HATÁROZATOK

TARTALOMJEGYZÉK

1. Az eljárás ... 9
2. Háttér és a vizsgált intézkedések ismertetése ... 10
2.1. Általános keret ... 10
2.1.1. Az eredeti szerződések ... 10
2.1.2. Az eredeti szerződések meghosszabbítása ... 12
2.1.3. A Toremar privatizációja és az új szolgáltatási szerződés megkötése ... 13
2.2. A 2011. évi és a 2012. évi határozat hatálya alá tartozó intézkedések ... 13
2.3. Az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések részletes leírása ... 13
2.3.1. Az Olaszország és a Toremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása ... 13
2.3.1.1. A közszolgáltatási kötelezettségek ... 13
2.3.1.2. Költségvetés és időtartam ... 14
2.3.2. A Toremar privatizációja ... 16
2.3.2.1. Az értékesítési eljárás és a végső odaítélés ... 17
2.3.2.2. Az adásvételi szerződés ... 17
2.3.2.3. Nemzeti szintű eljárások ... 18
2.3.3. A Toszkána régió és a Moby/Toremar közötti új szolgáltatási szerződés ... 19
2.3.3.1. A kedvezményezett ... 19
2.3.3.2. Az útvonalak ... 19
2.3.3.3. Időtartam ... 19
2.3.3.4. A közszolgáltatási kötelezettségek ... 19
2.3.3.5. A kompenzációra vonatkozó rendelkezések és a végleges odaítélés ... 20
2.3.4. A kikötési elsőbbség ... 20
2.3.5. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések ... 21
2.4. A 2007/4609. számú kötelezettségszegési eljárás ... 21
3. Az eljárás megindításának és kiterjesztésének indoklása ... 23
3.1. Az Olaszország és a Toremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása ... 23
3.1.1. Az Altmark-kritériumok teljesülése és a támogatás megléte ... 23
3.1.2. Összeegyeztethetőség ... 23
3.2. A Toremar privatizációja ... 24
3.3. A Toszkána régió és a Moby/Toremar közötti új szolgáltatási szerződés ... 24
3.3.1. Az Altmark-kritériumok teljesülése és a támogatás megléte ... 24
3.3.2. Összeegyeztethetőség ... 25
3.4. A kikötési elsőbbség ... 25
3.5. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések ... 25
4. Olaszország észrevételei ... 25
4.1. A közszolgáltatási kötelezettségekről és a versenykörnyezetről ... 25

4.2. A Toremar privatizációjáról 26
4.2.1. A Toremar eladási áráról 26
4.2.2. Az eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes jellegéről 26
4.3. A meghosszabbított eredeti szerződés és az új közszolgáltatási szerződés *Altmark*-kritériumoknak való megfeleléséről 26
4.4. A 2010. évre alkalmazott 9,95 %-os megtérülési rátáról és a CIPE-irányelvben 2010-től meghatározott 6,5 %-os kockázati prémiumról 27
4.5. A kikötési elsőbbségről 27
4.6. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedésekről 28
4.7. A meghosszabbított eredeti szerződés és az új közszolgáltatási szerződés 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak való megfeleléséről 28
4.8. A meghosszabbított eredeti szerződés és az új közszolgáltatási szerződés 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabálynak való megfeleléséről 29
5. A Moby/Toremar észrevételei 29
5.1. A közszolgáltatási kötelezettségekről és a versenykörnyezetről 29
5.2. A Toremar privatizációjáról 29
5.2.1. A Toremar részvényeiért fizetett árról 29
5.2.2. Az eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes jellegéről, valamint a Toremar eszközeinek egy új közszolgáltatási szerződéssel való összekapcsolásáról 29
5.3. Az új közszolgáltatási szerződés *Altmark*-kritériumoknak való megfeleléséről 30
5.4. Az Olaszország és a Toremar közötti eredeti szerződés meghosszabbításáról 30
6. Értékelés 31
6.1. A támogatás fennállása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében 31
6.1.1. Az Olaszország és a Toremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása 31
6.1.1.1. Állami források 31
6.1.1.2. Szelektivitás 31
6.1.1.3. Gazdasági előny 31
6.1.1.4. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatás 33
6.1.1.5. Következtetés 33
6.1.1.6. Új vagy létező támogatás 33
6.1.2. Az új közszolgáltatási szerződés Toremar üzleti tevékenységével kapcsolt odaítélése a Moby/Toremar részére 34
6.1.2.1. Az első Altmark-kritérium 34
6.1.2.2. A második Altmark-kritérium 40
6.1.2.3. A harmadik Altmark-kritérium 40
6.1.2.4. A negyedik Altmark-kritérium 43
6.1.2.5. Következtetés 48
6.1.3. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések 48
6.1.3.1. A hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközök esetleges likviditási célú felhasználása 48
6.1.3.2. A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek 49
6.1.3.3. Az FAS-források likviditási célra történő felhasználásának lehetősége 49
6.1.4. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés 50

6.2. A támogatás jogszerűsége 50
6.3. A támogatás összeegyeztethetősége 50
6.3.1. Az Olaszország és a Toremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása 50
6.3.1.1. Alkalmazandó szabályok 50
6.3.1.2. A EUMSZ 106. cikkében említett valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás 52
6.3.1.3. A közszolgáltatási kötelezettségeket és a kompenzáció kiszámításának módszereit meghatározó megbízási aktus szükségessége 54
6.3.1.4. A megbízási időszak tartama 55
6.3.1.5. A 2006/111/EK irányelvnek való megfelelés 55
6.3.1.6. A kompenzáció összege 55
6.3.1.7. A kikötési elsőbbség 57
6.3.1.8. Következtetés 58
6.3.2. Következtetés a támogatás összeegyeztethetőségéről 58
7. Következtetés 58

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/348 HATÁROZATA

(2021. június 17.)

az Olaszország és Toszkána régió által a Toremar és felvásárlója, a Moby tekintetében végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről

(az értesítés a C(2022) 4271. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg 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 megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([1]), és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. AZ ELJÁRÁS

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

(2) Olaszország 2010. december 1-jén bejelentette a Bizottságnak az Olaszország által a Toscana Regionale Marittima S. p.A. (a továbbiakban: Toremar) részére 2009-ben és 2010-ben kifizetett kompenzációt.

(3) A Bizottság 2011. október 5-én hivatalos vizsgálati eljárást indított az Olaszország által a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok javára elfogadott egyes intézkedések tekintetében (a továbbiakban: 2011. évi határozat). A vizsgálat többek között a Toremarnak több tengeri útvonal 2009. január 1-jétől történő üzemeltetéséért nyújtott kompenzációra, valamint az e vállalatnak nyújtott egyéb intézkedésekre vonatkozott (lásd a (33) preambulum-bekezdést).

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

(5) Olaszország 2011. szeptember 28-án kelt levelében már tájékoztatta a Bizottságot arról a szándékáról, hogy privatizálni kívánja a korábbi Tirrenia-csoport regionális vállalatait, köztük a Toremart is. 2011. október 26-án a Bizottság tájékoztatást kért Olaszországtól a privatizációs eljárással kapcsolatban. Olaszország 2011. november 30-án válaszolt a Bizottság 2011. október 26-i tájékoztatás iránti megkeresésére.

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

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

([3]) Állami támogatás – Olasz Köztársaság – SA.32014. (2011/C.) (korábbi 2011/NN.), SA.32015. (2011/C.) (korábbi 2011/NN.), SA.32016. (2011/C.) (korábbi 2011/NN.) számú állami támogatás – A korábbi Tirrenia csoport vállalkozásainak nyújtott állami támogatás – Felhívás észrevételek benyújtására az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének (2) bekezdése értelmében (HL C 28., 2012.2.1., 18. o.).

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

(7) A Toscana di Navigazione S.r.l. vállalat 2012. február 28-án telefaxon panaszt nyújtott be, amelyben azt állította, hogy a Toremar privatizációja és a Moby S.p.A. (a továbbiakban: Moby), a Toremar kiválasztott vevője részére nyújtott kompenzáció jogellenes állami támogatás. A panaszos konkrétan azt állítja, hogy: i. az értékesítési eljárás előnyt biztosított a Moby számára; ii. a Toremar és a Moby összefonódása monopóliumot eredményez a Piombino és Elba szigete közötti útvonalakon; és iii. a Mobynak az új közszolgáltatási szerződés 12 éves időtartama alatt a közszolgáltatás működtetéséért nyújtott kompenzáció összeegyeztethetetlen a belső piaccal, amennyiben már maga a panaszos kereskedelmi feltételek mellett nyújt hasonló szolgáltatásokat.

(8) Olaszország 2012. július 19-én kelt levelében további információkat szolgáltatott a korábbi Tirrenia-csoport regionális vállalatainak, köztük a Toremarnak a privatizációjáról.

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

(10) A Bizottság a 2012. évi határozatot közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy terjesszék elő a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket ([4]).

(11) Olaszország 2012. december 11-én benyújtotta észrevételeit, a Bizottság pedig 2013. április 22-én kapott észrevételeket a Toremartól és vevőjétől, a Mobytól.

(12) A Bizottság a 2014. január 22-i határozatában (a továbbiakban: 2014. évi határozat) ([5]) 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 ([6]).

(13) A Bizottság 2018. január 25-én, 2018. március 29-én, 2018. augusztus 31-én, 2019. február 12-én, 2020. február 5-én, 14-én és 17-én, valamint 2020. október 12-én kiegészítő információkat kért Olaszországtól. Olaszország 2018. április 26-án, 2018. május 31-én, 2018. november 2-án, 2018. december 11-én, 2019. április 8-án, 2019. október 16-án és 28-án, 2020. február 7-én, 16-án és 23-án, 2020. április 21-én, 2020. november 9-én, valamint 2020. december 1-jén és 10-én nyújtotta be ezeket az információkat.

(14) Ez a határozat csak a Toremarnak nyújtott, a 2.3. szakaszban ismertetett esetleges támogatásra vonatkozik. A 2011. évi és a 2012. évi határozat hatálya alá tartozó minden további intézkedést külön, az SA.32014., az SA.32015. és az SA.32016. számú ügyben vizsgálják, ezért azokra ez a határozat nem terjed ki. Közelebbről ezek a 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*

(15) A Tirrenia-csoport hagyományosan Olaszország tulajdonában állt a Fintecna ([7]) vállalaton keresztül, és eredetileg hat vállalatot ölelt fel, nevezetesen a Tirreniát, az Adriaticát, a Caremart, a Saremart, a Siremart és a Toremart. Ezek a vállalatok tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtottak az Olaszországgal 1991-ben kötött különálló közszolgáltatási

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

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

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

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

szerződések értelmében, amelyek húsz évig, 1989 januárjától 2008 decemberéig voltak hatályban (a továbbiakban: eredeti szerződések). A Fintecna tulajdonában állt a Tirrenia részvénytőkéjének 100 %-a, a Tirrenia pedig 100 %-os tulajdonosa volt az Adriatica, a Caremar, a Siremar, a Saremar és a Toremar regionális vállalatoknak. Az Adriatica, amely Olaszország és Albánia/Horvátország/Görögország/Montenegró között üzemeltetett útvonalakat, 2004-ben összeolvadt a Tirreniával.

(16) Ezen eredeti 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. Olaszország ebből a célból pénzügyi támogatást nyújtott a Tirrenia-csoportba tartozó egyes vállalatoknak közvetlenül kifizetett szubvenciók formájában.

(17) A Toremar hagyományosan több tengeri kabotázsútvonalat ([8]) üzemeltetett Toszkána régió és a szomszédos kisebb szigetek között. Az érintett útvonalak pontos leírását a (38) preambulumbekezdés tartalmazza.

(18) A Bizottság 1999. augusztus 6-án úgy döntött, hogy megindítja 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.

(19) A vizsgálati szakaszban Olaszország kérte, hogy a Tirrenia-csoport ügyét válasszák szét, így elsőbbséget lehetne rendelni ahhoz, hogy a Tirreniát illetően jogerős határozat szülessen. Ezt a kérést Olaszországnak az a terve motiválta, hogy a csoportot a Tirrenián kezdve privatizálják, továbbá azon szándéka, hogy a folyamatot felgyorsítsák az említett vállalat vonatkozásában.

(20) A Bizottság úgy döntött, enged Olaszország kérésének, és a 2001/851/EK határozattal ([9]) lezárta a Tirrenia számára odaítélt támogatás tekintetében indított eljárást (a továbbiakban: 2001. évi határozat). A Bizottság a támogatást Olaszország kötelezettségvállalásaira is figyelemmel összeegyeztethetőnek nyilvánította a belső piaccal.

(21) A 2005/163/EK bizottsági határozattal ([10]) (a továbbiakban: 2004. évi határozat) a Bizottság a Tirrenia-csoportba a Tirrenián kívül tartozó vállalatok javára Olaszország által odaítélt kompenzációt részben összeegyeztethetőnek ítélte a belső piaccal, részben Olaszország több kötelezettségvállalásának teljesítésétől függően feltételesen ítélte összeegyeztethetőnek, részben pedig a belső piaccal összeegyeztethetetlennek 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.

(22) A T-265/04., a T-292/04. és a T-504/04. sz. ügyben 2009. március 4-én hozott ítéletében ([11]) (a továbbiakban: 2009. évi ítélet) a Törvényszék megsemmisítette a 2004. évi határozatot.

(23) Az (EU) 2020/1411 bizottsági határozattal ([12]) a Bizottság lezárta a Tirrenia-csoport Tirreniától eltérő vállalataira, köztük a Toremarra vonatkozó vizsgálatot az 1992–2008 közötti időszakra vonatkozóan (a továbbiakban: a Tirrenia-csoportról szóló 2020. évi határozat). A Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a tengeri kabotázsszolgáltatásokért nyújtott támogatás létező támogatásnak minősül, míg a nemzetközi tengeri szállítási szolgáltatások biztosításához nyújtott támogatás összeegyeztethető volt az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2011. évi keretszabállyal (a továbbiakban: 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály) ([13]).

([8]) Lásd: A Tanács 3577/92/EGK rendelete (1992. december 7.) a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról (HL L 364., 1992.12.12.) (a továbbiakban: a tengeri kabotázst szabályozó rendelet).

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

([10]) A Bizottság 2005/163/EK határozata (2004. március 16.) az Olaszország által az Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar tengerhajózási társaságok számára nyújtott állami támogatásokról (HL L 053., 2005.2.26., 29. o.).

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

([12]) A Bizottság(EU) 2020/1411 határozata (2020. március 2.) az Olaszország által az Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar hajózási társaságok (Tirrenia-csoport) részére nyújtott C 64/99. (korábbi NN 68/99.) számú állami támogatásokról (HL L 332., 2020.10.12., 1. o.).

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

(24) Az (EU) 2020/1412 bizottsági határozattal ([14]) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Tirrenia és felvásárlója, a CIN részére a 2009 és 2020 közötti időszakra odaítélt intézkedések tekintetében.

2.1.2. *Az eredeti szerződések meghosszabbítása*

(25) 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 Toremarra alkalmazandó szerződést) egy évvel, 2009. december 31-ig történő meghosszabbításáról.

(26) 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:

a) a Caremart először Campania régióra ruháznák át. Ez utóbbi ezt követően Lazio régióra ruházná át a Caremarnak a Pontino szigetcsoporttal fennálló közlekedési összeköttetéseket egyedi alapon kiszolgáló, Laziomar név alatt működő vállalkozását ([15]);

b) a Saremar Szardínia régióhoz kerülne; és

c) a Toremar Toszkána régióhoz kerülne.

(27) A 2009. évi törvény azt is meghatározta, hogy az új szerződéseket Olaszország 2009. december 31-ig megköti a Tirreniával és a Siremarral. Hasonlóképpen, a regionális szolgáltatásokat a Szardínia és Toszkána regionális hatóságai, illetve a Saremar és a Toremar között 2009. december 31-ig, a Campania és Lazio régió, illetve a Caremar és Laziomar között 2010. február 28-ig elfogadandó közszolgáltatási szerződések tervezetébe is belefoglalnák. Az új szerződések/közszolgáltatási szerződések tervezeteit megpályáztatják magukkal a vállalatokkal egy csomagban, majd az e vállalatok privatizációjának véglegesítését követően írják alá a vevőkkel. ([16])

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

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

Vállalat	**Maximális éves kompenzáció**
Tirrenia	72 685 642 EUR
Siremar	55 694 895 EUR
Saremar	13 686 441 EUR
Toremar	13 005 441 EUR
Caremar	29 869 832 EUR ([1])

([1]) Amelyből 19 839 226 EUR Campania, 10 030 606 EUR Lazio részéről.

1. táblázat: Kompenzációs felső határértékek 2010-től

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

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

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

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

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

(31) Annak érdekében, hogy vevőt találjanak a Toremarra, 2010 januárjában közbeszerzési eljárást írtak ki (lásd a 2.3.2. szakaszt), és ehhez kapcsolták a tengeri szolgáltatásoknak egy 12 éves időszakban, közszolgáltatásért járó kompenzáció fejében történő nyújtásáról szóló új szerződést.

(32) A közbeszerzési eljárásban adott nyertes ajánlatot követően a Moby lett a Toremar új tulajdonosa. A Toszkána régió és a Moby közötti adásvételi szerződést 2012. január 2-án írták alá. Ugyanezen a napon a felek (köztük a Toremar) aláírták a tengeri szolgáltatások nyújtására vonatkozó új szolgáltatási szerződést. Ennek alapján a Toremar valamennyi részvényének tulajdonjogát 2012. január 2-án átruházták Toscana régióról a Mobyra.

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

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

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

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

c) a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok privatizációja ([17]) (*3. intézkedés*);

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

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

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

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

(34) A Bizottság a 2014. évi határozattal lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Szardínia régió által a Saremar javára elfogadott, a fentiekben 7. intézkedésként említett intézkedéseket illetően, egy intézkedés kivételével ([18]).

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

(35) Ez a határozat csak a (33) preambulumbekezdésben felsorolt 1., 3., 4., 5. és 6. intézkedéssel foglalkozik annyiban, amennyiben azok a Toremart és a Mobyt érintik. Ezeket az intézkedéseket részletesebben a következő szakaszok ismertetik.

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

2.3.1.1. A közszolgáltatási kötelezettségek

(36) A Toremarral kötött eredeti szerződés 1. cikke ötéves terveket írt elő, amelyek részletezik a kiszolgálandó kikötőket, a használandó hajótípusokat, a szolgáltatás megkívánt gyakoriságát és a fizetendő viteldíjakat.

(37) A Toremarra vonatkozó első ötéves tervet (1990–1994) az 1990. május 29-i miniszteri rendelettel hagyták jóvá, és 1990. január 1-jétől visszamenőleges hatállyal alkalmazták. Az 1995–1999 közötti időszakra vonatkozó és az 1996. május 14-i miniszteri rendelettel jóváhagyott második terv változatlanul hagyta az útvonalakat és a gyakoriságot. A 2000–2004-es és a 2005–2008-as időszakra vonatkozóan dolgoztak ugyan ki terveket, amelyeket azonban az illetékes minisztériumok hivatalosan nem hagytak jóvá. Ehelyett a kormány eseti döntéseket hozott, hogy a szolgáltatásokat jobban a helyi közösségek igényeihez igazítsa, ugyanakkor a közszolgáltatási rendszert nem módosította jelentősen.

([17]) 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).

([18]) 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.

(38) A (25)–(30) preambulumbekezdésben említett, egymást követő jogi aktusokkal meghosszabbított eredeti szerződés alapján a Toremar egész évben a következő útvonalakat üzemeltette:

– A Livorno–Gorgona–Capraia útvonalon a Toremar személyszállítási és vegyes szolgáltatásokat (személyszállítás és járművek) nyújtott kéthetente Gorgona szigetére, napi szolgáltatást pedig Capraia szigetére. Júliusban és augusztusban egy másik szolgáltató, a Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L. is jelen volt az útvonalon, e vállalat kizárólag nagy sebességű utasszállító hajót használt. Ez a vállalat azonban 2010-ben felhagyott az útvonal üzemeltetésével.

– A Piombino–Portoferraio (Elba szigete) útvonalon a Toremar napi vegyes szolgáltatásokat nyújtott. A Moby is jelen volt versenytársként ezen az útvonalon, egész évben gyakori, vegyes kiszolgálású járatokat indított, valamint két új belépő üzemelt az útvonalon, a Blu Navy, amely 2010-ben kezdte meg a hajózást (áprilistól októberig) és az Elba Ferries, amely csak a nyári szezonban közlekedett.

– A Piombino–Cavo–Portoferraio útvonalon (Elba szigete) a Toremar üzemeltette az egyetlen személyszállítási szolgáltatást egy gyors szárnyashajóval.

– A Piombino–Rio Marina–Porto Azzurro–Pianosa útvonalon (Elba szigete) a Toremar volt az egyetlen olyan szolgáltató, amely napi vegyes szolgáltatásokat nyújtott Rio Marina kikötőjébe, heti rendszerességgel pedig Pianosa kikötőjét látta el.

– A Porto S. Stefano–Giglio szigete útvonalon a Toremar egész évben napi vegyes szolgáltatásokat nyújtott. A Maregiglio szolgáltató is jelen volt az útvonalon, és az április és november közötti időszakban vegyes szolgáltatásokat nyújtott, októberben és novemberben naponta átlagosan kettő–négy, április és szeptember között pedig hat–nyolc járatot indított.

2.3.1.2. Költségvetés és időtartam

(39) Az alábbi 2. táblázat az Olaszország által a Toremarnak a 2009 és 2011 közötti időszakban fizetett kompenzáció éves összegét mutatja.

(40) Emellett Toszkána régió további 3 000 000 EUR éves költségvetést különített el a Toremar részére, amelyet a 2010–2011-es időszakban felmerült tényleges bevételekről és költségekről szóló beszámolónak megfelelően fizetett ki. Ezekben az években a gazdasági és pénzügyi válság következtében jelentősen csökkent az utasok száma, miközben nőttek az üzemanyagköltségek. Toszkána régió szerint tehát a központi költségvetésből fizetett kompenzáció nem volt elegendő a közszolgáltatási költségek teljes összegének fedezésére.

Év	Kompenzáció	Tartalék	Összesen
2009	13 572 035		13 572 035
2010	13 005 441	3 000 000	16 005 441
2011	13 005 441	3 000 000	16 005 441

2. táblázat: A 2009–2011-es időszakra nyújtott kompenzáció (EUR)

(41) Az eredeti szerződés a következőképpen rendelkezik a közszolgáltatásért járó éves kompenzáció megfizetéséről: egy első előleget fizetnek minden év márciusában, amely a korábbi évi kompenzáció 70 %-ának felel meg. Júniusban kerül sor a második kifizetésre, a kompenzáció 20 %-ának erejéig. A kifizetett összegek, illetve a folyó év működési költségei és bevételei közötti hiány különbsége jelenti az egyenleget, amelyet november 30-án fizetnek meg. Ha az derülne ki, hogy a Toremar nagyobb összeget kapott, mint a nyújtott szolgáltatások nettó költsége (bevétel mínusz veszteségek), az eredeti szerződés úgy rendelkezik, hogy a Toremarnak a különbözetet vissza kell térítenie. ([19])

– A 2009-ben odaítélt kompenzáció

([19]) 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 (a továbbiakban: tárcaközi konferencia) határozata alapján a túlkompenzáció összegét levonják a jövőbeni támogatásielőleg-fizetésekből.

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

(43) A 2009. évben az általános gazdasági érdekű szolgáltatás 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.

(44) 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-től nyújtott kompenzáció

(45) A 2010. évtől az általános gazdasági érdekű szolgáltatás teljesítéséért járó kompenzációt a 2007. november 9-i „*A közszolgáltatási kötelezettségek meghatározásának kritériumai és a viteldíj dinamikája a közérdekű tengeri kabotázs ágazatában*” című CIPE ([20])-irányelvben (a továbbiakban: CIPE-irányelv) ([21]) megállapított új módszer alkalmazásával határozták meg. A CIPE-irányelvet a preambulum értelmében a tengeri szolgáltatásokat közszolgáltatási rendszerben nyújtó állami vállalatok privatizációja céljából adták ki ([22]). A CIPE-irányelv rendelkezéseit a Tirrenia-csoport vállalatai által 2010-től nyújtott szolgáltatások tekintetében alkalmazták, a vonatkozó új szerződések és közszolgáltatási szerződések hatálybalépése előtt is, a megfelelő privatizációkat követően.

(46) 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.

(47) Az elvárt tőkearányos jövedelmezőséget ([23]) a tőkeeszköz-árazási modell szerint (CAPM) számítják ki. A CAPM 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.

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

(49) A CIPE-irányelv rendelkezése szerint a kockázatmentes tevékenységek megtérülési rátája a tízéves referencia-kötvények átlagos bruttó hozamának felel meg, azon korábbi 12 hónapos időszakra vonatkoztatva, amelynek tekintetében rendelkezésre állnak adatok.

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

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

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

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

([23]) A kívánt befektetési jövedelem egy tőkebefektető számára, figyelembe véve a vállalat kockázati profilját és a kapcsolódó pénzforgalmat.

(51) A gyakorlatban ugyanakkor a Tirreniának fizetett kompenzáció nem haladhatja meg az évi 13 005 441 EUR felső határértéket, amelyet a 2009. évi törvény állapított meg (lásd a (29) 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.

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

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

ahol

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

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

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

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

(54) Emellett az egyes szolgáltatásokra alkalmazandó viteldíj felső határának az adók és kikötői illetékek megfizetése utáni összegét minden évben kiigazítják a következőképpen számított árplafon 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 közszolgáltatási szerződés állapít meg, és amely állandó marad a szerződés tartama alatt.

(55) 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 Toremar privatizációja*

(56) 2010. január 13-án Toszkána régió közzétette Hivatalos Lapjában ([24]) és az Olasz Köztársaság Hivatalos Lapjában ([25]) a Toremar értékesítésére, valamint közszolgáltatási kötelezettségeknek a (38) preambulumbekezdésben meghatározott tengeri útvonalakon történő teljesítésében álló közszolgáltatásért járó kompenzáció odaítélésére vonatkozó ajánlati felhívást. Ezt a közleményt emellett 2010. január 14-én közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([26]) és több nemzeti napilapban is ([27]).

(57) Olaszország a közbeszerzési szerződésekről szóló törvénykönyv, azaz a 163/2006. sz. törvényerejű rendelet (*il Codice dei Contratti pubblici*) 20. cikkének (1) bekezdésében említett eljárást választotta; e cikk a 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([28]) 21. cikkét veszi át, amely kimondja, hogy „*[a] IIB. mellékletben felsorolt szolgáltatások [például a vízi közlekedési szolgáltatások] nyújtására irányuló szerződések odaítélésére kizárólag a 23. cikket [Műszaki leírás] és a 35. cikk [Hirdetmények] (4) bekezdését kell alkalmazni*”. A választott odaítélési szempont a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat volt.

([24]) Bolletino Ufficiale della Regione Toscana (BURT), 2. sz., 2010. január 13.
([25]) GURI, No 4, 2010. január 13.
([26]) HL S/9/010860/2010.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica és La Nazione.
([28]) 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.).

2.3.2.1. Az értékesítési eljárás és a végső odaítélés

(58) Az ajánlati felhívás közzétételét követően a határidő lejártakor 11 fél jelezte részvételi szándékát, nevezetesen: a Moby, a Toscana di Navigazione S.r.l., a Pigreco S.r.l., a Sinven S.r.l., a Vector S.r.l., a Forship S.r.l., a Medmar Navi S. p.a., a Grandi Navi Veloci S.p.a., a Buquebus Italia S.r.l., a Loss Cipreses S.p.a. és a Blu Navy/Transeuropa Ferries.

(59) A mind a 11 vállalat által benyújtott dokumentáció megerősítette, hogy mindegyikük eleget tesz az eljárást megindító hirdetményben meghatározott követelményeknek, ezért valamennyi vállalatot felkérték ajánlat benyújtására.

(60) Az ajánlattételi felhívás tartalmazta a nyertes ajánlattevő és Toszkána régió között aláírandó új, 12 éves szerződés tervezetét, valamint a közbeszerzési eljárásra vonatkozó részletesebb információkat. A felhívást tartalmazó levél azt erősítette meg különösen, hogy a szolgáltatásnyújtásra irányuló szerződés esetében a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kerül kiválasztásra, amely ajánlat esetében az ár 20 pontot, a minőség 70 pontot és a további szolgáltatások 10 pont érnek. Ami a Toremar üzleti tevékenységének eladási árát illeti, a felhívást tartalmazó levél 10 258 397 EUR átalányösszeget említ, amelyet egy független tanulmány alapján számítottak ki, amely a Toremar eszközeinek összértékét becsülte fel (lásd a (65)–(73) preambulumbekezdést). Ez az ár nem képezte alku tárgyát, és nem vonatkozott rá az ajánlattevők pénzügyi ajánlata.

(61) Ezért valamennyi potenciális ajánlattevőt felkérték, hogy pénzügyi ajánlatába foglalja bele a Toremar értékesítésére vonatkozó fenti rögzített összeget, míg Toszkána régió a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot választja az ajánlat egésze tekintetében, az ár és a szolgáltatásra vonatkozó egyéb, a felhívást tartalmazó levélben meghatározott, főként minőségi szempontok alapján (lásd a (60) preambulumbekezdést).

(62) A 11 ajánlattevő virtuális adatszobákhoz is hozzáférést kapott, amelyek a következőket tartalmazták:

1. a Toremarra vonatkozó valamennyi jogi, műszaki, pénzügyi és kereskedelmi információ;
2. a vállalat flottájára, immateriális eszközeire és ingatlanaira vonatkozó információk;
3. a szolgáltatásnyújtásra és az árubeszerzésre irányuló szerződésekre vonatkozó valamennyi információ;
4. a pontozási eljárások és a műszaki ajánlat formátuma;
5. minden más szükséges információ, hogy a potenciális vevő helyesen tudja értékelni az értékesítés tárgyát.

(63) Két vállalat nyújtott be ajánlatot, nevezetesen a Moby és a Toscana di Navigazione, mindkettő Olaszországban letelepedett hajózási szolgáltató. A fennmaradó kilenc vállalat a határidő lejártáig nem nyújtott be ajánlatot.

(64) Az ajánlatok értékelését követően a Toscana di Navigazione S.r.l.-t kizárták az eljárásból, mivel a benyújtott gazdasági ajánlat nem felelt meg az ajánlattételi dokumentáció műszaki és pénzügyi kapacitásra vonatkozó követelményeinek. A szerződést ezért a Mobynak ítélték oda mind a Toremar üzletágának privatizációja, mind a tengeri szolgáltatások üzemeltetése tekintetében (lásd a 2.3.3. szakaszt).

2.3.2.2. Az adásvételi szerződés

(65) Tekintettel a közbeszerzési eljárás jellegére, Toszkána régió döntött úgy, hogy a legjobb kompetitív ajánlat beazonosítása céljából meghatározza a Toremar jegyzett tőkéjének rögzített összegét.

(66) Az adásvételi szerződést 2012. január 2-án írták alá, és az meghatározza a Toremar részvényeinek a Moby részére 10 258 397 EUR rögzített áron történő átruházását. Ezt az összeget a szerződés első évének végétől, azaz 2013. január 2-ától kezdődően tíz éves részletben fizetik ki.

(67) A Toremar részvényeinek 100 %-áért járó 10 258 397 EUR rögzített árat a Toszkána régió által megrendelt és a Fidi Toscana S.p.A. által készített független szakértői értékelés alapján határozták meg (a továbbiakban: Fidi-jelentés).

(68) Az összeg a vállalat tárgyi eszközeinek, épületeinek, hajóinak, egyéb befektetett és pénzügyi eszközeinek, valamint egyéb követeléseinek 2010. június 30-i értékét képviseli. Az immateriális javakat (például koncessziók, engedélyek, licencek, védjegyek stb.) kivették az értékelésből, és az ajánlattevők mérlegelésére bízták. Ezt követően az összeget módosították a részvények 2010. június 30-i könyv szerinti nettó értéke és a részvények piaci értéke közötti különbség alapján ([29]).

(69) A fentiekben említett összeg magában foglal egy 9 772 572 EUR összegű hitelt is, amelyet a Tirreniától követelnek (a továbbiakban: hitel).

(70) Az adásvételi szerződés 1. cikkének (5) és (6) bekezdése értelmében az első részlet tekintetében a Moby kijelenti, hogy előzetesen megfizette Toszkána régiónak az eladási ár és a hitel közötti különbözetnek megfelelő 485 825 EUR-t.

(71) Az adásvételi szerződés 1. cikkének (3) bekezdése értelmében a rögzített ár kifizetése – az előzetesen kifizetett összeg kivételével – attól a feltételtől függ, hogy a Tirrenia részéről a Toremar felé fennálló 9 772 572 EUR összegű tartozást megfizessék ([30]). Az adásvételi szerződés 4. cikkének (3) bekezdése értelmében, amennyiben a hitelösszeget nem fizetik vissza, a Moby köteles a szolgáltatási szerződés lejártáig bármikor a hitelt (vagy bármely fennmaradó hitelt) Toszkána régiónak átutalni ([31]).

(72) Az adásvételi szerződés 4. cikke értelmében a Moby köteles értesíteni Toszkána régiót a Toremar részvényeinek harmadik személyek részére történő értékesítéséről, ugyanakkor a Toremar új vevőjével együttesen felelős a szolgáltatási szerződésből eredő kötelezettségekért.

(73) Végezetül az adásvételi szerződés 5. cikke szerint a Banca Popolare di Milano garanciát adott Toszkána régió javára, amely fedezi a Toremar részvényeinek teljes eladási árát (ideértve a vevő azon kötelezettségét is, hogy a Tirrenia által még vissza nem térített hitelösszeget átutalja).

2.3.2.3. Nemzeti szintű eljárások

(74) A Toremar üzletága és a közszolgáltatási szerződés Moby részére történő odaítélésére irányuló közbeszerzési eljárás eredménye a nemzeti bíróságok előtt több eljárás tárgyát képezte.

(75) A Toscana di Navigazione S.r.l., a kizárt ajánlattevő és a jelen eljárás panaszosa a nemzeti bíróságok előtt vitatta a közbeszerzési eljárásból való kizárásának jogszerűségét. A panaszos először ideiglenes intézkedés iránti kérelmet nyújtott be a toszkánai tartományi közigazgatási bírósághoz. Ez utóbbi a 2011. július 14-i 774. sz. végzésével elutasította a keresetet. Ezt az ítéletet a jogorvoslati eljárásban az Államtanács 2011. augusztus 31-i 3666. sz. végzése helybenhagyta és különösen azt hangsúlyozta, hogy a vállalat által benyújtott gazdasági ajánlat hiányos a teljesítendő kiegészítő szolgáltatásokat és azt a tényt illetően, hogy azt nem éves alapon határozták meg, és ezért nem alkalmazható az ajánlattételi dokumentációban előírt újraértékelési mechanizmus.

(76) A Toscana di Navigazione S.r.l. ezt követően fellebbezést nyújtott be a közbeszerzési eljárás kimenetelével szemben a toszkánai tartományi közigazgatási bírósághoz, amely 2012. március 1-jei 414. sz. végzésével elutasította a fellebbezést és megerősítette, hogy a vállalat ajánlata nem felel meg az ajánlatkérő követelményeinek.

([29]) Tekintettel a közbeszerzési eljáráshoz szükséges időre, a Fidi-jelentés abból a feltevésből indult ki, hogy a részvények tényleges átruházására 2010 vége előtt nem kerülhet sor. Ennek következtében az eszközök 2010. június 30-án meghatározott nettó könyv szerinti értékét módosítani kellett, hogy figyelembe vegyék az eszközök tényleges átruházáskori piaci értékét. Az eszközök piaci értékét egy másik független szakértő becsülte fel. Ez az értékelés nem a Toremar részvényei eladási árának kiszámítására, hanem a Toremar eszközei értékének kiszámítására vonatkozott.

([30]) Olaszország szerint a 2009. évi törvény (lásd a (26) preambulumbekezdést) 4. cikkében előírta, hogy az olasz Pénzügyminisztérium kötelezettséget vállal annak biztosítására, hogy a privatizációs eljárás során rendelkezzenek arról, hogy *„a Tirrenia SpA és a Siremar SpA vevője kötelezettséget vállaljon arra, hogy az átruházástól számított 60 napon belül rendezi a Toremar SpA felé fennálló tartozásokat”*. Amikor a Tirrenia rendkívüli igazgatás alá került (lásd ebben a tekintetben az Olaszország által a Tirrenia di Navigazione és felvásárlója, a Compagnia Italiana di Navigazione javára végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről szóló, 2020. március 2-i (EU) 2020/1412 bizottsági határozatot), Toszkána régió a Toremar privatizációs eljárására gyakorolt negatív hatás elkerülése érdekében ezt a kikötést belefoglalta az adásvételi szerződésbe, ezáltal az ár követelésnek megfelelő részének megfizetését a követelés Tirrenia általi megfizetésétől tette függővé. Ezt a kikötést a közbeszerzési eljárás valamennyi résztvevője tudomására hozták.

([31]) Az Olaszország által kapott legfrissebb információk alapján ez a követelés a mai napig nem került behajtásra. A római polgári bíróság a rendkívüli közigazgatási eljárás keretében felvette a fedezetlen követelések jegyzékébe.

(77) Az ítélet ellen a Toscana di Navigazione S.r.l. fellebbezést nyújtott be az Államtanácshoz, amely 83/2015. sz. végzésével a vállalat javára döntött, és felkérte Toszkána régiót, hogy vizsgálja felül közbeszerzési eljárását és annak követelményeit. A Toszkána régió által végzett ellenőrzést követően elfogadták a 2015. március 30-i 1312. sz. rendeletet, amely helybenhagyta Toszkána régió azon döntését, hogy kizárja a vállalatot a közbeszerzési eljárásból, mivel az eljárásban való részvétel tekintetében előírt műszaki, gazdasági és pénzügyi kapacitásra vonatkozó követelmények teljesülése nem nyert bizonyítást.

(78) A Toscana di Navigazione S.r.l. a 2015. március 30-i 1312. sz. rendelettel szemben fellebbezést nyújtott be a toszkánai tartományi közigazgatási bírósághoz, amely 2015. október 26-i 1446. sz. végzésével elutasította a fellebbezést. Ez utóbbit végül az Államtanács a 3347/2016. sz. végzéssel helybenhagyta.

2.3.3. *A Toszkána régió és a Moby/Toremar közötti új szolgáltatási szerződés*

2.3.3.1. A kedvezményezett

(79) A (63) preambulumbekezdésben említettek szerint a Moby és a Toscana di Navigazione tett ajánlatot az új közszolgáltatási szerződésre. Ez utóbbi vállalat kizárását követően a Moby/Toremar ([32]) 2012. január 2-án új közszolgáltatási szerződést írt alá Toszkána régióval a tengeri útvonalak üzemeltetéséről.

(80) Az új szolgáltatási szerződés 1. cikkének (2) bekezdése szerint a Moby a szerződésben meghatározott szolgáltatásokat kizárólag a Toremaron keresztül végzi.

2.3.3.2. Az útvonalak

(81) A Moby/Toremar a közszolgáltatási rendszer keretében személyszállítási és vegyes (személyszállítási és személygépkocsi-szállítási) szolgáltatásokat nyújt több tengeri kabotázsútvonalon, az alábbiak szerint:

Livorno–Gorgona–Capraia **(A1 vonal)**
Piombino–Portoferraio (Elba szigete) **(A2 vonal)**
Piombino–Cavo–Portoferraio (Elba szigete) **(A2 gyors vonal)**
Piombino–Rio Marina–Porto Azzurro–Pianosa (Elba szigete**) (A3 vonal)**
Porto S. Stefano–Giglio szigete **(A4 vonal)**
Porto S. Stefano–Giannutri **(A5 vonal)**

3. táblázat: A Moby/Toremar által az új szolgáltatási szerződés keretében üzemeltetett útvonalak hálózata

2.3.3.3. Időtartam

(82) A Toszkána régió és a Moby/Toremar közötti új szolgáltatási szerződés időtartama 12 év (2012–2024).

2.3.3.4. A közszolgáltatási kötelezettségek

(83) A Mobyval/Toremarral kötött szerződésben foglalt követelmények többek között a kiszolgált kikötőkre, az üzemeltetett tengeri útvonalakra kijelölt hajók típusára és kapacitására, a szolgáltatás gyakoriságára és a maximális viteldíjakra vonatkoznak.

([32]) A Toszkánai-szigetek szigeteit összekötő tengeri kabotázsszolgáltatások odaítélésére irányuló szerződés egyrészről Toszkána régió, másrészről a Moby és a Toremar között jött létre. Következésképpen a határozat mindkét vállalatra hivatkozik („Moby/Toremar" formában) az új közszolgáltatási szerződésre vonatkozó szakaszokban.

2.3.3.5. A kompenzációra vonatkozó rendelkezések és a végleges odaítélés

(84) A közbeszerzési eljárás során a (81) preambulumbekezdésben meghatározott tengeri útvonalakon a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért az új szerződés szerint járó éves kompenzáció maximális összegének felső határa 14 550 400 EUR volt (a 12 éves szerződéses időszakban összesen 174 604 810 EUR). Ezt az értéket a következők összege határozta meg: A 2009. évi törvényben előírt 13 005 441 EUR (lásd a (29) preambulumbekezdést), valamint a 2009. évi törvény 19-*ter* cikke (16) bekezdésének d) pontjában előirányzott 1 544 959 EUR emelés a szolgáltató által a szerződés teljes időtartama alatt elvégzendő jelentős beruházások miatt.

(85) A kompenzáció ezen összegét a CIPE-irányelvben meghatározott módszer alapján határozták meg (lásd a (45)–(55) preambulumbekezdést). A CIPE-irányelvben meghatározott biztosítékok tükröződtek az új szolgáltatási szerződésben.

(86) A szolgáltatási szerződés 4. cikkének (2) bekezdése értelmében a Moby/Toremar részére fizetendő éves kompenzáció becsült összege 13 333 318 EUR volt. Mindazonáltal a szolgáltatási szerződés 4. cikkének (3) bekezdése szerint a Moby/Toremar részére ténylegesen kifizetett kompenzációt a ténylegesen elvégzett szolgáltatás eredményeként határozzák meg (azaz az egyes útvonalakra vonatkozó mérföldenkénti ár), figyelembe véve a szerződésben meghatározott (kereskedelmi és ipari) kockázatokat (például kompenzáció csökkentése abban az esetben, ha a vállalat nem közlekedik, kötbér a szolgáltatások megszakítása esetén stb.).

(87) A szolgáltatási szerződés olyan kompenzáció fizetését írja elő, amely nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült nettó költségek fedezéséhez szükséges mértéket (gazdasági-pénzügyi egyensúly). Az e szerződéses egyensúlytól való eltérés esetén a szolgáltatási szerződés a 26. cikkben egy olyan egyensúly-helyreállító mechanizmusról rendelkezik, amely értékeli a kompenzáció kifizetéséhez kapcsolódó valamennyi paramétert. Ezért amennyiben az alapját képező gazdasági paraméterek lényeges változása ([33]) miatt a kompenzáció összege nem bizonyul elegendőnek a szolgáltatás nyújtása során felmerülő összes költség fedezésére, az új szolgáltatási szerződés lehetővé teszi a kompenzáció fő paraméterei, nevezetesen: i. a díjszabási rendszer; ii. a kínált közszolgáltatások szintje; iii. az éves árplafon szintje; és iv. a beruházásokhoz nyújtott tőketámogatások felülvizsgálatát.

(88) A szolgáltatási szerződés 4. cikkének (4), (5) és (6) bekezdése értelmében a szolgáltatónak fizetett kompenzáció a munkavállalók sztrájkja miatti szolgáltatásmegszakítás esetén 80 %-kal, előre nem látható események esetén 30 %-kal csökken, míg a szolgáltatás nemteljesítése a szolgáltató által fizetendő kötbérrel járna.

(89) A szolgáltatási szerződés 24. cikke értelmében a szolgáltató köteles műszaki, gazdasági és irányítási ellenőrzési rendszert működtetni, amelynek értelmében a szolgáltatási szerződés alapján nyújtott szolgáltatáshoz kapcsolódó éves eredménykimutatást ellenőrzés céljából megküldik a regionális hatóságoknak.

2.3.4. *A kikötési elsőbbség*

(90) 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 Toremart 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.

([33]) A 26. cikk (2) bekezdése szerint: „A gazdasági és pénzügyi egyensúlytól való pozitív vagy negatív eltérést a következők okozhatják:
a) a vezetés hatékonysági problémái;
b) a vállalat tévesen közölte az éves ár meghatározásához a ténylegesen nyújtott szolgáltatásokat;
c) a vállalattól független, rendkívül kedvezőtlen piaci feltételek, amelyek a működési feltételek romlásához és következésképpen magasabb működési költségekhez vagy alacsonyabb díjbevételekhez vezetnek, ami az üzemi nyereség több mint 10 %-os negatív változását eredményezi;
d) pénzügyi módosítások;
e) törvények vagy rendeletek módosításai, amelyek a szerződésben előírt szolgáltatás tekintetében új feltételeket határoznak meg;
f) a régió által a 20. cikkben meghatározott állami forrásokból megvalósítandó új beruházások;
g) a díjszabás 13. cikk szerinti módosítása;
h) kivételesen kedvező piaci viszonyok, amelyek az üzemi nyereség 10 %-nál nagyobb növekedését eredményezik;
i) a személyi állomány egységköltségének növelése a CCNL-nek (nemzeti kollektív szerződés) és a vállalat kiegészítő nyugdíjakra vonatkozó alkupozíciójának megfelelve.” (A Bizottság nem hivatalos fordítása).

2.3.5. *A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések*

(91) 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 ([34]). 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 ([35]).

(92) Közelebbről két eszközből ([36]) összesen 23 750 000 EUR-t különítettek el a teljes Tirrenia-csoport fejlesztéseire. Ebből az összegből 1 617 300 EUR-t folyósítottak a Toremar számára, amelyet flottájának korszerűsítésére fordított (lásd a (138) preambulumbekezdést).

(93) 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 eljárásának végéig meghosszabbítják (lásd még a (30) preambulumbekezdést);

b) a módosításokkal 2009. évi törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-*ter* cikke módosult a (24a) 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 CIPE-irányelv ([37]) értelmében felhasználhatják a *Fondo Aree Sottoutilizzate* (a továbbiakban: FAS) ([38]) forrásait.

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

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

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

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

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

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

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

([36]) 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.

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

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

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

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

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

(96) A Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója 2009. december 21-én levelet küldött Olaszországnak, amelyben többek között megjegyezte, hogy az olaszországi tengeri kabotázságazat radikális átalakításának fényében és a privatizáció jelentős várható társadalmi hatására való tekintettel ha a pályáztatást egyszerű közszolgáltatási szerződések alapján végzik el, az ilyen szerződésekkel rendelkező hajózási vállalatokra kiírt pályázatok a tengeri kabotázst szabályozó 3577/92/EGK tanácsi rendeletben ([39]) megállapított, a közösségi hajótulajdonosok körében alkalmazandó megkülönböztetésmentességi kritériumnak való megfelelés biztosítása szempontjából elvben és kivételesen elfogadhatók.

(97) A Bizottság 2010. január 29-én ([40]) felszólító levelet küldött a tengeri kabotázst szabályozó 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 előírja, hogy a már megkötött közszolgáltatási szerződések hatályban maradhatnak a lejáratuk napjáig. A Bizottság ugyanakkor megjegyezte, hogy a Tirrenia-csoport vállalatai a megfelelő közszolgáltatási szerződések (az eredeti szerződések) lejárta után is nyújtottak tengeri szállítási szolgáltatásokat. Közelebbről e szerződések 2008 végén jártak volna le, de Olaszország többször meghosszabbította őket. A Bizottság ezért felkérte Olaszországot észrevételei előterjesztésére.

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

(99) Olaszország 2010. március 29-én válaszolt a Bizottság 2010. január 29-i felszólító levelére. Válaszában Olaszország pontosította többek között, hogy a Toremarra kiírt közbeszerzési eljárásban 11 érdekelt fél vesz majd részt az eljárás következő szakaszában.

(100) Olaszország 2010. szeptember 10-én arról tájékoztatta a Bizottságot egy *ad hoc* értekezleten, hogy többek között a Toremar szerződésére vonatkozó versenyeljárás is késedelmet szenvedett. Ezt követően a 2010. október 1-jei 163. sz. törvény ismét meghosszabbította az eredeti szerződéseket a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának befejeződéséig (lásd még a (30) preambulumbekezdést).

([39]) A Tanács 3577/92/EGK rendelete (1992. december 7.) a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról. A Bizottság megjegyzi, hogy a tengeri kabotázst szabályozó rendelet csak e konkrét piac liberalizálását írja elő a tagállamok számára, a tengeri fuvarvállalatok privatizációját nem (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.).

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

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

a) többek között a Toremar eredeti szerződéseit automatikusan, versenyeljárás nélkül hosszabbították meg;

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

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

(102) 2016. július 15-i levelében Olaszország arról tájékoztatta 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 Olaszország és a Toremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása

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

(103) 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. A Bizottság az eljárás azon szakaszában nem rendelkezett teljes képpel a Toremart a szóban forgó útvonalak üzemeltetésével kapcsolatban az érintett útvonalak egy részén szolgáltatást nyújtó versenytársakhoz képest terhelő kötelezettségekről.

(104) A Bizottságnak az volt az előzetes álláspontja, hogy az *Altmark*-ítélet ([41]) második kritériuma teljesül, jelesül azáltal, hogy a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetesen és az átláthatósági követelményeket tiszteletben tartva állapították meg. Közelebbről a Bizottság megjegyezte, hogy ezeket a paramétereket az eredeti szerződés (a 2009. évre vonatkozó kompenzáció tekintetében), illetve a CIPE-irányelv (a 2010-es és azt követő kompenzációk tekintetében) írta le.

(105) A Bizottság ugyanakkor úgy ítélte meg, hogy az *Altmark*-ítélet harmadik kritériuma a jelek szerint nem teljesül, és hogy a szolgáltatókat túlkompenzálhatták a közszolgáltatás ellátásáért. A Bizottság amiatt fejezte ki kételyeit különösen, hogy a 2010-től alkalmazott 6,5 %-os kockázati prémium a kockázat megfelelő szintjét tükrözi-e, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a Toremar viselné az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan együtt járó kockázatokat.

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

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

3.1.2. *Összeegyeztethetőség*

(108) A 2011. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 2009 és 2011 között a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció nem tartozik sem a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat ([42]), sem a 2005. évi ÁGÉSZ-keretszabály ([43]) 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.

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

([42]) 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.).

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

(109) A 2012. évi határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy 2012. január 31-én új ÁGÉSZ-csomag lépett hatályba, amely a 2011. évi ÁGÉSZ-határozatból ([44]) és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabályból ([45]) áll. A Bizottságnak ugyanakkor az volt az előzetes álláspontja, hogy a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alapján nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, és nem mentesíthető a bejelentési követelmény alól.

(110) Az eredeti szerződések 2010. szeptember 30-tól a privatizációs eljárás végéig történő meghosszabbítását a 2010. évi törvény írta elő. Ennek megfelelően a vállalat számára 2010. október 1-jétől a privatizációjáig folyósított kompenzáció vizsgálható a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján, amely a 69. pontja szerint a 2012. január 31. előtt nyújtott támogatásokra is vonatkozik (lásd a (283) és a (284) preambulumbekezdést).

3.2. **A Toremar privatizációja**

(111) A 2012. évi határozat elfogadásának időpontjában a Bizottság kételkedett abban, hogy a Toremar értékesítésére vonatkozó közbeszerzési eljárás kellően átlátható és feltétel nélküli volt ahhoz, hogy biztosítsa, hogy az értékesítésre piaci áron kerüljön sor.

(112) A 2012. évi határozatban, a Bizottság úgy tekintette, 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 ebben az esetben államnak betudható) értékesítésével kapcsolatos állandó gyakorlatát: nem gazdasági megfontolások, amelyekre egy magáneladó nem lenne tekintettel, például közrendi okok, foglalkoztatási követelmények vagy regionális fejlesztés az állami támogatás meglétét mutatják, ha terhes kötelezettségeket rónak a potenciális vevőre, ezáltal alkalmasak az eladási ár csökkentésére.

(113) Hasonlóképpen, az akkor rendelkezésre álló információk alapján a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Toremar-pályázatban előírt úgynevezett *műszaki és pénzügyi követelmények* ténylegesen megzavarták az eljárás lebonyolítását azáltal, hogy a potenciális ajánlattevőket a meglévő tengeri vállalatokra korlátozták, mivel a jelen ügyben magát a közszolgáltatási szerződéssel megbízott vállalatot is eladásra kínálták ([46]).

(114) A fenti okokból a Bizottság előzetesen azt állapította meg, hogy a Toremar privatizációs eljárása nem volt kellően átlátható és feltételhez nem kötött, hogy önmagában biztosíthatná, az értékesítésre piaci áron kerül sor. A Bizottság tehát az eljárás e szakaszában nem zárhatta ki, hogy a vevő gazdasági előnyhöz jutott.

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

3.3. **A Toszkána régió és a Moby/Toremar közötti új szolgáltatási szerződés**

3.3.1. *Az Altmark-kritériumok teljesülése és a támogatás megléte*

(116) A 2011. és 2012. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a Toremarnak (és felvásárlójának, a Mobynak) fizetett kompenzáció nem felelt meg az *Altmark*-ítéletben megállapított kritériumoknak, tehát az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében támogatásnak minősül. A Bizottság ezt a következőkre tekintettel állapította meg: i. a Toremar által üzemeltetett útvonalak legalább egy részén jelen voltak látszólag hasonló szolgáltatásokat kínáló versenytársak, és nem nyújtottak be elegendő információt, amely lehetővé tette volna a Bizottság számára annak megállapítását, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás olyan valós közszolgáltatási igényt tükrözött-e, amelyet a piaci erők önmagukban nem tudtak kielégíteni; ii. a 2011. évi

([44]) A Bizottság 2021/21/EU határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

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

([46]) Az ajánlattételi felhívás előírja, hogy a résztvevők bizonyítsák, hogy a 2006. november 30. és 2009. november 30. közötti időszakban legalább 450 000 tengeri mérföldnek megfelelő tengeri szállítási szolgáltatást teljesítettek, és hogy az elmúlt három pénzügyi évben legalább 150 millió EUR forgalomról számoltak be a tengeri szállítási szolgáltatások terén, amelyből legalább 75 millió EUR a tengeri személyszállítási szolgáltatások üzemeltetéséből származott.

határozatban már kifejtett okokból úgy tűnt, hogy a kompenzációnak a CIPE-irányelv szerinti számítása folytán a szolgáltatót túlkompenzálták a közszolgáltatás nyújtásáért; valamint iii. az Altmark-ítélet negyedik kritériumát láthatóan nem tartották be, tekintettel arra, hogy a közszolgáltatásra azzal a feltétellel írtak ki közbeszerzési eljárást, hogy a sikeres ajánlattevő az egész Toremar vállalatot is felvásárolja. A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy ha a közszolgáltatási szerződésre a felvásárlási követelmény nélkül írtak volna ki közbeszerzési eljárást, az kevesebb költséggel járt volna a közösség számára.

3.3.2. *Összeegyeztethetőség*

(117) A Toremarnak nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségét illetően a Bizottság megjegyezte, hogy az Olaszország által szolgáltatott információk alapján a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat a hosszú (12 éves) megbízási időszak miatt nem tűnik alkalmazhatónak erre a szolgáltatási szerződésre. Mindazonáltal a Bizottság az eljárás e szakaszában nem tudott következtetést levonni a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alkalmazásáról, mivel az aláírt szerződést még nem nyújtották be. A Bizottság nem kapott semmilyen információt (például a megbízást megelőző két pénzügyi évben szállított utasok száma tekintetében) a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat többi összeegyeztethetőségi feltételének vizsgálatához. A Bizottság ezt követően megvizsgálta a támogatást a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján, és azt állapította meg, hogy kétségei vannak a keretszabály összeegyeztethetőségi feltételeinek teljesülését illetően, és felhívta Olaszországot az összeegyeztethetőség igazolására.

3.4. **A kikötési elsőbbség**

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

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

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

(120) 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 Toremar 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; valamint 3. az FAS-források esetleges felhasználása. A Bizottság felkérte Olaszországot, hogy tisztázza, ezek az intézkedések szükségesek-e a közszolgáltatás nyújtásához, és ha igen, milyen szempontból.

(121) A Bizottság előzetes álláspontja szerint továbbá ezek az intézkedések valószínűleg a Toremar 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**

(122) Olaszország átadott egy listát (a megfelelő jogi dokumentumokkal alátámasztva) a Toremar által üzemeltetett azon útvonalakról, amelyek a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartoznak, ebben feltüntette a szezonális gyakoriságot és a menetrendeket, a versenykörnyezetet és az e közszolgáltatási kötelezettséghez vezető okokat.

(123) Ami a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás meglétét illeti, Olaszország megjegyzi, hogy a fenti közszolgáltatási kötelezettségeket a területi folytonosság és a szárazföld és a szigetek közötti összeköttetés fenntartása érdekében határozták meg. Ez a szolgáltatás hozzájárul a szigetek gazdasági fejlődéséhez és az intermodális szállítás megkönnyítéséhez is, egyúttal egész évben garantálja a szigeti közösségek alapvető mobilitási szükségleteit, biztosítva a területi folytonossághoz való alkotmányos jog tiszteletben tartását.

(124) Ami a versenykörnyezetet illeti, Olaszország olyan információkat nyújtott be, amelyek szerint a Toremar az egyetlen olyan szolgáltató, amely az egész évben közlekedik az útvonalak többségén. Bár az évek során kialakult bizonyos fokú verseny, különösen a Piombino–Portoferraio útvonalon **(A2 vonal)** a Moby részvételével, Olaszország úgy véli, hogy a Toremar által kínált szolgáltatás nem helyettesíthető, és a területi folytonosságot a piaci erők önmagukban nem tudták volna garantálni.

4.2. **A Toremar privatizációjáról**

4.2.1. *A Toremar eladási áráról*

(125) Olaszország szerint a Toremar privatizációja magában foglalta a vállalat teljes részvénytőkéjének a Toszkána régió által indított közbeszerzési eljárás keretében történő átruházását. Ez az eljárás egyúttal arra is kiterjedt, hogy a területi folytonosság fenntartása érdekében 12 éves időtartamra megbízást adtak a Toszkánai-szigeteken nyújtandó tengeri közszolgáltatásokra.

(126) Toszkána régió független szakértői értékelést rendelt meg (lásd a (67) és a (68) preambulumbekezdést) a Toremar eladásával kapcsolatos jogi és gazdasági kérdések értékelésére. Olaszország szerint ez az értékelés (a továbbiakban: Fidi-jelentés) világosan és tömören ismerteti a Toremar részvénytőkéje piaci értékének meghatározása érdekében követett eljárásokat.

4.2.2. *Az eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes jellegéről*

(127) Olaszország hangsúlyozza, hogy az eljárásokat az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség jogi elveivel összhangban folytatták le. Azzal védekezett, hogy mind a 11 fél, aki kifejezte részvételi szándékát, megkapta az ajánlat benyújtásához szükséges információkat egy adatszobához való hozzáférés révén, ahol az összes dokumentációt rendelkezésre bocsátották. Olaszország azt állítja továbbá, hogy az eljárás e szakaszában nem volt befolyása a potenciális ajánlattevők felett, mivel a részvételi szándék kifejezésére való felhívásra adott válaszok nem voltak kötelező erejűek. A versenytársak számára biztosították azt a jogot is, hogy kérdéseket tegyenek fel és választ kapjanak az ajánlatkérőtől.

(128) A Bizottságnak a közbeszerzési eljárásban való részvétel tekintetében az ajánlattevőkkel szemben támasztott műszaki és pénzügyi követelményekkel kapcsolatos kétségeit illetően Olaszország azzal érvel, hogy ezek a követelmények nem diszkriminatívak, hanem azon a alapulnak, hogy olyan szolgáltatót kell kiválasztani, amely képes a szükséges közszolgáltatások mennyiségi és minőségi alakulására tekintettel egyedi know-how biztosítására. Ez még inkább releváns egy olyan közbeszerzési eljárás esetében, mint amilyen a jelen eljárás tárgyát is képezi, amikor a Toremar eladását egy új közszolgáltatási szerződés megkötésével kapcsolták össze ([47]). Olaszország szerint a közbeszerzési eljárásban vázolt műszaki és pénzügyi követelmények előírása nem ellentétes az eljárásnak az összes potenciális ajánlattevő felé való maximális nyitottságával, hanem e konkrét pályázati struktúra közvetlen és szükséges következménye.

(129) Ami konkrétan az átruházott eszközöket és a foglalkoztatási szint fenntartásának kötelezettségét illeti, Olaszország hangsúlyozza, hogy a Toremar értékesítése nem tartalmazott semmilyen kötelezettséget a foglalkoztatási szintekre vonatkozóan.

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

(130) Olaszország azzal érvel, hogy a négy *Altmark*-kritérium teljesül mind a 2009 és 2011 közötti, mind a 2012 és 2024 közötti időszak tekintetében, a következő okok miatt:

– a Toremart ténylegesen megbízták közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével. Az eredeti szerződés meghosszabbítása, valamint az új közszolgáltatási szerződés egyértelműen meghatározta a kiszolgálandó útvonalakra, a menetrendre, a kihajózási gyakoriságra, a használni kívánt hajók minőségére és általában a szolgáltatás minőségére, a kiszolgált kikötőkre alkalmazandó díjszabásra vonatkozó kötelezettségeket és az utasok jogaival kapcsolatos kötelezettségeket az uniós jogszabályokkal összhangban. Olaszország úgy véli tehát, hogy a közszolgáltatási kötelezettség egyértelműen meghatározott, ezért az első *Altmark*-kritérium teljesül,

([47]) Olaszország e tekintetben a Bizottság (Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság) 2009. december 21-i D(2009) 75213. számú levelére hivatkozik (lásd a (96) preambulumbekezdést).

– a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen állapították meg. Ezeket részletesen kifejti a CIPE-irányelv, amely a 2010-től nyújtott kompenzációra vonatkozik, és amelyet az új közszolgáltatási szerződésben (és annak mellékleteiben) is alkalmaztak. Ennélfogva Olaszország úgy véli, e paramétereket előzetesen, tárgyilagosan és átláthatóan állapították meg, és a második *Altmark*-kritérium is teljesül,

– a harmadik *Altmark*-kritériumot illetően a kompenzáció sem az eredeti szerződés meghosszabbításában, sem az új közszolgáltatási szerződésben nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből eredő költségek fedezéséhez szükséges mértéket. Ez egyértelműen kiderül a vállalat eredménykimutatásaiból, amelyek a 2009 és 2011 közötti hároméves időszakban 372 008 EUR veszteséget, a 2012 és 2016 közötti ötéves időszakban pedig 353 960 EUR veszteséget mutatnak. Ezen túlmenően az új közszolgáltatási szerződés 26. cikkében bevezetett egyensúly-helyreállítási mechanizmus miatt intézkedéseket hoztak annak biztosítására, hogy az eltéréseket korrigálják, és ezáltal elkerüljék a túlkompenzációt,

– Olaszország úgy véli, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium is teljesül. A 2010–2011-es kétéves időszakban Toszkána régió figyelemmel kísérte a vállalat hatékonyságát, míg az új közszolgáltatási szerződés által lefedett időszakban a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért felelős vállalat kiválasztása az uniós szabályoknak megfelelően közbeszerzési eljárás útján történt.

4.4. **A 2010. évre alkalmazott 9,95 %-os megtérülési rátáról és a CIPE-irányelvben 2010-től meghatározott 6,5 %-os kockázati prémiumról**

(131) A 2011. évi határozat megemlíti, hogy a befektetett tőke 2010. évi megtérülési rátáját adózás előtt 9,95 %-ban állapították meg. Olaszországot felkérték ennek igazolására, mivel a CIPE-irányelv előírja, hogy 6,5 %-os kockázati prémiumot kell a befektetési jövedelemnek a WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához alkalmazni (lásd a (46) preambulumbekezdést).

(132) Olaszország azt állítja, hogy a 9,95 %-os rátára való hivatkozás az új szerződések/közszolgáltatási szerződések tervezetére vonatkozik, amelyekre magukkal a vállalatokkal együtt írnak ki közbeszerzési eljárást, és amelyeket a Tirrenia-csoport egyes vállalatai privatizációjának befejezésekor írnak alá a vevőkkel (lásd a (27) preambulumbekezdést).

(133) Olaszország azt is hangsúlyozza, hogy mivel a kompenzáció pályázati összegét (azaz az ajánlati felhívás alapját) a 2009. évi törvény maximalizálta ([48]), az a döntés született, hogy a kompenzáció kiszámítását egy átalányalapú befektetési jövedelem alkalmazásával egyszerűsítik. Különösen az eredeti szerződés meghosszabbítását magában foglaló időszakra (azaz 2010–2011-re) vonatkozóan az átalányalapú befektetési jövedelmet ténylegesen 6,9 %-ban számították ki. 2012-től a Mobyval/Toremarral kötött új közszolgáltatási szerződés értelmében 6,5 %-os átalányalapú befektetési jövedelmet alkalmaztak. Olaszország azzal érvelt, hogy ezek az átalányalapú befektetési jövedelmek még mindig arányban állnak a felmerülő kockázatokkal, és mindenesetre nem érik el az eredetileg a Bizottsággal közölt 9,95 %-ot.

(134) Olaszország azt is kifejtette, hogy a CIPE-irányelv szerinti módszer teljeskörű alkalmazása akár 6,5 %-ot meghaladó befektetési jövedelmet is eredményezhetett. Ennélfogva Olaszország úgy véli, hogy ez az egyszerűsített megközelítés konzervatív, és elvben nem teszi lehetővé a CIPE-irányelvben megállapítottnál magasabb kompenzáció kifizetését a Moby/Toremar számára.

4.5. **A kikötési elsőbbségről**

(135) Olaszország a 2009. évi törvény 19-*ter* cikkének (21) bekezdésére hivatkozik, amely feljogosítja a Toremart arra, hogy fenntartsa a számára már kiosztott kikötési lehetőségeket és az új résidők kiosztásának elsőbbségét a nemzeti joggal összhangban (lásd a (90) preambulumbekezdést).

(136) Olaszország azzal érvelt, hogy a kikötési elsőbbség odaítélésével nem mondtak le állami forrásokról. Olaszország szerint minden kompüzemeltető rendszeres díjat fizet a megfelelő kikötői hatóságoknak a kikötésért. Olaszország azt is állítja, hogy ez a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási útvonalakra volt alkalmazandó, és hogy a Toremar és később a Moby/Toremar 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.

([48]) Olaszország szerint a kompenzáció pályázati összege kizárólag az ajánlatok értékelése szempontjából állapít meg korlátot, és nem határoz meg semmilyen korlátot a szerződés időtartama alatt ténylegesen kifizetett kompenzáció vonatkozásában.

(137) Olaszország úgy véli, hogy a kikötési elsőbbség nem juttatja jelentős előnyhöz a korábbi Tirrenia-csoport vállalatait, ideértve a Toremart és felvásárlóját, a Mobyt is. Azzal érvel különösen, 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 Toremar és a Moby 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 jelentős előnyhöz a Toremart és a Mobyt.

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

(138) A 2010. évi törvényben előírt intézkedéseket illetően (lásd a (91) és a (92) preambulumbekezdést) Olaszország azt állítja, hogy a Toremar megkapta és ténylegesen az eredeti rendeltetésére használta a 102/2009. sz. törvény által már lekötött pénzügyi erőforrásokat. Közelebbről a Toremar a nemzetközi biztonsági előírások betartása érdekében 1 617 300 EUR-t használt fel flottájának korszerűsítésére (azaz 808 650 EUR-t az Aethalia hajó korszerűsítésére és 808 650 EUR-t a Liburna hajó korszerűsítésére). Azt is állítja, hogy ezeket a pénzeszközöket nem likviditási célokra használták fel.

(139) A privatizációs eljáráshoz kapcsolódó adómentességek tekintetében Olaszország azzal érvel, hogy ami a társasági adót illeti, az intézkedést nem alkalmazták, mivel a Caremar, a Saremar és a Toremar régiókra történő átruházása ingyenes volt. Ezért, ellentételezés hiányában a konszolidált jövedelemadóról szóló törvény visszterhes vagyonátruházás esetén keletkező tőkenyereségekre vonatkozó 86. cikke (1) bekezdésének a) pontja nem alkalmazandó. Ami a héát illeti, Olaszország 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 hangsúlyozza, hogy a 2010. évi törvényben előírt mentesség célja az igazgatási egyszerűsítés volt. Adózási szempontból hatásai elhanyagolhatónak és csekélynek tekinthetők az átalánykulccsal kivetett adókat érintően. Közelebbről a regisztrációs illetékről (168 EUR dokumentumonként), az ingatlan- és jelzálog-nyilvántartásbavételi díjakról (egyenként 168 EUR), illetve a bélyegilletékről (14,62 EUR négy oldalért) van szó.

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

4.7. **A meghosszabbított eredeti szerződés és az új közszolgáltatási szerződés 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak való megfeleléséről**

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

(142) Válaszában Olaszország a 2010 és 2016 közötti időszak átlagos éves forgalmát adja meg, az útvonalak összességét alapul véve. Ennek alapján Olaszország bemutatta az utasforgalmi adatokat annak bizonyítására, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) pontjában meghatározott, 300 000 utasra vonatkozó küszöbértéket a Toremar által 2011 végéig, illetve a Moby/Toremar által 2012-től üzemeltetett útvonalak egyikén sem sértették meg.

4.8. **A meghosszabbított eredeti szerződés és az új közszolgáltatási szerződés 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabálynak való megfeleléséről**

(143) Olaszország továbbá azzal érvel, hogy nem történt túlkompenzáció a Moby/Toremar javára, és hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály feltételei teljesülnek.

(144) A fentiek igazolására Olaszország olyan információkat nyújtott be, amelyek bemutatták a befektetési jövedelem 2010–2017-es összegét, az annak ellenőrzésére használt módszert, hogy a Toremar és a Moby/Toremar által nyújtott szolgáltatások tekintetében nem áll fenn túlkompenzáció, a 2010–2017-es időszakra vonatkozó útvonalankénti költségeket és bevételeket, valamint a flotta 2009–2017-es értékcsökkenési időszakát ([49]).

(145) Olaszország emellett azt állítja, hogy a Toremar (és a Moby/Toremar) a 2009-től napjainkig tartó időszakban nem folytatott kereskedelmi tevékenységet.

5. **A MOBY/TOREMAR ÉSZREVÉTELEI**

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

(146) A Moby/Toremar azzal érvel, hogy az új közszolgáltatási szerződés és mellékletei konkrétan meghatározzák az érintett tengeri útvonalakra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségeket. Ezek a kötelezettségek többek között a szolgáltatás minőségére és jellemzőire (teljesítendő utak, menetrendek, szolgáltatási feltételek), valamint az alkalmazandó díjakra vonatkoznak.

(147) A panaszos azon állítására válaszul, miszerint a Toremar és a Moby összeolvadását követően monopolhelyzet alakult ki a Piombino–Elba szigete útvonalon, az utóbbi felek arra hivatkoznak, hogy az említett összefonódást az Olasz Nemzeti Versenyhatóság a 2011. július 19-i 22622. sz. határozatával engedélyezte, azzal, hogy teljesülnek bizonyos feltételek, amelyek éppen az ezen az útvonalon fennálló verseny biztosítására irányulnak.

(148) A Moby/Toremar továbbá azt állítja, hogy a szóban forgó útvonalakat állami támogatás nélkül nem lehetett kiszolgálni, és hogy a piac önmagában nem képes a szolgáltatásokat a közbeszerzési szerződés által előírt minimumkövetelményeknek megfelelően nyújtani.

5.2. **A Toremar privatizációjáról**

5.2.1. *A Toremar részvényeiért fizetett árról*

(149) A Moby/Toremar azt állítja, hogy a Toremar privatizációja nem tartalmaz állami támogatási elemeket, mivel a megállapodás szerinti árat független értékelő igazolta.

5.2.2. *Az eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes jellegéről, valamint a Toremar eszközeinek egy új közszolgáltatási szerződéssel való összekapcsolásáról*

(150) A Moby/Toremar a 2012. évi határozatban foglalt azon előzetes bizottsági álláspontra válaszolva, amely szerint az ajánlattétel műszaki és pénzügyi követelményei korlátozhatták az ajánlattétel iránt potenciálisan érdeklődő versenytársak számát, azzal érvel, hogy ezek a követelmények valóban szükségesek voltak, figyelembe véve a Toremar azon sajátos szerkezetét, amely abból eredt, hogy a Tirrenia-csoport tagja volt.

(151) A Moby/Toremar szerint a Toremar nem rendelkezett az összes eszközzel ahhoz, hogy egyedül biztosítsa a kívánt tengeri szolgáltatásokat, és a múltban mindig igénybe vette a Tirrenia-csoport szolgáltatásait, különösen a kereskedelmi jellegű szolgáltatásokat (például a kikötői jegyirodák, telefonközpontok és kommunikációs tevékenységek összehangolása), műszaki jellegű szolgáltatásokat (például információs rendszerek kezelése) és bizonyos szakszolgáltatásokat (például kínálatszabályozás).

(152) Ezért a Moby/Toremar azzal érvel, hogy a közbeszerzési eljárás nem tekinthető diszkriminatívnak, és hogy Toszkána régió azon igényét, hogy a Toremar számára olyan vevőt találjanak, amely már aktív a tengeri személyszállítási ágazatban, a szolgáltatás folyamatosságának biztosítására irányuló iparpolitikai megfontolások indokolják.

([49]) További elemzés a 6.3.1. szakaszban található.

(153) A Moby/Toremar azt állítja, hogy ha a szolgáltatásnyújtásra irányuló szerződést a Toremar eladása nélkül ítélik oda, az utóbbinak nem lenne további oka a működés folytatására, és nem lenne könnyű azt a piacon továbbértékesíteni, tekintettel a flotta sajátosságaira. Ezenkívül a felek szerint Toszkána régiónak valószínűleg magasabb összegű kompenzációt kellene fizetnie a szolgáltatásért, figyelembe véve, hogy a szolgáltatónak kellett volna biztosítania a szükséges hajókat és személyzetet. Ezenkívül Toszkána régiónak kellett volna viselnie a Toremar-flotta leszerelésének, valamint a vállalat irányításának és felszámolásának költségeit. Ezért a Toremar eszközeinek egy új közszolgáltatási szerződéssel való összekapcsolása az állami beavatkozás költségeit is minimalizálja.

(154) Végezetül a Moby/Toremar a panaszos azon állítására válaszolva, hogy a közbeszerzési eljárás előnyt biztosított a Moby számára, a nemzeti szintű eljárásra hivatkozik (lásd a 2.3.2.3. szakaszt), amely helyben hagyta a Toremar privatizációjára és a szolgáltatási szerződés odaítélésére vonatkozó közbeszerzési eljárás eredményét.

5.3. **Az új közszolgáltatási szerződés *Altmark*-kritériumoknak való megfeleléséről**

(155) A Moby/Toremar azt állítja, hogy az új közszolgáltatási szerződés megfelel valamennyi *Altmark*-kritériumnak.

(156) A felek szerint a közszolgáltatási kötelezettségek egyértelműen meghatározottak, és a kompenzáció paramétereit előzetesen, objektív és átlátható módon határozzák meg. Ezenkívül a szolgáltatás odaítélésének mechanizmusa (csökkenő árverés) és a létrehozott ellenőrzési rendszer – amely szerint a Toremar csak a ténylegesen elvégzett tevékenységekért részesül kompenzációban – biztosítja, hogy e kompenzáció ne haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből eredő költségek fedezéséhez szükséges mértéket.

(157) Végezetül a Moby/Toremar azzal érvel, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért felelős vállalat kiválasztása az uniós jognak megfelelően közbeszerzési eljárás útján történt.

5.4. **Az Olaszország és a Toremar közötti eredeti szerződés meghosszabbításáról**

(158) A Moby/Toremar hivatkozik a 2005/163/EK bizottsági határozatra (a továbbiakban: 2004. évi határozat), amelyben a Bizottság a Tirrenia-csoportba a Tirrenián kívül tartozó vállalatok javára Olaszország által odaítélt kompenzációt részben összeegyeztethetőnek ítélte a belső piaccal, részben Olaszország kötelezettségvállalásának teljesítésétől függően feltételesen ítélte összeegyeztethetőnek, részben pedig a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánította.

(159) A felek szerint a szóban forgó határozat alapján a Bizottság megerősítette az eredeti szerződés összeegyeztethetőségét annak 2008. végi lejáratáig, és hogy annak a 2009 és 2011 közötti évekre történő meghosszabbítása pusztán egy összeegyeztethető intézkedés folytatását jelenti, tehát létező támogatási intézkedés. Ez a meghosszabbítás nem tartalmaz lényegi változtatásokat, és a Tirrenia-csoporthoz tartozó vállalatok privatizációs eljárásának megszervezéséhez volt szükséges.

(160) A Moby/Toremar előadja továbbá, hogy még ha a Bizottság úgy is ítélné meg, hogy a Toremar a múltban állami támogatásban részesült az eredeti szerződés meghosszabbítása révén, ezt cáfolja az a tény, hogy a Toremart közbeszerzési eljárás keretében, tehát piaci feltételek mellett értékesítették a Moby részére olyan áron, amely többek között magában foglalta e támogatástartalom értékelését. Következésképpen és az állandó ítélkezési gyakorlat ([50]) alapján az eredeti szerződés meghosszabbítása nem releváns az állami támogatás megállapítása szempontjából.

([50]) Ezen érvelés alátámasztására a felek a következő ügyekre hivatkoznak: Banks, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456; Falck, C-74/00. P és C-75/00. P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2002:524; valamint Németország kontra Bizottság C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

6. ÉRTÉKELÉS

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

(161) 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”.

(162) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak meghatározása érdekében, hogy a bejelentett intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek-e, a fentiekben említett összes feltételnek teljesülnie kell. Alapvetően a pénzügyi támogatást:

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

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

c) torzítania kell a versenyt vagy versenytorzulással kell fenyegetnie; továbbá

d) érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.

(163) A Bizottság megjegyzi, hogy a kikötési elsőbbség, amely csak a közszolgáltatási útvonalakra vonatkozik, elválaszthatatlanul összefügg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak a Toremar és felvásárlója, a Moby általi teljesítésével. Ezért az intézkedést együtt kell értékelni az e vállalatoknak a közszolgáltatásért fizetett kompenzációval (lásd a 6.1.1. és a 6.1.2. szakaszt).

(164) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az Olaszország és a Moby/Toremar közötti új közszolgáltatási szerződést a Toremar privatizációjával együtt kell értékelni. Ez az együttes vizsgálat helyénvaló, mivel lényegében Olaszország írta ki az új közszolgáltatási szerződést, amelynek révén a nyertes ajánlattevőnek meg kellett vásárolnia a Toremar teljes részvénytőkéjét, hogy teljesíteni tudja az említett közszolgáltatási szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket.

6.1.1. *Az Olaszország és a Toremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása*

6.1.1.1. Állami források

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

(166) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország szerint minden kompüzemeltető rendszeres díjat fizet a megfelelő kikötői hatóságoknak a kikötőhelyekért, de a Toremar nem fizetett további díjat a kikötési elsőbbségért. Mindazonáltal a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Olaszország elvben dönthetett volna úgy, hogy további díjat állapít meg a kikötési elsőbbségért, és azzal, hogy nem így járt el, állami bevételekről mondott le. Emellett, mivel a kikötési elsőbbséget törvényben ítélik oda (lásd a (90) preambulumbekezdést), ezért az államnak tudható be.

6.1.1.2. Szelektivitás

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

6.1.1.3. Gazdasági előny

(168) A Bizottság emlékeztet arra, hogy szigorúan meghatározott feltételek mellett az egy adott vállalatnak a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció nem feltétlenül jelent gazdasági előnyt.

(169) A Bíróság az *Altmark*-ügyben hozott ítéletében ([51]) kimondta különösen, 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.

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

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

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

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

– amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt az ajánlattevőt válasszák ki, amely a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani a szolgáltatást, 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 (4. *Altmark*-kritérium).

(171) A Bizottság az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közleményében (a továbbiakban: ÁGESZ-közlemény) ([52]) kifejtette, hogy miként alkalmazza az *Altmark*-kritériumokat.

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

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

(174) A 2009. január 1. és 2012. január 1. közötti időszakban az eredeti szerződés egyik meghosszabbítása esetében sem közbeszerzési eljárásban választották ki a Toremart. Olaszország pusztán meghosszabbította a már hatályos rendszert, ezáltal feljogosította az előre meghatározott szolgáltatót arra, hogy továbbra is kompenzációban részesüljön a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért.

(175) Olaszország emellett nem szolgált semmilyen utalással a Bizottság számára arra nézve, hogy a kompenzáció szintjét azon költségek elemzése alapján állapította meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre is. Olaszország azon érve, miszerint Toszkána régió nyomon követte a Toremar hatékonyságát a 2010–2011-es időszakban, nem elegendő e kritérium teljesüléséhez, mivel nem bizonyítja, hogy a Toremar közszolgáltatási kötelezettségeinek teljesítése során ténylegesen felmerült költségek megfeleltek egy átlagos, jól vezetett és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás költségeinek.

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

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

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

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

(178) A kikötési elsőbbséget illetően a Bizottság először is emlékeztet arra, hogy az olasz versenyhatóság, az AGCM legalább két alkalommal úgy ítélte meg, hogy ehhez az intézkedéshez gazdasági érték társul ([53]). Mindazonáltal a Toremar nem fizet díjat a kikötési elsőbbségért (lásd a (136) preambulumbekezdést). Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy a kikötési elsőbbség legalább elméletben potenciálisan csökkentheti a szolgáltatók költségeit (például mivel a garantált kikötés csökkentheti a várakozási időt a kikötőkben, és ezért alacsonyabb üzemanyagköltséget eredményez) vagy növelheti bevételeit (például mivel bizonyos időpontokban esetlegesen nagyobb a kereslet az utasok részéről). Ha a kikötési elsőbbség gyorsabb kikötést tesz lehetővé, a kompszolgáltatás használói előnyben részesíthetik azt a kompüzemeltetőt, amely ezen intézkedés kedvezményezettje. Még ha ezek a hatások csak nagyon korlátozott körülmények között jelentkeznek vagy viszonylag csekélyek is, a kikötési elsőbbség gazdasági előnyhöz juttathatja a Toremart.

6.1.1.4. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatás

(179) 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 ([54]). Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitva álló piacokon más vállalkozásokkal versenyez ([55]).

(180) A jelen ügyben a kedvezményezett versenyben áll más, az Unióban tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokkal, különösen a 4055/86/EGK tanácsi rendelet ([56]) és a tengeri kabotázst szabályozó rendelet hatálybalépésétől, amelyek liberalizálják a nemzetközi tengeri szállítás, illetve a tengeri kabotázs piacát. Az, hogy egyes útvonalakon akkoriban a Toremar 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 meghosszabbításával érintett időszakban nyújtott kompenzáció tehát alkalmas arra, hogy érintse az uniós kereskedelmet és torzítsa a versenyt a belső piacon. Ugyanezért ez a megállapítás a kikötési elsőbbségre is igaz.

6.1.1.5. Következtetés

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

6.1.1.6. Új vagy létező támogatás

(182) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a Toremarnak a tengeri közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért 2008 végéig fizetett kompenzációt e határozat nem vizsgálja. Az említett kompenzáció vizsgálata, és az, hogy létező támogatásnak minősül-e vagy sem a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkének (3) bekezdése alapján, külön bizottsági határozat tárgyát képezi ([57]).

(183) Az (EU) 2015/1589 rendelet ([58]) 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 ([59]). Az uniós bíróságok

([53]) 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. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről, (265) preambulumbekezdés (HL L 332., 2020.10.12., 45. o.).

([54]) Lásd különösen: a Bíróság ítélete, Philip Morris kontra Bizottság, C-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.

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

([56]) 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.).

([57]) A Bizottság (EU) 2020/1411 határozata (2020. március 2.) az Olaszország által az Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar hajózási társaságok (Tirrenia-csoport) részére nyújtott C 64/99. (korábbi NN 68/99.) számú állami támogatásról (HL L 332., 2020.10.12., 1. o.).

([58]) 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.).

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

álláspontjával ([60]) összhangban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy egyértelmű lejárati idővel (2008. december 31.) rendelkező támogatási program időtartamának módosítása (meghosszabbítása) elegendő ahhoz, hogy új támogatásnak minősüljön, függetlenül attól, hogy az intézkedés egyéb jellemzői megváltoztak-e vagy sem.

(184) A fenti okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy tekintet nélkül arra, hogy a Toremar részére 2008 végéig odaítélt kompenzációt létező támogatásnak minősítette, a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a közszolgáltatásért kifizetett kompenzációt új támogatásnak kell tekinteni. Ez a következtetés érvényes a kikötési elsőbbségre is.

6.1.2. *Az új közszolgáltatási szerződés Toremar üzleti tevékenységével kapcsolt odaítélése a Moby/Toremar részére*

(185) Annak megállapítása érdekében, hogy az új közszolgáltatási szerződésnek a Toremar üzleti tevékenységével egy csomagban történő odaítélése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében előnyt jelent-e a Moby/Toremar számára, a Bizottságnak értékelnie kell az *Altmark*-kritériumoknak való megfelelést (lásd a (170) preambulum-bekezdést).

6.1.2.1. Az első Altmark-kritérium

(186) A Bizottság emlékeztet arra, hogy nincs egységes és pontos meghatározása annak a szolgáltatásnak, amely az uniós jog szerint akár az első *Altmark*-kritérium, akár az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése értelmében általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülhet ([61]). 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.”

(187) 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.

(188) A kabotázs terén részletes uniós szabályokat állapítottak meg a közszolgáltatási kötelezettségre a tengeri kabotázst szabályozó rendeletben, valamint – a tengeri szállításban tevékenykedő vállalkozásoknak nyújtott potenciális állami támogatások vizsgálata céljából – a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról szóló közösségi iránymutatásban (a továbbiakban: tengeri szállítási iránymutatás) ([62]).

(189) Az tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek a szigetekről vagy a szigetekre irányuló, valamint a szigetek közötti kabotázsban közlekedő hajótársaságokkal, vagy közszolgáltatási kötelezettségeket róhatnak ki a kabotázsszolgáltatás ellátásának feltételeként. Amennyiben egy tagállam közszolgáltatási szerződést köt vagy közszolgáltatási kötelezettséget ró ki, akkor azt az összes közösségbeli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés tilalmának elvét követve kell megtennie.”

([60]) 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.

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

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

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

(191) 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.

(192) 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 ([63]). A tengeri kabotázst szabályozó rendelet értelmezéséről szóló közlemény ([64]) megerősíti, hogy „*[a] tagállamok (ideértve adott esetben a regionális és helyi hatóságokat is), nem pedig a hajótulajdonosok döntik el, hogy mely útvonalakon van szükség közszolgáltatási kötelezettségekre. Konkrétan a rendszeres (menetrend szerinti) szigetközi kabotázsszolgáltatások tekintetében is előírhatók közszolgáltatási kötelezettségek, ha a piac nem biztosít megfelelő szolgáltatásokat.*" Ezenkívül a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 2. cikkének 4. pontja a közszolgáltatási kötelezettségeket olyan kötelezettségekként határozza meg, amelyeket „*a* [szóban forgó] *hajótulajdonos, amennyiben a saját kereskedelmi érdekeit tartaná szem előtt, nem vállalna, illetve azonos mértékben vagy azonos feltételek mellett nem vállalna*".

(193) Az ítélkezési gyakorlattal ([65]) összhangban annak megvizsgálása érdekében, hogy az első *Altmark*-kritérium teljesül-e, a Bizottság háromlépcsős értékelést végez annak ellenőrzésére, hogy valóban szükség van-e közszolgáltatásra (az első és a második lépés), valamint hogy az szükséges és arányos volt-e (harmadik lépés). A Bizottság a következőket vizsgálja meg:

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

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

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

1. Felhasználói kereslet

(194) Ebben az esetben a Toremart vegyes szolgáltatások (személyszállítás és járművek szállítása) nyújtásával bízták meg a 3. táblázatban bemutatott több vonalon. A Toremar közszolgáltatási kötelezettségei a kiszolgált kikötőkre, a közszolgáltatási rendszer keretében üzemeltetett tengeri összeköttetésekre kijelölt hajók típusára és kapacitására, a szolgáltatás gyakoriságára és a felszámítandó maximális viteldíjakra vonatkoztak.

(195) A (123) preambulumbekezdésben leírtak szerint Olaszország az új szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket főként azért rótta ki, hogy i. biztosítsa a területi folytonosságot a szárazföld és a szigetek között, ii. hozzájáruljon az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokkal. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezek valóban jogos közérdekű célok.

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

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

([64]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről szóló közlemény (Brüsszel, COM(2014) 232 final, 2014.4.22.) naprakésszé tételéről és helyesbítéséről.

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

(197) A felhasználók tényleges keresletének szemléltetésére Olaszország összesített statisztikákat nyújtott be, amelyek szerint 2010-ben a Toremar összesen 1 462 570 utast és 317 488 járművet szállított az öt közszolgáltatási útvonalon. A 2011-es számok valamivel alacsonyabbak voltak (1 437 613 utas és 294 433 jármű). Ez azt mutatja, hogy az azt megelőző két évben, hogy a Mobyt/Toremart közszolgáltatási kötelezettséggel bízták meg, jelentős aggregált kereslet volt tapasztalható az érintett útvonalakon a tengeri szállítási szolgáltatások iránt (lásd a (297) preambulumbekezdést a 2009-től 2011-ig tartó időszakra vonatkozó útvonalankénti statisztikák tekintetében).

(198) Annak további bizonyítására, hogy a felhasználói kereslet továbbra is fennállt, amikor a Moby/Toremar az új közszolgáltatási szerződés alapján megkezdte működését mind a hat útvonalon, Olaszország 2018 végéig szóló összesített statisztikákat is benyújtott (lásd a 4. és 5. táblázatot). Ez megerősíti, hogy a felhasználói kereslet – néhány kisebb, felfelé vagy lefelé irányuló eltéréssel – továbbra is fennállt, kivéve 2012-ben, ahol nagyobb volt a felfelé irányuló eltérés, ami főként az értékesítési hálózat strukturális megújulásának tudható be, ami pozitív hatást gyakorolt a forgalom növekedésére az említett év főszezonjában. Mindazonáltal az egyes évekre 2018 végéig vonatkozó útvonalankénti statisztikák elemzése nem utal arra, hogy konkrét útvonalakon megszűnt volna a kereslet.

Év	A1 vonal	A2 vonal	A2 gyors vonal	A3 vonal	A4 vonal	A5 vonal	Utasok száma összesen
2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2014	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2015	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2016	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2017	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4. táblázat: A 2012 és 2018 közötti időszakra vonatkozó utasstatisztikák

Év	A1 vonal	A2 vonal	A2 gyors vonal	A3 vonal	A4 vonal	A5 vonal	Járművek száma összesen
2012	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2013	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2014	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2015	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2016	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2017	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2018	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]

5. táblázat: A 2012 és 2018 közötti időszakra vonatkozó járműstatisztikák ([66])

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

2. Piaci hiányosság fennállása

([66]) Az A2 gyors vonalon és az A5 vonalon használt hajók nem szállíthatnak járműveket.

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

(201) A Bizottság megjegyzi, hogy az új közszolgáltatási szerződés Mobyval/Toremarral való aláírásáig tartó időszakban más szolgáltatók kínáltak kompszolgáltatásokat az új közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó egyes útvonalakon, noha nem feltétlenül egész évben és ugyanolyan gyakorisággal. A megbízás 2012. január 2-i időpontjáig fennálló (a (38) preambulumbekezdésben leírt) versenyhelyzet fényében a Bizottság minden egyes érintett útvonal esetében értékeli, hogy a többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatások egyenértékűek voltak-e a Moby/Toremar által az új közszolgáltatási szerződés szerint nyújtandókkal.

(202) Az alábbi táblázat ismerteti a Moby/Toremar által üzemeltetett útvonalakon fennálló versenyhelyzetet:

Útvonal	**Moby/Toremar (napi kihajózások egész éven át)**	**Versenytársak (napi kihajózások)**
Livorno–Gorgona–Capraia **(A1 vonal)**	Vegyes szolgáltatás (utasok és járművek)	Nincsenek
Portoferraio–Piombino (Elba szigete) **(A2 vonal)**	Vegyes szolgáltatás, átlagosan: – januártól áprilisig nyolc kihajózással – áprilistól szeptemberig 15 kihajózással – szeptembertől decemberig nyolc kihajózással	**Moby** (vegyes szolgáltatás egész évben) átlagosan: – januártól márciusig 6 kihajózással – áprilisban nyolc kihajózással, májusban 12 kihajózással és szeptemberben 10 kihajózással – júniustól augusztusig 12 kihajózással – októberben nyolc kihajózással – novemberben és decemberben hat kihajózással **Blu Navy** (vegyes szolgáltatás) – 2012-ben (egész évben) átlagosan öt kihajózással – 2013 óta csak március és október között, átlagosan öt kihajózással **Elba Ferries** (vegyes szolgáltatás júniustól szeptemberig) átlagosan öt–hat kihajózással
Piombino–Cavo–Portoferraio (Elba szigete) **(A2 gyors vonal)**	Gyors személyszállítási szolgáltatás	Nincsenek
Piombino–Rio Marina–Pianosa (Elba szigete) **(A3 vonal)**	Vegyes szolgáltatások	Nincsenek
Porto S. Stefano–Giglio szigete **(A4 vonal)**	Vegyes szolgáltatás, átlagosan: – januártól márciusig három–négy kihajózással	**Maregiglio** (vegyes szolgáltatás egész évben) átlagosan: – januártól márciusig 0,5–1 kihajózással – áprilisban és májusban 2 kihajózással

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

	– áprilistól szeptemberig négy–öt kihajózással – szeptembertől decemberig négy kihajózással	– júniusban és júliusban öt–hat kihajózással – augusztusban és szeptemberben három–négy kihajózással – októberben egy–két kihajózással – novemberben és decemberben egy kihajózással
Porto S. Stefano–Giannutri **(A5 vonal)**	a Maregiglio által a Mobyval/Toremarral alvállalkozói szerződés keretében nyújtott személyszállítási szolgáltatás ([1])	Nincsenek

([1]) Az ajánlattételi dokumentáció biztosította az alvállalkozói lehetőségeket. Olaszország bemutatta a Bizottságnak a Toszkána régió által a Moby/Toremar részére a Porto S. Stefano–Giannutri útvonalon nyújtott közszolgáltatásért évente kifizetett – a szolgáltatás nettó költségét kitevő – konkrét összegeket. A Toremar alvállalkozói szerződés alapján átalányösszeget fizet a Maregiglio részére. Ez utóbbi ügylet, amely magánfelek közötti szerződés, nem tartozik e határozat hatálya alá.

6. táblázat: Versenyhelyzet a Moby/Toremar által üzemeltetett útvonalakon

(203) A Bizottság úgy ítéli meg, amint azt a 6. táblázat világosan mutatja, hogy a Moby/Toremar által kínált szolgáltatások nem helyettesíthetők a többi versenytárs által kínált szolgáltatásokkal, mivel e versenytársak nem vagy nem teljes mértékben látják el az új közszolgáltatási szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségeket, különösen a Toremar által üzemeltetett szolgáltatás egész évre kiterjedő folyamatosságot illetően. Mindemellett a hat útvonal közül hármon a Mobyn/Toremaron kívül nincs más szolgáltató (A2 gyors, A3 és A5 vonal). Következésképpen a Mobyval/Toremarral kötött szerződésben e három útvonal üzemeltetésére előírt közszolgáltatási kötelezettségeket a területi folytonosság biztosításának valódi közérdekű szükséglete indokolja, amennyiben azt a piac önmagában nem tudja kiszolgálni.

(204) Azon útvonalakat illetően, amelyeken más szolgáltatók is kínálnak szolgáltatásokat (A2 és A4 vonal), a Bizottság úgy ítéli meg, hogy jelentős különbségek vannak a kínált szolgáltatások járatsűrűsége tekintetében. A Moby/Toremar az egész évben folyamatosan közlekedik ezen útvonalakon, míg a táblázatban említett összes többi szolgáltató (azaz a Blu Navy, az Elba Ferries és a Maregiglio) nem kínálja ezt a folyamatos szolgáltatást egész évben (a Blu Navy és az Elba Ferries esetében), és nem is ugyanolyan gyakorisággal, mint a Moby/Toremar. Például a Blu Navy 2010-ben kezdett hajózni április és november között. Ezt követően 2012-ben egész évben átlagosan öt kihajózást teljesített, és 2013-ban csak márciusban és októberben tért vissza az eredeti menetrendjéhez. A Maregiglio egész évben hajózik az A4-es vonalon, a Mobyhoz/Toremarhoz képest azonban kevesebb kihajózással. Különösen a januártól februárig, illetve novembertől decemberig tartó időszakban a Maregiglio nem közlekedik minden nap, a havi kihajózások száma 20 és 30 között változik. Következésképpen a Moby/Toremar e konkrét útvonalakon történő szolgáltatása nélkül e szigeteknek a szárazfölddel való egész éven át tartó, rendszeres és gyakori összeköttetése jelentősen veszélybe kerülne, mivel sem a Blu Navy, sem az Elba Ferries nem tudta volna a teljes szerződési időszak alatt a szolgáltatást ugyanolyan feltételek mellett nyújtani, mint a Moby/Toremar.

(205) Ami különösen a Moby (a Moby/Toremar versenytársa) által az A2 vonalon üzemeltetett szolgáltatást illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a Moby az egész évben rendszeresen és naponta (például a téli időszakban teljesített 5 kihajózástól a nyári időszakban teljesített 17 kihajózásig) közlekedik, így nagyon hasonló szolgáltatást nyújt, mint a Moby/Toremar.

(206) Mindazonáltal Olaszország olyan információkkal szolgált, amelyek szerint a Moby/Toremar által nyújtott közszolgáltatás folytatása szükséges volt, és valódi közszolgáltatási igényre reagált, és hogy a tengeri összeköttetés iránti ezen igényt a Moby önmagában nem tudta kielégíteni.

1. Először: a Moby/Toremar menetrendjét az új közszolgáltatási szerződés keretében úgy igazították ki, hogy garantálják az intermodális közlekedést, nevezetesen a tengeri szolgáltatásoknak a Piombino és Campiglia Marittima vasútállomásain kínált vasúti szolgáltatásokkal való jobb integrációját.

2. Másodszor: Olaszország bizonyította, hogy egy közszolgáltatási kötelezettséggel megbízott szolgáltató létezése lehetővé tenné a tengeri szolgáltatások tényleges folyamatosságát a téli időszak egészében, emellett jelentősen, a lakosság érdekeit szem előtt tartva csökkentené a kikötői várakozási időt, közel másfél órával (például a Toremar hiányában a Piombinóban eltöltendő három óráról másfél órára a Toremar és a Moby együttes jelenléte esetén).

3. Harmadszor: a Moby/Toremar a közszolgáltatási szerződés alapján egész évben naponta további egy esti kihajózást teljesít (a megbízás időpontjában) az utolsó kihajózástól számított 30 perctől 00:30 percig tartó idősávban (lásd a (258) preambulumbekezdést). A Moby/Toremar tehát naponta az utolsó résidőt üzemelteti az A2-es vonalon (naptól és hónaptól függően 22:00 vagy 22:30). A vizsgált menetrendek azt is mutatják, hogy a Moby/Toremar hajózik ki először Portoferraióból a szárazföld felé. Ezért a Moby/Toremar hajói a sziget kikötőjében éjszakáznak, ami magasabb költségekkel jár, hogy a legelső összeköttetést biztosítsák reggel a lakosok számára, akik tanulás vagy munkavégzés céljából ingáznak, és hogy egészségügyi veszélyhelyzetek esetén összeköttetéseket garantáljanak.

4. Negyedszer: az állítások szerint a Moby önmagában nem képes kielégíteni a szállítandó nagy utasforgalmat Piombino és Portoferraio között és vissza. Bár a nyári hónapokban nyilvánvalóan sokkal nagyobb számú utast szállítanak, a 2012 első három hónapjában (azaz a holtszezonban) megfigyelt adatok azt mutatják, hogy mindkét hajó (Moby/Toremar vagy Moby) fedélzetén állandóan jelen voltak olyan utasok, akiknek munkavégzési, tanulmányi vagy egyéb személyes célból mindkét irányban közlekedniük kellett.

(207) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a megbízás időpontjában a piaci erők önmagukban elégtelenek voltak a közszolgáltatási igények kielégítésére. Több útvonalon ugyanis a Moby/Toremar volt az egyetlen szolgáltató, míg a többi útvonalon a versenytársak által a Toszkánai-szigeteken nyújtott szolgáltatások nem voltak egyenértékűek a folyamatosság, a járatsűrűség, a kapacitás és a minőség tekintetében, és ezért nem feleltek meg teljes mértékben a Mobyval/Toremarral kötött új szolgáltatási szerződésben meghatározott közszolgáltatási követelményeknek.

3. A legkevésbé ártalmas megközelítés

(208) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország úgy döntött, hogy egyetlen szolgáltatóval (a Mobyval/Toremarral) köt közszolgáltatási szerződést, ahelyett, hogy a szóban forgó útvonalak kiszolgálásában érdekelt valamennyi szereplőre közszolgáltatási kötelezettséget róna. Az Olaszország által átadott információ alapján a Bizottság elfogadja hogy a felhasználói kereslet nem lett volna teljesíthető közszolgáltatási kötelezettségek előírásával (lásd a (196) preambulumbekezdést). Több útvonalon különösen a Moby/Toremar az egyetlen szolgáltató, ahol pedig nem ez a helyzet, a többi szolgáltató által biztosított kínálat nem felel meg a járatsűrűséggel, a folyamatossággal és a minőséggel kapcsolatos (minden) követelménynek. Emellett a legtöbb útvonal kiszolgálása veszteséges, különösen a holtszezonban, így a közszolgáltatásért járó kompenzáció nélkül ellátatlan maradna. Emellett a Bizottság tudomásul veszi Olaszország és a kedvezményezettek azon érvét, amely szerint közszolgáltatási szerződésre a Toremar privatizációjára tekintettel is szükség volt. Közelebbről Olaszország azzal érvel, hogy a Toremar új közszolgáltatási szerződéssel egy csomagban történő megpályáztatása lehetővé tette i. a tengeri közszolgáltatás folyamatosságának biztosítását és ii. az állam számára az érték maximalizálását. Ebből az okból a Bizottság tehát elfogadta (lásd a (96) preambulumbekezdést), hogy Olaszország az új közszolgáltatási szerződéssel együtt pályáztatja meg a Toremar üzleti tevékenységét. A Bizottság ezzel azt is elfogadta, és e határozatban megismétli, hogy Olaszország nem támaszkodhatott a valamennyi szolgáltatóra alkalmazandó közszolgáltatási kötelezettségre, hanem inkább kizárólag a Mobyval/Toremarral kívánt közszolgáltatási szerződést kötni.

Következtetés

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

(210) Annak megállapításához, hogy az első *Altmark*-kritérium teljesült, a Bizottságnak azt is ellenőriznie kell, hogy a Mobyt/Toremart egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel bízták-e meg. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket az új közszolgáltatási szerződés és annak mellékletei (amelyek tartalmazzák például a hajók meghatározását az egyes útvonalak tekintetében) egyértelműen leírják. Hasonlóképpen, a kompenzációra irányadó szabályokat az új közszolgáltatási szerződés, a 2009. évi törvény és a CIPE-irányelv is részletesen meghatározza. Az új közszolgáltatási szerződés időtartama is egyértelmű (12 év), az a Mobyt/Toremart határozza meg a közszolgáltatóként, és tartalmazza a túlkompenzáció elkerülését és visszafizettetését szolgáló rendelkezéseket (lásd még a (228) preambulumbekezdést). A Bizottság tehát megállapítja, hogy az első *Altmark*-kritérium teljesül.

Kikötési elsőbbség

(211) 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 Moby/Toremar közszolgáltatási kötelezettségeire. Ha ugyanis 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 rendszeres menetrendre a szigeti lakosság mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében, és hogy hozzájáruljanak az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. Továbbá, mivel az új közszolgáltatási szerződés konkrét időbeosztási kötelezettséget állapít meg 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 a Toremar megvásárlásakor átadták a Mobynak/Toremarnak. Mindezek figyelembevételével a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedést azért ítélték oda, hogy a Moby/Toremar el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek (lásd a (209) preambulumbekezdést). Olaszország megerősítette továbbá, hogy a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási rendszer keretében nyújtott szolgáltatásokra vonatkozik. A kikötési elsőbbség tehát szintén megfelel az *Altmark*-ügyben hozott ítéletben megállapított első feltételnek.

6.1.2.2. A második Altmark-kritérium

(212) 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.

(213) 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.

(214) Közelebbről a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket a CIPE-irányelv részletesen kifejti, és azokat az új közszolgáltatási szerződésben (és annak mellékleteiben) is alkalmazták. A kompenzáció kiszámításának módja, ideértve többek között a figyelembe vett költségelemeket, a CIPE-irányelvben szerepel részletesen. Mivel a kikötési elsőbbség nem jár a Moby/Toremar részére pénzbeli kompenzációval, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az intézkedés megfelel a második *Altmark*-kritériumnak.

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

6.1.2.3. A harmadik Altmark-kritérium

(216) A harmadik *Altmark*-kritérium szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatás teljesítéséért kapott ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.

(217) 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.

(218) A 2012. évi határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak, köztük a Mobynak/Toremarnak 2012-től fizetett kompenzáció arányosságát illetően. Közelebbről a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 6,5 %-os rögzített kockázati prémium nem a kockázat megfelelő szintjét tükrözi, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a Moby/Toremar 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 Moby/Toremar túlkompenzációban részesülhetett.

(219) A Bizottság megjegyzi, hogy a kompenzációs módszer új közszolgáltatási szerződésben megállapított bizonyos vonatkozásai a jelek szerint valóban csökkentik a Mobynál/Toremarnál felmerült kereskedelmi kockázatot. Különösen a Moby/Toremar által kiszabható maximális viteldíj van úgy kiigazítva évente, hogy figyelembe vegye az inflációt és megjelenítse a fogyasztói árindex változását. Továbbá az új közszolgáltatási szerződés tartalmaz olyan

kikötéseket (lásd a (87) preambulumbekezdést), amelyek célja a közszolgáltatási kötelezettség gazdasági-pénzügyi egyensúlyának fenntartása. Abban az esetben különösen, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem elegendő az új közszolgáltatási szerződésben foglalt megbízás szerinti szolgáltatások költségének fedezésére, e kikötések lehetővé teszik i. a díjszabásnak, ii. a nyújtott közszolgáltatások szintjének, iii. az éves árplafon szintjének és iv. a beruházásokhoz nyújtott tőketámogatásoknak a felülvizsgálatát.

(220) A szerződés 26. cikke szerint a Moby/Toremar gazdasági és pénzügyi egyensúlyának eltérése esetén a Moby/Toremar kérheti az egyensúly helyreállítását egy Toszkána régiónak szóló javaslat benyújtásával. Ezt a javaslatot ezután a szerződés kezeléséért felelős műszaki bizottság elé terjesztik. Olaszország tájékoztatta a Bizottságot (lásd a 7. táblázatot) a 2012 és 2018 között a Moby/Toremar által viselt magasabb héaköltségek és az üzemanyagárak emelkedése miatt nyújtott, az egyensúly helyreállítását célzó hozzájárulásokról.

EUR	**A szerződés szerinti állami kompenzáció**	**Az egyensúly helyreállítását célzó hozzájárulás**	**Összesen**
2012	13 291 109	2 033 145	15 324 254
2013	13 234 326	–	13 234 326
2014	13 287 102	1 150 000	14 437 102
2015	13 366 507	677 052	14 043 559
2016	13 212 118	–	13 212 118
2017	13 523 598	–	13 523 598
2018	13 706 440	–	13 706 440

7. táblázat: Az egyensúly helyreállítását célzó hozzájárulások

(221) Amint azt a fenti táblázat szemlélteti, és Olaszország részletesebben kifejtette, a szerződés gazdasági egyensúlyának fenntartása érdekében a kompenzációt kiigazították 2012-re, míg 2013-tól a szerződés lejártáig intézkedéseket hoztak a díjszabási rendszerrel kapcsolatban, kiigazítva a viteldíjak meghatározását. A kompenzáció további kiigazítására 2014-ben és 2015-ben került sor, ami a 2013-as, illetve a 2014-es nem megfelelő díjszabási rendszer miatt további, az egyensúly helyreállítását célzó hozzájárulást eredményezett, míg a 2016 és 2018 közötti időszak tekintetében nem volt szükség kiigazításra.

(222) Bár a jelek szerint ezek a biztosítékok csökkentik a Moby/Toremar kereskedelmi kockázatát, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vállalat továbbra is ki van téve annak a kockázatnak, hogy a kompenzáció esetleg nem lesz elegendő a szolgáltatás működtetésével kapcsolatos költségek fedezésére. Az egyensúly helyreállítására irányuló javaslatot nem feltétlenül fogadják el mindig, mivel Toszkána régió dönt az ügy érdeméről, és a műszaki bizottság véleményének kézhezvételét követően hoz határozatot a Moby/Toremar kérelmének benyújtásától számított 90 napon belül. A határozat elfogadásáig a Mobynak/Toremarnak változatlanul fenn kell tartania a közszolgáltatást. Egy esetben valóban elutasították az egyensúly helyreállítására irányuló kérelmet, mivel a közszolgáltatási szerződés 26. cikkében foglalt feltételek nem teljesültek ([68]).

(223) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy nem minden költségkategória tartozik az egyensúly helyreállítását célzó hozzájárulás alá. A közszolgáltatási szerződés 26. cikke szerint a Mobynak/Toremarnak viselnie kell különösen a vezetői hatékonyság hiányával, a hitelfelvételi költségekkel és a személyzeti egységköltségeknek a munkajogi követelményeknek való megfelelés érdekében történő növelésével kapcsolatos költségeket. Ezért a Moby/Toremar továbbra is ösztönzött arra, hogy szolgáltatásait hatékonyan és a közösség számára a legkevesebb költséggel lássa el.

(224) A (46)–(50) preambulumbekezdésben említettek szerint a CIPE-irányelv előírja, hogy 6,5 %-os kockázati prémiumot kell alkalmazni a befektetési jövedelem WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához. A gyakorlatban azonban a 6,5 %-ot átalányalapú befektetési jövedelemként alkalmazták (lásd még a (133) preambulumbekezdést).

([68]) 2012. április 3-i levél, hivatkozási szám: AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Amint azt a 8. táblázat szemlélteti, a 2012 és 2018 közötti időszakra vonatkozó adatok azt mutatják, hogy a közszolgáltatásért járó tényleges kompenzáció nem volt elegendő a szolgáltatás nettó költségének fedezésére, beleértve a 6,5 %-os befektetési jövedelmet is. 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 időszakban a Moby/Toremar az elszámolható összegnél valamivel több mint 4 millió EUR-val kevesebbet kapott. Lényegében ebben az időszakban a Mobynak/Toremarnak fizetett kompenzáció a közszolgáltatás nettó költségét fedezte, de a gyakorlatban alig volt (azaz összességében valamivel több mint 30 000 EUR) befektetési jövedelem. Ez a számadat megerősíti, hogy a szerződés 26. cikkének az egyensúly helyreállítását célzó rendelkezései nem védik a Mobyt/Toremart a közszolgáltatás működtetésével kapcsolatos valamennyi kockázattól.

A Toremar közszolgálati feladatai	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Mindösszesen
Bevételek összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Költségek összesen	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizáció	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= A közszolgáltatás nettó költsége	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Befektetési jövedelem (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Kompenzációra jogosult összeg	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Tényleges kompenzáció	15.324.255 €	13.234.327 €	14.437.102 €	14.043.559 €	13.212.118 €	13.523.598 €	13.706.440 €	97.481.399 €
= Túl-/alulkompenzáció	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 4.169.085 €

8. táblázat: A Toremar által ellátott közszolgáltatás nettó költsége, 2012–2018

(226) A hivatalos vizsgálat során (lásd a (133) preambulumbekezdést) Olaszország pontosította, hogy mivel a kompenzáció közbeszerzési szerződés szerinti összegére a 2009. évi törvény felső határt állapít meg, úgy döntöttek, hogy a számításokat a 6,5 % mint átalányalapú befektetési jövedelem használatával egyszerűsítik. Olaszország úgy véli, hogy egyszerűsített megközelítése konzervatív (lásd a (134) preambulumbekezdést), és nem teszi lehetővé a CIPE-irányelvben megállapítottnál magasabb kompenzáció kifizetését a Moby/Toremar számára.

(227) Ebben a helyzetben a Bizottság összevetette a Mobyra/Toremarra alkalmazott 6,5 %-os befektetési jövedelmet egy referenciacsoport által 2011-ben (a Moby/Toremar megbízása előtti évben) generált befektetési jövedelem mediánjával. A referenciacsoport kiválasztott kompüzemeltetőkből áll, amelyek tengeri összeköttetéseket kínálnak Olaszországon belül, illetve Olaszország és más tagállamok között ([69]). Az elemzés azt mutatja, hogy a Moby/Toremar által realizált befektetési jövedelem éppen alatta van a referenciacsoportra jellemző medián megtérülésnek. Ez az összevetés azt mutatja, hogy a Moby/Toremar megbízatása előtt egy évvel a 6,5 %-os befektetési jövedelem nem volt észszerűtlen.

(228) A Bizottság pozitívumként jegyzi meg továbbá, hogy az új közszolgáltatási szerződés előírja a Moby/Toremar számára, hogy a vezetői beszámolókat (útvonalankénti albontásban és független könyvvizsgáló által hitelesítve) minden évben küldje meg Toszkána régiónak, hogy ez utóbbi ellenőrizhesse, nem történt-e túlkompenzáció. Ez további olyan biztosíték, amely garantálja, hogy a Toremar ne részesüljön túlkompenzációban. Ezenkívül, mivel a Toremar csak kereskedelmi tevékenységet végzett, a kereszttámogatás mindenképpen kizárt. Olaszország ezeket a 2012–2018-as vezetői beszámolókat is benyújtotta, a Bizottság így el tudta végezni a 8. táblázatban szereplő számításokat.

(229) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a Toremar részére a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció – a bevételeket és a méltányos nyereséget is figyelembe véve – nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során felmerülő költségek fedezéséhez szükséges mértéket. Konkrétabban, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a CIPE-irányelvben megállapított 6,5 %-os kockázati prémiumot a 2009. évi törvényben megállapított maximális kompenzációs összeggel együtt kell értékelni. Ezt szem előtt tartva, a Toremar által előzetesen elvárható befektetési jövedelem összhangban volt a közszolgáltatási kötelezettségek új közszolgáltatási szerződés szerinti teljesítésével összefüggésben nála felmerült kockázatokkal. Az *Altmark*-ügyben hozott ítélet harmadik feltételének való megfeleléssel kapcsolatos bizottsági kételyek tehát eloszlottak.

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

(230) A kikötési elsőbbség és az abból esetlegesen eredő bármely túlkompenzáció tekintetében a Bizottság a következőket jegyzi meg. Olaszország azzal érvel, hogy a kikötési elsőbbségből eredő bármely pénzbeli előny csekély (lásd a (137) 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 (228) preambulumbekezdést) megerősítette, hogy 2012 és 2018 között a Moby/Toremar nem részesült túlkompenzációban. A Bizottság tehát megállapítja, hogy a kikötési elsőbbség is megfelel a harmadik *Altmark*-kritériumnak.

6.1.2.4. A negyedik Altmark-kritérium

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

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

(233) A Bizottság megjegyzi, hogy ebben az ügyben a közbeszerzési eljárás a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([72]) (amely a tengeri szállítási szolgáltatások ellátásáért odaítélt közbeszerzési szerződésekre is vonatkozik) és a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([73]) hatálybalépése előtt indult. Akkoriban 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 Moby/Toremar is nyújtott. A 2004/17/EK irányelv 5. cikke ugyanis egyértelművé teszi, hogy csak a vasúton, automatizált rendszerekkel, villamossal, trolibusszal, autóbusszal vagy drótkötélpályán történő közlekedés tartozik a hatálya alá.

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

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

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

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

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

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

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

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

(236) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a 2004/18/EK irányelv csak közbeszerzési szerződésekre alkalmazandó, de szolgáltatási koncessziókra nem. Továbbá, mivel a jelen ügy közszolgáltatási szerződés tárgyát képező vízi közlekedési szolgáltatásokat érint, csak az említett irányelv bizonyos követelményei lennének alkalmazandók, az előbb említettek szerint. Mindezek figyelembevételével 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, megkülönböztetésmentes és feltételhez nem kötött volt-e. Ezen értékelés elvégzéséhez a Bizottság a támogatás fogalmáról szóló közleményében ([76]) (különösen a 89. és azt követő pontokban), valamint az ÁGÉSZ-közleményben (különösen a 63. és azt következő pontokban) megfogalmazott iránymutatásra hagyatkozik.

A közbeszerzési eljárás versenyen alapuló és átlátható jellege

(237) A támogatás fogalmáról szóló közlemény 90. pontja kimondja, hogy a közbeszerzési eljárásnak versenyen alapulónak kell lennie ([77]), 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.

(238) A jelen ügyben a részvételi szándék kifejezésére való felhívást közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, valamint a nemzeti és regionális hivatalos lapokban és a nemzeti újságokban (lásd az (56) preambulumbekezdést). A felhívás „*mindenkit, aki garantálni tudja a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát*” felkért részvételi szándékának kifejezésére, és további feltételt nem állapított meg. A potenciális ajánlattevőknek elegendő időt biztosítottak arra, hogy megfelelően kifejezzék érdeklődésüket, ami lehetővé tette számukra a további eljárásban való részvételt. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy Toszkána régió azon szándékát, hogy eladja a Toremart és odaítélje a közszolgáltatási szerződést, széles körben ismertté tette oly módon, hogy az valamennyi lehetséges ajánlattevőhöz eljusson.

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

(240) Először a részvételi szándék kifejezésére való felhívás megemlítette, hogy az ajánlatevőknek képesnek kell lenniük „*a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságának biztosítására*”. Ez volt az egyetlen kiválasztási feltétel, amelyet Olaszország alkalmazott annak meghatározása érdekében, hogy az érdekelt felek részt vehetnek-e vagy sem a közbeszerzési eljárásban. Noha a felhívás nem határozta meg konkrétan, hogy az ajánlattevők hogy tudják bizonyítani e követelmény teljesülését, ez alapértelmezetten azt jelenti, hogy bármely bizonyítási eszköz felhasználható ([78]). Mivel a közbeszerzési eljárásban való részvétel iránt érdeklődő 11 fél egyikét sem zárták ki, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a kiválasztási feltétel valamennyi érdeklődő ajánlattevő számára egyértelmű volt, és a kitűzött cél szempontjából is indokolt volt.

(241) Másodszor a 2009. évi törvény egyértelművé tette az érdekelt felek számára, hogy a közbeszerzési eljárás lezárultakor új szerződést/közszolgáltatási szerződést kötnek, és hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció éves összegét évi 13 005 441 EUR-ban maximalizálták. Emellett a részvételi szándék kifejezésére való felhívásból kitűnt, hogy a cél a Toremar 10 258 397 EUR rögzített áron történő eladása volt. Emellett, amint Olaszország is megerősítette, minden, az értékesítés tárgyával kapcsolatos információt, ideértve a vevő és Olaszország között létrejövő szerződés tervezetét is, azon 11 fél rendelkezésére bocsátották, akik kifejezték érdeklődésüket a

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

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

([78]) Emellett a fentiekben kifejtettek szerint (lásd a (234) 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.

közbeszerzési eljárásban való részvétel iránt. Ez lehetővé tette e felek számára, hogy eldöntsék, benyújtanak-e ajánlatot, és amennyiben igen, milyen összeggel. A Bizottság ennek alapján úgy ítéli meg, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívásból kellően egyértelműen kiderült, hogy az értékesítés a Toremar üzleti tevékenységét és az új közszolgáltatási szerződést együtt érintette. Részvételi szándékuk kifejezését követően a felek hozzáférést kaptak minden ahhoz szükséges információhoz, hogy az esetleges ajánlatukról döntsenek.

(242) Harmadszor a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívás jelentős számú potenciális ajánlattevőt vonzott. A részvételi szándékát kifejező mind a 11 vállalat ezt követően részletes tájékoztatást kapott Toszkána régiótól a folyamatról. Emellett a 2004/18/EK irányelv rendelkezéseivel összhangban úgy tűnik, hogy Olaszország nem volt köteles a felhívásban további tájékoztatást nyújtani az odaítélendő szerződésről, eltekintve a közszolgáltatás folytatására és az e szolgáltatást szabályozó jogszabályokra való puszta hivatkozástól (lásd a (234) preambulumbekezdést).

(243) Negyedszer a felhívás tartalmazta a részvételi szándék kifejezéséhez (vagyis a közszolgáltatás folytatásához) szükséges minimális információkat, és nem vezethetett volna az egyébként érdekelt tengerhajózási szolgáltatók kizárásához. A tervezési hatóságok döntöttek úgy, hogy biztosítják a közszolgáltatás folyamatosságát és a Toszkánai-szigetek és a szárazföld közötti összeköttetést. A fentiekben kifejtettek szerint ezt a feltételt előzetesen közölték minden olyan potenciális szolgáltatóval, amely érdeklődését fejezte ki a közbeszerzési eljárásban való részvétel iránt. A Bizottság ezért egyetért Olaszországgal abban, hogy az eljárás e szakaszában nem volt ellenőrzés a potenciális ajánlattevők felett (lásd a (127) preambulumbekezdést), ami azt mutatja, hogy a tervezési hatóságoknak nem állt szándékában a közszolgáltatás folytatására vonatkozó kötelező követelmény beillesztésének eredményeként szelektíven előnyben részesíteni semmilyen potenciális ajánlattevőt, hogy a közszolgáltatási szerződést és a Toremar tulajdonjogát neki odaítéljék. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a kiválasztási szempontokkal és az eljárás további alakulásával kapcsolatos valamennyi lényeges információt tartalmazta az annak a 11 félnek küldött meghívólevél, aki jelezte részvételi szándékát ([79]).

(244) Végezetül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Toszkána régió azon kezdeményezése, hogy az összes szükséges dokumentációt tartalmazó speciális digitális platformot vagy adatszobát hozzon létre, lehetővé tette valamennyi potenciális ajánlattevő számára, hogy egyenlően, teljes mértékben és megfelelően megismerje az ajánlata elkészítéséhez szükséges valamennyi információt.

(245) A 2012. évi határozatban a Bizottság kételyeket fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy az ajánlat bizonyos *műszaki és pénzügyi követelményei*t (lásd a (113) preambulumbekezdést) a közszolgáltatási kötelezettségként mindenképpen előírt általános minőségi feltételeken felül elő kell-e írni az ajánlattevők tekintetében. A Bizottság továbbá kételkedett abban, hogy az ilyen követelmények elfogadhatók egy olyan helyzetben, mint a jelenlegi, amikor az egész vállalatot eladásra kínálják.

(246) A vizsgálat során a Bizottság olyan információkat kapott, amelyek eloszlatták aggályait. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a műszaki és pénzügyi követelmények nem eredményezték egyetlen potenciális ajánlattevő kizárását sem, a következő okok miatt.

(247) Először a műszaki és pénzügyi követelmények szerepeltek az ajánlattételi dokumentációban, és így valamennyi potenciális ajánlattevő számára ismertek voltak az eljárás legkorábbi szakaszaiban. Ezek a követelmények szerepeltek konkrétan a nemzetközileg közzétett, eljárást megindító hirdetményben, amely felkérte az e követelményeknek megfelelő valamennyi érdekelt szolgáltatót, hogy nyújtsa be részvételi szándékát.

(248) Másodszor a Bizottság megjegyzi, hogy a konkrét követelményeket az eljárásban való részvétel objektív feltételeiként fogalmazták meg, ezért azok nem minősülnek odaítélési szempontnak, így azokhoz nem is rendeltek pontszámot. Következésképpen az ajánlatkérő szervek nem rendelkeztek mérlegelési jogkörrel azt illetően, hogy mely ajánlattevőket válasszák ki az eljárás következő szakaszába.

([79]) A meghívólevél többek között információkat tartalmaz a Tirreniától követelt 9 772 572 EUR összegű hitelről (lásd a (69)–(71) preambulumbekezdést).

(249) Harmadszor, figyelembe véve a közbeszerzési eljárás lebonyolításának módját (azaz a vállalat eladásának egy új közszolgáltatási szerződés megkötésével történő összekapcsolását), a Bizottság azon a véleményen van, hogy Toszkána régió azon célkitűzése, hogy a közszolgáltatás folyamatosságát a lehető legmagasabb minőségi színvonalon biztosítsa, jogos közérdekű célnak minősül ([80]), amelyet az említett követelmények nélkül nem lehetett volna elérni. Az a tény továbbá, hogy a közbeszerzési eljárást megindító hirdetménynek az említett követelményekkel együtt történő közzététele 11 szándéknyilatkozat benyújtását eredményezte, nyilvánvalóan azt mutatja, hogy e követelmények beépítése nem járt elrettentő hatással.

(250) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közbeszerzési eljárás összességében a versenyen alapult és átlátható volt. Toszkána régió azon szándékát különösen, hogy leválasztja a Toremar üzleti tevékenységét és 12 éves 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, azaz a szolgáltatás folyamatosságának biztosítását, e feleknek minden ahhoz szükséges információ és idő a rendelkezésére állt, hogy eldönthessék, kívánnak-e ajánlatot tenni a szolgáltatásra, és amennyiben igen, milyen összegben. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy azon kételyei, miszerint a közbeszerzési eljárás nem volt kellően átlátható a részvételi szándék kifejezésére való felhívás esetleges hiányosságai miatt, eloszlottak.

A közbeszerzési eljárás megkülönböztetésmentes jellege

(251) 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.

(252) A fentiekben jelzettek szerint (lásd a (240) preambulumbekezdést) a részvételi szándék kifejezésére való felhívás csak azt az egyetlen kiválasztási feltételt említette, miszerint az ajánlatevőknek képesnek kell lenniük „*a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságának biztosítására*”. A felhívásra válaszoló és részvételi szándékát kifejező mind a 11 fél tudott erről a kötelezettségről. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a feltétel objektív volt, azt kellően egyértelművé tették minden, a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban érdekelt fél számára.

(253) Ezt követően a 11 érdeklődő ajánlattevőt felkérték, hogy nyújtsanak be ajánlatot, és mindegyikük hozzáfért egy virtuális adatszobához, amely minden lényeges információt tartalmazott (lásd a (62) preambulumbekezdést), lehetővé téve számukra a Toremar eladásra kínált üzleti tevékenységének és az új közszolgáltatási szerződésnek az értékelését. Így tehát minden ajánlattevő ugyanolyan tájékoztatásban és végig egyenlő bánásmódban részesült.

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

Annak garantálása, hogy a közösségnek legkevesebb költséggel nyújtják a szolgáltatást

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

(256) Ebben az esetben a Toremar üzletágához kapcsolt új közszolgáltatási szerződésre, nem pedig magára a közszolgáltatási szerződésre írtak ki közbeszerzési eljárást. Olaszország úgy döntött, hogy a Toremar üzleti tevékenységének eladási árát rögzítik (független szakértő által végzett értékelés alapján), és az nem képezi alku tárgyát, míg a szolgáltatási szerződés esetében Olaszország a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot választotta, ahol az ár 20 pontot, a minőség 70 pontot és a további szolgáltatások 10 pontot érnek (lásd a (60) és (61) preambulumbekezdést).

([80]) A Bíróság ítélete, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) és társai és Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 37. pont.

(257) A gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat alkalmazásával kapcsolatban az ÁGÉSZ-közlemény 67. pontja kimondja, hogy a „gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat" (a „legalacsonyabb összegű ellenszolgáltatás" mellett) is elégségesnek tekinthető a negyedik Altmark-kritérium teljesítése szempontjából *„[…], feltéve, hogy az elbírálási szempontok […] szorosan kapcsolódnak a nyújtott szolgáltatás tárgyához és nem akadályozzák, hogy a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat a piaci árat közelítse"* ([81]).

(258) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország egy olyan szolgáltató kiválasztására helyezett hangsúlyt, amely bizonyos követelmények figyelembevételével magas minőségi színvonalon nyújtaná a szolgáltatást. Az ajánlattételi felhívás tartalmazta a pénzügyi és műszaki ajánlatok összeállításához szükséges valamennyi információt. Ami különösen a műszaki ajánlatot illeti (amelyre összesen 80 pontot lehetett adni, a fennmaradó 20 pontot pedig az árkritériumhoz rendelték), mind a 11 tengerhajózási szolgáltatót, akik részvételi szándékot fejeztek ki, felkérték, hogy szolgáltassanak információkat az egyes vonalakra és az egyes szerződéses évekre vonatkozóan biztosított hajók átlagos életkoráról, a kapacitásról, a fogyatékossággal élő utasok számára biztosított szerkezeti berendezésekről, valamint a kiválasztott szolgáltató azon lehetőségéről, hogy egész évben további járatokat ütemezzen meghatározott résidőkre (beleértve az éjszakai kihajózást is). Ezek a minőségi kritériumok nyilvánvalóan szorosan kapcsolódnak a tengeri szolgáltatás nyújtásához, és hozzáadott értéket képviselnek. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az érintett szolgáltatásra vonatkozó gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatnak a Toremar üzleti tevékenység értékesítésével egy csomagban történő alkalmazása lehetővé tette Olaszország számára, hogy tényleges versenyt teremtsen, és a közösségnek lehető legkevesebb költséggel szerezze be a szolgáltatást.

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

(260) A Bizottság a fentiekben már megállapította, hogy a közbeszerzési eljárás kellően átlátható és megkülönböztetésmentes volt ahhoz, hogy abban a lehető legtöbb potenciális ajánlattevő részt vehessen. A részvételi szándék kifejezésére való felhívás széles körű közzétételét követően ugyanis 11 tengerhajózási szolgáltató adott pozitív választ. A közbeszerzési eljárással kapcsolatos valamennyi lényeges információt a mind a 11 résztvevőnek küldött meghívólevél tartalmazta. Toszkána régió továbbá létrehozott egy speciális digitális platformot vagy adatszobát, amely tartalmazta az összes szükséges dokumentációt ahhoz, hogy valamennyi potenciális ajánlattevő egyenlő tájékoztatást kapjon.

(261) A részvételi szándék kifejezésére irányuló szakaszt követően két versengő ajánlatot nyújtottak be (a Moby és a Toscana di Navigazione S.r.l.), amelyeket Toszkána régió műszaki és pénzügyi ajánlataik figyelembevételével értékelt. A (62) és a (64) preambulumbekezdésben említettek szerint Toszkána régió az értékelési szakaszban következetlenségeket tárt fel a Toscana di Navigazione S.r.l. által benyújtott műszaki és gazdasági ajánlatok közötti különbségeket illetően, aminek következtében a Toscana di Navigazione S.r.l-t a továbbiakban kizárta az eljárásból, így a szerződést végül a Mobynak ítélték oda.

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

(263) A Toremar üzleti tevékenységének kizárólagos célja a közszolgáltatás nyújtása és a területi folytonosság biztosítása volt. Valójában a Toremar valamennyi hajóját közszolgáltatás céljára használták, és jelenleg is arra használják. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy magáneladó nem tudott volna magasabb árat elérni a piacon a hajókért. A Fidi-jelentés szerint ugyanis a Toremar nyolc hajójából hármat maradványértéken állítottak be a költségvetésbe, míg a fennmaradó öt hajót, amelyeket teljesen amortizáltak, hulladékértéken. Valószínűtlennek tűnik azonban, hogy ezeket a hajókat a költségvetésben szereplőnél magasabb áron el lehetett volna adni a közszolgáltatás folytatására

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

vonatkozó feltételt is magában foglaló céltól eltérő szállítási célokra. 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, ha egyáltalán el lehet őket adni. Ezért a hajók közszolgáltatási szerződéssel történő összekapcsolásával minden hajó üzemben maradt, így a hulladékértéknél magasabb áron értékesíthető.

(264) A Bizottság továbbá egyetért a kedvezményezett által benyújtott észrevételekkel, amelyek azon jelentős költségekkel kapcsolatosak, amelyeket Toszkána régiónak kellene viselnie, ha a Toremart a közszolgáltatás nélkül, bármilyen hajózási célra külön értékesítették volna (például felszámolási költségek, a szükséges hajók beszerzésének költségei stb.). Ezenkívül, ha a Toremart külön értékesítették volna, a Bizottság valószínűtlennek ítéli, hogy a potenciális ajánlattevők rendelkezhettek nyolc olyan hajóval, amelyeket azonnal át kellett volna irányítani az új közszolgáltatási szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez. Ez annál is inkább így van, mivel az új szerződés konkrét követelményeket fogalmaz meg (például méret) a különböző közszolgáltatási útvonalakon használandó hajók tekintetében. Bármely piaci szereplő, amely rendelkezett az előírt erőforrásokkal, inkább más útvonalakon alkalmazta volna őket, és az új közszolgáltatási szerződéssel összhangban történő átirányításuk elkerülhetetlenül azzal járt volna, hogy a korábbi használatukból származó bevétel kiesik.

(265) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy e hajók és az új közszolgáltatási szerződés összekapcsolása révén magasabb ár volt elérhető Toremar hajóiért, mivel a hajók közszolgáltatási útvonalakon történő üzemeltetéséért cserébe a felvásárló 12 évig közszolgáltatásért járó kompenzációban részesül. Ezenkívül bármely piacgazdasági eladó úgy döntött volna, hogy a Toremart egy új közszolgáltatási szerződéssel együtt értékesíti, hogy a legmagasabb árat elérje. A Bizottság ennek alapján megállapítja, hogy Olaszország nem szabott olyan feltételeket, amelyek valószínűleg lenyomták az árat, vagy amelyeket egy magáneladó nem írt volna elő.

(266) A Bizottság megállapítja, hogy az a kételye, miszerint az új közszolgáltatási szerződésnek a Toremar üzleti tevékenységével együtt történő megpályáztatása nem a legkevesebb költséggel járt a közösség számára, eloszlott.

(267) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Toremar üzleti tevékenységéhez kapcsolt új közszolgáltatási szerződés esetében a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat alkalmazása tényleges versenyt teremtett a közbeszerzési eljárás végéig, két versengő és kötelező ajánlat benyújtásával. A Toscana di Navigazione S.r.l. kizárására csak az ajánlatok későbbi értékelése során került sor, így az nem változtatta meg az ajánlattételi eljárás versenyen alapuló jellegét. Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy a jelen ügyben teljesül a 4. *Altmark*-kritérium.

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

6.1.2.5. Következtetés

(269) mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok közül nem mindegyik teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy a Toremar üzleti tevékenységével és a kikötési elsőbbséggel kapcsolt közszolgáltatási szerződés Moby/Toremar részére történő odaítélése nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

6.1.3. *A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések*

(270) 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.

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

6.1.3.1. A hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközök esetleges likviditási célú felhasználása

(272) Állami források: A szóban forgó pénzeszközöket az állam saját költségvetéséből nyújtotta (lásd a (91) preambulum-bekezdést), likviditási célú felhasználásukat pedig a 2010. évi törvény tette lehetővé. Az intézkedés tehát az államnak tudható be, és azt állami forrásokból finanszírozzák.

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

(274) Gazdasági előny: a Bizottság megjegyzi, hogy a Toremar a nemzetközi biztonsági előírások betartása érdekében 1 617 300 EUR-t használt fel flottájának korszerűsítésére (azaz 808 650 EUR-t az Aethalia hajó korszerűsítésére és 808 650 EUR-t a Liburna hajó korszerűsítésére). Olaszország szerint ezeket a pénzeszközöket sohasem használták fel likviditási célokra (lásd a (138) preambulumbekezdést), és a Bizottság nem talált az ellenkezőjét alátámasztó bizonyítékot.

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

(276) Következtetés: mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok közül nem mindegyik teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy a Toremarnak a flottája korszerűsítése érdekében nyújtott pénzeszközök nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

6.1.3.2. A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek

(277) A (93) 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.

(278) A Bizottság először is megjegyzi, hogy az átruházások két külön csoportját kell értékelni: 1. a Tirrenia korábbi leányvállalatai, a Caremar, a Saremar és a Toremar átruházása a Tirreniáról Campania, Szardínia és Toszkána régióra, valamint 2. a Toremar üzleti tevékenységének Toszkána régióról a Mobyra történő átruházása. Az adómentesség különösen a következőket érinti: regisztrációs illeték, ingatlan- és jelzálog-nyilvántartásbavételi díjak, bélyegilletékek (együtt: közvetett adók), héa és társasági adó. Az e támogatási intézkedés kedvezményezettjei az eladó, a vevő, vagy mindkettejük. Ez a határozat ([82]) csak az átruházások második csoportját vizsgálja.

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

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

6.1.3.3. Az FAS-források likviditási célra történő felhasználásának lehetősége

(281) A 2011. évi és 2012. évi határozatban a Bizottság megemlítette a (korábbi) Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok azon lehetőségét, hogy az FAS forrásait az aktuális likviditási szükségletekre fordítsák. Ugyanakkor a hivatalos vizsgálati eljárás folyamán Olaszország pontosította, hogy az FAS forrásai nem jelentettek a Toremar vagy a Moby (sem a korábbi Tirrenia-csoport más vállalatai, illetve azok felvásárlói) részére nyújtott további kompenzációt. Ehelyett ezeket a forrásokat azért bocsátották rendelkezésre, hogy kiegészítsék a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak a közszolgáltatásért járó kompenzáció kifizetésére elkülönített költségvetési előirányzatokat, ha azok

([82]) Az átruházások első csoportját az Olaszország által a Tirrenia di Navigazione és felvásárlója, a Compagnia Italiana di Navigazione javára végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről szóló, 2020. március 2-i (EU) 2020/1412 bizottsági határozat vizsgálta.

elégtelennek bizonyulnának. A 2010. évi törvény 1. cikkének (5-*ter*) bekezdése ugyanis 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 költségvetés forrásainak közszolgáltatásért járó kompenzációk kifizetéséhez történő hozzárendelését illeti.

(282) 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 Toremar a közszolgáltatásért járó kompenzációkon felül gazdasági előnyhöz juthat. Ezért az FAS-források esetleges felhasználása nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

6.1.4. *A támogatás meglétére vonatkozó következtetés*

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

– a Toremar részére a tengeri útvonalak üzemeltetéséért a 2009. január 1. és 2012. január 1. közötti időszakban nyújtott kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül,

– a 2012. január 2. és 2023. december 31. közötti időszakra vonatkozó, és a Toremar üzleti tevékenységével, valamint a kikötési elsőbbséggel kapcsolt új közszolgáltatási szerződés odaítélése a Moby/Toremar számára megfelel a négy *Altmark*-kritériumnak, ezért nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak,

– a Toremarnak a hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközeit nem használták fel likviditási célokra, és így az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek a Toremarnak nyújtott állami támogatásnak,

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

6.2. **A támogatás jogszerűsége**

(284) Az e határozatban említett támogatási intézkedést a Bizottság általi bármilyen hivatalos jóváhagyás előtt hatályba léptették. Ezért annyiban, amennyiben e támogatási intézkedés a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat vagy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében nem mentesült a bejelentési kötelezettség alól, azt Olaszország az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve ítélte oda ([83]).

6.3. **A támogatás összeegyeztethetősége**

(285) A fentiekben meghatározott állami támogatási intézkedés összeegyeztethetőségét az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése fényében kell értékelni.

6.3.1. *Az Olaszország és a Toremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása*

6.3.1.1. Alkalmazandó szabályok

(286) 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

([83]) Olaszország csak a meghosszabbított eredeti szerződés keretében nyújtott közszolgáltatásért járó kompenzációt jelentette be (lásd a (2) preambulumbekezdést). Emellett Olaszország azzal érvel, hogy a Toremar részére a meghosszabbított eredeti szerződés nyomán a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében összeegyeztethető a belső piaccal, és mentes a bejelentési kötelezettség alól. A Bizottság a 6.3.1. szakaszban értékeli, hogy valóban ez volt-e a helyzet.

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.

(287) 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. évi 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. A 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 10. cikkének b) pontja kimondja különösen, 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."

(288) 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.

(289) Ennek eredményeként a 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabálynak a fentiekben ismertetett alkalmazási szabályai azt jelentik, hogy a Toremar részére a meghosszabbítással érintett időszakban a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció a 2011. évi ÁGÉSZ-csomag szerint értékelhető. Ha a támogatási intézkedés megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat vagy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály vonatkozó feltételeinek, a teljes, 2009. január 1. és 2012. január 1. közötti időszak tekintetében összeegyeztethető a belső piaccal. ([84])

(290) 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 általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízást megelőző két pénzügyi évben nem haladta meg a 300 000 főt. Olaszország ugyanakkor az átlagolt adatokat az öt útvonalra együttesen, nem pedig útvonalanként külön-külön adta át annak bizonyítására, hogy az utasok száma 2010-ben és 2011-ben a Toremar által a meghosszabbított eredeti szerződés alapján üzemeltetett útvonalak összességén nem haladta meg az évi 300 000 főt. Ezért a Bizottság a Toremar részére a meghosszabbított eredeti szerződés értelmében 2012. január 1-jéig a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció összeegyeztethetőségét sem a 2005. évi, sem a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alapján nem tudja értékelni.

(291) Következésképpen a Toremar részére 2009-től a privatizációs eljárás lezárulásáig a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció rendesen a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálya alá tartozna.

(292) A Bizottság értékelni fogja, hogy a Toremarnak a meghosszabbítással érintett időszakban a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció – a 9., a 14., a 19., a 20., a 24., a 39. és a 60. pontban foglalt feltételek kivételével – megfelel-e a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály feltételeinek.

([84]) A teljesség igényével a Bizottság megjegyzi, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 10. cikkének a) pontjában foglalt átmeneti rendelkezés, amely szerint minden olyan, a 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-ig. A 2012. január 31-ével 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.

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

(293) A 2011. évi keretszabály 12. pontja szerint „[a] támogatás csak a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésében említett valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatás kapcsán nyújtható". A 13. pont egyértelművé teszi, hogy „a tagállamok nem írhatnak elő meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget olyan szolgáltatásokkal kapcsolatosan, amelyeket rendes piaci körülmények között működő vállalkozások már nyújtanak, vagy azok által kielégítően nyújthatók a közérdek állam által meghatározott feltételei – például ár, objektív minőségi jellemzők, a szolgáltatás folytonossága és a szolgáltatáshoz való hozzáférés – mellett. Ami azt a kérdést illeti, hogy a piac képes-e valamely szolgáltatás nyújtására, a Bizottság értékelése – kivéve, ha az uniós jog szigorúbb követelményt ír elő – annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy a tagállam meghatározása tartalmaz-e nyilvánvaló hibát." Végezetül a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 56. pontja szerint „a tagállamok jelentős mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek" azt illetően, hogy milyen jellegű szolgáltatásokat sorolnak be általános gazdasági érdekű szolgáltatásként.

(294) Annak értékelését, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás valódi-e, emellett az ÁGÉSZ-közlemény (lásd a (186) és a (200) preambulumbekezdést), a tengeri kabotázst szabályozó rendelet (lásd a (188)–(190) preambulumbekezdést) és az ítélkezési gyakorlat (lásd a (192)–(193) preambulumbekezdést) fényében is el kell végezni. A Bizottságnak tehát vizsgálnia kell a meghosszabbítással érintett időszak tekintetében, hogy:

a) fennállt-e **felhasználói kereslet**;

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

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

(295) A Bizottság rámutat arra, hogy a Toremar által a meghosszabbítással érintett időszakban üzemeltetett közszolgáltatási útvonalak megegyeznek az új közszolgáltatási szerződés értelmében a Mobyra/Toremarra bízott közszolgáltatási útvonalakkal, azzal a kivétellel, hogy a kihajózás tekintetében az útvonalak száma a meghosszabbítással érintett időszak alatt öt volt (lásd a (36) preambulumbekezdést), míg az új közszolgáltatási szerződés egy Giannutri szigetére irányuló összeköttetést is tartalmaz (**A5 vonal**). Emellett a Bizottság már bemutatta és értékelte az ezeken az útvonalakon a meghosszabbítással érintett időszakban tapasztalt versenyhelyzetet. Ennek fényében az alábbi értékelés támaszkodik, illetve hivatkozik az új közszolgáltatási szerződés tekintetében a fentiekben bemutatott értékelés (lásd a 6.1.2.1. szakaszt) vonatkozó részeire.

(296) A fentiek figyelembevételével a Bizottság először is emlékeztet arra (lásd a (123) preambulumbekezdést), hogy Olaszország az eredeti szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket főként azért rótta ki, hogy a rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokkal i. biztosítsa a területi folytonosságot a szárazföld és a szigetek között, és ii. hozzájáruljon az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. A Bizottság már megállapította (lásd a (195) preambulumbekezdést), hogy ezek valóban jogos közérdekű célok.

(297) Az érintett tengeri szolgáltatások igénybevevői részéről jelentkező valódi kereslet szemléltetésére Olaszország részletes statisztikákat nyújtott be (lásd a 9. és a 10. táblázatot), amelyek azt mutatják, hogy a meghosszabbítás első évében, 2009-ben a Toremar a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó időszakokban az öt vegyes szolgáltatású útvonalon összesen 1 622 876 utast és 347 935 járművet szállított. Ezek az adatok 2010-ben (1 462 570 utas és 317 488 jármű) és 2011-ben (1 437 613 utas és 294 433 jármű) alacsonyabbak voltak.

Év	A1 vonal	A2 vonal	A2 gyors vonal	A3 vonal	A4 vonal	Utasok száma összesen
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 622 876
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 462 570
2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 437 613

9. táblázat: A 2009 és 2011 közötti időszakra vonatkozó utasstatisztikák

Év	A1 vonal	A2 vonal	A2 gyors vonal	A3 vonal	A4 vonal	Utasok száma összesen
2009	[…]	[…]		[…]	[…]	347 935
2010	[…]	[…]		[…]	[…]	317 488
2011	[…]	[…]		[…]	[…]	294 433

10. táblázat: A 2009 és 2011 közötti időszakra vonatkozó járműstatisztikák

(298) Összességében a számok azt mutatják, hogy az egyes érintett útvonalakon a kompszolgáltatások iránti felhasználói kereslet jelentős és meglehetősen állandó volt, és a 2009 és 2011 közötti időszakra vonatkozó elemzés nem szolgált arra utaló jelekkel, hogy az megszűnt volna. A Bizottság már bizonyította, hogy a 2012-től kezdődő időszakban jelentős felhasználói kereslet volt a tengeri szolgáltatások iránt (lásd a (198) preambulumbekezdést).

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

(300) A (200) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a Bizottságnak azt is vizsgálnia kell, hogy – a tagállam által a meghosszabbított eredeti szerződéssel kirótt közszolgáltatási követelmények figyelembevételével – csorbult volna-e a szolgáltatás megfelelősége, ha a szolgáltatásnyújtás kizárólag a piaci erőkre maradt volna. Az ÁGÉSZ-közlemény 48. pontja megjegyzi e tekintetben, hogy *„a Bizottság értékelése annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy követett-e el a tagállam nyilvánvaló hibát”*.

(301) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2009. január 1. és 2012. január 1. közötti időszakban a Toremar 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 (201)–(207) preambulumbekezdésben már mindegyik érintett útvonal tekintetében értékelte, hogy a többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatások egyenértékűek voltak-e a Moby/Toremar által az új közszolgáltatási szerződés értelmében nyújtandókkal. A Bizottság emlékeztet arra, hogy ez az értékelés az útvonalakon 2009. január 1. és 2012. január 1. között jellemző versenyhelyzeten alapult. Mivel a Moby/Toremar által ellátandó szolgáltatások a kiszolgált útvonalak, a gyakoriságok és a műszaki követelmények tekintetében majdnem azonosak a Toremar által a meghosszabbítással érintett időszakban teljesítendő szolgáltatásokkal, a Bizottság azon következtetése (lásd a (207) preambulumbekezdést), hogy a piaci erők önmagukban elégtelenek voltak a közszolgáltatási igények kielégítéséhez, érvényes a Toremarra is a meghosszabbítással érintett időszak egészében. Több útvonalon ugyanis a Toremar 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 a (meghosszabbított) eredeti szerződéssel a Toremarra rótt közszolgáltatási igényeket.

(302) Végezetül a tervezett privatizációra való tekintettel és az eredeti szerződés szerint ellátott közszolgáltatás folyamatosságának garantálása érdekében Olaszország úgy döntött, hogy változatlan formában hosszabbítja meg ezt a szerződést a kompenzációs módszertan 2010-től alkalmazandó módosulására is figyelemmel. A Bizottság elfogadja, hogy a felhasználói kereslet (amint azt a (297)–(299) preambulumbekezdés leírja) nem lett volna kielégíthető, ha a szóban forgó útvonalakat kiszolgáló minden szolgáltatóra közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő. Több útvonalon különösen a Toremar volt az egyetlen szolgáltató (lásd például a (202) 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 nem az összes) útvonal kiszolgálása veszteséges, különösen a holtszezonban, így a közszolgáltatásért járó kompenzáció nélkül valószínűleg ellátatlan maradna. Emellett a Bizottság elfogadja, hogy a Toremar privatizációjára irányuló eljárásra tekintettel a meglévő közszolgáltatási szerződés meghosszabbítása volt az egyetlen módja annak garantálásának, hogy a közszolgáltatás a privatizáció lezárultáig folyamatos legyen.

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

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

(304) 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.

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

– a közszolgáltatási kötelezettségek pontos jellege és időtartama,

– a vállalkozás és az érintett terület,

– a kizárólagos jogok jellege,

– a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei,

– a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedések.

(306) A 2011. és 2012. évi határozatában a Bizottság kételyeket fogalmazott meg, hogy a megbízási aktus átfogóan írta-e le a Toremar közszolgáltatási kötelezettségének jellegét a meghosszabbítással érintett időszakban. Emellett a Bizottság hangsúlyozta, hogy nem fogadtak el ötéves tervet a 2000–2004-es és a 2005–2008-as 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 Toremar megbízási aktusa tartalmazta az eredeti szerződést (amelyet idővel módosítottak és meghosszabbítottak), az ötéves terveket, amelyek az 1990–1994-es és az 1995–1999-es időszakot fedték le, Olaszország több eseti döntését, a CIPE-irányelvet és a 2009. évi törvényt.

(307) Mindezek figyelembevételével a Bizottság először is megjegyzi, hogy az eredeti (idővel módosított) szerződés, amely a Toremar megbízási aktusának központi eleme, teljes mértékben hatályos maradt a privatizáció lezárulásáig egy sor törvényerejű rendelet alapján (lásd a (286) preambulumbekezdést). Ezek a jogi aktusok meghatározzák, hogy a Toremart a privatizációja lezárultáig bízták meg közszolgáltatási kötelezettséggel.

(308) Az eredeti szerződés szerint az ötéves tervek határozzák meg a kiszolgálandó útvonalakat és kikötőket, a szóban forgó tengeri összeköttetésekhez használandó hajók típusát és kapacitását, a szolgáltatás gyakoriságát és a fizetendő viteldíjakat, ideértve a különösen a szigeti régiók lakosai számára biztosított, támogatott viteldíjakat. Míg a 2000–2004-es és a 2005–2008-as időszakra vonatkozó terveket hivatalosan nem fogadták el, az 1995–1999-es időszakra vonatkozó tervet (amelyet az 1996. május 14-i miniszteri rendelet hagyott jóvá) a közszolgáltatási kötelezettségek hatályát érintő változtatások nélkül továbbra is alkalmazták. E terv rendelkezései tehát a 2009. január 1. és 2012. január 2. közötti időszakban továbbra is teljes mértékben alkalmazandók voltak. 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 Toremar által kiszabandó viteldíjakat. Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket a Toremarnak teljesítenie kellett a meghosszabbítással érintett időszakban, kellően egyértelműen meghatározták.

(309) 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 (42) és a (44) preambulumbekezdést) kimerítő és pontos listát adott a figyelembe veendő költségelemekről, valamint a szolgáltatónál jelentkező befektetési jövedelem kiszámításának módszeréről. 2010 és 2011 tekintetében a vonatkozó módszert a CIPE-irányelv határozza meg (lásd a (41)–(55) preambulumbekezdést). Konkrétabban: a CIPE-irányelv részletesen meghatározza a figyelembe veendő költségelemeket, valamint a befektetési jövedelmet. Végezetül a 2009. évi törvény tartalmazza a kompenzáció 2010-től alkalmazandó maximális összegét (13 005 441 EUR). Emellett az eredeti szerződés megállapította, hogy a kompenzációt részletekben fizetik ki, és garantálta, hogy a kompenzáció a közszolgáltatás teljesítésével összefüggésben felmerült tényleges költségekre és bevételekre alapuljon. Ily módon a túlkompenzáció feltárható és könnyen kiküszöbölhető volt. Adott esetben az állam visszafizettethette a túlkompenzációt a Toremarral.

(310) 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.

6.3.1.4. A megbízási időszak tartama

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

(312) Olaszország jelezte, hogy a meghosszabbítás időtartamát az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához alkalmazott eszközök leírásához szükséges időhöz viszonyítva határozták meg. Közelebbről a meghosszabbított eredeti szerződés teljes tartama éppen meghaladja a 22 évet. A közszolgáltatás nyújtásához szükséges legfontosabb eszközök a hajók. A kompszolgáltatásokhoz használt hajók értékcsökkenési ideje általában hosszú, és meghaladhatja a 25 évet.

(313) Olaszország benyújtotta a Bizottságnak a Toremar hajóinak a 2009 és 2011 közötti időszakra vonatkozó értékcsökkenési értékét. A Bizottság megjegyzi, hogy az eredeti szerződés meghosszabbításakor nyolc hajóból öt értékét már teljesen leírták, míg a fennmaradó három hajó, amelyekre még nem alkalmaztak értékcsökkenési leírást, átlagos kora 21,5 év volt.

(314) Bár a Toremar által használt hajók többsége esetében az értékcsökkenési időszak lejárt az eredeti szerződés meghosszabbítása során, a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatás folyamatosságának a privatizációs eljárás befejezéséig történő biztosításához szükséges volt az időszak három évvel történő meghosszabbítása. Figyelembe véve továbbá azon fennmaradó hajók átlagos korát, amelyek értékcsökkenését még nem írták le teljes mértékben, valamint a kompszolgáltatásokra használt hajók értékcsökkenésének átlagos tartamát, a Bizottság megállapítja, hogy a megbízási aktus időtartama kellően indokolt, és hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontját betartják.

6.3.1.5. A 2006/111/EK irányelvnek való megfelelés

(315) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontja szerint „a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben a támogatás csak akkor tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha a vállalkozás szükséges esetben megfelel a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló 2006/111/EK bizottsági irányelvnek ([85]).

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

(317) Olaszország megerősítette, hogy a Toremar csak közszolgáltatásokat nyújtott az eredeti szerződés alapján.

(318) A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontja nem alkalmazható.

6.3.1.6. A kompenzáció összege

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

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

([85]) 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.).

(321) A 2011. és 2012. évi határozatban a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy a kompenzáció e 2009-től fizetett összege arányos volt-e, és még mindig kételyei voltak a Toremarra bízott egyes közszolgáltatások valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatáskénti minősítését érintően. Ezekkel a kételyekkel a 6.3.1.2. szakasz foglalkozott, és a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Toremarnak 2009 tekintetében nyújtott kompenzáció arányos és összeegyeztethető az EUMSZ 106. cikkével. Olaszország benyújtotta a 2009-re vonatkozó kompenzációs összeg (azaz 13 572 035 EUR) kiszámítását, amely összeget az eredeti szerződésben meghatározott módszertan alapján állapítottak meg, és amely megfelelt a közszolgáltatási rendszer keretében működtetett szolgáltatások halmozott nettó veszteségének, amelyhez hozzáadták a befektetési jövedelemnek megfelelő változó összeget (azaz 301 000 EUR-t).

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

(323) A 6,5 %-os kockázati prémiumot a befektetési jövedelem WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához kellett volna alkalmazni. Ugyanakkor a (133) preambulumbekezdésben már kifejtettek szerint Olaszország pontosította, hogy mivel a kompenzáció összegére a 2009. évi törvény felső határt állapított meg, úgy döntöttek, hogy a számításokat a 6,9 % mint átalányalapú befektetési jövedelem használatával egyszerűsítik 2010 és 2011 vonatkozásában.

(324) Ebben az összefüggésben az Olaszország által benyújtott útvonalankénti számláknak a 11. táblázat összesítése alapján a Bizottság meggyőződhetett arról, hogy 2010-ben és 2011-ben együttesen a közszolgáltatásért járó kompenzáció körülbelül 2 200 EUR-val alacsonyabb volt, mint a szolgáltatás nettó költsége, beleértve a 6,9 %-os befektetési jövedelmet:

A Toremar közszolgálati feladata	**2010**	**2011**	**Mindösszesen**
Bevételek összesen	21 241 542 €	20 097 049 €	41 338 591 €
– Költségek összesen	35 410 421 €	35 218 639 €	70 629 060 €
– Amortizáció	1 064 158 €	985 207 €	2 049 365 €
= A közszolgáltatás nettó költsége	– 15 233 037 €	– 16 106 797 €	– 31 339 834 €
+ Befektetési jövedelem (6,9 %)	– 359 417 €	– 313 826 €	– 673 243 €
= Kompenzációra jogosult összeg	– 15 592 454 €	– 16 420 623 €	– 32 013 077 €
+ Tényleges kompenzáció	16 005 441 €	16 005 441 €	32 010 882 €
= Túl-/alulkompenzáció	412 987 €	– 415 182 €	– 2 195 €

11. táblázat: A Toremar által ellátott közszolgáltatás nettó költsége, 2010–2011

(325) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 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) túlkompenzációban. 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.

(326) A Bizottság a 3. *Altmark*-kritériumnál már megvizsgálta, hogy az a 6,5 %-os átalányalapú befektetési jövedelem, amelyet a Moby/Toremar előzetesen elvárhatott, megfelelt azoknak a kockázatoknak, amelyeket a közszolgáltatások közszolgáltatási szerződés keretében történő üzemeltetése során vállalt (lásd a (224)–(229) preambulumbekezdést). A Bizottság továbbá megismétli, hogy Olaszország a számítás egyszerűsítése céljából átalányalapú befektetési jövedelmet alkalmazott (amelyet a 2010–2011-es időszakra 6,9 %-ban állapítottak meg). A 2011. évi határozatban ugyanis a Bizottság azt feltételezte, hogy a befektetett tőke 2010. évi megtérülési rátáját adózás előtt 9,95 %-ban állapították meg, de Olaszország kifejtette, hogy ez a korábbi Tirrenia-csoport, többek között a Toremar privatizációját követő, akkori nyílt közbeszerzési eljárások céljára becsült érték volt (lásd a (132) preambulumbekezdést).

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

(328) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy 2010 és 2011 tekintetében Toszkána régió a tartalékait használta fel a Toremar azon közszolgáltatási többletköltségeinek fedezésére, amelyeket a központi állami költségvetésből nem lehetett fedezni, és amelyek az utasok számának a gazdasági és pénzügyi válság miatti csökkenésének, valamint ugyanebben az időszakban az üzemanyagköltségek növekedésének eredményeként merültek fel (lásd a (40) preambulumbekezdést). A Toremar tehát jelentős bevételkiesés kereskedelmi kockázatának volt kitéve, de nem volt biztos abban, hogy ezt a veszteséget Toszkána régió fedezi. Ez utóbbi ugyanis csak azután szabadítaná fel a tartalékokat, hogy részletesen ellenőrizte a 2010–2011-es időszakban felmerült tényleges költségeket és bevételeket. Ennek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a 6,9 %-os befektetési jövedelem összhangban van a kapcsolódó kockázatokkal.

(329) Ezenkívül, amint azt a (227) preambulumbekezdés már kifejtette az új közszolgáltatási szerződésnek a 3. *Altmark*-kritérium szerinti értékelésével összefüggésben, a Bizottság megállapította, hogy 2011-ben (és 2010-ben) az Olaszországon belül, illetve Olaszország és más tagállamok között tengeri összeköttetést kínáló kiválasztott kompüzemeltetők referenciacsoportja által generált befektetési jövedelem mediánja meghaladta a 6,5 %-ot, bizonyos esetekben a 8 %-ot. Ezért úgy tekinthető, hogy a 6,9 %-os befektetési jövedelem összhangban van a referenciacsoport esetében megfigyelt befektetési jövedelemmel.

(330) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a benyújtott 6,9 %-os befektetési jövedelem észszerű szinten marad.

(331) Olaszország végül benyújtotta a szükséges bizonyítékokat annak igazolására, hogy minden rendszeres ellenőrzésre sor került annak biztosítása érdekében, hogy a kompenzáció összege ne haladja meg a szolgáltatás nettó költségét. Ezenkívül a Bizottság emlékeztet arra, hogy a kompenzációt részletekben folyósítják (lásd a (41) preambulumbekezdést), és hogy a végső kifizetést az adott év tényleges költségei és bevételei alapján végzik el. Ez biztosítja, hogy a kompenzáció összege ne haladja meg a szolgáltatás nettó költségeit.

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

6.3.1.7. A kikötési elsőbbség

(333) 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 Toremar közszolgáltatási kötelezettségeire. Ha a közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalatok nem rendelkeznének kikötési elsőbbséggel, adott esetben ki kell várniuk a sort a kikötésnél, ezáltal késhetnek, ami aláássa a polgároknak megbízható és kényelmes összeköttetés biztosításában álló célt. Valóban szükség van rendszeres menetrendre a szigeti lakosság mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében, és hogy hozzájáruljanak az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. Továbbá, mivel a közszolgáltatás keretében üzemeltetett útvonalakon az indulási időt a szerződés határozza meg, a kikötési elsőbbségre szükség van annak biztosításához, hogy minden kikötő oly módon ossza ki a kikötőhelyeket és kikötési időket, hogy a közszolgáltató meg tudjon felelni közszolgáltatási kötelezettségének.

(334) Mindezek figyelembevételével a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedést azért ítélték oda, hogy a Toremar el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek (lásd a 6.3.1.2. szakaszt). Olaszország megerősítette továbbá, hogy a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási rendszer keretében nyújtott szolgáltatásokra vonatkozik.

(335) A Bizottság már részletesen értékelte az általános gazdasági érdekű szolgáltatás összeegyeztethetőségét és a Toremar részére az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban a szolgáltatással összefüggésben nyújtott kompenzációt (lásd a 6.3.1. szakaszt). A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy a kikötési elsőbbség összeegyeztethetőségének értékelése annak megállapítására korlátozható, hogy az intézkedés vezethet-e túlkompenzációhoz.

(336) A Bizottság tudomásul veszi az Olaszország által előterjesztett azon érveket, hogy a kikötési elsőbbségből adódó bármilyen potenciális pénzügyi előny csak mérsékelt lehet (lásd a (137) 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 Toremarra alkalmazandó, a 6.3.1.6. szakaszban leírt túlkompenzációs ellenőrzések alkalmasak arra is, hogy a kikötési elsőbbségből eredő esetleges túlkompenzációt feltárják.

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

6.3.1.8. Következtetés

(338) A (286)–(337) preambulumbekezdésben foglalt értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy az eredeti szerződés 2010. január 1-jétől 2012. január 1-jéig történő meghosszabbításával érintett tengeri szolgáltatások nyújtásáért a Toremar részére odaítélt kompenzáció és a kikötési elsőbbség megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazandó feltételeinek, ezért az EUMSZ 106. cikke értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

6.3.2. *Következtetés a támogatás összeegyeztethetőségéről*

(339) A fentiekben bemutatott értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy a Toremarnak 2010. január 1. és 2012. január 1. között a tengeri útvonalak üzemeltetéséért nyújtott kompenzáció és a kikötési elsőbbség az EUMSZ 106. cikke és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

7. **KÖVETKEZTETÉS**

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

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

1. a Toremarnak a Toremar üzleti tevékenységével és a Mobynak/Toremarnak nyújtott kikötési elsőbbséggel kapcsolt, a 2012. január 2. és 2023. december 31. közötti időszakra szóló új szolgáltatási szerződés keretében teljesített tengeri szolgáltatásokért odaítélt kompenzáció, mivel megfelel a négy *Altmark*-kritériumnak;

2. a hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközök Toremar általi felhasználása, mivel azokat nem fordították likviditási célokra; valamint

3. a Toremar privatizációs eljárásához kapcsolódó adómentességek, valamint az FAS forrásainak a 2010. évi törvényben meghatározottak szerint likviditási szükségletek kielégítésére történő felhasználásának lehetősége,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Toremar részére az eredeti, 2009. január 1-jétől 2012. január 1-jéig meghosszabbított szerződés szerinti tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásáért adott kompenzáció és kikötési elsőbbség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. Olaszország az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtotta végre a Toremarnak nyújtott támogatást. Ez a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

A 2012. január 2. és 2023. december 31. közötti időszakra vonatkozó, és a Toremar üzleti tevékenységével, valamint a Moby/Toremar számára nyújtott kikötési elsőbbséggel kapcsolt új közszolgáltatási szerződés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

3. cikk

A Toremarnak juttatott, a hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközöket nem használták fel likviditási célokra, és így az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek a Toremarnak nyújtott állami támogatásnak.

4. cikk

A Toremar privatizációs eljárásához kapcsolódó adómentességek, valamint a 2010. évi törvényben meghatározott azon lehetőség, hogy a *Fondo Aree Sottoutilizzate* forrásait likviditási szükségletek kielégítésére használják fel, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek a Toremarnak nyújtott állami támogatásnak.

5. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2021. június 17-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
a Bizottság tagja