményeknek), de a CIN ugyanilyen gyakoriságot garantál a főszezonban is, kompenzáció nélkül (és a díjakra vonatkozó megkötések mellett). A Pan Mednek a SNAV ezen útvonalon való (2011-től a Grandi Navi Veloci melletti) jelenlétére történő hivatkozása (lásd a (253) preambulumbekezdést) tehát nem fogadható el annak bizonyítékaként, hogy a piaci kínálat elégséges volt a folyamatosságot, a járatsűrűséget és a minőséget érintő, közszolgáltatás iránti igény kielégítéséhez. Végül, a Pan Med azon állítása, hogy tervezte a Gaeta–Tremiti Imerese közötti útvonal kiszolgálását (lásd a (260) preambulumbekezdést), amely egyenértékű lenne a Nápoly–Palermo útvonallal, nem vonja kétségbe ezt a következtetést. Közelebbről, a Pan Med egy 2013. áprilisi levélben említette meg ezt a tervét, és az általa benyújtott bizonyíték azt mutatja, hogy az ezen útvonal kiszolgálásához szükséges engedélyek megkérésre vonatkozó lépéseket csak a CIN ÁGÉSZ-szal való megbízását (2012 júliusát) követően több hónappal tette meg. A Pan Med nem nyújtott be bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy ténylegesen megkezdte volna a Gaeta–Tremiti Imerese közötti útvonal kiszolgálását. Akárhogy is, a megbízás időpontjában Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy piaci hiányosság tapasztalható a Nápoly–Palermo útvonalon, mivel a Pan Med még nem nyújtott be kérelmet az üzemeltetés megkezdésére, és mivel a SNAV és a Grandi Navi Veloci kínálata nem elégítette ki a közszolgáltatás iránti igényt a folyamatosságot, a járatsűrűséget és a minőséget érintően.

– Genova–Olbia–Arbatax: A vonatkozó időszakban a Moby csak az év egy részében közlekedett Genova és Olbia között (a legtöbb év során március közepétől október közepéig). A Pan Med azon állítása, amely szerint a Moby egész éven át kiszolgálta ezt az összeköttetést (lásd a 89. lábjegyzetet), nem bizonyított. Ezért tehát nem lehet a piaci hiányosság fenn nem állására utaló bizonyítékként tekinteni a Grimaldinak a Moby ezen az útvonalon való jelenlétére történő hivatkozását (lásd a (274) preambulumbekezdést). Ugyanígy a GNV (lásd a (266) preambulumbekezdést) csak Genova és Olbia között működött a főszezonban. Ugyanakkor az új szerződés előírja, hogy a CIN Genova és Olbia között legalább heti háromszor üzemeljen egész éven át. Emellett az új szerződés azt is megköveteli, hogy tartsanak fenn egy összeköttetést Arbataxszal (heti két alkalommal), amelyet egyetlen más szereplő sem biztosít. A Moby és a GNV kínálata tehát nem elegendő a közszolgáltatás iránti igény kielégítéséhez, különösen a folyamatosságot és a járatsűrűséget illetően.

(347) A három teherfuvarozási útvonalból kettő esetében egyetlen más szolgáltató sem nyújtott árufuvarozási szolgáltatást, míg a fennmaradó egy árufuvarozási útvonalon a másik szolgáltató által nyújtott szolgáltatások nem elégítik ki teljes mértékben az új szerződésben meghatározott követelményeket. Így különösen:

– Livorno–Cagliari ([113]): A vonatkozó időszakban a többi szolgáltató (például a Moby, amint arra a Pan Med rámutatott, lásd a (253) preambulumbekezdést), ezen az útvonalon csak heti egy indulást kínált. Ugyanakkor az új szerződés előírja, hogy a CIN legalább heti öt alkalommal nyújtson árufuvarozási szolgáltatást ezekből a kikötőkből. A többi szolgáltató kínálata tehát nem elegendő a közszolgáltatás iránti igény kielégítéséhez a járatsűrűséget illetően.

– Nápoly–Cagliari: A Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely árufuvarozási szolgáltatást kínált ezen az útvonalon. A 2012. évi határozatra adott válaszában a Pan Med rámutatott arra, hogy a Grimaldi árufuvarozási szolgáltatást nyújtott Salerno és Cagliari között. Noha Nápoly és Salerno kikötője a közúton mindössze körülbelül 50 km-re van egymástól, az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy ezek egymással nem felcserélhetők. Olaszország rámutat arra, hogy a vizsgált közszolgáltatásért járó kompenzáció jogalapját képező CIPE-irányelvben az olvasható, hogy a közszolgáltatási szerződések (ideértve a CIN-nel kötött új szerződést) egyik célkitűzése a következők biztosítása: „*olyan összeköttetések, amelyek képesek a gépjárműforgalom jelentette teher csökkentésére az ország félszigeti részén található, már telítődött főutakon*”. Az olasz hatóságok szerint a Nápolyból kiszolgált árufuvarozási szolgáltatás megfelel ennek a célkitűzésnek, mivel a Nápoly és Salerno közötti útvonalak telítettek. Ilyen körülmények között a Bizottság azt is megjegyzi, hogy eljárást indított Olaszország ellen a Bíróságon a levegő minőségéről szóló 2008/50/EK irányelvnek való meg nem felelés miatt ([114]). A közúti torlódások mérséklése mindenképpen hozzájárul a levegő minőségének javulásához. Függetlenül a CIN-re az új szerződés szerint alkalmazandó konkrét követelmények tekintetében fennálló egyéb különbségektől, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy e tényezők alapján Olaszország megállapíthatta, hogy a Salernóból üzemeltetett árufuvarozási szolgáltatások nem voltak egyenértékűek az új szerződésben előírtakkal, ezért Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy piaci hiányosság állt fenn a Nápoly–Cagliari árufuvarozási útvonalon.

([113]) Az új szerződés azt is megengedi, hogy ezt az összeköttetést Genovából szolgálják ki Livorno helyett, de a gyakorlatban ezzel a lehetőséggel soha nem éltek.

([114]) A háttér tekintetében lásd: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_3450

– Ravenna–Catania: A CIN megbízásáig a Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató, amely árufuvarozási szolgáltatást kínált ezen az útvonalon. A 2012. évi határozatra adott válaszában a Pan Med rámutatott arra, hogy a Grimaldi árufuvarozási szolgáltatásba kezdett e kikötők között 2012 végétől. Emellett a Pan Med azt is kifejtette (lásd a (260) preambulumbekezdést), hogy tervbe vette az Augusta–Ravenna útvonal kiszolgálását, amely útvonal egyenértékű a Catania–Ravenna útvonallal. A Pan Med egy 2013. áprilisi levélben említette meg e terveit, és az általa benyújtott bizonyíték azt mutatja, hogy az ezen útvonal kiszolgálásához szükséges engedélyek megkérésre vonatkozó lépéseket csak 2012 novemberében tette meg. A Pan Med nem bizonyította, hogy ténylegesen megkezdte volna az Augusta–Ravenna útvonal kiszolgálását. Akárhogy is, mivel a megbízás időpontjában más szolgáltató nem volt jelen, Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát azzal a megállapítással, hogy ezen árufuvarozási útvonalon piaci hiányosság állt fenn ([115]).

(348) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a megbízás időpontjában a piaci erők önmagukban elégtelenek voltak a közszolgáltatási igények kielégítésére. Több útvonalon a CIN volt az egyetlen szereplő, míg más útvonalakon a többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatások nem voltak egyenértékűek a folyamatosság, a járatsűrűség, a kapacitás és a minőség tekintetében, ezért nem elégítették ki teljes mértékben az Olaszország által az új szerződésben azonosított közszolgáltatási igényeket.

3. **A legkevésbé ártalmas megközelítés**

(349) A Bizottság megjegyzi, hogy az olasz hatóságok úgy döntöttek, hogy egyetlen szolgáltatóval (CIN) kötnek közszolgáltatási szerződést, ahelyett, hogy a szóban forgó útvonalak kiszolgálásában érdekelt valamennyi szereplőre közszolgáltatási kötelezettséget rónának. Az Olaszország által átadott információ alapján a Bizottság elfogadja, hogy a felhasználói kereslet (amint azt a fenti (333)–(341) preambulumbekezdés bemutatja) nem lett volna teljesíthető közszolgáltatási kötelezettségek előírásával. Különösen, több útvonalon a CIN az egyetlen szolgáltató (lásd például a (345) preambulumbekezdést), ahol pedig nem ez a helyzet, a többi szolgáltató által biztosított kínálat nem felel meg a járatsűrűséggel, folyamatossággal és minőséggel kapcsolatos (minden) követelménynek. Emellett a legtöbb (ha ugyan nem az összes) útvonal kiszolgálása veszteséges, különösen a holtszezonban, így a közszolgáltatásért járó kompenzáció nélkül valószínűleg egyáltalán nem látnák el. Az Ecorys hasonló következtetésre jutott a jelentésében (lásd a (98) preambulumbekezdést). Emellett a Bizottság tudomásul veszi Olaszország azon érvét, amely szerint közszolgáltatási szerződésre a Tirrenia privatizációjára tekintettel is szükség volt. Közelebbről: Olaszország azzal érvel, hogy a Tirrenia eszközeinek az új közszolgáltatási szerződéssel egy csomagban történő megpályáztatása lehetővé tette i. a tengeri közszolgáltatás folyamatosságának biztosítását, ii. az állam számára az érték maximalizálását és iii. a foglalkoztatás védelmét. Ebből az okból a Bizottság tehát elfogadta (lásd a (114) preambulumbekezdést), hogy Olaszország az új szerződéssel együtt pályáztatja meg a Tirrenia üzletágát. A Bizottság ezzel azt is elfogadta, és e határozatban megismétli, hogy Olaszország nem támaszkodhatott a valamennyi szolgáltatóra alkalmazandó közszolgáltatási kötelezettségre, hanem inkább kizárólag a CIN-nel kívánt közszolgáltatási szerződést kötni.

Következtetés

(350) A fenti értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor a CIN-re bízott szolgáltatásokat ÁGÉSZ-ként határozta meg. A 2012. évi határozatban a Bizottság által kifejtett kétségek ezzel eloszlottak.

(351) Annak megállapításához, hogy az első Altmark-kritérium teljesült, a Bizottságának azt is ellenőriznie kell, hogy a CIN-t egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel bízták-e meg. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket az új szerződés és annak mellékletei (amelyek tartalmazzák például a hajók meghatározását az egyes útvonalak tekintetében) egyértelműen leírják. Hasonlóképpen, a kompenzációra irányadó szabályokat a szerződés, a 2009. évi törvény és a CIPE-irányelv is részletesen meghatározza. Az új szerződés időtartama is egyértelmű (nyolc év), az a CIN-t határozza meg a közszolgáltatóként, és tartalmazza a túlkompenzáció elkerülését és visszafizettetését szolgáló rendelkezéseket (lásd még a (365) preambulumbekezdést). A Bizottság tehát megállapítja, hogy az első Altmark-kritérium teljesül.

([115]) A teljesség kedvéért a Bizottság megjegyzi, hogy még ha Olaszország tudott is volna (amit sem érvként, sem bizonyítékként nem terjesztettek elő) a Grimaldi vagy a Pan Med azon szándékáról, hogy megkezdi ezen útvonal kiszolgálását, akkor is juthatott volna arra a következtetésre, hogy a Grimaldi vagy a Pan Med szolgáltatásai nem elegendőek a közszolgáltatás iránti igény kielégítésére (például mivel nem lettek volna egyenértékűek a kiszolgált kikötők, a felkínált minőség vagy kapacitás tekintetében, vagy mert a szolgáltatás folyamatosságát és a járatsűrűséget nem tudták volna garantálni).

Kikötési elsőbbség

(352) A 2009. évi törvény 19-ter cikkének (21) bekezdése egyértelműen meghatározza, hogy a kikötési elsőbbségre azért van szükség, hogy garantálják a szigetekkel való területi folytonosságot, és tekintettel a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, köztük a Tirrenia közszolgáltatási kötelezettségeire. Ha a közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalatok nem rendelkeznének kikötési elsőbbséggel, adott esetben (néha) ki kell várniuk a sort a kikötésnél, ezáltal késhetnek, ami aláássa a polgároknak megbízható és kényelmes összeköttetés biztosításában álló célt. Valóban szükség van szabályos menetrendre a szigeti lakosság mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében, és hogy hozzájáruljanak az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. Továbbá, mivel az új szerződés nem állapít meg konkrét időbeosztási kötelezettséget a közszolgáltatási útvonalakon az indulás tekintetében, a kikötési elsőbbség segít biztosítani, hogy minden kikötő oly módon ossza ki a kikötőhelyeket és kikötési időket, hogy a közszolgáltató meg tudjon felelni közszolgáltatási kötelezettségének. Ezt a kikötési elsőbbséget átruházták a CIN-re, amikor megszerezte a Tirrenia üzletágát. Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedést azért ítélték oda, hogy a CIN el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek valódi ÁGÉSZ-nak minősülnek (lásd a (350) preambulumbekezdést). Továbbá az olasz hatóságok megerősítették, hogy a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási rendszer szerint nyújtott szolgáltatásokra alkalmazandó (és akkor nem például, amikor a CIN kereskedelmi alapon nyújt szolgáltatást a főszezonban). A kikötési elsőbbség tehát szintén megfelel az Altmark-ügyben hozott ítéletben megállapított első feltételnek.

7.1.3.2. A második Altmark-kritérium

(353) 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.

(354) 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.

(355) Közelebbről, a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket a CIPE-irányelv részletesen kifejti, és azokat az új 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 CIN részéről pénzbeli ellentételezéssel, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az intézkedés megfelel a második Altmark-kritériumnak.

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

7.1.3.3. A harmadik Altmark-kritérium

(357) A harmadik Altmark-kritérium szerint az ÁGÉSZ 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.

(358) 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.

(359) A 2012. évi határozatban a Bizottság kételyeit fejezte ki a CIN-nek kifizetett kompenzáció arányossága kapcsán. Közelebbről a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 6,5 %-os kockázati prémium nem a kockázat megfelelő szintjét tükrözi, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a CIN 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 CIN túlkompenzációban részesülhetett.

(360) A Bizottság megjegyzi, hogy a kompenzációs módszer új szerződésben megállapított bizonyos vonatkozásai a jelek szerint valóban csökkentik a CIN-nél felmerült kereskedelmi kockázatot. Különösen a CIN által kiszabható maximális viteldíj van úgy kiigazítva évente, hogy figyelembe vegye az inflációt és az üzemanyagköltségek változását. Továbbá az új szerződés tartalmaz olyan kikötéseket (lásd a (107) preambulumbekezdést), amelyek célja

a közszolgáltatási kötelezettség gazdasági–pénzügyi egyensúlyának fenntartása. Különösen, abban az esetben, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem lenne elegendő az új szerződés által előírt szolgáltatások költségeinek fedezésére, ezek a kikötések lehetővé teszik i. a szolgáltatások terjedelmének, ii. a szolgáltatások teljesítése módjának (például hajótípusok) vagy iii. a maximális viteldíjaknak a felülvizsgálatát.

(361) Ugyanakkor e kikötésekre számos megszorítás vonatkozik. Közelebbről, az új szerződés 8. cikke szerint a közszolgáltatás gazdasági-pénzügyi egyensúlya csak háromévente vizsgálható felül. Ha e felülvizsgálat azt mutatja, hogy a kompenzáció nem elegendő a közszolgáltatás költségeinek fedezésére, a CIN és az olasz hatóságok megállapodhatnak a következő hároméves időszakra vonatkozó módosításokban. Amennyiben a közszolgáltatás bevételei vagy költségei előre nem látható strukturális eltéréseket mutatnak, amelyek 3 %-kal magasabbak vagy alacsonyabbak az új szerződésben megállapított értékeknél, a szerződés 9. cikke lehetővé teszi a felek számára, hogy a gazdasági-pénzügyi egyensúly felülvizsgálatát kérelmezzék (több feltételre is figyelemmel). Mindkét cikk szerint a módosítás (ha sor kerül rá) tárgyalás eredménye, és amíg nem jutnak megállapodásra, a CIN-nek változatlan formában kell teljesítenie a közszolgáltatást. Ennek eredményeként a CIN részben továbbra is ki van téve annak a kockázatnak, hogy a kompenzáció nem elegendő a szolgáltatás működtetése költségeinek fedezésére. Noha az új szerződés 8. és 9. cikkét fel lehet használni a gazdasági-pénzügyi egyensúly helyreállítására, ez csak előremutatóan történhet meg, visszaható hatályú korrekcióra nincs lehetőség.

(362) A fent kifejtettek szerint (lásd a (42) preambulumbekezdést) a CIPE-irányelv előírja, hogy a 6,5 %-os kockázati prémiumot a tőkemegtérülésnek a WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához kell alkalmazni. Ugyanakkor a hivatalos vizsgálat során (lásd a (180) 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 tőkemegtérülési átalányráta használatával egyszerűsítik. Az olasz hatóságok azt is bemutatták, hogy a CIPE-irányelv szerinti módszer teljes körű alkalmazása legalábbis néhány évben a 6,5 %-ot meghaladó tőkemegtérülést is eredményezhetett volna. Ennélfogva Olaszország úgy véli, hogy ez az egyszerűsített megközelítés konzervatív, és nem teszi lehetővé a CIPE-irányelvben megállapítottnál magasabb kompenzáció kifizetését a CIN számára.

(363) Ilyen körülmények között a Bizottság összevetette a CIN-re alkalmazott, a befektetett tőke 6,5 %-os megtérülését a befektetett tőke egy referenciacsoport által 2011-ben (a CIN megbízása előtti évben) generált megtérülésének mediánjával. A referenciacsoport kiválasztott kompüzemeltetőkből áll, amelyek tengeri összeköttetéseket kínálnak Olaszországon belül, illetve Olaszország és más tagállamok között ([116]). Az elemzés azt mutatja, hogy a befektetett tőke megtérülésének CIN-re alkalmazott mutatója éppen alatta van a referenciacsoportra jellemző medián megtérülésnek. Ez az összevetés azt mutatja, hogy a CIN megbízatása előtt egy évvel a 6,5 %-os tőkemegtérülés nem volt észszerűtlen.

(364) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy függetlenül azon összegtől, amelyre a CIN a fenti módszer szerint jogosult lenne (ideértve a tőkemegtérülést), a CIN semmiképpen nem kaphat nagyobb összegű kompenzációt a 2009. évi törvényben meghatározott maximális összegnél (azaz 72 685 642 EUR-nál). Ez az összeg, amelyet 2009-ben határoztak meg és soha nem korrigálták az inflációval, a legnagyobb valószínűség szerint konzervatív, mivel majdnem 10 %-kal elmarad attól, amire a Tirreniának szüksége volt a szolgáltatás ellátásához ugyanabban az évben ([117]). A 6. táblázatban szereplő, a 2012 és 2018 közötti időszakra vonatkozó aktuális számadatok azt mutatják, hogy egy év (2015) kivételével a közszolgáltatásért járó kompenzáció soha nem volt elég a szolgáltatás nettó költségeinek fedezésére a 6,5 %-os tőkemegtérülés mellett. A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 47. pontjával összhangban a Bizottság azt vizsgálja, hogy a szerződés teljes időtartamára vetítve előfordult-e túlkompenzáció. A 2012 és 2018 közötti időszak tekintetében a CIN megközelítőleg 47 millió EUR-val kevesebbet kapott, mint a 6,5%-os megtérülést tartalmazó módszer szerint számított összeg. Ez a számadat megerősíti, hogy a szerződés felülvizsgálati kikötései nem védik meg a CIN-t a közszolgáltatás működtetésének minden kockázatától. Míg a közszolgáltatás köre módosult 2014 augusztusában (lásd a (103) preambulumbekezdést) a CIN-nek az új szerződés 9. cikkén alapuló kérelme nyomán, ez nem érintette az addig az időszakig felmerült alulkompenzációt. Még ha az eredmények javultak is a következő évek némelyikében, a CIN által az egész időszakban (2018-ig) realizált tőkemegtérülés így csak 3,4 % ([118]) volt az Olaszország által eredetileg előirányzott 6,5 % helyett.

([116]) 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 vállalatait (például Caremar, Toremar) kivették a referenciacsoportból.

([117]) A Bizottság emlékeztet arra, hogy 2009 volt az utolsó év, amikor a Tirrenia a szokásos feltételekkel működött (azaz nem vonták rendkívüli igazgatás alá).

([118]) A CIN részére 2012 és 2018 között folyósított kompenzáció teljes összege egyenlő a közszolgáltatás nyújtása kapcsán felmerült nettó költségekkel plusz egy megközelítőleg 3,4 %-os tőkemegtérüléssel.

6. táblázat

A CIN által ellátott közszolgáltatás nettó költsége, 2012–2018

€

A CIN közszolgálati feladata	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Mindösszesen
Összes bevétel	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Összes költség	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizáció	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= A közszolgáltatás nettó költsége	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ tőkemegtérülés (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Kompenzációra jogosult összeg	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Tényleges kompenzáció	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
=Túl-/alulkompenzáció	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) A Bizottság pozitívumként jegyzi meg továbbá, hogy az új szerződés előírja a CIN számára, hogy a vezetői beszámolókat (útvonalankénti albontásban és független könyvvizsgáló által hitelesítve) minden évben küldje meg a közlekedési minisztériumnak, hogy ez utóbbi ellenőrizhesse, nem történt-e túlkompenzáció. Ez további olyan biztosíték, amely garantálja, hogy a CIN ne részesüljön túlkompenzációban. Mivel ezek a beszámolók különbséget tesznek a közszolgáltatási rendszerben ellátott útvonalak és a kereskedelmi alapon kiszolgált útvonalak között, az utóbbi tevékenység keresztfinanszírozása kizárt. Az olasz hatóságok ezeket a 2012–2018-as vezetői beszámolókat is benyújtották, a Bizottság így el tudta végezni a 6. táblázatban szereplő számításokat.

(366) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a CIN részére folyósított, közszolgáltatásért járó 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 2009. évi törvényben megállapított maximális kompenzációs összeggel együtt kell értékelni. Ezt szem előtt tartva, a CIN által előzetesen elvárható tőkemegtérülés összhangban volt a közszolgáltatási kötelezettségek új szerződés szerinti teljesítésével összefüggésben nála felmerült kockázatokkal. Az Altmark-ügyben hozott ítélet harmadik feltételének való megfeleléssel kapcsolatos bizottsági kételyek tehát eloszlottak.

(367) A kikötési elsőbbség és az abból esetlegesen eredő bármely túlkompenzáció tekintetében a Bizottság a következőket jegyzi meg. Olaszország azzal érvelt, hogy a kikötői elsőbbségből eredő bármely pénzbeli előny csekély (lásd a fenti (191) 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. A Bizottság fenti elemzése (lásd a (364) preambulumbekezdést) megerősítette, hogy 2012 és 2018 között a CIN nem részesült túlkompenzációban. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a kikötési elsőbbség is megfelel a harmadik Altmark-kritériumnak.

7.1.3.4. A negyedik Altmark-kritérium

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

(369) 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 ([119]) (a továbbiakban: a 2004/17/EK irányelv) és a 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ([120]) (a továbbiakban: 2004/18/EK irányelv).

(370) Emellett 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 legkevesebb költséggel" képes nyújtani.

(371) A Bizottság megjegyzi, hogy ebben az ügyben a közbeszerzési eljárásra a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([121]) (amely a tengeri szállítási szolgáltatások ellátásáért odaítélt közbeszerzési szerződésekre is vonatkozik) és a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([122]) hatálybalépése előtt került sor. Akkoriban 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 Tirrenia 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.

(372) 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 ([123]), 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 odaítéléséi 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.

(373) Emellett a 2004/18/EK irányelv semmiképpen sem alkalmazandó az irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében meghatározott szolgáltatási koncesszióra ([124]). A Bizottság megjegyzi, hogy a bizonyos határon átívelő érdekekkel jellemzett szolgáltatási koncessziókra mindazonáltal vonatkoznak a Szerződés általános átláthatósági és egyenlő bánásmódra vonatkozó elvei.

(374) 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 vízi közlekedési szolgáltatásokat érint, csak az említett irányelv bizonyos követelményei lennének alkalmazandók. 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 eljárás versenyen alapult-e, átlátható és megkülönböztetésmentes volt-e. Ezen értékelés elvégzéséhez a Bizottság a támogatás fogalmáról szóló közleményében ([125]) megfogalmazott iránymutatásra (különösen a 89. és azt követő pontokra) hagyatkozik.

([119]) 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.).

([120]) 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.).

([121]) 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.).

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

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

([124]) 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.*"

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

A közbeszerzési eljárás versenyen alapuló és átlátható jellege

(375) A támogatás fogalmáról szóló közlemény 90. pontja kimondja, hogy a közbeszerzési eljárásnak versenyen alapulónak ([126]) 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.

(376) Előzetes észrevételként a Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy míg az olasz jog ([127]) lehetőséget adott a rendkívüli biztosnak arra, hogy magántárgyalásokba kezdjen a lehetséges felvásárlókkal, ezzel a lehetőséggel a jelen ügyben nem éltek. Ebben az ügyben a nyílt eljárást részesítették előnyben, hogy garantálják, a Tirrenia üzletágát piaci áron adják el, ezáltal maximalizálva az értékesítés bevételeit. Mivel nem került sor magántárgyalásokra a Tirrenia üzletágának privatizációja tekintetében, a Bizottság által a 2011. évi határozatban e lehetőséget érintően kifejtett kételyek eloszlottak.

(377) A jelen ügyben a közbeszerzési eljárást a Tirrenia üzletágának felvásárlása iránti részvételi szándék kifejezésére való felhívás egy nemzetközi és több nemzeti újságban, illetve válogatott szakmai weboldalakon történő közzététele útján indították el (lásd a (70) preambulumbekezdést). A felhívás „*mindenkit, aki garantálni tudja a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát*” felkért részvételi szándékának kifejezésére, és további feltételt nem állapított meg. Az esetleges érdekelt feleknek emellett elegendő időt is (35 napot) adtak arra, hogy szándékukat kifejezzék, ami lehetővé tette számukra a további eljárásban való részvételt. Ezen eljárás ezt követő átvilágítási szakaszában az alkalmas ajánlattevőknek négy hónapot adtak arra, hogy értékeljék az összes releváns információt, hogy meg tudják határozni, ajánlatot kívánnak-e tenni a Tirrenia üzletága iránt, és milyen összegű lenne ez az ajánlat.

(378) A Bizottság megjegyzi, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívás egyértelművé tette, hogy a Tirrenia üzletágát a Marzano-eljárás különös szabályai szerint fogják értékesíteni, azzal a kifejezett céllal, hogy biztosítsák a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát a közszolgáltatási rendszerben. Emellett a felhívásban hivatkoztak a 2009. szeptember 25-i 135. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkére, amely kimondja, hogy a közbeszerzési eljárás lezárulásával új szerződést fognak kötni a Tirrenia vevőjével. Az említett cikk azt is megjegyzi, hogy az ilyen új szerződés időtartama legfeljebb nyolc év, továbbá ismerteti annak tartalmi elemeit. Emellett ugyanez a cikk évi 72 685 642 EUR-ban rögzíti a Tirrenia részére járó kompenzáció maximális összegét az új szerződés teljes időtartamára. Végezetül a 19-ter cikk azt is meghatározza, hogy a Tirrenia felvásárlója megtartja a kikötési elsőbbséget a közszolgáltatási útvonalakon.

(379) Amint arra a 2011. évi határozat rámutatott, a részvételi szándék kifejezésére való felhívás nem tartalmazta az értékesítésre felkínált pontos eszközökre, az odaítélési feltételre és a közbeszerzési eljárás következő lépéseinek ütemezésére vonatkozó konkrét adatokat. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közbeszerzési eljárás egésze mindazonáltal kellően átlátható volt a következő preambulumbekezdésekben vázolt okokból.

(380) 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 ([128]). A Bizottsághoz nem érkezett be arra utaló információ, hogy az öt kizárt érdekelt félből egy vagy több ténylegesen megfelelő bizonyítékot szolgáltatott volna arra nézve, hogy elegendő pénzügyi eszközzel rendelkezik a szolgáltatás folyamatosságának a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban előírt biztosításához. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a kiválasztási feltétel minden érdeklődő ajánlattevő számára világos volt, a kitűzött cél tekintetében pedig indokolt is.

([126]) A támogatás fogalmáról szóló közlemény 146. lábjegyzetében a Bizottság azt az észrevétel teszi, hogy az uniós bíróságok az állami támogatással összefüggésben gyakran „nyílt” közbeszerzési eljárásra utalnak. A „nyílt” szó azonban nem utal a közbeszerzési irányelvek szerinti meghatározott eljárásra. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezért a „versenyen alapuló” kifejezés megfelelőbbnek tűnik, de nem szándékozik eltérni az ítélkezési gyakorlatban kimunkált anyagi feltételektől.

([127]) Közelebbről: a 2008. október 27-i 166. sz. törvénnyé alakított 2008. augusztus 28-i 134. sz. törvényerejű rendelet.

([128]) Emellett, a fent kifejtettek szerint (lásd a (373) 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.

(381) Másodszor, amint a (378) preambulumbekezdésben kifejtésre került, a 2009. szeptember 25-i 135. sz. törvényerejű rendeletre történő hivatkozás egyértelművé tette az érdekelt felek számára, hogy a közbeszerzési eljárás lezárultakor új (legfeljebb nyolc évre szóló) szerződést kötnek, és hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció éves összegét évi 72 685 642 EUR-ban maximalizálták. Emellett a részvételi szándék kifejezésére való felhívásból kitűnt, hogy a cél a közszolgáltatás nyújtására szánt üzletág értékesítése volt. Emellett, amint Olaszország is megerősítette, minden, az értékesítés tárgyával kapcsolatos információt, ideértve a vevő és az állam között létrejövő szerződés tervezetét is, azon tizenegy érdekelt fél rendelkezésére bocsátották, akik végül az átvilágítási szakaszban való részvétel mellett döntöttek. Ez lehetővé tette e felek számára, hogy eldöntsék, benyújtanak-e ajánlatot, és amennyiben igen, milyen összeggel. A Bizottság rámutat arra, hogy szokásos gyakorlat magánszereplők közötti értékesítési eljárásokban, hogy a bizalmas üzleti adatokat csak az átvilágítási szakaszban teszik megismerhetővé. Ugyanebből az okból az érdekelt feleknek titoktartási megállapodást is alá kellett írniuk, mielőtt hozzáférést kaptak volna a releváns dokumentációhoz (lásd a (71) preambulumbekezdést). A Bizottság ennek alapján úgy ítéli meg, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívásból ([129]) kellően egyértelműen kiderült, hogy az értékesítés a Tirrenia üzletágát és az új szerződést együtt érintette. Részvételi szándékuk kifejezését követően a felek hozzáférést kaptak minden ahhoz szükséges információhoz, hogy az esetleges ajánlatukról döntsenek.

(382) Harmadszor, a közbeszerzési eljárás következő szakaszainak időzítését illetően a Bizottság a következőket jegyzi meg. Az egyetlen kiválasztási feltételnek megfelelő érdeklődő ajánlattevőket 2010. november 10-én levélben meghívták az átvilágításban való részvételre. Az eljárás következő konkrét lépéseire vonatkozó releváns információkat, különösen az eljárás ütemezését és a második, átvilágítási szakaszban való részvétel kritériumait a rendkívüli biztos ezt követően, 2011. február 2-én közölte levélben a fennmaradó érdeklődő ajánlattevőkkel. A Bizottság megítélése szerint az, hogy ez az információ nem szerepelt a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban ([130]), valószínűleg nem tartotta vissza a potenciális ajánlattevőket a részvételi szándékuk kifejezésétől.

(383) Negyedszer, a Bizottság megjegyzi, hogy a felhívás alapján 21 fél fejezte ki érdeklődését a Tirrenia üzletágának megvásárlása iránt. E 21 fél között szerepeltek nemzeti, európai és nem európai gazdálkodó egységek, ideértve Olaszország néhány vezető kompüzemeltetőjét is (például Grandi Navi Veloci, Moby). A Bizottság szerint ez megerősíti, hogy az összes potenciális ajánlattevő elegendő lehetőséget kapott arra, hogy a közbeszerzési eljárásban való részvételi szándékát kifejezze. Ezzel összefüggésben a Bizottság rámutat arra, hogy az érdekelt feleknek nem kellett megterhelő eljárásokon keresztülmenniük, és hogy nem merültek volna fel jelentős költségeik a részvételi szándékuk kifejezésével összefüggésben. Elegendő volt, ha egy levelet küldenek, amelyben igazolják, hogy képesek a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát garantálni. Az e kiválasztási feltételnek megfelelő tizenhat felet meghívták az átvilágítási szakaszba, és közülük tizenegy döntött úgy, hogy részt is vesz abban. A feleknek csak ezt követően kellett eldönteniük, hogy kívánnak-e ajánlatot tenni vagy sem, és amennyiben igen, mekkora összeggel.

(384) A Bizottság végezetül megjegyezte a 2012. évi határozatban, hogy nem volt biztos, hogy minden potenciális ajánlattevő tisztában volt a közbeszerzési eljárás kezdetén azzal a lehetőséggel, hogy a vételár egy részének megfizetését több évre elhalaszthatják kamat nélkül. Ezt a lehetőséget a részvételi szándék kifejezésére való felhívás ugyan nem említette, de nem is zárta ki ([131]). A CIN ezen az alapon olyan ajánlatot tett, amely a vételár csaknem felének részletekben történő kifizetését tartalmazta. A Bizottság először is megjegyzi, hogy mivel a pályázat nyolcéves időtartamra szóló közszolgáltatási szerződést tartalmazott, a kifizetés egy részének a szerződés időtartamán belüli halasztása nem volt szokatlan. A koncessziós szerződések esetében általános, hogy a koncessziós díjakat részletekben fizetik meg a teljes összeg előzetes megfizetése helyett. A Bizottság emellett megjegyzi, hogy a CIN ajánlatának reálértéke, amelyet a halasztott fizetéseket értékesítéskori értékükre diszkontálva számított ki, mindössze 4 %-kal marad el attól az értektől, amely akkor érvényesült volna, ha a teljes vételárat előzetesen fizették volna meg. A Bizottság úgy ítéli meg, ez a viszonylag csekély különbség valószínűleg nem érintette a felek hajlandóságát részvételi szándékuk kifejezésére. Ezzel összefüggésben emlékeztetni kell arra, hogy a Tirrenia üzletágának értéke (beleértve az új szerződést is) nem volt ismert, amikor a felek részvételi szándékukat kifejezték, így a halasztási lehetőség ismerete valószínűleg nem érintette volna a közbeszerzési eljárásban való részvétellel

([129]) A Bizottság rámutat arra, hogy Olaszország nem volt köteles arra sem, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban részletesen bemutassa az értékesítésre felkínált pontos eszközöket és az új közszolgáltatási szerződést, hiszen a 2004/18/EK irányelv 36. cikkének (1) bekezdése nem volt alkalmazandó erre a közbeszerzési eljárásra.

([130]) Emellett mivel a 2004/18/EK irányelv 36. cikkének (1) bekezdése nem volt alkalmazandó erre a közbeszerzési eljárásra, Olaszország nem volt köteles arra sem, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban leírja, hogyan szervezik meg a közbeszerzési eljárás későbbi szakaszait.

([131]) A Bizottság emellett megjegyzi, hogy Olaszország nem volt köteles a (lehetséges) fizetési feltételek részletezésére a felhívásban, mivel a 2004/18/EK irányelv 36. cikkének (1) bekezdése nem volt alkalmazandó erre a közbeszerzési eljárásra.

kapcsolatos akkori döntést. A Bizottság emellett rámutat arra, hogy a CIN kötelező érvényű ajánlata (ideértve a részleges halasztott fizetést is) ismertté vált az adatszobában, és az összes többi ajánlattevőt kifejezetten felkérték arra, hogy tegyenek jobb ajánlatot. Noha erre tizenhat nap állt nyitva, és függetlenül attól, hogy szintén lehetőségük volt halasztott fizetést foglalni ajánlatukba, egyetlen más ajánlattevő sem jelentkezett. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a vételár (egy része) halasztott megfizetésének lehetősége nem tekinthető olyan tényezőnek, amely hátrányosan befolyásolta a közbeszerzési folyamat versenyen alapuló jellegét és átláthatóságát.

(385) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közbeszerzési eljárás összességében a versenyen alapult és átlátható volt. Különösen, a Tirrenia azon szándékát, hogy leválasztja a közszolgáltatási üzleti tevékenységet (azaz a Tirrenia üzletágat) és nyolcéves időtartamra új szerződést köt a nyertes ajánlattevővel, széles körben nyilvánosságra hozták úgy, hogy elérjék lehetőleg az összes 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, e feleknek minden ahhoz szükséges információ és idő a rendelkezésére állt, hogy eldönthessék, kívánnak-e ajánlatot tenni a Tirrenia üzletágára, és amennyiben igen, milyen összegben. A Bizottság ezért úgy véli, 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 és a legmagasabb ár mint feltétel

(386) 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. Végül, a támogatás fogalmáról szóló közlemény 95. pontja szerint, amikor közjogi szervek értékesítenek eszközöket, a vevő kiválasztásakor az egyetlen releváns feltétel a legmagasabb ár kell hogy legyen ([132]), a kért szerződéses kikötésekre is figyelemmel (például az eladó vásárlási garanciája).

(387) A fent jelzettek szerint (lásd a (380) preambulumbekezdést) a részvételi szándék kifejezésére való felhívás csak egyetlen kiválasztási feltételt említett: az ajánlatevőknek képesnek kell lenniük „*a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságának biztosítására*”. A részvételi szándékát kifejező 21 félből ötöt kizártak, mivel megállapították, hogy nem képesek e feltétel teljesítésére (lásd még a 34. lábjegyzetet). A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az egyetlen alkalmazandó kiválasztási feltétel objektív volt, azt kellően egyértelművé tették minden, a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban érdekelt fél számára.

(388) A tizenhat érdeklődő ajánlattevőt, amelyek megfeleltek a kiválasztási feltételnek, ezután meghívták az átvilágítási szakaszba, viszont közülük öten jelezték, hogy a továbbiakban nem kívánnak részt venni az eljárásban. A négy hónapig tartó átvilágítási szakaszban a fennmaradó tizenegy fél hozzáférést kapott az összes releváns információt tartalmazó adatszobához (lásd a (72) preambulumbekezdést), ami lehetővé tette számukra az értékesítésre kínált üzletág és az új szerződéstervezet értékelését. Így tehát minden ajánlattevő ugyanolyan tájékoztatásban és végig egyenlő bánásmódban részesült.

(389) 2011. február 2-án a rendkívüli biztos a fennmaradó tizenegy érdeklődő ajánlattevő részére levelet küldött, amelyben részletezte az ajánlattétellel kapcsolatos eljárást és követelményeket. Konkrétabban, a levél világosan megállapította az értékesítés feltételeit: üzleti tervet kell készíteni a szerződéstervezetben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek ellátására, és megfelelő garanciákat kell biztosítani, amelyek igazolják az ajánlattevő pénzügyi stabilitását. Olaszország megerősítette, hogy ha egynél több alkalmas ajánlat érkezik be, az egyetlen odaítélési feltétel a legmagasabb ár. A Bizottság megjegyzi, hogy valóban, 2011. április 29-én a rendkívüli biztos jobb ajánlatot kért a többi érdekelt féltől, kifejezetten azzal a céllal, hogy a lehető legjobb pénzügyi hozamot érje el az értékesítéssel.

([132]) Lásd: a Törvényszék 2012. február 28-i ítélete, *Land Burgenland és Ausztria kontra Bizottság*, T-268/08 és T-281/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2012:90, 87. pont.

(390) A Bizottság 2011. évi határozatban megfogalmazott azon kételyei tehát, miszerint a 134/2008. sz. rendelet lehetővé teszi, hogy a szerződést más kritériumok alapján ítéljék oda, eloszlottak. 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 feltétel alapján objektíven össze lehet vetni és értékelni a benyújtott ajánlatokat.

A vételár egy részének CIN általi halasztott megfizetése

(391) A Bizottság megjegyezte a 2012. évi határozatban, hogy a CIN által kínált vételár tényleges értéke ([133]) az illetékes minisztérium által kijelölt szakértő meghatározása szerinti piaci érték alatt volt. Ugyanakkor, a Bíróság a *Land Burgenland* ügyben hozott ítéletben kimondta, hogy ha valamely állami hatóság a tulajdonában lévő vállalkozást nyílt, átlátható és feltételekhez nem kötött pályázati eljárás útján értékesíti, vélelmezhető, hogy a piaci ár megfelel a legmagasabb (kötelező és hihető) árajánlatnak, és kizárólag az árat veszik figyelembe, nincs szükség a piaci ár vizsgálata céljából olyan egyéb eszközök igénybevételére, mint például a független szakértői vélemények ([134]). Emellett a jogellenes feltételek folytán szabálytalan pályázati eljárás keretében benyújtott legmagasabb árajánlat ugyanakkor megfelelhet a piaci árnak, amennyiben az ajánlati felhívás feltételeinek hiányosságai nem befolyásolták ezen ajánlat összegét akként, hogy annak csökkenését eredményezték volna ([135]).

(392) A Bizottság megjegyzi, hogy mivel a jelen ügyben a CIN által fizetett ár nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárás eredménye, vélelmezhető, hogy egyenértékű a piaci árral. Ezért tehát nem szükséges ezt az árat az Olaszország, illetve a Bizottság által kijelölt független szakértők megállapítása szerinti értékekkel összevetni. A Bizottság emellett egyetért Olaszországgal (lásd a (176) preambulumbekezdést), hogy a független szakértőknek szükségképpen bizonyos feltevéseket kellett alapul venniük, így az eredményként adódó értékmegállapításokat mindenképpen körültekintően kell értelmezni. Végezetül, amint a CIN is megjegyezte (lásd a (236) preambulumbekezdést), a Tirrenia üzletág legalább egy potenciális ajánlattevője jelezte, hogy az Olaszország által kijelölt független szakértő szerinti ár túl magas. Noha ez a bizonyíték anekdotaszerű, megerősíti, hogy a szakértői értékmegállapítások nem mindig a piaci szereplők által egy pályázatban meghatározott piaci értéket tükrözik.

(393) A teljesség igényével a Bizottság rámutat arra, hogy a halaszott fizetés mögött gazdasági logika is húzódik. Amint arra a CIN is rámutat (lásd a (240) preambulumbekezdést), a halasztott fizetés összhangban van az értékesítés tárgyának jellegével, nevezetesen olyan üzletágról van szó, amelynek tényleges értéke (amelyet a Banca Profilo állapított meg, lásd az 2.3.3.4. szakaszt és a (240) preambulumbekezdést) az új szerződésben foglalt kompenzációs összegek nyolc éven át történő tényleges kifizetésétől függ. A (vételár egy részét érintő) halasztott fizetést tehát a megpályáztatott eszközök (különösen a közszolgáltatási szerződés és a kapcsolódó kompenzáció) jellegéből eredő logikai következménynek is lehet tekinteni.

(394) A Bizottság megállapítja a fentiek alapján, hogy a vételár egy részének halasztott megfizetésével kapcsolatos kételyei eloszlottak.

Annak garantálása, hogy a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást nyújtják

(395) Ebben az ügyben az új szerződést a Tirrenia üzletágával csomagban és bizonyos, a munkaerő szintjére vonatkozó feltételek mellett kínálták értékesítésre, és nem csak az új szerződést magát. A 2012. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot fogadta el, hogy amennyiben az ajánlattevők már kellően ellátottak hajókkal és legénységgel, kisebb lett volna a költségük, ha nem lettek volna kötelesek átvenni a Tirrenia befektetett eszközeit és munkavállalóit. A Bizottságnak tehát az volt az előzetes álláspontja, hogy ha úgy írják ki a közbeszerzési eljárást, hogy az új szerződés mellé nem társul a Tirrenia közszolgáltatás ellátásához szükséges hajói és legénysége átvételének kötelezettsége, a közösségnél kisebb költség keletkezett volna.

([133]) Kiszámításához az értékesítéskori értékükre diszkontálták a halasztott fizetéseket.

([134]) Lásd: a Bíróság 2013. október 24-i ítélete, *Land Burgenland kontra Bizottság*, C-214/12 P, C-215/12 P és C-223/12 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2013:682, 94–95. pont.

([135]) Lásd: a Bíróság 2013. október 24-i ítélete, *Land Burgenland kontra Bizottság*, C-214/12 P, C-215/12 P és C-223/12 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2013:682, 96. pont.

(396) Mivel a Tirrenia rendkívüli igazgatás alatt álló nagyvállalat volt, az általános nemzeti jog ([136]) előírta a felvásárlója számára, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához szükséges ugyanazt a személyzeti szintet tartsa fenn, mint amelyet a Tirrenia üzleti tervei két évre előirányoztak. Ilyen körülmények között, az üzletág átruházására irányuló szerződés előírja a CIN számára, hogy munkát kínáljon (új szerződések alapján) a Tirrenia korábbi munkavállalóinak, és hogy két évig tartózkodjon az elbocsátásoktól ([137]). A Bizottság először is megjegyzi, hogy ez a követelmény jogszabályi kötelezettségen alapul, amelyet az olasz hatóságok nem hagyhattak figyelmen kívül az üzletág átruházásának előkészítésekor, és hogy ez a kötelezettség időben korlátozott, azaz csak két évre szól. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Tirrenia üzletága az új szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek alapján fogja folytatni a közszolgáltatás ellátását. Ebben az értelemben Olaszország azt állította, hogy a CIN csak a közszolgáltatás folyamatos ellátásához szükséges legénységet és adminisztrációs személyzetet venné át. Olaszország emellett azzal érvelt, hogy a CIN-nek tiszteletben kell tartania ezt a minimális munkaerőszintet, függetlenül a munkaerőre vonatkozó bármilyen feltételtől. Tekintettel arra, hogy a foglalkoztatási költségeket az új szerződés szerint a CIN-nek fizetendő kompenzáció fedezni fogja, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a munkaerőszint fenntartása a gyakorlatban nem jelent terhet a CIN számára. Ezért az a kötelezettség valószínűleg nem nyomta le az üzletág eladási árát, és ily módon nem juttathatta előnyhöz a CIN-t. Emellett ez a megoldás előnyös volt a Tirrenia (és ilyenformán tulajdonosa, Olaszország) számára is, mivel nem kellett a CIN által újra felvett személyzet utáni végkielégítést megfizetnie. A Bizottság megjegyzi, hogy az Ecorys a Tirrenia teljes személyzetére vonatkozó összes végkielégítési költséget legalább 35 millió EUR-ra becsülte.

(397) Azzal, hogy összekapcsolták a Tirrenia eszközeit az új közszolgáltatási szerződéssel ([138]), a felvásárlóra automatikusan vonatkozik a közszolgáltatás folyamatosságának garantálására vonatkozó követelmény, és kikötési elsőbbséget kap. A Bizottság először is megjegyzi, hogy csak a közszolgáltatási kötelezettség ellátáshoz szükséges eszközöket értékesítik csomagban a közszolgáltatási szerződéssel. A többi eszközt (például ingatlan, hat hajó, műtárgygyűjtemény) külön pályázati eljárásban értékesítik. Másodszor, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Tirrenia üzletága eszközeinek az új közszolgáltatási szerződéssel való összekapcsolása nem eredményez alacsonyabb árat, mintha az eszközöket és ezt a szerződést külön értékesítenék, a következő okokból:

– A fentiek szerint (lásd a (164) preambulumbekezdést), a Tirrenia rendkívüli biztosa külön pályázati eljárást szervezett azon hat hajó eladása tekintetében, amelyek csak a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá nem tartozó útvonalakon üzemeltek. E hat hajóból csak egyet lehetett eladni olyan ajánlattevőnek, amely továbbra is hajózási célokra kívánta használni azt. A többi öt hajót csak bontási célra lehetett értékesíteni. Továbbá 2011 márciusában azok a hajózási ügynökök ([139]), amelyeket felkértek a Tirrenia hajói értékének meghatározására, rámutattak arra, hogy a gazdasági válság hatása jelentős volt, és az a hajók alacsonyabb értékében és a piacon a hajók túlkínálatában is visszaköszönt. Ezért nem tűnik valószínűnek, hogy a Tirrenia mind a 18 fennmaradó hajóját hajózási célokra lehetett volna értékesíteni (azaz a hulladékértéknél magasabb áron). A Bizottság úgy ítéli meg, hogy e hajók és az új közszolgáltatási szerződés összekapcsolása révén magasabb ár volt elérhető ([140]) a Tirrenia hajóiért, mivel a hajók közszolgáltatási útvonalakon történő üzemeltetéséért cserébe a felvásárló nyolc évig közszolgáltatásért járó kompenzációban részesül.

– A 2012. évi határozatban a Bizottság felvetette annak lehetőségét, hogy az ajánlattevők már esetleg kellően fel vannak szerelve elegendő számú hajóval és létszámú legénységgel, ezért előnyben részesítették volna azt a lehetőséget, hogy nem kell felvásárolniuk a Tirrenia hajóit és felvenni a munkavállalóit. A Bizottság azt az észrevételt teszi, hogy amikor a CIN elkezdte kötelezettségeit teljesíteni az új szerződés szerint, teljes munkaereje 1 239 főből állt, továbbá 18 hajója volt (a Tirrenia általa felvásárolt üzletágának részeként). A Bizottság valószínűtlennek ítéli, hogy a potenciális ajánlattevők ilyen jelentős erőforrásokkal rendelkeztek volna, amelyet azonnal (át) tudtak volna telepíteni az új szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségek

([136]) A 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy egy rendkívüli igazgatás alatt álló nagyvállalat üzletága potenciális felvásárlójának kötelezettséget kell vállalnia a munkaerő szintjének (azzal a munkavállalók számának) fenntartására és az üzleti tevékenység folytatására, a tulajdonszerzést követően legalább két évig.

([137]) Kivéve jól meghatározott körülmények esetén.

([138]) E szerződés tervezetét minden ajánlattevő rendelkezésére bocsátották az adatszobában. Továbbá ennek kulcsfontosságú rendelkezéseit már a 2009. szeptember 25-i 135. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikke megállapította.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Ennek oka, hogy ha a hajók még nem értek hasznos élettartamuk végére, hajózási célú értékük magasabb, mint a hulladékértékük. Egy olyan forgatókönyv szerint, amikor a hajókat külön adják el, valószínű, hogy legalább a hajók egy részét hulladékértéken értékesítik. Ezért a hajók közszolgáltatási szerződéssel történő összekapcsolásával minden hajó üzemben maradt, így a hulladékértéknél magasabb áron értékesíthető.

ellátásához. Ez annál is inkább így van, mivel az új szerződés konkrét követelményeket fogalmaz meg (például kapacitás) a különböző közszolgáltatási útvonalakon használandó hajók tekintetében. Bármely piaci szereplő, amely rendelkezett az előírt erőforrásokkal, inkább más útvonalakon alkalmazta volna őket, és az új szerződéssel összhangban történő áttelepítésük szükségképpen azzal járt volna, hogy a korábbi használatukból származó bevétel kiesik. E tekintetben a Bizottság rámutat arra, hogy mind a Grimaldi, mind a GNV részt vett a közbeszerzési eljárásban, és egyik vállalat sem érvelt azzal a Bizottság előtt, hogy nem kívánták megszerezni a Tirrenia hajóit.

(398) Annak ellenőrzése érdekében, hogy az új szerződés és a Tirrenia üzletágának, valamint a munkaerőre vonatkozó feltételnek az összekapcsolása nem jelent terhet a CIN számára, a Bizottság a hivatalos vizsgálat keretében megrendelt egy tanulmányt egy független szakértőtől (Ecorys). Az Ecoryst felkérték arra (lásd a (96) és azt követő preambulumbekezdéseket), hogy állapítsa meg a Tirrenia üzletágának az értékét a kapcsolódó feltételek nélkül. Az Ecorys megállapította, hogy ha a Tirrenia üzletágát feltételekhez nem kötötten értékesítették volna, és különösen a közszolgáltatás ellátására irányuló új közszolgáltatási szerződéssel (így tehát az említett közszolgáltatás folyamatosságának biztosítására irányuló kötelezettséggel) nem egy csomagban, a vállalatot felszámolási értékén értékesítették volna, azaz 303,5 millió EUR-ért. Az Ecorys ezt a következtetést arra a feltevésre alapozta, hogy a Tirrenia üzletága nem tudna jövedelmezően tovább üzemelni a közszolgáltatásért járó kompenzáció hiányában. Az Ecorys megjegyezte, hogy ez a felszámolási érték alacsonyabb, mint a pályázat eredményeként elért érték, és jelezte, hogy egy piacgazdasági szereplő számára az azonnali felszámolás (lényegében a hajók értékesítése) nem lenne életképes alternatíva. Emellett az Ecorys összehasonlította a Tirrenia üzletágának személyzeti politikáját több hasonló kompvállalatéval, és azt állapította meg, hogy a Tirrenia személyi állománya és személyzetiköltség-struktúrája nem tér el e hasonló vállalatokétól a munkaerőköltségek összbevételből való részesedése és a munkaerőköltség/személyzet arány tekintetében. Az elemzés azt mutatta, hogy nincs jelentős különbség a Tirrenia üzletága és a hasonló vállalatok között, amely létszámfeleslegre vagy túlzott munkaerőköltségekre mutatna. Egy lehetséges vevő tehát csekély mozgástérrel rendelkezett volna a munkaerő egy részének elbocsátása vagy leváltása tekintetében. Ennek alapján az Ecorys azt állapította meg, hogy semmi nem igazolja, hogy a munkaerővel kapcsolatos feltételek jelentős hatást gyakoroltak a Tirrenia üzletágának értékére. A Bizottság tehát megállapítja, hogy az új szerződés és a Tirrenia üzletágának összekapcsolása, valamint a munkaerővel kapcsolatos feltétel nem nyomhatta le az üzletág eladási árát, és nem is juttathatta oly módon előnyhöz a CIN-t.

(399) Összefoglalva, a foglalkoztatási szint fenntartásával kapcsolatos feltételt az általános nemzeti jog írja elő, és nem az eladó. Emellett e feltétel nem terhes a Tirrenia üzletágának felvásárlója számára, amint azt a Bizottság független szakértője, az Ecorys is megerősített. A közszolgáltatás folyamatosságának biztosításából álló feltétel, amely az eszközök és a közszolgáltatási kötelezettség összekapcsolásának közvetlen következménye, nem tekinthető árcsökkentő tényezőnek. Ezzel szemben, a fenti érvek alapján az eszközök különálló értékesítése alacsonyabb árat eredményezett volna (amit az Ecorys is megerősít). Emellett elég valószínűtlen, hogy lett volna a közszolgáltatási szerződés megszerzésében érdekelt potenciális ajánlattevő, amely nem kívánta volna átvenni az eszközöket, tekintettel a közszolgáltatás ellátásához szükséges nagy számú hajóra és legénységre. A Bizottság tehát megállapítja, hogy bármilyen piacgazdasági eladó úgy döntött volna, hogy a Tirrenia üzletágának eszközeit az új közbeszerzési szerződéssel csomagban 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. A Bizottság ebből levonja a következtetést, hogy az a kétélye, miszerint az új szerződés Tirrenia üzletágával és a munkaerővel kapcsolatos feltétellel együtt történő megpályáztatása nem a legkevesebb költséget eredményezte a közösség számára, eloszlott.

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

(400) A fent leírt értékelés alapján (lásd a (375)–(399) 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*”.

(401) Ennek megfelelően, tekintettel arra, hogy csak a CIN nyújtott be ajánlatot a Tirrenia üzletágára (és az új szerződésre) irányuló közbeszerzési eljárásban, ezen eljárás általában nem elegendő a nyertesnél jelentkező előny hiányának garantálásához.

(402) A Bizottság ugyanakkor árnyalta az ÁGÉSZ-közlemény 68. pontjában kimondott álláspontját az ÁGÉSZ-útmutatóban ([141]), 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*".

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

– 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 nem kevesebb, mint 21 részvételi szándék érkezett be olasz, európai és nem európai gazdálkodó egységektől, közülük 16-ot hívtak meg az átvilágítási szakaszba (lásd a (387) preambulumbekezdést).

– A tényleges verseny a közbeszerzési eljárás végéig lehetséges volt. Konkrétan tizenegy lehetséges ajánlattevő maradt bent az ajánlattételi szakaszban. Hárman közülük (az Onorato Partecipazioni S.r.l., a Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. és a Marinvest S.r.l.) közösen adtak be kötelező ajánlatot CIN néven. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy profiljuk alapján a többi nyolc lehetséges ajánlattevőből legalább öt képes lett volna (tapasztalatainak és pénzügyi forrásainak köszönhetően) az ajánlattételre, és lehetett oka, hogy valóban érdeklődjön az ajánlattétel iránt (az adott ágazatban és/vagy Olaszországban tevékenykedett).

– Előzetesen minimumárat állapítottak meg egy Olaszország által kijelölt független szakértő szerinti értékmegállapítás alapján (lásd a (73) preambulumbekezdést). Ez a minimumár az összes potenciális ajánlattevő számára ismertté vált az adatszobában, és viszonylag magas kiindulási pontot jelentett az ajánlattétel kezdeményezése szempontjából. A fent jelzettek szerint (lásd a (168) preambulumbekezdést) a Tirrenia üzletágának egy potenciális ajánlattevője jelezte, hogy ez a minimumár ténylegesen túl magas. Míg ez a magas minimumár elősegítette annak garantálását, hogy az eljárás a legkevésbé költséges legyen a közösség számára, eltántoríthatott más potenciális ajánlattevőket az ajánlat benyújtásától.

– A CIN által 2011. április 14-én benyújtott kötelező ajánlatot bevitték az adatszobába, és a rendkívüli biztos 2011. május 2-i levelében minden, az átvilágítási szakaszban érintett ajánlattevőt felhívott arra, hogy 2011. május 12-ig nyújtsanak be a CIN ajánlatánál kedvezőbb ajánlatot. Az egyik potenciális vevő kérelme nyomán a kedvezőbb ajánlat benyújtására előírt határidőt a rendkívüli biztos 2011. május 19-ig meghosszabbította. A kedvezőbb ajánlat benyújtására való felhívás különösen erőteljes biztosíték annak garantálására, hogy a lehető legmagasabb (ezáltal a közösség számára legkevésbé költséges) ajánlatot érjék el. Emellett az egyik fél határidő-meghosszabbítás iránti kérelme azt mutatja, hogy a közbeszerzési eljárás legutolsó pillanatáig tényleges verseny volt.

(404) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy tekintettel a fenti biztosítékokra, legelőször is a minimumárra és a kedvezőbb ajánlattételre való felhívásra, a közbeszerzési eljárás kellően biztosította a közösség számára legkevésbé költséges szolgáltatást, még úgy is, hogy csak egy ajánlatot nyújtottak be. A teljesség kedvéért a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó ügy különbözik azoktól a következő ügyektől, amelyekben szintén csak egy ajánlatot nyújtottak be:

– A Messina és Reggio Calabria közötti gyors tengeri személyszállítási összeköttetés üzemeltetésére kiírt közbeszerzési eljárásban csak az Ustica Lines nyújtott be ajánlatot. Ugyanakkor ez a vállalat volt az egyetlen, amely érdeklődött az ajánlattétel iránt, így soha nem volt lehetséges a tényleges verseny. Az említett ügyben a Bizottság tehát szükségképpen azt állapította meg, hogy a negyedik Altmark-kritérium nem teljesül, és hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció állami támogatásnak minősül ([142]). A Bizottság emlékeztet arra, hogy a vizsgált ügyben 21 fél jelezte részvételi szándékát és közülük tizenegy részt is vett az eljárás utolsó szakaszában.

– A belga sajtóterjesztési koncesszió odaítélésére irányuló közbeszerzési eljárásban csak a bpost (az ezen ÁGÉSZ inkumbens szolgáltatója) tett ajánlatot. Noha eredetileg három vállalat fejezte ki a közbeszerzési eljárásban való részvétel iránti szándékát, egy vállalat visszalépett az ajánlattételi határidő lejárta előtt, egy másik pedig bejelentette, hogy többé nem kíván ajánlatot tenni (jóllehet a bpost ajánlattételét követő három nappal). A belga hatóságok mindazonáltal úgy érveltek, hogy tényleges verseny zajlott a közbeszerzési eljárásban, és hogy

([141]) 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).

([142]) A Bizottság határozata az SA.42710. számú ügyben, ÁGÉSZ – gyors tengeri személyszállítási összeköttetés Messina és Reggio Calabria között – Olaszország (HL C 40., 2018.2.2., 4. o.).

elegendő biztosíték garantálta, hogy a közbeszerzési eljárás a legkisebb költséget eredményezze a közösség számára. Az említett ügyben a Bizottság ugyanakkor azt állapította meg, hogy a biztosítékok elégtelenek voltak, ezért a negyedik Altmark-kritérium nem teljesül és a közszolgáltatásért járó kompenzáció állami támogatásnak minősül ([143]). Míg az olasz hatóságok nyílt közbeszerzési eljárást szervezek, a belga hatóságok tárgyalásos eljárást ([144]), amely eljárások az ÁGÉSZ-közlemény 66. pontja szerint „*csak kivételes esetekben tekinthetők elégségesnek ahhoz, hogy teljesítsék a negyedik Altmark-kritériumot*". A Bizottság megjegyzi, hogy e jelentős különbségtől eltekintve a bpost-ügyben a biztosítékok is teljes mértékben különböztek a jelen ügyben alkalmazottaktól. Végezetül meg kell jegyezni, hogy a bpost-ügyben az inkumbens ÁGÉSZ-szolgáltató azután nyerte el a szerződést, hogy az egyetlen ajánlatot tette, és csak egy lehetséges versenytárs ajánlatevő vett részt az eljárásban. A vizsgált ügyben a szerződést az az ajánlattevő nyerte el, amely nem állt kapcsolatban az inkumbens ÁGÉSZ-szolgáltatóval, és több lehetséges hiteles versenytárs ajánlattevő volt jelen, továbbá a fenti említett biztosítékok voltak irányadók. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a bpost-ügy körülményei nem hasonlítanak a szóban forgó ügyre.

(405) A Bizottság emellett megjegyzi, hogy a Tirrenia üzletágának értékesítésére kiírt közbeszerzési eljárás jelentősen eltér a szárazföldi Franciaország és Korzika közötti hajózási szolgáltatások üzemeltetőjének kiválasztására irányuló eljárástól ([145]) (a továbbiakban: az SNCM-ügy), a következő okokból:

– A francia hatóságok hirdetmény közzététele nélküli tárgyalásos eljárásban ruházták át a közszolgáltatásokat. Az ÁGÉSZ-közlemény 66. pontja szerint ezek az eljárások „*csak kivételes esetekben tekinthetők elégségesnek ahhoz, hogy teljesítsék a negyedik Altmark-kritériumot*". Ezzel szemben az olasz hatóságok nyílt közbeszerzési eljárást írtak ki.

– Míg az SNCM-ügyben két ajánlatot nyújtottak be, az egyiket a kiválasztási feltétel alapján elutasították. A két ajánlatot érdemben tehát nem is vetették össze, hogy a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot válasszák. Így tehát, még ha ténylegesen két ajánlatot is nyújtottak be, ez nem volt elegendő a tényleges verseny garantálásához. A Tirrenia közbeszerzési eljárásában ugyanakkor tizenegy fél vett részt a záró szakaszban, és a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a tényleges verseny lehetséges volt egészen az eljárás végéig (lásd a (403) preambulumbekezdést), még akkor is, ha végül csak a CIN tett ajánlatot.

– Az SNCM-ügyben az inkumbens szolgáltató, az SNCM/CMN-csoport szintén ajánlatot tett, és jelentős versenyelőnyt élvezett, mivel már rendelkezett a közszolgáltatás átruházásáról szóló szerződésben megállapított követelményeknek megfelelő hajókkal. Ez döntő fontosságú volt, mivel e követelmények szerint az SNCM némely hajóihoz hasonló, majdnem egyedi hajókat kellett építeni. Ez nagyon nagy költséget jelentett a lehetséges érdeklődő ajánlattevők számára. A vizsgált ügyben az inkumbens szolgáltató, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia nem nyújtott és nem is nyújthatott be ajánlatot, a nyertes ajánlattevő pedig nem állt kapcsolatban az inkumbens szolgáltatóval. Mivel a közbeszerzési eljárás tartalmazta a közszolgáltatás ellátásával kapcsolatos műszaki követelményeknek megfelelő hajókat, egyik lehetséges ajánlattevő sem élvezett versenyelőnyt a többivel szemben.

– Emellett az SNCM-ügyben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a közszolgáltatás átruházásáról szóló szerződés odaítélésének napja és a szolgáltatások megkezdésének napja között meghatározott nagyon rövid idő (kevesebb mint egy hónap) jelentős akadálynak bizonyult az új belépők számára. A Bizottság megjegyzi, hogy a Tirrenia-ügyben több mint egy év állt rendelkezésre a közbeszerzési eljárás lezárulása és a közszolgáltatás CIN általi üzemeltetésének megkezdése között.

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

(407) Tekintettel arra, hogy a Bíróság által az Altmark-ügyben meghatározott négy feltétel egyidejűleg teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy az új szerződés Tirrenia üzletágával egy csomagban történő odaítélése és a CIN-nek járó kikötési elsőbbség, ideértve a vételár egy részének CIN általi halasztott megfizetését, nem juttatja előnyhöz a CIN-t.

([143]) A Bizottság határozata az SA.42366. számú ügyben – Közszolgáltatásért járó kompenzáció a bpostnak 2016 és 2020 között – Belgium (HL C 341., 2016.9.16., 5. o.).

([144]) A 2004/18/EK irányelv 30. cikke és a 2004/17/EK irányelv 1. cikke (9) bekezdésének a) pontja.

([145]) A Bizottság határozata az SA.22843. számú ügyben, Közszolgáltatás átruházása az SNCM-re és a CMN-re, Korzika, 2007–2013 (HL L 220., 2013.8.17., 20. o.).

7.1.3.5. Következtetés

(408) Tekintettel arra, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított nem minden kritérium teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy az új szerződés Tirrenia üzletágával egy csomagban történő odaítélése és a CIN-nek járó kikötési elsőbbség, ideértve a vételár egy részének CIN általi halasztott megfizetését, nem minősül állami támogatásnak.

7.1.4. *A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések*

(409) 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.

(410) A hivatalos vizsgálat során kapott információ alapján a Bizottság azt állapította meg, hogy a három intézkedést külön-külön kell értékelni.

7.1.4.1. A hajók korszerűsítésére szánt források esetleges likviditási célú felhasználásról

(411) Állami források: a szóban forgó forrásokat az állam saját költségvetéséből nyújtotta (lásd a (109) preambulumbekezdést), likviditási célú felhasználásukat pedig a 2010. évi törvény tette lehetővé. Az intézkedés tehát az államnak tudható be, és azt állami forrásokból finanszírozzák.

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

(413) Gazdasági előny: a Bizottság megjegyzi, hogy a Tirrenia megközelítőleg 12 051 900 EUR-t kapott a hajók korszerűsítésére, amelyre a nemzetközi biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében volt szükség, és ezeket a forrásokat a 2010. évi törvény értelmében ideiglenesen likviditási célokra is használhatta (lásd a (109) preambulumbekezdést). A fenti kifejtettek szerint (lásd a (110) preambulumbekezdést), e források egy részét (4 657 005,35 EUR) a Banca Carige használta fel a Tirreniának a felé fennálló két tartozása kiegyenlítésére. Az olasz hatóságok emellett megerősítették (lásd a (192) preambulumbekezdést), hogy a Tirrenia ténylegesen mindössze 630 600 EUR-t használt fel e forrásokból a Clodia hajó korszerűsítésére. A fennmaradó 11 421 300 EUR-t sem korszerűsítésekre nem fordították, sem nem fizették vissza az államnak. Végső soron a Tirrenia üzletágának új tulajdonosa (azaz a CIN) kellett megfizesse a fennmaradó javításokat saját forrásaiból (és a Banca Profilo ezt a 11 421 300 EUR kötelezettséget is figyelembe vette az értékmegállapítás elkészítésekor). Olaszország nem igazolta, hogy e likvid eszközöket piaci feltételekkel ítélték oda. Továbbá a Tirrenia sem nem fizette vissza e likvid eszközöket, sem nem használta fel őket eredeti céljukra (a hajók korszerűsítésének finanszírozására), a Clodia hajó korszerűsítésére fordított 630 600 EUR-n kívül. Mivel egy átlagos piaci szereplő nem részesülhetett ebből az intézkedésből, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedés szükségképpen előnyhöz juttatta a Tirreniát.

(414) A kereskedelemre gyakorolt hatás: a (310)–(311) preambulumbekezdésben kifejtett okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezen intézkedés Tirrenia részére történő odaítélése alkalmas arra, hogy érintse az uniós kereskedelmet és torzítsa a versenyt a belső piacon.

(415) Következtetés: A Bizottság megállapítja, hogy az eredetileg a hajók korszerűsítésére szánt 11 421 300 EUR Tirrenia általi likviditási célú felhasználása, amelyet a 2010. évi törvény tesz lehetővé, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tirrenia részére nyújtott állami támogatásnak minősül.

7.1.4.2. A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek

(416) A (111) 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.

(417) A Bizottság először is megjegyzi, hogy két átruházáscsoportot kell értékelni: (1) a Tirrenia korábbi leányvállalatainak, a Caremarnak, a Saremarnak és a Toremarnak a (jelenleg rendkívüli igazgatás alatt álló) Tirreniáról Campania, Szardínia és Toszkána régióra történő átruházását, valamint (2) a Tirrenia üzletágnak a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniáról a CIN-re történő átruházását. 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.

(418) Kiindulásként a Bizottság elfogadja, hogy a régiókra történő átruházások nem társaságiadó-kötelesek (mivel nem fizettek ellenszolgáltatást), és nem héakötelesek (amely a nemzeti jog értelmében nem alkalmazandó az ilyen ügyletekre). Ami a közvetett adókat illeti, azokat, amelyeket a nemzeti jog értelmében csak a felvásárlónak kell megfizetnie, a régióknak kellett megfizetniük, amelyek ebben az esetben közszolgálati feladatot láttak el, tehát állami szervként jártak el. Ekként nem minősülnek gazdasági vállalkozásnak. Ezért a fent említett adómentességeket e határozat a továbbiakban nem vizsgálja.

(419) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy mivel a Tirrenia üzletágának CIN részére történő értékesítése nem héaköteles ([146]), az adómentesség nem juttathatta előnyhöz a Tirreniát a héa tekintetében. Emellett a Bizottság azt az észrevételt teszi, hogy a Tirrenia üzletágáról szóló adásvételi szerződés egyértelműen kimondja, hogy a vevőnek, azaz a CIN-nek kell megfizetnie minden adót, illetéket, közjegyzői díjat az ügylettel összefüggésben, de nem hivatkozik a CIN ezen adók alóli mentességére. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a CIN nem részesült előnyben ezen intézkedés alapján. Ezért a fent említett adómentességeket e határozat a továbbiakban nem vizsgálja.

(420) A fenti körülmények között a Bizottság tehát csak azt fogja vizsgálni, hogy a (rendkívüli igazgatás alatt álló) Tirrenia részesült-e mentességben a regisztrációs illetékek, ingatlan- és jelzálog-nyilvántartásbavételi díjak, bélyegilletékek (együtt: közvetett adók) alól mindkét átruházáscsoportot illetően, valamint a Tirrenia üzletág CIN-re történő átruházásának bevételei után fizetendő társasági adó alól.

(421) Állami források: az adómentesség fogalommeghatározásánál fogva állami forrás elengedését jelenti. Emellett mivel ezeket a mentességeket a 2010. évi törvény biztosította (lásd a (111) preambulumbekezdés b) pontját), azok az államnak tudhatók be.

(422) Szelektivitás: mivel e mentességeket csak a korábbi Tirrenia-csoport privatizációjával összefüggő műveletek és cselekmények tekintetében ítélik oda, azok szelektívek. Olaszország nem érvelt azzal, és nem is bizonyította, hogy az adómentességek nem szelektívek.

(423) Gazdasági előny: ami a közvetett adókat illeti, a Tirrenia mentesült ezek megfizetése alól a (416) preambulumbekezdésben leírt mindkét (a régiókat és a CIN-t érintő) átruházáscsoporttal összefüggő műveletek és cselekmények után, így tehát gazdasági előnyhöz jutott, amely megegyezik az ilyen típusú műveletek és cselekmények után a nemzeti jog értelmében szokásosan megfizetendő adóval.

(424) Emellett a Tirrenia üzletág CIN-re történő átruházását illetően a Bizottság megjegyzi, hogy ezen átruházásra a CIN által fizetett ellenszolgáltatás (azaz 380 100 000 EUR) fejében került sor. Ezen ügylet bevételei tehát szokásosan társaságiadó-kötelesek. Az ezen adó alóli mentesítés gazdasági előnyt jelent, mivel az eszközök vagy az üzletág értékesítéséből származó bevételeket általában figyelembe veszik a vállalat társasági adójának kiszámításakor. A Bizottság rámutat arra, hogy ezt a következtetést nem érinti az a tény, hogy ebben a szakaszban jelenleg nem lehet meghatározni, hogy a Tirrenia a gyakorlatban részesül-e jövedelemadó-mentességben, mivel még most sem világos, hogy kell-e fizetni jövedelemadót a Tirrenia teljes körű felszámolásának időpontjában ([147]).

([146]) Az 1972. október 26-i 633. sz. elnöki rendelet szerint a működő vállalkozások vagy üzleti egységek másik vállalatra történő átruházásai nem tekinthetők termékértékesítésnek, így mentesek a héa alól.

([147]) Különösen a fizetésképtelenségi eljárásokban, mint amilyen a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniára is vonatkozik, a jövedelmet a konszolidált jövedelemadóról szóló törvény 183. cikkében megállapított szabályok szerint határozzák meg. E rendelkezés alapján a vállalkozás jövedelme a csődeljárás megindulásától a lezárulásáig tartó időszakban egyenlő a vállalkozás eljárás kezdetén meglévő eszközei és a végén fennmaradó eszközei közötti különbséggel. Az eljárás vége előtt tehát nem lehet előrejelezni, hogy fennáll-e adókötelezettség, sem annak mértékét. Mivel a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia felszámolása még mindig folyamatban van, lehetetlen megállapítani, hogy kell-e majd egyáltalán jövedelemadót fizetni.

(425) A kereskedelemre gyakorolt hatás: a (310)–(311) preambulumbekezdésben kifejtett okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Tirrenia bizonyos adók alóli mentesítése alkalmas arra, hogy érintse az uniós kereskedelmet és torzítsa a versenyt a belső piacon.

(426) Következtetés: i. a Caremar, a Saremar, a Toremar és a Tirrenia üzletág adott felvásárlókra történő átruházásával összefüggő műveletek és cselekmények után fizetendő közvetett adók, valamint ii. a Tirrenia üzletág CIN részére történő értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó alóli, a 2010. évi törvényben odaítélt mentesség a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül.

7.1.4.3. Az FAS-erőforrások likviditási célra történő felhasználásának lehetősége

(427) A 2011. évi és 2012. évi határozatban a Bizottság megemlítette a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok azon lehetőségét, hogy az FAS forrásait (lásd a (111) preambulumbekezdés c) pontját) az aktuális likviditási szükségletekre fordítsák. Ugyanakkor, a hivatalos vizsgálati eljárás folyamán az olasz hatóságok pontosították, hogy az FAS forrásai nem jelentettek a Tirrenia (sem a korábbi Tirrenia-csoport más vállalatai) részére nyújtott további kompenzációt. 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. A 2010. évi törvény 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. Ez azt jelenti, hogy az intézkedés pusztán az olasz állami költségvetés forrásainak közszolgáltatásért járó kompenzációk kifizetéséhez történő hozzárendelését illeti.

(428) 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 Tirrenia a közszolgáltatásért járó kompenzációkon felül gazdasági előnyhöz juthat. Más szóval, az FAS-források esetleges felhasználása nem minősül a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak, ezért azzal e határozat a továbbiakban nem foglalkozik.

7.1.5. *Következtetés a támogatás meglétéről*

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

– a Tirrenia részére a tengeri útvonalak 2009. január 1. és 2012. július 18. közötti kiszolgálásáért fizetett kompenzáció és az e közszolgáltatási útvonalakon ugyanezen időszakban alkalmazott kikötési elsőbbség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak, valamint új támogatásnak minősül,

– a megmentési támogatás 2011. augusztus 28-tól 2012. szeptember 18-ig történő meghosszabbítása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül,

– az új szerződés 2012. július 18. és 2020. július 18. közötti időszakra a CIN számára történő odaítélése a Tirrenia üzletágával és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban, ideértve a vételár egy részének a CIN általi halasztott megfizetését is, megfelel a négy Altmark-kritériumnak, ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül a CIN számára nyújtott állami támogatásnak,

– a hajók korszerűsítésére szánt forrásoknak a Tirrenia általi likviditási célú felhasználása, amelyet a 2010. évi törvény tesz lehetővé, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tirrenia részére nyújtott állami támogatásnak minősül,

– i. a Caremar, a Saremar és a Toremar Campania, Szardínia és Toszkána régióra történő, illetve a Tirrenia üzletágának a CIN-re történő átruházása után fizetendő közvetett adók, valamint ii. a Tirrenia üzletágának a CIN részére történő értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó alóli, a 2010. évi törvényben biztosított mentesség a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül,

– az FAS forrásai likviditási szükségletek kielégítésére való felhasználásának lehetősége, amint azt a 2010. évi törvény megállapítja, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

7.2. **A támogatás jogszerűsége**

(430) Az e határozat hatálya alá tartozó valamennyi támogatási intézkedést a Bizottság általi hivatalos jóváhagyás előtt vezették be. Ezért annyiban, amennyiben ezek a támogatási intézkedések a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat vagy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében nem mentesültek a bejelentési kötelezettség alól, azokat Olaszország az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve ítélte oda ([148]).

7.3. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(431) Annyiban, amennyiben a fenti intézkedések állami támogatásnak minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján, összeegyeztethetőségüket az említett cikk (2) és (3) bekezdésében megállapított kivételek és az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése fényében kell értékelni.

7.3.1. *Az állam és a Tirrenia közötti eredeti szerződés meghosszabbítása*

7.3.1.1. Alkalmazandó szabályok

(432) A fent 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; valamint

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.

(433) Ennek ismeretében a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció meghosszabbított eredeti szerződések értelmében történő odaítélése a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálybalépése előttre datálódik. 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

„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."

(434) 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.

([148]) Az olasz hatóságok csak az új szerződés szerinti közszolgáltatásért járó kompenzációt jelentették be (lásd a (4) preambulumbekezdést), amelyről a Bizottság megállapította, hogy nem minősül állami támogatásnak. Emellett Olaszország előadta, hogy a Tirrenia részére a meghosszabbított eredeti szerződés nyomán a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében összeegyeztethető volt a belső piaccal, és mentesült a bejelentési kötelezettség alól. A Bizottság a 7.3.1. szakaszban értékeli, hogy valóban ez volt-e a helyzet.

(435) Ennek eredményeként a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály fent leírt alkalmazási szabályai azt jelentik, hogy a Tirrenia részére a meghosszabbítással érintett időszakban nyújtott, közszolgáltatásért járó 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, 2009. január 1. és 2012. július 18. közötti időszakban ([149]).

(436) A Bizottság megjegyzi, hogy mind a 2005. december 19-én hatályba lépett 2005. évi ÁGÉSZ-határozat, mind 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 ÁGÉSZ-szal való megbízást megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 300 000 főt. Ugyanakkor, 2007-ben, 2008-ban és 2009-ben a meghosszabbított eredeti szerződés szerint a Tirrenia által kiszolgált tizenkét útvonalból három (azaz Nápoly–Palermo, Civitavecchia–Olbia és Genova–Porto Torres) tekintetében az utasok száma meghaladta az évi 300 000 fős küszöböt ([150]). Ezért tehát e három útvonal tekintetében a Bizottság a Tirrenia részére a meghosszabbított eredeti szerződés értelmében 2012. július 18-ig fizetett, közszolgáltatásért járó kompenzáció összeegyeztethetőségét sem a 2005. évi, sem a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alapján nem tudja értékelni.

(437) Következésképpen a Tirrenia három útvonala tekintetében a Tirrenia részére 2009-től a privatizációs eljárás lezárulásáig folyósított, közszolgáltatásért járó kompenzáció szokásosan a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálya alá tartozna. A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 9. pontja szerint ugyanakkor a nehéz helyzetben lévő ÁGÉSZ-szolgáltatóknak juttatott támogatások értékelésére a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján fog sor kerülni. A Tirreniát 2010. augusztus 5-én vonták rendkívüli igazgatási eljárás alá, és 2010. augusztus 12-én nyilvánították fizetésképtelennek, így a 2010. évi törvény szerinti meghosszabbításkor a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10.c) pontja értelmében már nehéz helyzetben volt. Így tehát nehéz helyzetben lévő ÁGÉSZ-szolgáltatóról volt szó, legalábbis a meghosszabbítással érintett időszak egy részében (2010. augusztus 12-től a 2012. július 18-i értékesítéséig.

(438) A 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás ([151]), amely 2014. augusztus 1-jétől hatályos, visszaható hatállyal alkalmazandó az ÁGÉSZ-szolgáltatóknak juttatott támogatásokra. Az említett iránymutatás megállapítja, hogy az ÁGÉSZ-szolgáltatóknak 2012. január 31. (a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálybalépésének napja) előtt nyújtott támogatás összeegyeztethetőségi értékelését a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály szerint kell értékelni, a 9., 14., 19., 20., 24., 39. és 60. pont kivételével ([152]). Ezért tehát ugyanazokat a szabályokat kell alkalmazni a teljes időszakra 2009. január 1-jétől a privatizáció lezárultáig, azaz 2012. július 18-ig.

(439) Mivel a Tirrenia útvonalai közül három nem tartozik a 2005. évi és a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat hatálya alá, illetve a rövidség és hatékonyság okán a Bizottság először is azt vizsgálja, hogy a Tirrenia részére a meghosszabbítással érintett időszakban kiszolgált mind a tizenkét tengeri útvonal tekintetében nyújtott, közszolgáltatásért járó kompenzáció megfelel-e a 2011. évi keretszabálynak a 9., 14., 19., 20., 24., 39. és 60. pontban foglalt feltételek kivételével. Csak ezen első lépést követően értékeli majd a Bizottság, hogy ugyanezen kompenzáció (csak a

([149]) 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.

([150]) A Bizottság megjegyzi, hogy míg ezt a három útvonalat a közszolgáltatási rendszerben szolgálták ki egész éven át, ezt fokozatosan csökkentették a holtszezonra, a főszezonban pedig a szolgáltatásokat kereskedelmi alapon nyújtották (lásd a (34) preambulum-bekezdést). Mindazonáltal, mivel mind a 2005. évi, mind a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat „éves forgalomra" hivatkozik, a Bizottság nem tudja kivenni a kereskedelmi alapon nyújtott szolgáltatás keretében szállított utasok számát, amint arra Olaszország is utal.

([151]) HL C 249., 2014.7.31., 1. o.

([152]) Lásd a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 140. pontját.

300 000 főt meg nem haladó utasszámmal rendelkező kilenc útvonal tekintetében) esetleg összeegyeztethető volt-e a belső piaccal és mentesült-e a bejelentési követelmények alól a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében, mivel az vonatkozik a 2005. december 19. és 2012. január 31. között nyújtott támogatásokra (lásd a (432) preambulumbekezdést).

7.3.1.2. A EUMSZ 106. cikkében említett valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás

(440) A 2011. évi 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 szerint „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.

(441) Annak értékelését, hogy az ÁGÉSZ valódi-e, az ÁGÉSZ-közlemény (lásd a (325) és a (342) preambulumbekezdést), a tengeri kabotázsról szóló rendelet (lásd a (327)–(329) preambulumbekezdést) és az ítélkezési gyakorlat (lásd a (331) és a (332) preambulumbekezdés) fényében is el kell végezni. A Bizottságnak tehát vizsgálnia kell a meghosszabbítással érintett időszak tekintetében, hogy:

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

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

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

(442) A Bizottság rámutat arra, hogy a Tirrenia által a meghosszabbítással érintett időszakban ellátott tizenkét közszolgáltatási útvonal megegyezik az új szerződés szerint a CIN-re bízottakkal. Emellett a Bizottság már leírta és értékelte az ezeken az útvonalakon a meghosszabbítással érintett időszakban zajló versenyhelyzetet. Ennek fényében a következő értékelés az új szerződés tekintetében fent bemutatott értékelés (lásd a 7.1.3.1. szakaszt) vonatkozó részeire hivatkozik.

(443) Ilyen körülmények között a Bizottság először is emlékeztet arra (lásd a (152) preambulumbekezdést), hogy Olaszország az eredeti szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket főként azért rótta ki, hogy i. biztosítsa a területi folytonosságot a kontinens és a szigetek között, ii. hozzájáruljon az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokkal. A Bizottság már megállapította (lásd a (334) preambulumbekezdést), hogy ezek valóban jogszerű közérdekű célkitűzések. Emellett a fent leírt okokból (lásd a (335)–(336) preambulumbekezdést) a Bizottság megállapítja, hogy Olaszország nem vétett nyilvánvaló hibát a kizárólag árufuvarozási szolgáltatások ÁGÉSZ-kénti meghatározásával.

(444) A szóban forgó útvonalakat sok-sok éve, azaz legalábbis az eredeti szerződés hatálybalépése óta javarészt változatlanul üzemeltették. A szolgáltatás terjedelmében a meghosszabbítással érintett időszakban a 2008. végi (az eredeti szerződés első lejárata) helyzethez képest bekövetkezett egyetlen változás a közszolgáltatás keretében kiszolgált útvonalakat érintő csökkentés volt. Így különösen:

– 2009-től törölték a közszolgáltatás keretében ellátott Fiumicino–Arbatax útvonalat;

– 2009-től törölték a Fiumicino–Golfo Aranci útvonalat (amelyet a Tirrenia kereskedelmi alapon szolgált ki);

– 2010-től a közszolgáltatás keretében ellátott Nápoly–Palermo útvonalat kereskedelmi alapon kellett kiszolgálni a főszezonban, mivel a közszolgáltatásért járó kompenzációt csak a holtszezonban történő üzemelésért ítélték oda.

(445) A szolgáltatások iránti, felhasználóktól érkező valódi kereslet bemutatására az olasz hatóságok részletes statisztikákat adtak ki, amelyek azt mutatják, hogy 2009-ben, azaz a meghosszabbítással érintett első évben a Tirrenia 1 181 768 utast, 276 391 személygépkocsit és majdnem 3 millió folyóméter árut szállított a tizenkét vegyes kiszolgálású útvonalon együttvéve, a közszolgáltatási kötelezettséggel lefedett megfelelő időszakokban (azaz két útvonal tekintetében a főszezonban nem). Ezek a számadatok kissé alacsonyabbak voltak 2010-ben (lásd a (338) preambulumbekezdést), de a különbség főként annak tudható be, hogy a Nápoly–Palermo útvonal 2010-től már nem volt része a közszolgáltatási feladatnak a főszezonban. Amikor a 2011-es számadatokat e különbség tekintetében korrigálták, azok a 2009-es számokhoz közelítettek, ami azt mutatja, hogy az összesített felhasználói kereslet jelentős és meglehetősen állandó volt.

(446) A fent jelzettek szerint (lásd a (339) preambulumbekezdést), az olasz hatóságok részletes statisztikákkal szolgáltak az egyedi útvonalak szerinti bontásban is a 2007 és 2018 közötti időszak vonatkozásában. A Bizottság már igazolta (lásd a 4. táblázatot), hogy jelentős felhasználói kereslet volt mind a vegyes, mind az árufuvarozási szolgáltatásokért a tizenkét útvonal mindegyikén 2010-ben. Ugyanez az elemzés a 2009. és 2011. év vonatkozásában ([153]) nem utalt arra, hogy az érintett útvonalakon nyújtott kompszolgáltatások iránti felhasználói kereslet eltűnt volna.

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

(448) A fentiekben kifejtettek szerint (lásd a (342) preambulumbekezdést) 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*".

(449) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2009. január 1. és 2012. július 18. közötti időszakban a Tirrenia által a meghosszabbított eredeti szerződés szerint kiszolgált egyes útvonalakon más szolgáltatók is kínáltak kompszolgáltatásokat, jóllehet nem feltétlenül egész évben és ugyanolyan gyakorisággal. A Bizottság a fentiekben (lásd a (343)–(348) preambulumbekezdést) már mindegyik érintett útvonal tekintetében értékelte, hogy a többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatások egyenértékűek voltak-e a CIN által az új szerződés értelmében nyújtandókkal. A Bizottság emlékeztet arra, hogy ez az értékelés az útvonalakon 2009. január 1. és 2012. július 18. között jellemző versenyhelyzeten alapult. Mivel a CIN által ellátandó szolgáltatások a kiszolgált útvonalak, a gyakoriságok és a műszaki követelmények tekintetében majdnem azonosak a Tirrenia által a meghosszabbítással érintett időszakban teljesítendő szolgáltatásokkal, a Bizottság azon következtetése (lásd a (348) preambulumbekezdést), hogy a piaci erők önmagukban elégtelenek voltak a közszolgáltatási igények kielégítéséhez, érvényes a Tirreniára is a meghosszabbítással érintett időszak egészében. Több útvonalon a Tirrenia volt az egyetlen szereplő, míg más útvonalakon a többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatások nem voltak egyenértékűek a folyamatosság, a járatsűrűség, a kapacitás és a minőség tekintetében, ezért nem elégítették ki teljes mértékben az eredeti szerződéssel a Tirreniára rótt közszolgáltatási igényeket.

(450) 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 (444) preambulumbekezdésben ismertetett csekély számú kivétel mellett, és a kompenzációs módszertan 2010-tól alkalmazandó módosulására is figyelemmel). A Bizottság elfogadja, hogy a felhasználói kereslet (amint azt a fenti (445)–(446) preambulumbekezdés leírja) nem lett volna kielégíthető, ha a szóban forgó útvonalakat kiszolgáló minden szolgáltatóra közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő. Különösen több útvonalon a Tirrenia volt az egyetlen szolgáltató (lásd például a (345) preambulumbekezdést), ahol pedig nem ez volt a helyzet, a többi szolgáltató által biztosított kínálat nem felelt meg a járatsűrűséggel, a folyamatossággal és a minőséggel kapcsolatos (minden) követelménynek. Emellett a legtöbb (ha ugyan nem az összes) útvonal kiszolgálása veszteséges, különösen a holtszezonban, így a közszolgáltatásért járó kompenzáció nélkül valószínűleg ellátatlan maradna. Az Ecorys hasonló következtetésre jutott a jelentésében (lásd a (98) preambulumbekezdést). Emellett a Bizottság elfogadja, hogy a Tirrenia privatizációjára irányuló eljárásra tekintettel a meglévő közszolgáltatási szerződés meghosszabbítása volt az egyetlen módja annak garantálásának, hogy a közszolgáltatás a privatizáció lezárultáig folyamatos legyen.

(451) A Bizottság ezért megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor a Tirreniára bízott szolgáltatásokat ÁGÉSZ-ként határozta meg. A 2011. évi és a 2012. évi határozatban a Bizottság által megfogalmazott kétségek ezzel eloszlottak.

([153]) A tömörség okán a Bizottság nem jeleníti meg a részletes számadatokat ebben a határozatban.

7.3.1.3. A közszolgáltatási kötelezettséget meghatározó megbízási aktus szükségessége és a kompenzáció kiszámításának módszere

(452) 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.

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

a) a közszolgáltatási kötelezettségek pontos jellege és időtartama;

b) a vállalkozás és az érintett terület;

c) a kizárólagos jogok jellege;

d) a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei;

e) a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedések.

(454) A 2011. és 2012. évi határozatában a Bizottság kételyeket fogalmazott meg, hogy a megbízási aktus átfogóan írta-e le a Tirrenia közszolgáltatási kötelezettségének jellegét a meghosszabbítással érintett időszakban. Emellett a Bizottság hangsúlyozta, hogy nem fogadtak el ötéves tervet a 2005 és 2008 közötti időszakra, amint azt az eredeti szerződés előírta. 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 Tirrenia megbízási aktusa tartalmazta az eredeti szerződést (amelyet idővel módosítottak és meghosszabbítottak), az ötéves terveket, az olasz hatóságok több eseti döntését, a CIPE-irányelvet és a 2009. évi törvényt.

(455) Ilyen körülmények között a Bizottság először is megjegyzi, hogy az eredeti (idővel módosított) szerződés, amely a Tirrenia megbízási aktusának központi eleme, teljes mértékben hatályos maradt a privatizáció lezárulásáig egy sor törvényerejű rendelet alapján (lásd a (432) preambulumbekezdést). Ezek a dokumentumok meghatározzák, hogy a Tirreniát a privatizációja lezárultáig bízták meg közszolgáltatási kötelezettséggel.

(456) 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. Noha a 2005 és 2008 közötti időszakra szóló tervet hivatalosan nem fogadták el, a 2000 és 2004 közöttre szóló terv (amelyet a 2001. szeptember 20-i miniszteri rendelet hagyott jóvá), továbbra is alkalmazandó volt, több eseti módosításra is figyelemmel (lásd a (33) preambulumbekezdést), amelyekről a kormány döntött (általában a miniszter vagy a tárcaközi konferencia ([154])). Ezek a módosítások főként a közszolgáltatási kötelezettségek terjedelmét korlátozták idővel (például egyes útvonalak törlésével, ideértve a (444) preambulumbekezdésben leírt módosításokat), míg a 2000–2004-es tervben foglalt legtöbb kötelezettség (amely terv teljes mértékben az Olaszország által a 2001. évi határozattal összefüggésben tett kötelezettségvállalásokat tükrözi) javarészt változatlanul hatályban maradt. Ezért, hacsak nem született döntés a 2000–2004-es terv konkrét elemének (például adott útvonal, gyakoriság, hajótípus) módosításáról, a terv rendelkezései továbbra is teljeskörűen alkalmazandók voltak a 2009. január 1. és 2012. július 18. közötti időszakban. 2009 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 Tirrenia által kiszabandó viteldíjakat. Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket a Tirreniának teljesítenie kellett a meghosszabbítással érintett időszakban, kellően egyértelműen meghatározták.

(457) 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 2009. év tekintetében az eredeti szerződés (lásd a (38)–(40) preambulumbekezdést) kimerítő és pontos listát adott a figyelembe veendő költségelemekről valamint a szolgáltatónál jelentkező befektetési jövedelem kiszámításának módszeréről. A 2010. január 1. és 2012. július 18. közötti időszak tekintetében a vonatkozó módszert a CIPE-irányelv határozza meg (lásd a (41) és azt követő preambulumbekezdéseket). 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 (72 685 642 EUR). Emellett az

([154]) A vizsgált határozatok tekintetében e konferencia az infrastrukturális és közlekedési minisztériumból, a gazdasági és pénzügyminisztériumból, valamint a gazdaságfejlesztési minisztériumból állt.

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 Tirreniával.

(458) 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.

7.3.1.4. A megbízási időszak tartama

(459) A 2011. évi ÁGÉSZ-keresztszabály 17. pontjában leírtak 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."

(460) Olaszország azzal érvelt, hogy a meghosszabbítás időtartama összhangban van az ÁGÉSZ nyújtásához alkalmazott legfontosabb eszközök leírásához szükséges idővel. Közelebbről a meghosszabbított eredeti szerződés teljes tartama éppen meghaladja a 23,5 évet. A Tirrenia által a közszolgáltatás ellátásához használt hajók hasznos élettartama ([155]) 30 év (a motoros kompok esetében), illetve 20 év (a nagysebességű személyszállító járművek esetében), és ezen időszak alatt írják le őket. Emellett Olaszország emlékeztetett arra, hogy a 2009. január 1-jétől 2012. július 18-ig történő meghosszabbításra azért volt szükség, hogy biztosítsa a közszolgáltatás folyamatosságát a privatizáció lezárásáig.

(461) A fenti megfontolások alapján a Bizottság megállapítja, hogy a megbízás időtartama kellően indokolt, és hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontjának megfelelnek.

7.3.1.5. A 2006/111/EK bizottsági irányelvnek ([156]) való megfelelés

(462) A 2011. évi ÁGÉSZ-közlemény 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 2006/111/EK irányelvnek.

(463) Emellett a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 44. pontja előírja a következőket: „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."

(464) Olaszország emlékeztetett arra, hogy a 2001. évi határozat 4. cikke előírta, hogy a Tirrenia 2001. január 1-jétől vezessen külön számlákat az egyes útvonalak vonatkozásában. Hasonlóképpen a 2004. évi határozat 1. cikkének (4) bekezdése úgy rendelkezett, hogy az Adriatica (amely 2004-ben egyesült a Tirreniával) vezessen külön számlákat 2004. január 1-jétől az egyes útvonalai tekintetében. A 2001. évi határozattal összefüggésben és a Bizottság kérésére a PriceWaterhouseCoopers (a továbbiakban: PWC) tanulmányt készített, amely megjelenítette a Tirrenia analitikus számláit az 1992 és 1999 közötti időszakot érintően. Ebben az összefüggésben a PWC véleményt adott ki, amely megerősítette, hogy az e számlák elkészítéséhez használt módszertan megfelelő volt, és összhangban állt az alkalmazandó számviteli gyakorlattal. Olaszország szerint a Tirrenia és az Adriatica továbbra is ezen az alapon készítették el analitikus számláikat, tehát megfeleltek a 2001. évi és 2004. évi határozatban megállapított követelményeknek. A vizsgált időszak tekintetében Olaszország bizonyítékként benyújtotta a Tirrenia útvonalak szerinti bontásban készített számláit 2009, 2010 és 2011 vonatkozásában.

([155]) Lásd a tárcaközi konferencia 2004. december 30-i határozatát. E határozat az eredetileg előirányzott leírási időszakot 20 évről 30-ra növelte a motoros kompok és 15-ről 20 évre a nagysebességű személyszállító járművek esetében.

([156]) 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.).

(465) 2012-őt illetően a CIN (az új szerződés szerinti kötelezettségeivel összhangban) útvonalankénti bontásban készítette el a számláit, mihelyt elkezdte a szolgáltatásnyújtást. A rendkívüli biztos nem készített ilyen elszámolásokat a 2012. január 1. és 2012. július 18. közötti időszakra, mivel a privatizáció lezárulása a küszöbön állt. Ugyanakkor a rendkívüli biztos 2012-ben egész éven át benyújtott negyedéves pénzügyi kimutatásokat a gazdaságfejlesztési minisztérium részére. Az olasz hatóságok ezeket a kimutatásokat bizonyítékként benyújtották. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezek a kimutatások kellőképpen igazolják, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia számára odaítélt, közszolgáltatásért járó kompenzáció nem fedezte teljes mértékben a közszolgáltatás nettó költségét, ezért kizárt bármilyen lehetséges kereszttámogatást (lásd még a (472) preambulumbekezdést). A Bizottság megjegyzi, hogy ezért a számlák elkülönítésével kapcsolatos két fő célkitűzés, azaz a túlkompenzáció és a kereszttámogatás elkerülése megvalósult.

(466) A fentiek alapján, és figyelembe véve a privatizáció sajátos körülményeit, a Bizottság megállapítja, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 18. és 44. pontjában megállapított követelmények teljesültek.

7.3.1.6. A kompenzáció összege

(467) 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”.

(468) A szóban forgó ügyben mivel a kompenzáció legalább egy része a keretszabály hatálybalépése ([157]) 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 közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével összefüggő, a megbízási aktusban meghatározott és megbecsült költségek és bevételek különbségeként számítják ki. A 2011. évi keretszabály 28–38. pontja részletesebben megállapítja e módszer alkalmazását.

(469) A 2011. és 2012. évi határozatban a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy a kompenzáció ezen összege arányos volt-e, és még mindig kételyei voltak a Tirreniára bízott egyes közszolgáltatások valódi ÁGÉSZ-kénti minősítését érintően. E kételyekkel a 7.3.1.2. szakasz foglalkozott. 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 Tirrenia nem vállalja az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan összefüggő kockázatokat.

(470) E körülmények között a Bizottság emlékeztet arra, hogy a 2011. évi határozatban azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a Tirrenia esetleg csak a 2010-től nyújtott közszolgáltatási feladatok tekintetében részesült túlkompenzációban. Még ha a Bizottság nem is fogalmazott meg ilyen kétségeket 2009-et érintően, az olasz hatóságok átadták a 2009-re vonatkozó kompenzációs összeg (azaz 80 millió EUR) kiszámítását, amelyet az eredeti szerződésben megállapított módszer szerint határoztak meg. Érdemes rámutatni arra, hogy a Tirrenia megközelítőleg 93,1 millió EUR-t kért, de Olaszország egyes költségeket elutasított, mivel az említett módszer értelmében nem voltak támogathatók. A Bizottság ennek alapján megállapítja, hogy a Tirrenia nem részesült túlkompenzációban a közszolgáltatási kötelezettségeinek ellátásáért 2009-ben.

(471) 2010-től elvben a 6,5 %-os kockázati prémiumot kellett alkalmazni a tőkemegtérülés WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához. Ugyanakkor a fent kifejtettek szerint (lásd a (362) preambulumbekezdést) Olaszország pontosította, hogy mivel a kompenzáció összegére a 2009. évi törvény felső határt állapított meg, úgy döntöttek, hogy a számításokat a 6,5 % mint tőkemegtérülési átalányráta használatával egyszerűsítik. Emellett Olaszország kifejtette, hogy tekintettel a vállalat nehéz pénzügyi helyzetére, a Tirreniát 2010. augusztus 5-én rendkívüli igazgatás alá kellett vonni. Olaszország szerint lehetetlen volt a közszolgáltatás nettó költségeinek (azaz a költségek mínusz a bevételek) teljeskörű fedezése a 2009. évi törvényben meghatározott maximális kompenzációs összeggel. Ezért a Tirrenia nem szerzett semmilyen hozamot a tőkéje után a 2010. január 1. és 2012. július 18. közötti időszakban.

([157]) A (436) preambulumbekezdésben leírtak szerint. A többi útvonal tekintetében nyújtott támogatások jogellenességét a 7.3.1.8. szakasz vizsgálja tovább.

(472) Az olasz hatóságok által benyújtott, útvonalankénti számlák alapján a Bizottság meggyőződhetett arról, hogy mind 2010-ben, mind 2011-ben a Tirrenia által teljesített közszolgáltatások nettó költsége (figyelmen kívül hagyva a tőkemegtérülést) meghaladta a 72 685 642 EUR maximális kompenzációs összeget. A Tirrenia tehát valóban nem jutott tőkemegtérüléshez az említett években. A 2012 első féléve tekintetében a rendkívüli biztos által készített negyedéves beszámolók egyértelműen azt mutatják, hogy még ha figyelembe is veszik a 2009. évi törvényben meghatározott maximális kompenzációs összeg arányos részét, a Tirrenia kamatfizetés és adózás előtti (azaz a rendkívüli költségek nélküli) eredménye ([158]) továbbra is negatív. Így tehát megállapítható, hogy a Tirrenia a 2010. január 1. és 2012. július 18. közötti időszakban sem ért el tőkemegtérülést. Összességében a Bizottság megállapítja, hogy a Tirrenia nem részesült túlkompenzációban az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban.

(473) A 2011. 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. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy az olasz hatóságok benyújtották a fent leírt szükséges bizonyítékokat (lásd a (464)–(465) preambulumbekezdést). A Tirrenia minden évben útvonalankénti számlákat küldött a felügyeleti minisztériumnak, amelyek alapján e minisztérium felülvizsgálhatta a kompenzáció összegét. A Bizottság emellett emlékeztetett arra, hogy a kompenzációt részletekben folyósítják (lásd a (36) preambulum-bekezdést), és hogy a végső kifizetést az adott év tényleges költségei és bevételei alapján végzik el. Ez garantálja, hogy a kompenzáció ne haladja meg a szolgáltatás nettó költségeit (amelyhez elvben tőkemegtérülés is adódik, még ha a gyakorlatban nem is ez volt a helyzet a vizsgált időszakban). A teljesség igényével a Bizottság megjegyzi, hogy 2010. augusztus 5-től az olasz állam által kijelölt rendkívüli biztos jelenléte további biztosítékot jelentett a túlkompenzációval szemben. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezek az intézkedések elegendőek az esetleges túlkompenzáció elkerüléséhez és feltárásához.

(474) A fent leírt elemek alapján (lásd a (467)–(473) preambulumbekezdést) a Bizottság megállapítja, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 2.8. szakaszában (Az ellentételezés összege) foglalt alkalmazandó követelményeknek megfelelnek.

7.3.1.7. A kikötési elsőbbség

(475) A 2009. évi törvény 19-ter cikkének (21) bekezdése egyértelműen meghatározza, hogy a kikötési elsőbbségre azért van szükség, hogy garantálják a szigetekkel való területi folytonosságot, és tekintettel a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, köztük a Tirrenia közszolgáltatási kötelezettségeire. Ha a közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalatok nem rendelkeznének kikötési elsőbbséggel, adott esetben (néha) ki kell várniuk a sort a kikötésnél, ezáltal késhetnek, ami aláássa a polgároknak megbízható és kényelmes összeköttetés biztosításában álló célt. Valóban szükség van szabályos menetrendre a szigeti lakosság mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében, és hogy hozzájáruljanak az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. Továbbá, mivel a (meghosszabbított) eredeti szerződés nem állapít meg konkrét időbeosztási kötelezettséget a közszolgáltatási útvonalakon az indulás tekintetében, a kikötési elsőbbség segít biztosítani, hogy minden kikötő oly módon ossza ki a kikötőhelyeket és kikötési időket, hogy a közszolgáltató meg tudjon felelni közszolgáltatási kötelezettségének.

(476) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedést azért ítélték oda, hogy a Tirrenia el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek valódi ÁGÉSZ-nak minősülnek (lásd a (449) preambulumbekezdést). Továbbá az olasz hatóságok megerősítették, hogy a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási rendszer szerint nyújtott szolgáltatásokra alkalmazandó (és akkor nem például, amikor a Tirrenia kereskedelmi alapon nyújt szolgáltatást a főszezonban). A Bizottság már részletesen értékelte (lásd a (440)–(474) preambulumbekezdést) az ÁGÉSZ összeegyeztethetőségét és a Tirrenia részére az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban nyújtott, kapcsolódó kompenzációt. A Bizottság tehát úgy véli, hogy a kikötési elsőbbség összeegyeztethetőségének értékelése annak megállapítására korlátozható, hogy vajon ez az intézkedés vezethet-e túlkompenzációhoz.

([158]) Az eredmény ezen részét majdnem teljes egészében a közszolgáltatás ellátása adta, mivel a Tirrenia alig folytatott más kereskedelmi tevékenységet 2012. január 1. és június 30. között. Emellett például a közszolgáltatással össze nem függő eszközök értékesítéséből származó nyereséget vagy veszteséget a rendkívüli eredmények között tüntették fel.

(477) A Bizottság tudomásul veszi az Olaszország által előterjesztett azon érveket, hogy a kikötési elsőbbségből adódó bármilyen potenciális pénzügyi előny csak mérsékelt lehet (lásd a (191) 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 Tirreniára alkalmazandó fent (lásd a 7.3.1.6. szakaszt) leírt túlkompenzációs ellenőrzések alkalmasak arra is, hogy a kikötési elsőbbségből eredő esetleges túlkompenzációt feltárják.

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

7.3.1.8. A 2005. évi ÁGÉSZ-határozatnak való megfeleléséről

(479) A fent kifejtettek szerint (lásd a (436) preambulumbekezdést), az ÁGÉSZ odaítélését megelőző két pénzügyi évben az átlagos éves utasforgalom meghaladta a 300 000 utast a Nápoly–Palermo, a Civitavecchia–Olbia és a Genova–Porto Torres útvonalon. A többi kilenc útvonal ([159]) tekintetében, amelyeket a Tirrenia a meghosszabbított eredeti szerződés szerint szolgált ki, ezt a határértéket nem lépték át. Ezért e kilenc útvonal tekintetében a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének c) pontjában foglalt követelmények teljesülnek. A Bizottság emellett úgy véli, hogy a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (2) bekezdése, amely előírja a tengeri kabotázsról szóló rendeletnek való megfelelést, szintén teljesül ([160]). A Bizottság tehát megállapítja, hogy a fennmaradó kilenc útvonalat lehet a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat alapján értékelni.

(480) A Bizottság fent már megállapította (lásd a 7.3.1.3. szakaszt), hogy az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszak tekintetében a megbízási aktusok egyértelműen meghatározták a közszolgáltatási kötelezettséget, az időtartamot, a vállalkozást és az érintett területet, a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit, továbbá a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedéseket. Így tehát a fennmaradó kilenc útvonal tekintetében a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 4. cikke (Megbízás) teljesül.

(481) Emellett a Bizottság megállapította (lásd a 7.3.1.6. szakaszt), hogy i. a Tirrenia nem részesült túlkompenzációban az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban, és hogy az olasz hatóságok rendszeres ellenőrzéseket végeztek annak kiküszöbölésére, hogy a Tirreniának túlzott mértékű kompenzációt fizessenek. Ennek alapján a Bizottság azt is megállapítja, hogy a fennmaradó kilenc útvonal tekintetében a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 5. cikke (Ellentételezés) és 6. cikke (A túlkompenzáció ellenőrzése) is teljesül.

(482) Tekintettel a közszolgáltatás nyújtásától való elválaszthatatlanságára és a fenti értékelésre (lásd a 7.3.1.7. szakaszt), a kilenc fennmaradó útvonal kiszolgálása tekintetében odaítélt kikötési elsőbbség megfelel a 2005. évi ÁGÉSZ-határozatnak.

7.3.1.9. Következtetés

(483) A (432)–(474) preambulumbekezdésben foglalt értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy az eredeti szerződés 2009. január 1-jétől 2012. július 18-ig történő meghosszabbításával érintett tengeri szolgáltatások nyújtásáért a Tirrenia részére odaítélt kompenzáció megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazandó feltételeinek, ezért az EUMSZ 106. cikke értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

([159]) Az egyértelműség kedvéért a Genova–Olbia–Arbatax, a Civitavecchia–Cagliari–Arbatax, a Nápoly–Cagliari, a Palermo–Cagliari, a Trapani–Cagliari, a Termoli–Tremiti-szigetek vegyes kiszolgálású útvonalakról, valamint a Livorno–Cagliari, a Nápoly–Cagliari és a Ravenna–Catania árufuvarozási útvonalakról van szó.

([160]) A Bizottság emlékeztet arra ezzel összefüggésben, hogy e kilenc útvonalról megállapították, hogy valódi ÁGÉSZ-nak minősülnek (lásd a 7.3.1.2. szakaszt) és teljesítik a tengeri kabotázsról szóló rendeletben a közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében megállapított követelményeket. A Bizottság emellett elfogadta a Tirrenia eredeti szerződésének az említett vállalat privatizációs eljárására tekintettel történő meghosszabbítását, ezért 2012. június 21-i indokolással ellátott véleménye nem vonatkozik a Tirreniára (lásd a (121) preambulumbekezdést).

(484) Emellett a (479)–(481) preambulumbekezdésben foglalt értékelés alapján a Tirrenia részére a meghosszabbítással érintett időszakban a kilenc útvonal ([161]) kiszolgálásáért odaítélt kompenzáció és kikötési elsőbbség a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében is összeegyeztethető a belső piaccal, és mentesül az előzetes bejelentési kötelezettség alól.

7.3.2. *A Tirreniának nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása*

(485) A 2010. évi határozat alapján a Tirreniának nyújtott megmentési támogatás, amennyiben a 2011. augusztus 28-án lejáró hat hónapos időszakra korlátozódik, összeegyeztethető volt a belső piaccal. Ugyanakkor, a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak megfelelően Olaszország köteles volt arra, hogy hat hónapon belül a Bizottság elé terjessze i. annak bizonyítékát, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt vagy ii. egy szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet.

(486) A kezességvállalást 2011. július 11-én hívták le, és a Tirrenia csak 2012. szeptember 18-án fizette vissza az állam felé fennálló teljes összeget (lásd az (59) preambulumbekezdést). Olaszország tehát nem tudott bizonyítékot szolgáltatni arról, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt a 2011. augusztus 28-án lejáró hat hónapos időszakon belül.

(487) Az Olaszország által közölt információ szerint (lásd a 4.2 szakaszt) a hivatalos vizsgálati eljárás folyamán a Tirrenia felszámolási terve elérhető volt a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia weboldalán, a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított hat hónapos határidő lejárta előtt. Emellett Olaszország azzal érvel, hogy a Bizottságot mindig naprakész információval látta el a Tirrenia üzletága privatizációs eljárásának előrehaladásáról.

(488) A Bizottság aktáiban található információ megerősíti, hogy az olasz hatóságok valóban naprakész információkat szolgáltattak a Bizottság részére a Tirrenia üzletágának akkor folyamatban lévő privatizációjáról. Emellett Olaszország megerősítette a Tirrenia azon szándékát is, hogy visszafizesse a megmentési támogatást a hat hónapos határidő lejárta előtt, az említett privatizációból származó bevételekből. Az olasz hatóságok ugyanakkor hivatalosan nem nyújtottak be sem szerkezetátalakítási, sem felszámolási tervet a Bizottságnak. A Bizottság előtt abban az időben nem volt ismert, hogy felszámolási tervet tettek közzé a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia weboldalán. Továbbá az, hogy a Bizottságot tájékoztatták a Tirrenia üzletágának privatizációs eljárásáról, nem helyettesítheti egy felszámolási terv hivatalos benyújtását. Közelebbről: a Bizottságnak lehetőséget kell adni arra, hogy értékelje, a felszámolási terv megfelel-e a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak, ezért a tervet Olaszországnak hivatalosan is be kellett volna nyújtania.

(489) A Bizottság emellett megjegyzi, hogy 2011. október 5-én levelet küldött, amelyben felkérte Olaszországot, hogy erősítse meg, hogy megfelelt a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak és a 2010. évi határozatnak. A Bizottság 2011. november 28-án emlékeztető levelet küldött Olaszországnak, és 2011. december 12-én kapott választ az olasz hatóságoktól. Ezért, ami a Bizottságot illeti, az utóbbi időpontig (tehát a hat hónapos határidő lejártát követően) Olaszország nem nyújtotta be annak bizonyítékát, hogy i. a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt vagy ii. egy szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet.

(490) A 2011. október 5-i bizottsági levélre adott válaszában Olaszország megerősítette, hogy szándékában állt 2011. augusztus 28-ig törleszteni, de a privatizációs eljárásban késedelem állt be, mivel meg kellett szerezni a Bizottság összefonódásra irányuló jóváhagyását. Mivel a privatizáció bevételeire szükség volt az államnak történő törlesztéshez, e visszafizetésre így nem kerülhetett sor a 2011. augusztus 28-i határidő lejárta előtt. A Bizottság rámutatott arra, hogy 2011. december 12-i levelükben az olasz hatóságok egyáltalán nem hivatkoztak a Tirrenia felszámolási tervére, amelyet a későbbi beadványok szerint már 2011. augusztus 28. előtt nyilvánosságra hoztak. Olaszország ehelyett csak azt kívánta megmagyarázni, hogy a visszafizetésre miért nem kerülhetett sor a hat hónapos határidő lejárta előtt. Ugyanakkor, ha az olasz hatóságok benyújtottak volna szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet a Bizottság részére 2011. augusztus 28. előtt, nem kellett volna ilyen magyarázattal szolgálniuk. A Bizottság szerint ez szintén azt bizonyítja, hogy Olaszország nem nyújtott be szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet az előírt hat hónapon belül.

([161]) Lásd a 159. lábjegyzetet a pontos útvonalak tekintetében.

(491) Tekintettel a fentiekre, még ha a Bizottság tudott is a privatizációs eljárásról, részletes felszámolási tervről nem, Olaszország tehát nem teljesítette a 2010. évi határozatban megállapított azon kötelezettségvállalását, hogy a megmentési támogatás jóváhagyását követő hat hónapon belül nyújtson be a Bizottsághoz szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet. Ennek eredményeként a 2011. augusztus 28-i hat hónapos határidő lejártától a megmentési támogatást jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak kell tekinteni. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jogellenesen meghosszabbított megmentési támogatás nem minősíthető összeegyeztethetőnek más indokok alapján, mivel sem a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás, sem a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat vonatkozó feltételeinek nem felel meg ([162]).

(492) A Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó esetben a jogellenesen meghosszabbított megmentési támogatást nem valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatásért nyújtják, amint azt a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 12. pontja előírja. A Tirrenia már részesült kompenzációban a közszolgáltatások ellátásáért a (meghosszabbított) eredeti szerződés alapján, míg a megmentési támogatást ideiglenes megmentési támogatási intézkedésként jelentették be és hagyták jóvá, nem pedig ÁGÉSZ nyújtásáért járó kompenzációként. Ezért nem lehet a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály szerint összeegyeztethetőnek nyilvánítani a belső piaccal.

(493) A fenti körülmények között a Bizottság pozitívan értékeli, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia már visszatérített 25 852 548,93 EUR-t 2012. szeptember 18-án. Ez meghaladta az állam felé 2011. július 11-én fennálló 25 203 063,89 EUR tartozást. Ugyanakkor, mivel a jogellenesen meghosszabbított megmentési támogatást összeegyeztethetetlennek nyilvánították, a visszafizetett összegnek legalább az alkalmazandó visszafizettetési kamattal megegyező összeget is tartalmaznia kell. Amennyiben a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia által fizetett kamat nem lenne elegendő, a fennmaradó kamatot továbbra is meg kell fizetni.

7.3.3. *A hajók korszerűsítésére szánt források esetleges likviditási célú felhasználásról*

(494) Tekintettel arra, hogy a hajók korszerűsítésére szánt források esetleges likviditási célú felhasználása állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján, összeegyeztethetőségét az említett cikk (2) és (3) bekezdésében megállapított kivételek és az EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének fényében kell értékelni.

(495) A Bizottság megjegyzi, hogy a Tirrenia nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak minősült legalább 2010. augusztus 5-től, azaz attól a naptól, amikor rendkívüli igazgatási eljárás alá vonták. Ugyanezen a napon fogadták el az intézkedés alkalmazását lehetővé tevő törvényerejű rendeletet. A Bizottság ismeretei szerint a forrásokat először 2010. augusztus 12-én fordították likviditási célokra, amikor a Banca Carige használt fel 4 657 005,35 EUR-t a Tirreniának a felé fennálló két tartozása kiegyenlítésére (lásd a (110) preambulumbekezdést). Ezt az intézkedést tehát elvben a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján kell értékelni.

(496) Még ha ezt az intézkedést a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 2014. augusztus 1-jei hatálybalépése előtt nyújtották is, ezen iránymutatás 139. pontja szerint a Bizottságnak a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 5. fejezetének rendelkezéseit kell alkalmazni a nehéz helyzetben lévő, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásoknak, mint például a Tirreniának nyújtott támogatások vizsgálatakor, függetlenül attól, hogy a támogatást mikor nyújtották.

(497) A Bizottság megjegyzi, hogy a hajók korszerűsítésére szánt források esetleges likviditási célú felhasználását Olaszország soha nem jelentette be, a 2010. évi határozatban jóváhagyott megmentési támogatási intézkedéstől eltérően. Emellett a Tirrenia nem fizette vissza az államnak a hajók korszerűsítésére szánt, likviditási célra felhasznált forrásokat a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított hat hónapos határidőn belül. Végezetül, a fent kifejtettek szerint (lásd a 7.3.2. szakaszt), Olaszország nem nyújtotta be a Tirrenia szerkezetátalakítási tervét vagy felszámolási tervét. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a hajók korszerűsítésére szánt források likviditási célú felhasználása nem tekinthető összeegyeztethető szerkezetátalakítási támogatásnak a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján.

([162]) Még ha ezt a támogatást a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás hatálybalépése előtt nyújtották is, ezen iránymutatás 139. pontja szerint a Bizottságnak a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás rendelkezéseit kell alkalmazni a nehéz helyzetben lévő, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásoknak, mint például a Tirreniának nyújtott támogatások vizsgálatakor, függetlenül attól, hogy a támogatást mikor nyújtották. Amikor a Bizottság a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás rendelkezései szerint értékeli a nehéz helyzetben lévő, ÁGÉSZ-szolgáltató vállalkozásoknak 2012. január 31. előtt nyújtott támogatás összeegyeztethetőségét, az ilyen támogatás akkor lesz összeegyeztethető a belső piaccal, ha megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály feltételeinek, a 9., 14., 19., 20., 24. 39. és 60. pont kivételével.

(498) Amikor a Bizottság az ÁGÉSZ-keretszabály 9. pontja alapján a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás rendelkezései szerint értékeli a nehéz helyzetben lévő ÁGÉSZ-szolgáltatónak 2012. január 31., azaz a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálybalépése előtt nyújtott támogatás összeegyeztethetőségét, az ilyen támogatást a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinti, ha a támogatás megfelel az ÁGÉSZ-keretszabály rendelkezéseinek, a 9., 14., 19., 20., 24., 39. és 60. pont kivételével ([163]).

(499) A szóban forgó ügyben a Bizottság megjegyzi, hogy a jelenlegi intézkedés értelmében a Tirrenia csak átmenetileg használhatta a forrásokat likviditási szükségletei fedezésére. A Tirreniának újra fel kellett töltenie ezeket a célirányos forrásokat, hogy az eredeti céljukra lehessen használni őket, azaz a Tirrenia hajói szükséges korszerűsítésének finanszírozására. Ezekre a korszerűsítésekre az új nemzetközi biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében volt szükség, ezért döntő fontosságúak voltak a Tirrenia hajóinak a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésének céljára való rendelkezésre állása szempontjából. A gyakorlatban ugyanakkor a Tirrenia nem tartotta be a fenti követelményt, és csak a Clodia hajó korszerűsítéséért fizetett. Ennek eredményeként a többi hajó korszerűsítését a CIN-nek kellett finanszíroznia saját forrásaiból. Így tehát, még ha ez az intézkedés közszolgáltatásért járó kompenzációnak is minősülne, amit Olaszország nem igazolt sem a hajók korszerűsítésének finanszírozására szánt források visszatöltésével ([164]), sem az államnak való visszafizetésével, a Tirrenia ténylegesen összeegyeztethetetlen túlkompenzációban részesülhetett. A Bizottság ezért úgy véli, ez az intézkedés nem nyilvánítható összeegyeztethetőnek a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján.

(500) A teljesség kedvéért a Bizottság megjegyzi, hogy az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének a), b), d) és e) pontjában megállapított kivételek sem alkalmazandók erre az intézkedésre.

(501) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a 11 421 300 EUR összeg ([165]), amelyet nem használták fel a hajók korszerűsítésének finanszírozására, sem nem fizettek vissza az államnak, működési támogatásnak minősül, amely csökkenti a Tirrenia azon költségeit, amelyeket szokásosan a saját forrásaiból kellett volna finanszíroznia, így összeegyeztethetetlenek a belső piaccal ([166]). A Bizottság megjegyzi, hogy ezt a támogatást ténylegesen a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották a 2010. évi törvény hatálybalépésével, azaz 2010. október 6-án.

7.3.4. *A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek*

(502) A Bizottság fent megállapította (lásd a (416)–(426) preambulumbekezdést), hogy i. a Caremar, a Saremar, a Toremar és a Tirrenia üzletág adott felvásárlókra történő átruházásával összefüggő műveletek és cselekmények után fizetendő közvetett adók, valamint ii. a Tirrenia üzletágának CIN részére történő értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó alóli, a 2010. évi törvényben odaítélt mentesség a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül.

(503) Mindkét esetben a támogatás megegyezik az ilyen típusú ügyletek után szokásosan fizetendő adóval. Ezen állami támogatás összeegyeztethetőségét tehát az EUMSZ 107. cikke (2) és (3) bekezdésében megállapított kivételek és a 106. cikke (2) bekezdésének fényében kell értékelni.

(504) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy e mentességek egyike sem tekinthető összeegyeztethetőnek az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdésében foglalt eltérések alapján.

(505) Emellett a Tirrenia üzletágának CIN részére történő átruházása kapcsán a Bizottság megjegyzi, hogy e határozat elfogadásakor a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia már nem nyújt ÁGÉSZ-t. Így tehát az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében megállapított összeegyeztethetőségi indokokra sem lehet hivatkozni.

(506) A régióknak történő átruházások kapcsán a Bizottság megjegyzi, hogy az ezen adómentességen keresztül fizetett támogatás egyszeri intézkedés, és olyan eszközátruházáshoz kapcsolódik, amelynek célja a Tirrenia-csoport átszervezése és ezt követő privatizációja. Ekként a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez nem elválaszthatatlan a Tirrenia által nyújtott ÁGÉSZ-tól, ezért nem ugyanazon összeegyeztethetőségi alapon kell vizsgálni. Ezek a mentességek nem kapcsolódnak az átruházáskor (2009 novemberében) hatályos eredeti szerződésben meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatások ellátásához. Így tehát az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében megállapított összeegyeztethetőségi indokokra ezen átruházások tekintetében sem lehet hivatkozni.

([163]) Lásd a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 140. pontját.

([164]) A Clodia hajó korszerűsítésének kivételével, amelyet a Tirrenia finanszírozott.

([165]) A (192) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a hajók korszerűsítésére a nemzetközi biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében odaítélt 12 051 900 EUR-ból a Tirrenia ténylegesen 630 600 EUR-t fordított a Clodia hajó korszerűsítésének finanszírozására.

([166]) A Bíróság ítélete, *Franciaország kontra Bizottság*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 41. pont.

(507) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a Tirrenia adómentessége a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia azon költségeit csökkentő működési támogatásnak minősül, amelyeket szokásosan a saját forrásaiból kellett volna viselnie, ezért összeegyeztethetetlen a belső piaccal ([167]).

7.3.5. *Következtetés a támogatás összeegyeztethetőségéről*

(508) A fenti értékelés alapján az Bizottság megállapítja, hogy:

– a Tirrenia részére a tengeri útvonalak kiszolgálásáért 2009. január 1. és 2012. július 18. között odaítélt kompenzáció és kikötési elsőbbség összeegyeztethető a belső piaccal az EUMSZ 106. cikke, a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály, és a tizenkettőből kilenc ([168]) útvonal tekintetében a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat szerint is,

– a Tirreniának nyújtott megmentési támogatást jogellenesen hosszabbították meg 2011. július 11. és 2012. szeptember 18. között (amikor visszafizették), és az összeegyeztethetetlen a belső piaccal,

– a hajók korszerűsítésére szánt források likviditási célú felhasználása a Tirreniának nyújtott működési támogatásnak minősül. E támogatás nem egyeztethető össze a belső piaccal,

– a Caremar, a Saremar, a Toremar és a Tirrenia üzletág adott felvásárlókra történő átruházásával összefüggő műveletek és cselekmények után fizetendő közvetett adók alóli, Tirreniának biztosított mentesség a Tirrenia részére nyújtott összeegyeztethetetlen működési támogatásnak minősül. A Tirrenia üzletágának CIN részére történő értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó alóli, Tirreniának biztosított mentesség szintén a Tirrenia részére nyújtott összeegyeztethetetlen működési támogatásnak minősül.

7.4. **A Grimaldi beadványaira adott válasz**

(509) A fent leírtak szerint (lásd a 6. szakaszt), a Grimaldi több beadványt nyújtott be a Bizottság és az olasz hatóságok részére. E beadványokat az érdekelt harmadik személyek számára a 2011. évi és a 2012. évi határozattal kapcsolatos észrevételek megtételére nyitva álló határidők lejárta után terjesztették elő. Emellett noha a Grimaldi jelezte, hogy a CIN versenytársa, ezért érdekelt félnek minősülhet, nem töltötte ki az (EU) 2015/1589 rendelet 24. cikkének (2) bekezdésében említett, panaszra vonatkozó kötelező űrlapot. A Bizottság rámutat arra továbbá, hogy a Grimaldi egyes állításaival e határozat nem foglalkozhat, mivel azokra a hivatalos vizsgálati eljárás hatálya nem terjed ki.

(510) A fentiek ellenére, a Bizottság a következőket jegyzi meg a Grimaldi beadványaiban szereplő állítások tekintetében:

– Az EUMSZ 102. cikkének b) pontja szerinti erőfölénnyel való visszaélésre vonatkozó állításokat a nemzeti versenyhatóság, az AGCM vizsgálta, és azokkal először a 2018. március 28-i 27053. sz. határozatában foglalkozott (e határozat elfogadásának időpontjában az ügy még mindig nem zárult le, mivel a TAR részben megsemmisítette az említett versenyhatósági határozatot, lásd a (279) preambulumbekezdést).

– A Bizottság megállapította, hogy a CIN részére az új szerződés értelmében nyújtott, közszolgáltatásért járó kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, mivel megfelel a négy Altmark-kritériumnak. A Bizottság értékelése azt mutatta, hogy a CIN által a közszolgáltatási rendszerben kiszolgált útvonalak mindegyike valódi ÁGÉSZ-nak minősíthető ([169]) (lásd a (348) preambulumbekezdést), és hogy a CIN nem részesült túlkompenzációban (lásd a (366) preambulumbekezdést).

– Az új szerződés szerint a CIN-nek évente be kell nyújtania vezetői beszámolóit a közlekedési minisztériumnak felülvizsgálat céljából. Ezeket a beszámolókat útvonalankénti bontásban készítik el, és független könyvvizsgáló hitelesíti, így garantálva, hogy a közszolgáltatási tevékenységek bevételei és költségei elkülönüljenek a kereskedelmi tevékenységekétől. A Bizottság megkapta e beszámolók másolatát.

([167]) Lásd a 166. lábjegyzetet.

([168]) Lásd a 159. lábjegyzetet a pontos útvonalak tekintetében.

([169]) A Grimaldi azon állítása, hogy a többi szolgáltató a CIN által az új szerződés szerint nyújtottakkal egyenértékűnek tekinthető szolgáltatásokat kínált, nem fogadható el több okból. Különösen a Grimaldi nem értékelte a CIN megbízásának idején uralkodó versenyhelyzetet, ehelyett az AGCM határozatára hivatkozik, amely főként a 2015 utáni helyzetre összpontosít. Emellett, még akkor is, ha jelen lehetett a piacon másik szolgáltató a CIN megbízásakor, a Grimaldi nem bizonyította, hogy a CIN által nyújtott szolgáltatásokkal egyenértékű szolgáltatásokról van szó. Az e szolgáltatók által kínált szolgáltatások adott esetben csak a főszezonra korlátozódtak, más volt a gyakoriságuk és nem feltétlenül pontosan ugyanazokat a kikötőket kapcsolták össze. Ezért tehát nem bizonyították, hogy a többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatás elegendő az új szerződésben megállapított közszolgáltatási szükségletek kielégítésére.

– A Tirrenia üzletág halasztott vételára egy részének késedelmes kifizetése a nemzeti bíróságok előtt a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia által indított eljárás tárgyát képezi.

– A CIN és a Moby közötti tervezett összefonódás nem vet fel állami támogatási problémákat, mivel a létrejött összeolvadt vállalat szintén vezethet külön számlákat a közszolgáltatási tevékenységei és a kereskedelmi tevékenységei tekintetében.

– Az új szerződés kötbért ír elő, ha a CIN nem teljesíti az említett szerződés szerinti kötelezettségeit, ezért minden feltételezett szerződésszegést (például áremelés) a nemzeti hatóságoknak kell figyelemmel kísérniük.

8. **KÖVETKEZTETÉS**

(511) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, jogellenesen hajtotta végre a vizsgált támogatási intézkedések némelyikét. Az előző értékelés alapján a Bizottság úgy határozott, hogy a Tirrenia részére a meghosszabbított eredeti szerződés alapján odaítélt, közszolgáltatásért járó kompenzáció az EUMSZ 106. cikke értelmében összeegyeztethető a belső piaccal. Emellett mivel a kikötési elsőbbség elválaszthatatlan az ÁGÉSZ Tirrenia általi teljesítésétől, ez az intézkedés az EUMSZ 106. cikke értelmében szintén összeegyeztethető a belső piaccal. Az érintett tizenkét közszolgáltatási útvonal közül kilenc tekintetében Olaszország mentesült az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt előzetes bejelentési kötelezettség alól, mivel a Tirreniának a közszolgáltatásért járó kompenzáció és az ezen útvonalak kiszolgálásáért odaítélt kikötési elsőbbség megfelelt a 2005. évi ÁGÉSZ-határozatnak.

(512) Ugyanakkor, a Tirreniának nyújtott megmentési támogatás, amelyet jogellenesen hosszabbítottak meg 2011. július 11. és 2012. szeptember 18. között, összeegyeztethetetlen a belső piaccal. Emellett a hajók korszerűsítésére szánt források likviditási célú felhasználása a Tirreniának nyújtott működési támogatásnak minősül, amely összeegyeztethetetlen a belső piaccal. Végül a Caremar, a Saremar, a Toremar és a Tirrenia üzletág adott felvásárlókra történő átruházásával összefüggő műveletek és cselekmények után fizetendő közvetett adók, valamint a Tirrenia üzletágának CIN részére történő értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó alóli mentesség a Tirreniának nyújtott működési támogatásnak minősül, amely összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

(513) E határozat nem érinti a többi olyan kérdést, amelyekkel a 2011. évi és a 2012. határozat ([170]) foglalkozik, vagy amelyeket az érdekelt felek az említett határozatok szerint megindított vizsgálat folyamán hoztak a Bizottság tudomására.

9. **VISSZATÉRÍTÉS**

(514) Az Európai Unió működéséről szóló szerződés és az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság – amennyiben meggyőződött arról, hogy a támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal – jogosult annak eldöntésére, hogy az érintett államnak meg kell-e szüntetnie vagy módosítania kell-e a támogatást ([171]). Az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata azt is mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás megszüntetése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása ([172]).

(515) A uniós bíróságok e tekintetben kimondták, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a belső piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot ([173]).

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

(517) Így, tekintettel arra, hogy a szóban forgó intézkedéseket az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtották végre, és hogy jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak kell tekinteni, vissza kell fizettetni őket, hogy visszaálljon a belső piacon a támogatásnyújtás előtt fennálló helyzet. A visszafizettetés arra az időszakra vonatkozik, amely a támogatásnak a kedvezményezett részére történő rendelkezésre bocsátásával veszi kezdetét és a támogatás tényleges visszafizetésével fejeződik be. A visszafizettetendő összegek tartalmazzák a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes kamatokat is.

([170]) Lásd e határozat (1) és (5) preambulumbekezdését.
([171]) A Bíróság 1973. július 12-i ítélete, *Bizottság kontra Németország*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. pont.
([172]) A Bíróság 1990. március 21-i ítélete, *Belgium kontra Bizottság*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. pont.
([173]) A Bíróság 1999. június 17-i ítélete, *Belgium kontra Bizottság*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. és 65. pont.

(518) Ebben az ügyben a támogatás kedvezményezettjével, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniával szemben már fizetésképtelenségi eljárás van folyamatban. A tényleges visszafizettetés tehát úgy érhető el, hogy a visszafizettetendő támogatással kapcsolatos követelést felveszik a kötelezettségek jegyzékébe ([174]). Ebben az esetben a követelés nyilvántartásba vételét i. a teljes támogatási összeg visszatérítésének, vagy ha ez továbbra is lehetetlen, ii. a vállalkozás felszámolásának, és tevékenységei végleges beszüntetésének kell követnie.

(519) A Tirreniának nyújtott, (508) preambulumbekezdésben említett összeegyeztethetetlen állami támogatást Olaszországnak vissza kell fizettetnie, amennyiben az említett támogatás kifizetésre került. Különösen, a visszafizettetendő támogatást a Bizottság a következőképpen állapítja meg:

a) a megmentési támogatás tőkeösszege, azaz 25 203 063,89 EUR, plusz a visszafizettetési kamat, amely a két hitelrészlet kifizetésének napjától, illetve az állami kezességvállalás BIIS általi lehívásától (azaz az első, 20 000 000 EUR részlet tekintetében 2011. február 28-tól, a második, 5 000 000 EUR részlet tekintetében 2011. március 23-tól, a 203 063,89 EUR tekintetében 2011. július 11-től) a teljes visszafizetésig halmozódott fel. A Bizottság megjegyzi, hogy a tőkeösszeget és a visszafizettetési kamat egy részét a kedvezményezett visszafizette;

b) a hajók korszerűsítésére szánt, likviditási célra felhasznált források, azaz 11 421 300 EUR, plusz visszafizettetési kamat, amely a 2010. évi törvény hatálybalépésétől, azaz 2010. október 6-tól halmozódott fel a teljes visszafizetésig;

c) amennyiben a Caremar, a Saremar, a Toremar Campania, Szardínia és Toszkána régióra történő átruházása, valamint a Tirrenia üzletágának CIN részére történő átruházása után fizetendő közvetett adókat az eladónak kell megfizetnie, a támogatás tőkeösszege megegyezik az ilyen típusú ügyletek után szokásosan megfizetendő adóval. Olaszország átadja azoknak a dokumentumoknak a listáját, amelyek tekintetében ténylegesen adómentességet biztosítottak, és kiszámítja a szokásosan megfizetendő adót. Ezen összegekhez visszafizettetési kamatot kell adni, amely a mentességgel érintett hivatalos dokumentumok keltétől a teljes visszafizetésig halmozódott fel.

(520) Emellett Olaszország nem mentesíti a Tirrenia üzletágának CIN részére történő értékesítéséből származó bevételeket a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia által fizetendő társasági adó alól.

10. **GAZDASÁGI FOLYTONOSSÁG**

(521) Amennyiben a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás kedvezményezettjét értékesítik vagy átruházzák, a visszafizetési kötelezettség kiterjeszthető olyan más vállalkozásokra, amelyekre a kedvezményezett részvényeit vagy üzleti tevékenységét átruházták ([175]). Részvényügylet esetén, ha a kedvezményezett még mindig jelen van és aktív a piacon, pusztán a tulajdonosai változtak meg, a támogatás visszafizetésének kötelezettsége a kedvezményezettet terheli továbbra is. Eszközügylet esetén, ha a másik vállalkozás folytatja az üzleti tevékenységet az eredeti kedvezményezett néhány vagy minden eszközével, e másik vállalkozást kell az állami támogatás kedvezményezettjének tekinteni, feltéve hogy az átruházási vagy értékesítési struktúrából arra lehet következtetni, hogy a két vállalat között gazdasági folytonosság áll fenn.

(522) Ezzel szemben, ha igazolható, hogy az eszközök egy részének vagy összességének átruházása ellenére a jogellenes támogatás előnyét az eredeti kedvezményezett élvezi továbbra is, és az átvevő vállalat lényegesen különböző tevékenységet folytat, a visszafizetési kötelezettség továbbra is a támogatás eredeti kedvezményezettjét terheli. Az ítélkezési gyakorlat szerint a gazdasági folytonosság értékeléséhez a következő tényezők vehetők figyelembe: az átruházás tárgya (eszközök és kötelezettségek, a munkaerő folytonossága, a vagyoni eszközök egyben tartása), az átruházási ár, az átvevő vállalkozás és az eredeti vállalkozás tulajdonosainak azonossága, az átruházás (vizsgálat megkezdése, eljárás megindítása vagy a végleges határozat meghozatala utáni) időpontja, és végül az ügylet gazdasági logikája ([176]).

([174]) A nemzeti jog szabályozza az állami támogatási követelések rangsorát a kötelezettségek jegyzékében, azzal a kikötéssel, hogy ez a mód megfelel a tényleges érvényesülés elvének és az egyenértékűség elvének. Lásd a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatások visszafizettetéséről szóló bizottsági közlemény 64. pontját, C 247/1, 2019. július 23. Az állami támogatási követelés semmi esetre sem rangsorolható hátrébb a szokásos, biztosítékkal nem rendelkező követeléseknél. Az állami támogatási követelés végleges nyilvántartásba vételét követően nem halmozódik fel további visszafizettetési kamat.

([175]) A Bíróság ítélete, *Olaszország kontra Bizottság*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) A Törvényszék ítélete, *Fortischem a.s. kontra Bizottság*, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, 208. pont.

(523) Ugyanezen ítélkezési gyakorlat értelmében a fenti tényezők változó mértékben vehetők figyelembe, a szóban forgó ügy konkrét jellemzői alapján. Ebből az következik, hogy a Bizottság nem köteles arra, hogy a fent említett összes körülményt figyelembe vegye, amit a „*vehetők figyelembe*” ([177]) kifejezés használata és az is alátámaszt, hogy e tényezők között nincs hierarchia. A szóban forgó ügyben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a gazdasági folytonosság értékelésénél különösen a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és a CIN közötti ügylet sajátos jellegét kell figyelembe venni, amely ügylet egy állami vállalat adott részének olyan közbeszerzési eljárásban történő privatizációjában állt, amely eljárás egy nyolcéves közszolgáltatási szerződésre irányult, és részét képezték az említett szerződésben megfogalmazott általános gazdasági érdekű szolgáltatások teljesítéséhez szükséges eszközök is.

(524) Annak eldöntéséhez, hogy fennáll-e gazdasági folytonosság a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és a CIN között, és ezért hogy megállapítsa, hogy az utóbbi vállalat felel-e az előbbinek nyújtott összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetéséért, a Bizottság a fent említett mutatókat a szóban forgó ügy körülményeire alkalmazta.

10.1. **Az átruházás tárgya**

(525) Ez a mutató a meglévő eszközök és kötelezettségek, többek között a munkavállalókkal és beszállítókkal fenntartott szerződéses jogviszonyok (később rendkívüli felszámolás alatt álló) Tirrenia di Navigazionéról a CIN-re történő átruházásának mértékére vonatkozik. Előzetesen meg kell jegyezni, hogy a meglévő kötelezettségeket nem ruházták át: azok teljes egészében a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniánál maradtak, és e határozat elfogadásának idején is őt terhelik. Az átruházással teljesen leírtak az átruházott eszközökön fennálló minden követelést, például jelzálogot, zár alá vételt és elsőbbségi igényt.

(526) Emellett az eszközöket érintően a Bizottság először is megjegyzi, hogy a Tirrenia üzletágának értékesítési eljárását a Tirrenia di Navigazione egészének, összes eszközének és kötelezettségének, valamint többek között a Siremar nevű leányvállalatának a privatizációjára irányuló sikertelen kísérlet előzte meg. A második, sikeres privatizációs kísérlet csak a közszolgáltatási kötelezettség ellátásához szükségesnek ítélt eszközökre és a beszállítókkal fennálló, kapcsolódó szerződéses jogviszonyokra terjedt ki, amelyek köre az első kísérlethez képest más volt, és szűkebb (megközelítőleg 45 % a hajók számában kifejezve). Azokat az eszközöket, amelyeket nem tartottak szükségesnek a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez, külön értékesítették, más és független pályáztatás útján; ide tartozott hat hajó, ingatlanok Olaszországban és külföldön, valamint egy műtárgygyűjtemény. Emellett a Tirrenia leányvállalatát, a Siremart is egy külön pályázati eljárásban értékesítették. Mivel a Siremar több, Szicíliát és más, kisebb szigeteket összekötő útvonalat szolgált ki nagy létszámú személyzettel és számos hajóval, ez az elkülönítés tovább csökkenti a Tirrenia üzletágának tevékenységi körét az eredeti Tirrenia di Navigazione tevékenységi köréhez képest.

(527) Másfelől a Bizottság megjegyzi, hogy a Tirrenia márkanév szerepelt az átruházott javak között, és értékét beszámították a CIN által fizetett piaci árba.

(528) Végezetül, a Bizottság azt is megjegyzi, ami a munkaerőt illeti, hogy nem ruházták át a munkaszerződéseket a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniáról a CIN-re. Az olasz polgári törvénykönyv 2112. cikke előírja, hogy egy vállalkozás átruházásakor a vevőnek fenn kell tartania a meglévő munkaszerződéseket, és a munkavállalók megőrzik az ebből eredő jogaikat. Ugyanakkor a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet értelmében ez az általános rendszer nem alkalmazandó egy vállalat rendkívüli igazgatási eljárás alatt álló és alapvető közszolgáltatásokat nyújtó üzletágára. Ezzel szemben az új tulajdonos a szolgáltatás nyújtásához szükséges személyzet átvételére köteles, és két évig tartózkodnia kell a csoportos létszámcsökkentéstől (lásd a (160) preambulumbekezdést). A Bizottság megjegyzi, hogy míg a főszabály egyértelmű folytonosságot teremtett volna a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és a CIN munkaereje között, ez a kivétel ténylegesen lehetővé tette a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia számára, hogy felmondja a munkavállalóival kötött összes szerződést. A CIN ekkor új szerződéses feltételeket tárgyalt le a személyzeti szakszervezetekkel, és új szerződéseket kínált, de – teljes összhangban az alkalmazandó munkajogi jogszabályokkal – csak azoknak a munkavállalóknak, akik ténylegesen a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésén dolgoztak.

(529) A munkavállalók létszámának fenntartásával kapcsolatos kötelezettséget egy általános jogszabály állapította meg (lásd az (528) preambulumbekezdést), így azt az olasz hatóságoknak tiszteletben kellett tartaniuk az értékesítési eljárás kialakításakor. Ugyanakkor, a Bizottság megjegyzi, hogy a hajózási üzleti tevékenységhez még e jogi

([177]) A Törvényszék ítélete, *Ryanair kontra Bizottság*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, 156. pont.

kötelezettség nélkül is szükség van egy minimálisan kötelező munkavállalói létszámra, akik a hajókat üzemeltetik és nagyon egyedi készségekkel rendelkeznek, a személyzeti táblázatokban meghatározottak szerint (lásd a (175) preambulumbekezdést). A jelen ügyben az új szerződés elnyerését követően a CIN-nek több mint 1 200 munkavállalót fel kellett volna vennie rövid időn belül, hogy kötelezettségeit teljesíteni tudja. Ezért tehát nagyon valószínű, hogy a CIN a gyorsaság és a felvételi költségek csökkentése érdekében a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia legtöbb munkavállalóját felvette volna, akkor is, ha nem lett volna köteles munkaszerződéseket felkínálni.

(530) Ilyen körülmények között a Bizottság megállapítja, hogy míg ténylegesen folytonosság állt fenn a munkaerő tekintetében, az az ügy ténybeli körülményeinek (azaz az átruházás nagyságának) és az alkalmazandó munkajogi jogszabályoknak volt betudható. Másfelől, a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia eszközeinek csak egy részét ruházták át a CIN-re, és egyetlen kötelezettségét sem.

10.2. **Az átruházási ár**

(531) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az eszközök piaci ár alatt történő átruházása is a felszámolt, a támogatás államnak történő visszafizetésére köteles vállalat és az újonnan létrejött vállalat közötti gazdasági folytonosság jele lehet. Ebben az ügyben a Bizottság megjegyzi, hogy az eszközöket közbeszerzési eljárásban ruházták át, amely kellően nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes volt, hogy piaci árat érjenek el, amint azt a fenti 7.1.3.4. szakasz is bemutatja. Nincs bizonyíték arra, hogy az eszközök és a közszolgáltatási szerződés közös pályáztatása negatív hatást gyakorolt volna az eljárás kimenetelére. Ellenkezőleg, Olaszország igazolta, hogy amikor külön eljárást írtak ki a Tirrenia néhány és a Siremar többi hajójára, e hajókat csak hulladékértéken lehetett eladni. Az értékesítéssel összefüggő feltételek, mint például a személyzet létszámának két évig történő fenntartása nem nyomta le az árat, amint az Ecorys-jelentés is megállapította ([178]). Emellett még ha a ténylegesen kifizetett ár végső soron alacsonyabb is volt, mint a Banca Profilo által készített független szakértői értékmegállapítás, mivel a fizetés egy részét halasztották, e halasztás a közbeszerzési eljárás dinamikájának szerves részét képezte, és ennek keretében az összes többi ajánlattevőnek lehetősége volt a CIN ajánlatához hasonló, azonos fizetési feltételeket tartalmazó ajánlatot benyújtani ([179]). Állandó ítélkezési gyakorlat, hogy egy nyílt és átlátható eljárás eredménye még pontosabb, mint egy szakértői értékmegállapításé ([180]).

(532) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az átruházás körülményei kizárják a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniának juttatott gazdasági előny CIN-re történő átruházását.

10.3. **A tulajdonosok kiléte**

(533) Ha az eszközök átruházására két kapcsolt vállalat között kerül sor, az arra utaló erőteljes jel, hogy az átruházás célja akár az is lehet, hogy megkerüljék a bizottsági határozatban jogellenesként és összeegyeztethetetlenként azonosított támogatás visszafizetésének kötelezettségét. A Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és a CIN között nincs semmilyen kapcsolat. Az előbbi egy állami vállalat volt, amely végül a gazdasági és pénzügyminisztérium 100 %-os tulajdonában állt ([181]). A CIN pedig eredetileg magánszektorbeli konzorciumként jött létre, egy meglévő kompszolgáltató (Moby) és három alap részvételével. A konzorcium minden tagja magánvállalat volt ([182]). A Bizottság megjegyzi, hogy tehát a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia nem gyakorolhatott ellenőrzést a CIN felett, sem a CIN a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia felett.

10.4. **Az átruházás időzítése**

(534) Ha az eszközök átruházására a már odaítélt támogatás összeegyeztethetőségét illetően kétségeket megfogalmazó bizottsági határozat elfogadását követően kerül sor, az szintén arra utal, hogy ezen átruházással a visszafizetési felszólítást kívánják megkerülni. A Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben a részvételi szándék kifejezésére való felhívást 2010. szeptember 15-én tették közzé, az adásvételi szerződést pedig 2011. július 25-én írták alá a CIN-nel. Ezzel szemben a Bizottság a hivatalos vizsgálat megindításáról szóló határozatát 2011. október 5-én fogadta el. A

([178]) Lásd a (99) preambulumbekezdést.
([179]) Lásd a (384) preambulumbekezdést.
([180]) Lásd a (391) preambulumbekezdést.
([181]) Lásd a (13) preambulumbekezdést.
([182]) Az, hogy az Onorato Partecipazioni később 100 %-os tulajdonjogot és ellenőrzést szerzett a Moby és a CIN felett (lásd még a (82) preambulumbekezdést), nem változtat ezen.

határozat foglalkozott többek között a Tirrenia üzletágának privatizációjával is. Emellett a Bizottság a hivatalos vizsgálatot kiterjesztette többek között a CIN-nel 2012. november 7-én aláírt új szerződésre ([183]). Ugyan az átruházás csak 2012. július 19-én vált véglegessé, de ennek az volt az oka, hogy be kellett szerezni az összefonódás bizottsági jóváhagyását. A Bizottság megjegyzi ugyanakkor, hogy 2011. július 25-én az adásvételi szerződés már érvényes és kötelező volt, akkor is, ha a felek egyikének kiléte az összefonódási eljárás során felmerült versenyjogi aggályok eloszlatása érdekében részben megváltozott. Nem kérdőjelezhető meg, hogy amikor a felek aláírták a szerződést, nem tudták, hogy a Bizottság néhány hónap múlva hivatalos vizsgálati eljárást fog indítani, főként pedig nem ismerhették annak tartalmát, nem mérhették fel a feleknél jelentkező kockázatot, és nem dönthettek az eszközátruházásról, hogy kiüresítsék a vizsgálatot, bármire irányuljon is. Ez igaz a 2011. évi határozatban leírt intézkedésekre, és még inkább a 2012. évi határozatban leírtakra, amelyet az adásvétel lezárása és a CIN új szerződésének megkötése után fogadtak el.

(535) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország már idejekorán, a tengeri kabotázsról szóló rendelet végrehajtásával kapcsolatban a Bizottsággal folytatott megbeszélések keretében tájékoztatta a Bizottságot a Tirrenia üzletága és az új szerződés együttes értékestésére irányuló szándékáról (lásd még a 2.4. szakaszt). Emellett Olaszország a jogbiztonság érdekében bejelentette az új szerződés tervezetét is ([184]). Ez újabb erőteljes jelzése annak, hogy Olaszország nem kívánt megkerülni semmilyen jövőbeli visszafizetési felszólítást azzal, hogy az üzletág értékesítését és az új szerződés megkötését a 7.1.3. szakaszban leírtak és értékeltek szerint megszervezte.

10.5. **Az átruházás gazdasági logikája**

(536) Ez a mutató az eszközátruházás feleinek szándékával, valamint – az eszközöket használó vállalat jövőbeli üzleti tevékenységének figyelembevételével – az átruházás gazdasági indokával foglalkozik. E tekintetben a Bizottság először is megjegyzi, hogy egyfelől az olasz hatóságok szándéka az volt, hogy megfeleljenek a tengeri szállítási ágazatban a tengeri kabotázsról szóló rendelet alapján végrehajtandó liberalizációval kapcsolatos kötelezettségüknek azzal, hogy privatizálják a legfontosabb közszolgáltatót, a Tirrenia-csoportot, ideértve a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniát is, és hogy az átvevő vállalatra bízzák a közszolgáltatási kötelezettség teljesítését. Noha az említett rendelet ezt nem teszi kötelezővé, az eszközök és a közszolgáltatásért járó kompenzáció átruházása valóban az Olaszország rendelkezésére álló alternatívák egyike volt (lásd még a (114) preambulumbekezdést), amellyel e liberalizációt megvalósíthatta, és az adott körülmények között – a két különálló eljáráshoz képest – az eszközök eladási ára szempontjából is optimális megoldás volt ([185]). Másfelől a CIN szándéka az volt, hogy a közszolgáltatási kötelezettséggel érintett útvonalakat hatékonyabban szolgálja ki, mint a korábbi (később rendkívüli igazgatás alá helyezett) Tirrenia di Navigazione, és ezáltal nyereséget érjen el (figyelembe véve azokat az útvonalakat és időszakokat is, amikor a szabadpiacon működött).

(537) Ami a vállalat jövőbeli üzleti tevékenység illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy még ha igaz is, hogy a CIN ugyanazokat az útvonalakat szolgálja ki, mint a Tirrenia, vagy nagyon hasonlókat azokhoz, és ugyanolyan vagy nagyon hasonló gyakorisággal, ez pusztán annak logikus következménye, hogy folyamatosan szükség van az új szerződésben meghatározott valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtására. Ez azt jelenti, hogy a közszolgáltatás folyamatossága nem keverendő és mosható össze az állami támogatási szabályok szerinti gazdasági folytonossággal. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az új szerződés céljának eléréséhez, azaz i. a kontinens és a szigetek közötti területi folytonosság garantálásához és ii. az érintett szigetek gazdasági fejlődésének előmozdításához Olaszországnak az új szerződés földrajzi hatályát az eredeti szerződéséhez hasonló módon kellett meghatároznia.

(538) A Bizottság megjegyzi emellett, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek CIN általi napi szintű végrehajtásának feltételei gyökeresen eltérőek. A kompenzáció összegét egy teljesen más mechanizmus szerint állapítják meg, amely megköveteli, hogy a szolgáltató hatékonyan működjön, és a CIN valóban el is határozta, hogy: növeli a flotta hatékonyságát a karbantartás, a biztosítás, az üzemanyagköltségek és a személyzeti irányítás terén; javítja az online értékesítést; javítja a fedélzeti szolgáltatások minőségét és kínálatát; növeli az utasok számát és a szállított áruk mennyiségét. Mivel a költségek teljes körű fedezése nem garantált, és mivel a névleges kompenzáció összegét több évre rögzítették (azaz reálértéken csökken), a CIN-nek nem volt más választása, minthogy alaposan átalakítsa a Tirrenia di Navigazione által alkalmazott üzleti stratégiát. Ez utóbbi, a Tirrenia-csoporttal közös, régre visszanyúló múltja során mindig és következetesen közszolgáltatóként működött, és nem rendelkezett fenntartható jövedelmezőség elérésére irányuló stratégiával, míg a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia célja pusztán az volt, hogy szabályszerűen felszámolják a vállalatot, egyúttal biztosítva a közszolgáltatás folyamatosságát, a tulajdonjog közbeszerzési eljárást követő, CIN-re történő átruházásáig.

([183]) A határozat módosított változatát a Bizottság 2012. december 19-én fogadta el (lásd az (5) preambulumbekezdést).
([184]) Lásd a (4) preambulumbekezdést.
([185]) Lásd a (398) preambulumbekezdést.

(539) A CIN tehát közszolgáltatási kötelezettségét és más tevékenységeit a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirreniára irányadóktól teljesen eltérő működési feltételek mellett látta el, saját stratégiája alapján. Az olasz hatóságok nem követelték meg a CIN-től, hogy konkrét üzleti modellt alkalmazzon, vagy megtartson bizonyos tevékenységi köröket az új szerződésben meghatározottakon túlmenően, sem azt, hogy átvegyen konkrét eszközöket vagy munkavállalókat, amelyek/akik nem kötődnek elválaszthatatlanul az új szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettség ellátásához. E tekintetében a CIN szabadon dönthetett (és dönthet továbbra is) arról, hogy az üzletvitelén az általa alkalmasnak ítélt módon változtasson.

(540) A Bizottság megjegyzi, hogy míg maguk a közszolgáltatási kötelezettségek az útvonalakat és a gyakoriságot tekintve elkerülhetetlenül hasonlóak, minthogy hasonló közszolgáltatási igény elégítenek ki, a végrehajtásuk feltételei és a mögöttük húzódó üzleti stratégia más. A végzett tevékenység e tényleges hasonlósága az ügy nagyon sajátos körülményeinek tudható be, és azt a CIN műveleteire vonatkozó különböző pénzügyi korlátok mérsékleték is.

10.6. **Következtetés a rendkívüli közigazgatás alatt álló Tirrenia és a CIN között meglévő gazdasági folytonosságáról**

(541) A fentiek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy a vételár, a tulajdonosok kiléte és az átruházás időzítése nem utal gazdasági folytonosságra. Noha az ügylet tárgyában és gazdasági logikájában fellelhetők olyan tényezők, amelyek gazdasági folytonosságot sugallnak, a két utóbbi kritérium tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a potenciális folytonosság bármely elemét az ezen ügylet nagyon sajátos körülményei indokolják, azaz az eszközátruházás és a közszolgáltatási szerződés egyetlen eljárásban történő összekapcsolása, az ügylet mérete és az általánosan alkalmazandó munkajogi jogszabályok. Különösen nincs arra utaló jel, hogy megkísérelték volna megkerülni a visszafizetési kötelezettséget. Ilyen körülmények között a Bizottság megállapítja, hogy mindent összevéve, nem áll fenn gazdasági folytonosság a Tirrenia és a CIN között. Ez azt is jelenti, hogy a Tirreniának nyújtott jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás visszafizetésének kötelezettsége nem terjed ki a CIN-re,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Tirrenia részére az eredeti, 2009. január 1-jétől 2012. július 18-ig meghosszabbított szerződés szerinti tizenkét útvonalon biztosított tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásáért adott kompenzáció és kikötési elsőbbség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A Nápoly–Palermo, Civitavecchia–Olbia és Genova–Porto Torres útvonal kiszolgálásáért nyújtott támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtotta végre.

(2) Az e cikk (1) bekezdésében említett támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

(1) A megmentési támogatás 2011. július 11-től 2012. szeptember 18-ig történő meghosszabbítása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében szintén a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül. Az állami támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtotta végre.

(2) Az e cikk (1) bekezdésében említett támogatás, amelynek összege 25 203 063,89 EUR, összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

3. cikk

(1) A Caremar, a Saremar, a Toremar és a Tirrenia üzletág Campania, Szardínia és Toszkána régióra, illetve a CIN-re történő átruházása után fizetendő közvetett adók alóli mentesség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül. Az állami támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtotta végre.

(2) A Tirrenia üzletágának CIN részére történő értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó alóli mentesség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tirreniának nyújtott állami támogatásnak minősül. Az állami támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtotta végre.

(3) Az e cikk (1) és (2) bekezdésében említett támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

(4) E határozat elfogadásáig Olaszország nem fizette ki az e cikk (2) bekezdésében említett támogatást.

4. cikk

(1) A hajók korszerűsítésére szánt források likviditási célú felhasználása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Tirrenia részére nyújtott állami támogatásnak minősül. Az állami támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtotta végre.

(2) Az e cikk (1) bekezdésében említett támogatás, amelynek összege 11 421 300 EUR, összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

5. cikk

(1) Az új szerződés 2012. július 18. és 2020. július 18. közötti időszakra a CIN számára történő odaítélése a Tirrenia üzletágával és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban, ideértve a vételár egy részének CIN általi halasztott megfizetését, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

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

6. cikk

(1) Olaszország visszafizetteti a kedvezményezettel a 2., 3. és 4. cikkben említett jogellenes támogatásokat, amennyiben azokat már folyósították.

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

(3) A kamat kiszámítása a 794/2004/EK bizottsági rendelet ([186]) V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel ([187]) összhangban kamatoskamat-számítás alapján történik.

(4) A rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság elismeri, hogy a kedvezményezett már visszafizette a 2. cikkben említett támogatás tőkeösszegét.

(5) Olaszország az e határozat elfogadásának napjától kezdve megszünteti a 3. cikk (2) bekezdésében említett állami támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.

7. cikk

(1) A 6. cikk szerinti támogatást azonnal és ténylegesen vissza kell téríteni.

(2) Olaszország biztosítja, hogy e határozat végrehajtására az értesítés napjától számított négy hónapon belül sor kerül.

8. cikk

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

– a kedvezményezettől visszakövetelendő teljes összeg (főkövetelés és kamatok),

– az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása,

– az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.

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

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

(2) Amíg a 6. cikkben említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtásának érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. Olaszország a Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Olaszország továbbá részletes információkat közöl a kedvezményezettek által visszafizetett támogatások és visszafizettetési kamatok összegéről.

9. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

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

Kelt Brüsszelben, 2020. március 2-án.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök