



Tartalom

II Nem jogalkotási aktusok

HATÁROZATOK

- ★ A Bizottság (EU) 2022/448 határozata (2021. június 17.) az Olaszország által a Siremar és felvásárlója, a Società Navigazione Siciliana javára végrehajtott SA.32014, SA.32015, SA.32016. (2011/C)(korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről (az értesítés a C(2022) 4268. számú dokumentummal történt) ⁽¹⁾ 1

⁽¹⁾ EGT-vonatkozású szöveg.

Azok a jogi aktusok, amelyek címe normál szedéssel jelenik meg, a mezőgazdasági ügyek napi intézésére vonatkoznak, és rendszerint csak korlátozott ideig maradnak hatályban.

Valamennyi más jogszabály címét vastagon szedik, és előtte csillag szerepel.

II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

Tartalomjegyzék

1.	Az eljárás	5
2.	Háttér és a vizsgált intézkedések ismertetése	7
2.1.	Általános keret	7
2.1.1.	Az eredeti szerződések	7
2.1.2.	Az eredeti szerződések meghosszabbítása	7
2.1.3.	A Siremar privatizációja és az új szerződés megkötése	8
2.2.	A 2011. évi és a 2012. évi határozat hatálya alá tartozó intézkedések	9
2.3.	Az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések részletes leírása	9
2.3.1.	Az állam és a Siremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása	9
2.3.2.	A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása	12
2.3.3.	A Siremar privatizációja, a viszontgarancia és a CdI tőkeemelése	13
2.3.4.	Az új szerződés	20
2.3.5.	A kikötési elsőbbség	22
2.3.6.	A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések	22
2.4.	A 2007/4609. számú kötelezettségzegési eljárás	22
3.	Az eljárás megindításának és kiterjesztésének indoklása	25
3.1.	Az állam és a Siremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása	25
3.1.1.	Az Altmark-kritériumok betartása és a támogatás megléte	25
3.1.2.	Összeegyeztethetőség	26

3.2.	A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása	26
3.3.	A Siremar privatizációja, a viszontgarancia és a CdI tőkeemelése	26
3.3.1.	A Siremar privatizációja	26
3.3.2.	A viszontgarancia	27
3.3.3.	A CdI tőkeemelése	27
3.3.4.	Összeegyeztethetőség	27
3.4.	Az olasz állam és a CdI közötti új szerződés	27
3.5.	A kikötési elsőbbség	28
3.6.	A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések	28
4.	Olaszország észrevételei	28
4.1.	A közszolgáltatási kötelezettségekről és a versenykörnyezetről	28
4.2.	A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás potenciálisan jogellenes meghosszabbításáról	29
4.3.	A Siremar üzletágának privatizációjáról	30
4.3.1.	Az eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes jellegéről	30
4.3.2.	A Siremar üzletágába nem tartozó eszközök értékesítéséről	30
4.3.3.	A Siremar üzletága eszközeinek az új szerződéssel csomagban történő értékesítéséről	31
4.3.4.	A független szakértő kijelöléséről	31
4.3.5.	Az eljárás átláthatóságáról	31
4.3.6.	Az első és a második Ecorys-jelentésről	31
4.3.7.	A nemzeti jogvitákról és az SNS-nek történő végleges odaítélésről	32
4.4.	Az új szerződés Altmark-kritériumoknak való megfeleléséről	33
4.5.	A CIPE-irányelvben 2010-től megállapított 6,5 %-os kockázati prémiumról	33
4.6.	Az új szerződés 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak való megfeleléséről	34
4.7.	A viszontgaranciáról	34

4.8.	A kikötési elsőbbségről	35
4.9.	A 2010. évi törvényben megállapított intézkedésekről	35
4.10.	A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdi között meglévő gazdasági folytonosság hiányáról	36
5.	Az érdekelt felek észrevételei	37
5.1.	A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar észrevételei	37
5.1.1.	A 2007/4609. számú kötelezettségsszegési eljárásról	37
5.1.2.	Az eredeti szerződés meghosszabbításáról	37
5.1.3.	A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás potenciálisan jogellenes meghosszabbításáról	38
5.1.4.	Az új szerződésről	39
5.1.5.	A Siremar privatizációjáról és a viszontgaranciáról	39
5.1.6.	A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdi között meglévő gazdasági folytonosság hiányáról	40
5.1.7.	A CdS viszontgaranciára vonatkozó határozatának kiegészítő benyújtása	41
5.2.	Az SNS észrevételei	41
5.2.1.	Első beadvány	41
5.2.2.	Második beadvány	41
5.2.3.	Harmadik beadvány	42
5.3.	A Pan Med észrevételei	43
5.4.	A Grandi Navi Veloci észrevételei	44
5.5.	Lipari polgármesterének levele	45
6.	A Compagnia delle Isole beadványai	45
6.1.	Első beadvány	45
6.2.	Második beadvány	46
6.3.	Harmadik beadvány	46
7.	Olaszország észrevételei az érdekelt felek észrevételeivel és beadványaival kapcsolatban	47

8.	Értékelés	47
8.1.	Támogatás fennállása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében	47
8.1.1.	Az Olaszország és a Siremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása	48
8.1.2.	A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása	50
8.1.3.	A Siremar üzletágával és a kikötési elsőbbséggel összekapcsolt új szerződés odaítélése az SNS-nek, a Cdl tőkeemelése és a viszontgarancia	51
8.1.4.	A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések	71
8.1.5.	Következtetés a támogatás meglétéről	73
8.2.	A támogatás jogszerűsége	74
8.3.	A támogatás összeegyeztethetősége	74
8.3.1.	Az állam és a Siremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása	74
8.3.2.	A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása	83
8.3.3.	A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek	84
8.3.4.	Következtetés a támogatás összeegyeztethetőségéről	84
8.4.	A Cdl beadványaira adott válasz	85
9.	Következtetés	85
10.	Visszafiztetés	86
11.	Gazdasági folytonosság	87
11.1.	Az átruházás tárgya	87
11.2.	Az átruházási ár	88
11.3.	A tulajdonosok azonossága	89
11.4.	Az átruházás időzítése	89
11.5.	Az átruházás gazdasági logikája	89
11.6.	Következtetés a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és az SNS között meglévő gazdasági folytonosságáról	90

A BIZOTTSÁG (EU) 2022/448 HATÁROZATA**(2021. június 17.)****az Olaszország által a Siremar és felvásárlója, a Società Navigazione Siciliana javára végrehajtott SA.32014, SA.32015, SA.32016. (2011/C)(korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről***(az értesítés a C(2022) 4268. 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 Bizottság 1999. augusztus 6-án úgy döntött, hogy megindítja az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 108. cikkének (2) bekezdésében foglalt eljárást az akkori Tirrenia-csoportot alkotó hat vállalat számára az eredeti közszolgáltatási szerződések (a továbbiakban: eredeti szerződések) alapján kifizetett támogatás tekintetében ⁽²⁾.
- (2) A vizsgálati szakaszban az olasz hatóságok kérték, hogy a Tirrenia-csoport ügyét osszák részekre, így elsőbbséget lehetne rendelni ahhoz, hogy a Tirrenia di Navigazione (a továbbiakban Tirrenia) illetően jogerős határozat szülessen. Ezt a kérést az olasz hatóságoknak az a terve motiválta, hogy a csoportot a Tirrenián kezdve privatizálják, továbbá azon szándékuk, hogy a folyamatot felgyorsítsák az említett vállalat vonatkozásában.
- (3) A Bizottság teljesítette az olasz hatóságok kérését, és a 2001/851/EGK határozattal ⁽³⁾ lezárta a Tirrenia számára odaítélt támogatás tekintetében indított eljárást (a továbbiakban: 2001. évi határozat). A Bizottság a támogatást az olasz hatóságok bizonyos kötelezettségvállalásaira is figyelemmel összeegyeztethetőnek nyilvánította a belső piaccal.
- (4) A 2005/163/EK bizottsági határozattal ⁽⁴⁾ (a továbbiakban: 2004. évi határozat) a Bizottság a Tirrenia-csoportba a Tirrenián kívül tartozó vállalatok ⁽⁵⁾ javára odaítélt kompenzációt részben összeegyeztethetőnek ítélte a belső piaccal, részben az olasz hatóságok bizonyos kötelezettségvállalásainak betartásával kapcsolatos feltételhez kötötten ítélte összeegyeztethetőnek, részben pedig a belső piaccal összeegyeztethetetlenül nyilvánította. A határozat 1992 és 2001 közötti könyvelési adatokon alapult, és olyan feltételeket tartalmazott, amelyek célja az eredeti szerződések teljes időtartama alatt (vagyis 2008-ig) nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségének garntálása volt.
- (5) A T-265/04., a T-292/04. és a T-504/04. sz. ügyben 2009. március 4-én hozott ítéletében ⁽⁶⁾ (a továbbiakban: 2009. évi ítélet) a Törvényszék megsemmisítette a 2004. évi határozatot.
- (6) A Bizottság 2011. október 5-én új hivatalos vizsgálati eljárást indított az Olaszország által a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok javára elfogadott egyes további intézkedések tekintetében (a továbbiakban: 2011. évi határozat). A vizsgálat többek között a Siremar – Sicilia Regionale Marittima (a továbbiakban: Siremar) részére 2009. január 1-jétől egyes tengeri útvonalak üzemeltetéséért nyújtott kompenzációra, valamint a Siremar üzletágának privatizációs eljárására vonatkozott (lásd a 2.3.3. szakaszt).
- (7) A Bizottság a 2011. évi határozatot közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽⁷⁾. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy terjesszék elő a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

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

⁽²⁾ HL C 306., 1999.10.23., 2. o. 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⁾ 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.).

⁽⁴⁾ A Bizottság 2005/163/EK határozata (2004. március 16.) az Olaszország által az Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar tengerhajózási társaságok (Tirrenia-csoport) számára nyújtott állami támogatásokról (HL L 053., 2005.2.26., 29. o.).

⁽⁵⁾ Közelebbről: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar.

⁽⁶⁾ Tirrenia di Navigazione kontra Bizottság, T-265/04, T-292/04 és T-504/04 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2009:48.

⁽⁷⁾ HL C 28., 2012.2.1., 18. o.

- (8) Olaszország a 2011. évi határozatra adott válaszát 2011. november 15-én kelt levelében nyújtotta be. Ami az e határozat hatálya alá tartozó intézkedéseket illeti, a Bizottsághoz a Società Navigazione Siciliana S.p.A-tól (a továbbiakban SNS), a Pan Med Lines S.r.l.-től (a továbbiakban: Pan Med) és a Grandi Navi Veloci S.p.A.-tól (a továbbiakban: GNV) is érkeztek észrevételek (lásd az 5. szakaszt). A Bizottság ezeket az észrevételeket a válaszadás lehetősége mellett továbbította Olaszországnak.
- (9) Az olasz hatóságok 2012. január 10-én hivatalosan bejelentették a Bizottságnak – állításuk szerint jogbiztonsági okokból – a Tirrenia és a Siremar üzemeltetésének jövőbeli felvásárlója által aláírandó, a közszolgáltatásért járó kompenzáció kifizetésének alapjául szolgáló közszolgáltatási szerződések (a továbbiakban: szerződések) tervezetét.
- (10) A Bizottság 2012. november 7-én kiterjesztette a vizsgálati eljárást, többek között i. a Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása, ii. a Siremar üzemeltetésének első felvásárlója, a Compagnia delle Isole (a továbbiakban: Cdi) részére a Siremar privatizációjának keretében nyújtott esetleges támogatás, valamint iii. az olasz állammal kötött új szerződés alapján a Cdi-nek a közszolgáltatásért fizetendő kompenzáció tekintetében. A Bizottság 2012. december 19-én elfogadta az említett határozat módosított változatát⁽⁸⁾ (a továbbiakban: 2012. évi határozat, a 2011. évi határozattal együtt a továbbiakban: 2011. és 2012. évi határozat).
- (11) A Bizottság a 2012. évi határozatot közzétette az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*⁽⁹⁾. A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy terjesszék elő a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.
- (12) Olaszország a 2012. évi határozatra adott válaszát 2012. december 7-én és 13-án kelt levelében nyújtotta be. Az e határozat tárgyát képező intézkedéseket illetően a Bizottsághoz észrevételek érkeztek a Pan Med Lines S.r.l.-től (Pan Med), a Siremartól, az SNS-től és a Cdi-től (lásd az 5. és a 6. szakaszt). A Bizottság ezeket az észrevételeket a válaszadás lehetősége mellett továbbította Olaszországnak.
- (13) A Bizottság 2012. október 5-én szerződést kötött az Ecorys Netherlands BV-vel (a továbbiakban: Ecorys), hogy készítsen becslést a Siremar eladásra kínált jelentős eszközeinek piaci értékéről (lásd a 2.3.3.7. szakaszt), két alternatív forgatókönyv szerint. Az Ecorys 2013. szeptember 4-én benyújtotta végleges jelentését (a továbbiakban: első Ecorys-jelentés). Ezt a jelentést a Bizottság 2013. szeptember 27-én továbbította Olaszországnak. Az olasz hatóságok kérésére a Bizottság 2013. november 18-án átadta az Ecorys-jelentés olasz fordítását. Olaszország 2013. december 17-én benyújtotta észrevételeit, többek között egy saját független szakértője, a Banca Profilo S.p.A. által készített ellenértékelést.
- (14) A Bizottság 2013. június 24-én levelet küldött a tengerhasznosítási ágazatban működő több vállalatnak, amelyben részletes információk önkéntes közlését kérte a Siremar által a 2009 és 2012 közötti időszakban üzemeltetett útvonalokról és privatizációjának feltételeiről. Csak az akkoriban az új szerződés szerint szolgáltató Cdi válaszolt.
- (15) A Bizottság a 2014. január 22-i (EU) 2018/261 határozatában⁽¹⁰⁾ (a továbbiakban: 2014. évi határozat) lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Szardínia régió által a Saremar javára nyújtott egyes intézkedésekre vonatkozóan (lásd a (36) preambulumbekendést).
- (16) A Bizottság szolgálatai 2014. október 15-én találkoztak a Siremar és az olasz hatóságok képviselőivel. Emellett a Bizottság szolgálatai 2014. október 23-án találkoztak a Cdi és az olasz hatóságok képviselőivel is. Ez utóbbi ülést követően a Cdi 2014. október 30-án további információkat nyújtott a Bizottságnak.
- (17) A Siremart illetően a Bizottság 2012. január 30-án, 2012. március 16-án, 2012. augusztus 1-jén, 2012. november 22-én, 2013. április 12-én, 2013. június 12-én, 2013. június 27-én, 2013. július 11-én, 2014. július 29-én, 2014. november 6-án, 2015. október 16-án, 2018. január 25-én, 2018. március 29-én, 2018. augusztus 31-én, 2019. március 18-án, 2019. október 16-án, 2020. július 31-én és 2020. október 29-én kelt levelében további információkat kért Olaszországtól.
- (18) A Siremart illetően Olaszország 2012. március 28-án, 2012. október 5-én, 2012. október 23-án, 2013. május 13-án, 2013. augusztus 8-án, 2014. szeptember 19-én, 2014. november 20-án, 2014. december 12-én, 2015. február 12-én, 2015. november 13-án, 2016. április 18-án, 2017. augusztus 2-án, 2018. április 26-án, 2018. május 31-én, 2019. május 29-én, 2019. július 26-án, 2020. január 3-án, 2020. január 24-én, 2021. február 8-án és 2021. március 11-én kelt levelében további információkat nyújtott be⁽¹¹⁾.

⁽⁸⁾ Minden módosítás a Saremar javára hozott intézkedéseket érintette.

⁽⁹⁾ HL C 84., 2013.3.22., 58. o.

⁽¹⁰⁾ 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.).

⁽¹¹⁾ A Bizottság és Olaszország között 2019 és 2020 folyamán több további informális eszmecsere, például e-mailekre és konferenciához hívatásokra került sor.

- (19) A 2020. március 2-i (EU) 2020/1411 bizottsági határozattal ⁽¹²⁾ a Bizottság lezárta a Tirrenia-csoport Tirreniától eltérő vállalataira, köztük a Siremarra vonatkozó vizsgálatot az 1992 és 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 (ÁGÉSZ) szóló 2011. évi keretszabállyal (a továbbiakban: 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály) ⁽¹³⁾.
- (20) A 2020. március 2-i (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 (a továbbiakban: 2020. évi Tirrenia/CIN-határozat).
- (21) Ez a határozat a Siremarnak, a Cdl-nek és az SNS-nek nyújtott, a (36) és a (37) preambulumbekkezdésben meghatározott és a 2011. és 2012. évi határozatokban azonosított valamennyi lehetséges támogatási intézkedésre, valamint az Unicredit számára viszontgarancia révén nyújtott lehetséges támogatásra vonatkozik (lásd a 2.3.3.5. és a 3.3.2. szakaszt). A Bizottság külön határozatokban foglalkozik majd az említett határozatok hatálya alá tartozó összes többi intézkedéssel, SA.32014., SA.32015. és SA.32016. ügyszám alatt. Ezek a fennmaradó intézkedések különösen a korábbi Tirrenia-csoport más vállalatait (azaz a Caremart, a Laziomart, a Saremart és a Toremart) érintik.

2. HÁTTÉR ÉS A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK ISMERTETÉSE

2.1. Általános keret

2.1.1. Az eredeti szerződések

- (22) A Tirrenia-csoport eredetileg a Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A (a továbbiakban: Fintecna) ⁽¹⁵⁾ vállalatot keresztül az olasz állam tulajdonában állt, és hat vállalatot ölelt fel, nevezetesen a Tirreniát, az Adriaticát, a Caremart, a Saremart, a Siremart és a Toremart. Ezek a vállalatok tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtottak az olasz állammal 1991-ben kötött különálló közszolgáltatási szerződések értelmében, amelyek húsz évig, 1989 januárjától 2008 decemberéig voltak hatályban (a továbbiakban: eredeti szerződések). A Fintecna tulajdonában állt a Tirrenia részvényeinek 100 %-a. A Tirrenia 100 %-os tulajdonosa volt az Adriatica, a Caremar, a Siremar, a Saremar és a Toremar vállalatoknak (a továbbiakban együtt: regionális vállalatok). Az Adriatica, amely Olaszország és Albánia, Horvátország, Görögország és Montenegró között üzemeltetett útvonalakat, 2004-ben összeolvadt a Tirreniával.
- (23) E közszolgáltatási szerződések célja az volt, hogy garantálják nagy számú tengeri szállítási szolgáltatás járatsűrűségét és megbízhatóságát; e szolgáltatások főként a szárazföldi Olaszországot kötik össze Szicíliával, Szardíniával és más kisebb olasz szigetekkel. Az olasz állam ebből a célból pénzügyi támogatást nyújtott a Tirrenia-csoportba tartozó egyes vállalatoknak közvetlenül kifizetett szubvenciók formájában.
- (24) A teljes egészében a Tirrenia tulajdonában álló Siremar egy sor tengeri kabotázsvonalat működtetett Szicília és több kisebb szomszédos sziget között, valamint Milazzo és Nápoly között. Az érintett útvonalak pontos leírását a (41) preambulumbekkezdés tartalmazza.

2.1.2. Az eredeti szerződések meghosszabbítása

- (25) Az eredeti szerződéseket – köztük a Siremarra alkalmazandó szerződést – három alkalommal hosszabbították meg.
- (26) Először a 2009. február 27-i 14. sz. törvénnyel alakított, 2008. december 30-i 207. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: 207/2008. sz. törvényerejű rendelet) 26. cikke rendelkezett az eredetileg 2008. december 31-én lejáró eredeti szerződések egy évvel, 2009. december 31-ig történő meghosszabbításáról.

⁽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., 1–44. o.).

⁽¹³⁾ A Bizottság közleménye: A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (HL C 8., 2012.1.11., 15–22. o.).

⁽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., 45–139. o.).

⁽¹⁵⁾ A Fintecna 100 %-ban az Gazdasági és Pénzügyminisztérium (a továbbiakban: Gazdasági Minisztérium) tulajdonában áll, és részsedésszerzési és privatizációs eljárásokra szakosodott, továbbá olyan projektekkkel foglalkozik, amelyek segítenek az ágazati, pénzügyi vagy szervezeti nehézségekkel küzdő vállalatok észszerűsítésében és szerkezetátalakításában.

- (27) Másodszor a 2009. november 20-i 166. sz. törvényé (a továbbiakban a 2009. évi törvény) alakított, 2009. szeptember 25-i 135. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban 135/2009. sz. törvényerejű rendelet) 19-ter cikke megállapította, hogy a Tirrenia-csoport vállalatainak privatizációjára tekintettel a regionális vállalatok (a Siremart kivéve) részvényeit átruházzák a Tirrenia anyavállalatról, a következőképpen:
- a) a Caremar Campania régióhoz kerül. Ezt követően Campania régió átruházta Lazio régióra a Pontino sziget-csoporttal való közlekedési összeköttetéseket üzemeltető működő vállalkozást (ezáltal létrehozta a Laziomart) ⁽¹⁶⁾;
 - b) a Saremar Szardínia régióhoz kerül;
 - c) a Toremar Toszkána régióhoz kerül.
- (28) A 2009. évi törvény azt is meghatározta, hogy az új „szerződéseket” az olasz állam 2009. december 31-ig köti meg a Tirreniával és a Siremarral. Hasonlóképpen, a regionális szolgáltatásokat a Saremar, a Toremar és a Caremar, valamint a megfelelő regionális hatóságok között 2009. december 31-ig (Szardíniával és Toszkánával), illetve 2010. február 28-ig (Campaniával és Lazióval) megkötendő „új közszolgáltatási szerződésekbe” foglalják. Az új szerződésekre vagy közszolgáltatási szerződésekre magukkal a vállalatokkal egy csomagban írják ki közbeszerzési eljárást. E vállalatok új tulajdonosai ezt követően írják alá a vonatkozó szerződést vagy közszolgáltatási szerződést ⁽¹⁷⁾.
- (29) Ebből a célból a 2009. évi törvény ismét meghosszabbította az eredeti szerződéseket, a Siremarra alkalmazandót is, 2010. január 1-jétől 2010. szeptember 30-ig.
- (30) A 2009. évi törvény emellett rögzített éves kompenzációs felső határokat állapított meg a szolgáltatások üzemeltetésére 2010-től (a meghosszabbított eredeti szerződések, valamint az új szerződések és közszolgáltatási szerződések szerint), összesen 184 942 251 EUR összegben, a következőképpen:

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 ⁽¹⁸⁾

1. táblázat: Kompenzációs felső határértékek 2010-től

- (31) Végezetül a 2010. augusztus 5-i 125. sz. törvényerejű rendeletet (a továbbiakban: 125/2010. sz. törvényerejű rendelet) törvényé alakító, 2010. október 1-jei 163. sz. törvény (a továbbiakban: 2010. évi törvény) úgy rendelkezett, hogy az eredeti szerződéseket (köztük a Siremarra alkalmazandó szerződést is) meghosszabbítja 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának lezárulásáig.

2.1.3. A Siremar privatizációja és az új szerződés megkötése

- (32) 2010 októberében közbeszerzési eljárást indítottak, hogy vevőt találjanak a Siremar üzletágra (lásd a 2.3.3. szakaszt). Ebben az összefüggésben a Siremar helyett helyénvaló a Siremar üzletágra hivatkozni, mivel az érintett közbeszerzési eljárás csak azokra az eszközökre és szerződésekre vonatkozott, amelyek a felvásárlóval megkötendő új szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek ⁽¹⁹⁾ teljesítéséhez szükségesek. Ezért pusztán a „Siremar” helyett a szöveg a „Siremar üzletágra” hivatkozik. A Siremar fennmaradó eszközeit, például a

⁽¹⁶⁾ Ez az átruházás 2011. június 1-jén vált hivatalossá.

⁽¹⁷⁾ A 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkének (10) bekezdése.

⁽¹⁸⁾ Ezt az összeget a Campania által nyújtott 19 839 226 EUR-ra és a Lazio által nyújtott 10 030 606 EUR-ra bontották.

⁽¹⁹⁾ E határozat egészében a „közszolgáltatási kötelezettségek” kifejezést általánosan kell értelmezni, anélkül, hogy annak a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 2. és 4. cikke (lásd a 61. lábjegyzetet) és a tengeri szállítási iránymutatás 9. szakasza (lásd a 110. lábjegyzetet) szerinti konkrét értelmet tulajdonítanánk, azaz a közszolgáltatási szerződések alternatívájának tekinthető közszolgáltatási kötelezettségnek tekintenénk, állami ellentételezés nélkül. A Bizottság megjegyzi, hogy a Siremarra, a Cdi-re vagy az SNS-re rótt közszolgáltatási kötelezettségek ugyanis állami ellentételezést vontak maguk után.

Guizzo gyorsjáratú hajót, amelyeket más célokra használtak, külön eljárások útján kellett értékesíteni. Ezenkívül az eladás nem járt azzal, hogy a Siremar által az értékesítés időpontjáig felhalmozott tartozásokat átruházzák a vevőre. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar a mai napig létezik különálló jogalanyként, jóllehet azzal az elsődleges céllal, hogy felszámolják, mihelyt tartozásait megfizette a hitelezőinek.

- (33) Miután a közbeszerzési eljárásban nyertes ajánlatot tett, a CdI 2011. október 20-án aláírta a Siremar üzletágának felvásárlásáról szóló szerződést. Ezt követően 2012. július 30-án Olaszország és a CdI aláírta a tengeri szolgáltatások nyújtásáról szóló új szerződést. Így tehát a Siremar üzletága feletti tulajdonjog 2012. július 31-én szállt át az olasz államról a CdI-re.
- (34) Az SNS – a Siremar üzletága tekintetében ajánlatot benyújtó másik vállalat – azonban megtámadta az átruházást az olasz közigazgatási bíróságok előtt, amelyek végül úgy határoztak, hogy a közbeszerzési eljárást részben újra kell indítani, kizárva a CdI-t az új ajánlatok benyújtásából (lásd a (93)–(100) preambulumbekendést). A korábbi ajánlatának megerősítését követően tehát az SNS nyerte az újból megindított közbeszerzési eljárást, átvette a Siremar üzletágot, és 2016. április 11-én aláírta az új szerződést Olaszországgal.
- (35) Azóta az SNS üzemelteti az útvonalakat az új szerződés szerint, míg a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a CdI egyaránt felszámolás alatt áll.

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

- (36) A 2011. évi és a 2012. évi határozattal megindított hivatalos vizsgálati eljárásban a Bizottság a következő intézkedéseket értékelte (lásd a 3. szakaszt is):
1. a meghosszabbított eredeti szerződések szerinti általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásáért fizetett kompenzáció (1. intézkedés);
 2. a Tirreniának és a Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása (2. intézkedés);
 3. a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok privatizációja ⁽²⁰⁾ (3. intézkedés);
 4. az általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellátásáért a jövőbeli szerződések/közszolgáltatási szerződések szerint fizetett kompenzáció (4. intézkedés);
 5. a kikötési elsőbbség (5. intézkedés);
 6. a 2010. évi törvényben megállapított intézkedések (6. intézkedés);
 7. a Szardínia régió által a Saremar javára elfogadott öt további intézkedés (7. intézkedés) ⁽²¹⁾.

2.3. Az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések részletes leírása

- (37) Ez a határozat csak a (36) preambulumbekendésben felsorolt 1–6. intézkedéssel foglalkozik, amennyiben azok a Siremart, a CdI-t vagy az SNS-t érintik. Ezeket az intézkedéseket részletesebben a következő szakaszok ismertetik.

2.3.1. Az állam és a Siremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása

2.3.1.1. A közszolgáltatási kötelezettségek

- (38) A Siremarral kötött eredeti szerződés 1. cikke öt éves tervet írt elő, amelyek részletezik a kiszolgálandó kikötőket, a használandó hajótípusokat és a szolgáltatás megkívánt gyakoriságát. A Siremarral kötött eredeti szerződést 1994-ben és 1995-ben módosították.
- (39) Az első öt éves tervet (1990–1994) az 1990. május 29-i miniszteri rendelettel hagyták jóvá, és 1990. január 1-jétől visszamenőleges hatállyal alkalmazták. Az 1995 és 1999 közötti időszakra vonatkozó és az 1996. május 14-i miniszteri rendelettel jóváhagyott második terv nagyrészt változatlanul hagyta az útvonalakat és a gyakoriságot.
- (40) Ami a 2000–2004-es és a 2005–2008-as időszakot illeti, a Siremarral vonatkozóan nem fogadtak el hivatalosan öt éves tervet. Ehelyett az útvonalak hálózata és a gyakoriságok 1999 és 2008 között nagyjából változatlanok maradtak. A 2004. március 9-i tárcaközi rendelet (a továbbiakban: 2004. évi rendelet) ugyanis a régi hajók lecserélését és az azonos gyakoriság melletti kapacitásnövelést illetően mérsékelt változtatásokat írt elő a Siremar számára ⁽²²⁾.

⁽²⁰⁾ 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 javára teljesített viszontgarancia és tőkeemelés).

⁽²¹⁾ A 7. intézkedést a 2014. évi határozat értékelte, a „Bonus Sardo–Vacanza” projekt kivételével.

⁽²²⁾ A 2004. évi rendelet hitelesítette a Tirrenia 2000–2004. évi öt éves tervének bizonyos módosításait, és rendelkezéseket tartalmazott a Tirrenia-csoport más vállalataira, köztük a Siremarral vonatkozóan.

- (41) A meghosszabbított és (egyes útvonalak esetében) módosított eredeti szerződés alapján a Siremar 2009. január 1. és 2012. július 30. között egész évben öt összekapcsolt útvonalat üzemeltetett, az egyes útvonalaktól, a szolgáltatás típusától (komp vagy nagy sebességű) és az évszaktól függően változó gyakorisággal és ütemezéssel, az alábbiak szerint:
- a Milazzo–Eoli-szigetek–Nápoly összekapcsolt útvonalon, amely magában foglalja Vulcano, Lipari, Salina, Filicudi, Alicudi, Panarea és Stromboli szigetét (a továbbiakban: Eoli-szigetek), valamint Milazzo városát Szicíliában és Nápolyt Campaniában, a Siremar tíz egyedi útvonalon nyújtott komp- és nagy sebességű szolgáltatásokat ⁽²³⁾,
 - 2021. június 17-től:
 - a Palermo–Ustica összekapcsolt útvonalon a Siremar két egyedi útvonalon nyújtott komp- és nagy sebességű szolgáltatásokat ⁽²⁴⁾,
 - a Porto Empedocle–Pelagie-szigetek összekapcsolt útvonalon, amely Linosa és Lampedusa szigetét foglalja magában (a továbbiakban: Pelagie-szigetek) a Siremar egyetlen egyedi útvonalon nyújtott kompszolgáltatásokat,
 - a Trapani–Pantelleria összekapcsolt útvonalon a Siremar egyetlen egyedi útvonalon nyújtott kompszolgáltatásokat.

2.3.1.2. Költségvetés és időtartam

- (42) Az alábbi táblázat a Siremar számára 2009 és 2012 júliusa között nyújtott éves kompenzációt mutatja be:

Év	Kompenzáció
2009	67 009 405 EUR
2010	55 694 895 EUR
2011	55 694 895 EUR
2012	32 348 816 EUR (január–július) ⁽²⁵⁾

2. táblázat: Kompenzáció 2009–2012 (EUR)

- (43) Az (1994-ben módosított) eredeti szerződés a következőképpen rendelkezik a közszolgáltatásért járó éves kompenzáció kifizetéséről: minden év március 1-jéig az előző évben kifizetett kompenzáció 70 %-ának megfelelő kezdeti előleg; június 30-ig egy második kifizetés, amely további 20 %-ot tesz ki; november 30-ig az adott évre vonatkozó kompenzáció egyenlegét fedező végső kifizetés, a jövőbeli bevételek és veszteségek becslése alapján ⁽²⁶⁾. A végleges eredményeket ezt követően akkor ellenőrzik, amikor a vállalat elkészíti az éves számlakimutatást. Ha az derülne ki, hogy a Siremar nagyobb összeget kapott, mint a nyújtott szolgáltatások nettó költsége (bevétel mínusz veszteségek), a különbözetet vissza kell térítenie a számlakimutatás jóváhagyásától számított 15 napon belül. 2010. november 25. után a 856/1986. sz. törvény 11. cikke értelmében megállapított éves támogatás meghatározásáról szóló, az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium (a továbbiakban: Közlekedési Minisztérium), a Gazdasági Minisztérium, valamint a Gazdaságfejlesztési Minisztérium közötti konferencia (tárcaközi konferencia) határozata alapján a túlkompenzáció összegét levonják a jövőbeni támogatáselőleg-fizetésekből.
- (44) A kompenzációt 2009-ben eltérően számították ki 2010-hez, 2011-hez és 2012-höz képest, az alábbiak szerint:
- A 2009-ben odaitélt kompenzáció

⁽²³⁾ Komp: Milazzo–Eoli-szigetek–Nápoly; Milazzo–az Eoli-szigetek nyugati és keleti része, valamint a szigetek közötti összeköttetések; Milazzo–Eoli-szigetek (fő szigetek), Milazzo központtal; Milazzo–Eoli-szigetek (fő szigetek), Lipari központtal. Nagy sebességű: Milazzo–az Eoli-szigetek nyugati és keleti része, valamint a szigetek közötti összeköttetések; Milazzo–Eoli-szigetek (fő szigetek) és a szigetek közötti összeköttetések, Milazzo központtal; szigetek közötti összeköttetések, Lipari központtal; Milazzo–Eoli-szigetek és a szigetek közötti összeköttetések, Lipari központtal.

⁽²⁴⁾ Komp: Palermo–Ustica. Nagy sebességű: Ustica–Palermo.

⁽²⁵⁾ Ez az ábra a Siremar számára a Siremar üzletága feletti tulajdonjog Cdi-re történő átruházásáig kifizetett összeg. 2012 további hónapjaiban a Cdi 23 346 079 EUR kifizetésben részesült. A 2012 egészére kifizetett teljes kompenzáció tehát 55 694 895 EUR-t tett ki, betartva a 2009. évi törvényben megállapított kompenzációs felső határértéket.

⁽²⁶⁾ 1988 és 1994 között nem került sor második kifizetésre, és az egyenleg minden év július 31-ig kellett megfizetni.

- (45) Az 1979. június 1-jei 501. sz. elnöki rendelet (a továbbiakban 501/79. sz. elnöki rendelet) határozta meg a tengeri közszolgáltatóknak fizetendő támogatás kiszámításába felveendő különböző elemeket (bevételeket és költségeket). Emellett az 1986. december 5-i 856. sz. törvény (a továbbiakban 856/86. sz. törvény) bizonyos módosításokról rendelkezett a tengeri közszolgáltatások olaszországi rendszerét illetően. A nagyobb és kisebb szigetekkel való összeköttetés tekintetében a törvény 11. cikke módosította a közszolgáltatásért járó kompenzáció kiszámításának kritériumait. A támogatást a szolgáltatás átlagos és objektív paraméterek alapján meghatározott bevételei és költségei közötti különbség alapján kellett kiszámítani, és abba bele kellett foglalni egy észszerű befektetési jövedelmet. Ugyanez a cikk azt is megállapította, hogy a közszolgáltatási szerződéseknek tartalmazniuk kellett a támogatott útvonalakat, a gyakoriságot és a használandó hajótípusokat. A támogatásokat a felelős minisztereknek kellett jóváhagyniuk. Az 501/79. sz. elnöki rendeletben és a 856/86. sz. törvényben megfogalmazott elvek az eredeti szerződésekben is megjelentek.
- (46) A 2009. év tekintetében az általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellátásáért fizetendő kompenzációt valóban az 1991-től hatályos, és az első hatályvesztésük napját, azaz 2008. december 31-et követően meghosszabbított eredeti szerződésekben megállapított módszerrel összhangban számították ki. Közlelebbről a kompenzáció megfelelt a közszolgáltatási rendszerben teljesített szolgáltatások után felhalmozott nettó veszteségnek, amelyhez hozzáadtak egy, a befektetési jövedelemnek megfelelő, változó összeget.
- (47) A hatóságok által meghatározott kompenzáció kiszámítása tekintetében figyelembe vett különböző költségelemek a következők voltak: beszerzések, reklám- és szállásköltségek, berakodási, kirakodási és anyagmozgatási költségek, személyzeti költségek, hajókarbantartási költségek, igazgatási költségek, biztosítási költségek, bérleti és lízingdíjak, üzemanyagköltségek, adók és értékcsökkenési költségek.
- A 2010-ben, 2011-ben és 2012-ben odaítélt kompenzáció
- (48) 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⁽²⁷⁾-irányelvben (a továbbiakban: CIPE-irányelv)⁽²⁸⁾ megállapított új módszer alkalmazásával határozták meg. A CIPE-irányelvet a preambuluma értelmében a tengeri szolgáltatásokat közszolgáltatási rendszerben nyújtó állami vállalatok közlő privatizációja céljából adták ki⁽²⁹⁾. A CIPE-irányelv rendelkezéseit a Tirrenia-csoport vállalatai által 2010-től nyújtott szolgáltatások tekintetében alkalmazták.
- (49) A CIPE-irányelvben megállapított módszer lehetővé teszi a tengeri közszolgáltatást nyújtó vállalatok számára, hogy megfelelő hozamot érjenek el. A tőke megtérülési rátát (befektetési jövedelem vagy ROIC) a súlyozott átlagos tőke költség (WACC) alapján számítják ki. Az elvárt tőkearányos jövedelmezőséget⁽³⁰⁾ a tőkeeszköz-árazási modell szerint kell kiszámítani.
- (50) E modell alapján a sajáttőke költséget i. a kockázatmentes kamatláb, ii. a béta (a vállalat részvénytárhoz viszonyított kockázati profiljának becslése) és iii. a részvénytárhoz rendelt kockázati prémium függvényében származtatják.
- (51) A sajáttőke-költséget konkrétan úgy számítják ki, hogy a többletkockázatért prémiumot adnak a kockázatmentes tevékenységek megtérülési rátájához. Ezt a prémiumot a piaci kockázati prémium és a béta szorzataként kell kiszámítani; a béta azt méri, hogy a konkrét tevékenység mennyire kockázatos a piachoz képest.
- (52) A CIPE-irányelv szerint a kockázatmentes tevékenységek megtérülési rátája a tízéves referenciakötvények átlagos bruttó hozamának felel meg, azon korábbi tizenkét hónapos időszakra vonatkoztatva, amelynek tekintetében rendelkezésre állnak adatok.
- (53) A CIPE-irányelv 4 %-os piaci kockázati prémiumot határoz meg. Emellett olyan szolgáltatás esetében, amelyet nem kizárólagos alapon üzemeltetnek, a szolgáltató által vélelmezett magasabb kockázatot úgy ellentételezik, hogy a piaci kockázati prémiumhoz további 2,5 %-ot adnak hozzá.
- (54) A Siremarnak fizetett kompenzáció 2009. évi törvényben előírt összege azonban a gyakorlatban nem haladhatja meg az évi 55 694 895 EUR-t (lásd a (30) preambulumbekendést). Jóllehet a 2009. évi törvény felső határértéket állapít meg a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásáért 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.

⁽²⁷⁾ CIPE: Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

⁽²⁸⁾ Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, 50. sz., 2008. február 28.

⁽²⁹⁾ A 2006. december 27-i 296. sz. törvény 1. cikkének 999. pontja és a 430/1997. sz. törvényerejű rendelet 1. cikkének e) pontja értelmében.

⁽³⁰⁾ A kívánt befektetési jövedelem egy tőkebefektető számára, figyelembe véve a vállalat kockázati profilját és a kapcsolódó pénzforgalmat.

- (55) A CIPE-irányelv szerint a szolgáltatások körét, a maximális viteldíjakat és a kompenzációt úgy kell meghatározni, hogy a szolgáltató teljes mértékben fedezni tudja az összes elszámolható költséget, az alábbi egyenlet szerint:

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

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.

- (56) Amennyiben a fenti egyenlet nem teljesül, a támogatott tevékenységek köre csökkenthető, vagylagosan a szolgáltatás szervezését (például hajótípusok) felül lehet vizsgálni, illetve módosítani lehet a viteldíjra vonatkozó felső határértékeket.

- (57) 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 szerződés vagy a közszolgáltatási szerződés állapít meg, és amely állandó marad a szerződés vagy a közszolgáltatási szerződés tartama alatt.

- (58) 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 Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása

- (59) 2010. november 16-án a Bizottság jóváhagyta a Tirreniának és a Siremarnak nyújtott megmentési támogatást (a továbbiakban: 2010. évi határozat) ⁽³¹⁾. A támogatás a magánbankok által 95 000 000 EUR erejéig nyújtott hitelkeretekre adott kezességvállalásból állt. Olaszország vállalta, hogy a megmentési támogatásról szóló intézkedés engedélyezésétől számított legkésőbb hat hónappal szerkezetátalakítási tervet vagy olyan bizonyítékot nyújt be a Bizottsághoz, amely igazolja, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalást megszüntették.
- (60) Ezt követően a magánbankok, a *Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo* (a továbbiakban: BIIS) és az Unicredit 40 000 000 EUR hitelkeretet engedélyezett a Tirrenia és a Siremar részére (25 000 000 EUR-t a Tirrenia, 15 000 000 EUR-t a Siremar részére), 2011. június 30-i lejáratú időponttal. A hitelkeretre az állam 2011. február 15-én kezességet vállalt.
- (61) A finanszírozást ezután a következőképpen fizették ki:
- a) az első részletet 2011. február 28-án (20 000 000 EUR-t a Tirrenia, 12 000 000 EUR-t a Siremar részére);
 - b) a második részletet 2011. március 23-án (5 000 000 EUR-t a Tirrenia, 3 000 000 EUR-t a Siremar részére).
- (62) Olaszország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy mivel a kezességvállalással biztosított kölcsön első részletét csak 2011. február 28-án folyósították a részére, a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás (a továbbiakban: 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás) ⁽³²⁾ 25. a) pontja és a 2010. évi határozat (32) és (47) preambulumbekzdése értelmében a törlesztésre nyitva álló hat hónapos határidő 2011. augusztus 28-án jár le.
- (63) Ezen időpontot megelőzően a Tirrenia és a Siremar késedelembe esett a kölcsön visszafizetésével, és ennek következtében 2011. július 11-én a BIIS lehívta az állami kezességvállalást. Ezen a napon tehát a Siremar 15 121 838,33 EUR-val tartozott az államnak. Ez tartalmazta a megfelelő kölcsönök tőkeösszegét és a bank felé fennálló kamatokat is.

⁽³¹⁾ HL C 102., 2011.4.2., 1. o.

⁽³²⁾ HL C 244., 2004.10.1., 2. o.

- (64) A csődbíróság engedélyezte, hogy a Gazdasági Minisztériumot felvegyék a Tirrenia és a Siremar elsőbbségi hitelezői („*prededucibili*”) közé. Az olasz hatóságok szerint a vállalat irányításával megbízott rendkívüli biztos abban az időben úgy vélte, hogy a Siremar 2011. augusztus 28-ig vissza tudja fizetni a tartozását a Tirrenia és a Siremar üzletága tervezett privatizációjának bevételeiből.
- (65) 2011. július 25-én aláírták a Tirrenia üzletágának CIN részére történő értékesítéséről szóló szerződést. Ugyanakkor az eszközök átruházását, így a kifizetést is elhalasztották, főként a szükséges összefonódási engedélyek (először a Bizottságtól, majd az olasz versenyhatóságtól, az *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*tól [a továbbiakban: AGCM] történő) megszerzésének nehézségei miatt. Az AGCM végül 2012. június 21-én jóváhagyta a Tirrenia–CIN ügyletet, és az értékesítést 2012. július 19-én véglegesítették. 2011. október 20-án aláírták a Siremar üzletágának CdI részére történő értékesítéséről szóló szerződést. Ezen eszközök átruházását azonban szintén elhalasztották, ebben az esetben 2012. augusztus 1-jéig (lásd a (93)–(95) preambulumbekzdést). 2012. szeptember 18-án a Siremar 15 511 529,35 EUR összegben visszafizette az állam felé fennálló tartozását, beleértve a kamatokat is.

2.3.3. A Siremar privatizációja, a viszontgarancia és a CdI tőkeemelése

- (66) 2009. december 23-án a Fintecna közzétette az első ajánlati felhívást a Tirrenia és leányvállalata, a Siremar teljes részvénytőkéjének értékesítésére. 2010. február 19-én 16 részvételi szándék érkezett be 19 gazdálkodó egységtől. 2010. augusztus 4-én, miután az egyetlen kötelező ajánlatot benyújtó ajánlattevővel folytatott tárgyalások meghiúsultak, a Fintecna lezártnak tekintette az eljárást. Olaszország szerint a tárgyalások az ajánlat pénzügyi elemeivel összefüggő aggályok miatt hiúsultak meg.
- (67) Miután az első privatizációs kísérlet kudarcot vallott, a Tirreniát és a Siremart, mivel súlyos pénzügyi nehézségekkel küzdöttek, az olasz jog értelmében a nagyvállalatokra előírt kollektív fizetéseképtelenségi eljárás, az úgynevezett rendkívüli igazgatási eljárás („*amministrazione straordinaria*”) alá vonták, és ezt követően nem sokkal fizetéseképtelenségük nyilvánították. Közelebről a Siremart 2010. szeptember 17-én vonták a rendkívüli igazgatási eljárás alá. 2010. október 5-én a római bíróság meghozta 381/2010. sz. ítéletét, amelyben a Siremart fizetéseképtelenségük nyilvánította.

2.3.3.1. A rendkívüli igazgatási eljárás szabályai

- (68) A szokásos csődeljárással ellentétben, amelynek célja a fizetéseképtelen vállalkozás felszámolása azzal a céllal, hogy kielégítsék a hitelezői követeléseket, az 1999. július 8-i 270. sz. törvényerejű rendeletben (a továbbiakban: 270/1999 sz. törvényerejű rendelet) meghatározott rendkívüli igazgatási eljárás egy nagyvállalatokra előírt különös fizetéseképtelenségi eljárás, amelynek célja az eszközök védelme és az üzleti tevékenység folytatásának garantálása.
- (69) Ebben az eljárásban a fizetéseképtelen vállalat irányítása átkerül a rendkívüli biztoshoz, akit a felelős minisztérium jelöl ki. A rendkívüli biztos helyreállítási tervet javasol a szóban forgó üzleti tevékenység tekintetében, amely állhat a vállalat szerkezetátalakításában vagy eszközeinek értékesítésében. A tervet a felelős minisztériumnak előzetesen engedélyeznie kell, és figyelembe kell vennie egy (a minisztérium által kijelölt szakértőkből álló) felügyelőbizottság véleményét.
- (70) A módosításokkal 2004. február 18-i 39. sz. törvénnyé (a továbbiakban: Marzano-törvény) alakított, a fizetéseképtelen nagyvállalatok szerkezetátalakítására irányadó sürgős intézkedések megállapításáról szóló, 2003. december 23-i 347. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: 347/2003. sz. törvényerejű rendelet) szabályozza az e szerkezetátalakításnak magukat alávetni szándékozó fizetéseképtelen nagyvállalatokra alkalmazandó rendkívüli igazgatási eljárást. E vállalatoknak teljesíteniük kell bizonyos együttes kritériumokat az alkalmazottak előző évben fennálló létszámát és az adósságállományt illetően.
- (71) Az eljáráshoz az szükséges, hogy a fizetéseképtelen vállalat kérelmet nyújtson be az olasz gazdaságfejlesztési miniszterhez, valamint keresetet az illetékes csődbíróságon. A minisztérium ezt követően dönt a fizetéseképtelen vállalat eljárás alá vonásáról, és kijelöli a rendkívüli biztos, aki a felügyelőbizottság felügyelete alatt fog működni, míg a csődbíróság meggyőződik a vállalat fizetéseképtelenségéről.
- (72) E kijelöléstől számított 180 napon belül a rendkívüli biztosnak szerkezetátalakítási tervet kell benyújtania a minisztériumhoz. A rendes csődeljárás csak akkor indul meg, ha a minisztérium nem hagyja jóvá ezt a szerkezetátalakítási tervet, és az alternatív eszközértékesítési eljárás nem életképes.
- (73) A 2008. október 27-i 166. sz. törvénnyé alakított, a fizetéseképtelen nagyvállalatok szerkezetátalakítására vonatkozó sürgős intézkedésekről („*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*”) szóló, 2008. augusztus 28-i 134. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: 134/2008. sz. törvényerejű rendelet) 4. cikkének (4-*quater*) bekezdése több módosítást is bevezetett a Marzano-törvénybe. Ezek a módosítások az alapvető közszolgáltatásokat nyújtó vállalatokra vonatkoznak, és többek között annak lehetőségét érintik, hogy a rendkívüli biztos

vevőt találjon a fizetésképtelen vállalat eszközeire olyan felekkel folytatott tárgyalásos eljárásban, amelyek garantálják mind a közszolgáltatások közéletű folyamatosságát, mind a gyors beavatkozást. A 134/2008. sz. törvényerejű rendelet kimondja, hogy az eladási ár nem lehet alacsonyabb, mint az eszközöknek miniszteri rendelettel kijelölt független szakértők által meghatározott piaci értéke.

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

2.3.3.2. Az értékesítési eljárás

- (75) A Siremar üzletágának⁽³³⁾ értékesítésére és ahhoz kapcsolódóan az új tizenkét éves szerződésre irányuló ajánlati felhívást 2010. október 4-én tették közzé. E felhívás célja annak ellenőrzése volt, hogy vannak-e olyan potenciális nemzeti vagy nemzetközi gazdálkodó egységek, amelyek érdeklődnek a Siremar üzletágának megszerzése iránt, és amelyek garantálni tudják a szállítási szolgáltatások folyamatosságát. A felhívást a Siremar weboldalán, több újságban⁽³⁴⁾, továbbá egyes szakmai weboldalakon⁽³⁵⁾ tették közzé. A Siremar üzletágának megvásárlására vonatkozó szándéknyilatkozat benyújtásának határideje 2010. október 20. volt.
- (76) A határidő lejártáig hat fél (közülük kettő közösen) öt részvételi szándéknyilatkozatot nyújtott be a Siremarra kiírt közbeszerzési eljárásban való részvételre. Mindezek a felek bizonyították, hogy eleget tettek az eljárást megindító hirdetményben meghatározott követelményeknek. Ezért a rendkívüli biztos felkérte őket a Siremar üzletágának alapos átvilágítására. Az érintett felek a vonatkozó dokumentációhoz azzal a feltétellel kaptak hozzáférést, hogy titoktartási megállapodást írnak alá.
- (77) A hat fél egyike úgy döntött, hogy nem vesz részt az átvilágítási szakaszban⁽³⁶⁾. Az eljárás e szakaszában a fennmaradó öt fél (amelyek közül kettő közösen pályázott) hozzáfért a virtuális adatszobákhoz, amelyek a következőket tartalmazták:
- a) az eladásra kínált üzletágra vonatkozó részletes műszaki, jogi és pénzügyi információk;
 - b) a Siremar üzletágának a rendkívüli biztos által készített üzleti terve;
 - c) az eladó átvilágítási jelentése és a vállalat mérlege a rendkívüli igazgatási eljárás alá vonásának napján;
 - d) a nyertes ajánlattevő és az állam által kötetendő tizenkét éves új szerződés tervezete;
 - e) az ahhoz szükséges további információk, hogy a potenciális vevő helyesen tudja értékelni az értékesítés tárgyát.
- (78) A 2011. február 4-i miniszteri rendelettel a gazdaságfejlesztési miniszter a Banca Profilo S.p.A-t jelölte ki a 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 4. cikkének (4-*quater*) bekezdése értelmében a Tirrenia és a Siremar üzletágának értékét megállapító független szakértőként. A Banca Profilo S.p.A. a Siremar üzletágának értékét 2011. március 8-án 55 millió EUR-ra becsülte. Ezt az információt a kötelező érvényű ajánlatok benyújtására nyitva álló határidő lejárta előtt feltöltötték az adatszobába minden potenciális ajánlattevő számára.
- (79) 2011. március 15-én, a kötelező érvényű ajánlatok benyújtására vonatkozó eredeti határidő lejártakor a Siremar rendkívüli biztos megjegyezte, hogy nem kapott a részvételi szabályzat rendelkezéseinek megfelelő ajánlatot. Az eljárást ezért új, 2011. április 5-i határidővel újra megindították. Ekkor a Cdi 60,1 millió EUR összegű ajánlatot tett, míg az Ustica Lines a határidő meghosszabbítását kérte a saját ajánlata benyújtásához szükséges finanszírozás előteremtése érdekében. A rendkívüli biztos feltöltötte a Cdi ajánlatát az adatszobába, és felkérte a többi résztvevőt, hogy 2011. május 23-ig tegyenek jobb ajánlatot. Az említett időpontig a következő ajánlatok érkeztek be:
- a) a Cdi 69 millió EUR összegű ajánlata, amelyből 20 millió EUR-t előre, a fennmaradó összeget pedig tíz évre halasztva (1,5 %-os kamattal) kell megfizetni;
 - b) az SNS 55,1 millió EUR összegű ajánlata, amelyből 30,1 millió EUR-t előre, a fennmaradó összeget pedig nyolc évre halasztva (1,5 %-os kamattal) kell megfizetni.

⁽³³⁾ Az „üzletág” kifejezés ebben az összefüggésben történő használatának háttéréről lásd a (32) preambulumbekendést.

⁽³⁴⁾ Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino, Il Giornale di Sicilia, La Sicilia és La Gazzetta del Sud.

⁽³⁵⁾ Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List és Tradewinds.

⁽³⁶⁾ Ez a fél a D.B. Real Estate 2 S.r.l. volt.

- (80) A Cdi-t a Mediterranea Holding di Navigazione S.p.A. (a továbbiakban: Mediterranea), a Davimar Eolia Navigazione S.r.l. (a továbbiakban: Davimar), a Navigazione Generale Italiana S.p.A. ⁽³⁷⁾ (a továbbiakban: NGI), a Lauro.it S.p.A., az Isolemar S.r.l. és a Riccardo Sanges & C. S.r.l. ⁽³⁸⁾ hozta létre az eljárásban való ajánlattétel céljára. A Mediterranea 60 %-os részesedéssel rendelkezett a Cdi-ben ⁽³⁹⁾. A Cdi tőkéjének fennmaradó 40 %-át birtokló többi részvényes magántulajdonban volt. A Mediterranea részt vett a Tirrenia privatizációját megkísérlő első eljárásban (lásd a (66) preambulumbekendést); e vállalat Szicília régió (a továbbiakban: Szicília) (43,02 %), a Lauro.it S.p.A. (34,36 %), az Isolemar S.r.l. (14,61 %) és az Acies S.r.l. (8,11 %) tulajdonában állt.
- (81) Az SNS-t az Ustica Lines S.p.A. ⁽⁴⁰⁾ és a Caronte & Tourist S.p.A. ⁽⁴¹⁾ hozta létre az eljárásban való ajánlattétel céljából (egyenként 50 %-os részesedéssel).
- (82) 2011. július 26-án, a két ajánlattevőhöz 2011. július 18-i határidővel intézett további információkérést követően, az eljárás pénzügyi tanácsadója a következő észrevételeket tette:
- a) a Cdi ajánlata abszolút értékben magasabb volt, mint az SNS-é, az utóbbi kockázati profilja azonban alacsonyabb volt, mint az előbbié;
 - b) az SNS által kínált vételár előzetesen fizetendő részlete, azaz 30,1 millió EUR, teljes mértékben garantált volt, míg a Cdi által ajánlott vételár része, azaz a 20 millió EUR csak részben volt biztosítva;
 - c) az SNS már jóváhagyott és végrehajtott egy 25 millió EUR összegű tőkeemelés, szemben a Cdi által jóváhagyott, de csak részben végrehajtott 12 millió EUR összegű tőkeemeléssel.
- (83) 2011. augusztus 3-án Szicília ellentételezés nélkül feltétel nélküli és visszavonhatatlan viszontgaranciát nyújtott az Unicredit részére 40 millió EUR-ért. Ez a viszontgarancia arra mutat rá, hogy az Unicredit a Cdi-nek nyújtott 39 millió EUR összegű garancia nyújtását ahhoz a feltételhez kötötte, hogy Szicília 40 millió EUR összegű viszontgaranciát nyújtson.
- (84) 2011. augusztus 5-én a Cdi az Unicredit által ugyanezen a napon kiadott megerősítő levelet küldött a rendkívüli biztosnak, amely levélben a bank kötelezettséget vállalt arra, hogy a Cdi által kínált vételár halasztott részleteit garanciával biztosítja legfeljebb 39 millió EUR-ig ⁽⁴²⁾. Az Unicredit megerősítő levele kifejti, hogy a garancia a következőktől függ: 1. a Siremar üzletága adásvételi szerződésének Cdi általi aláírása a 2011. december 31-i határidő lejártá előtt, valamint 2. a szicíliai főkönyvelő viszontgarancia kiadására vonatkozó hatáskörének ellenőrzése.
- (85) A pénzügyi tanácsadó és az eljárásban részt vevő egyéb tanácsadók megerősítették, hogy a dokumentumokat a Cdi a további pontosítások és igazoló dokumentumok benyújtására vonatkozó, 2011. július 18-i határidő után nyújtotta be, ezért azokat nem lehetett figyelembe venni. Következésképpen 2011. augusztus 29-én a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar felügyelőbizottsága jóváhagyta az üzletágnak az SNS részére történő odaítélését, és 2011. szeptember 1-jén a rendkívüli biztos kérte az illetékes minisztériumtól az odaítélés engedélyezését.
- (86) Szicília 2011. szeptember 2-án, 6-án és 7-én levelet küldött ugyanehhez a minisztériumhoz, amelyben hangsúlyozta, hogy a Cdi ajánlotta a legmagasabb árat és részben Szicília tulajdonában van, ami megfelelő biztosítéknak tekintendő a pénzügyi stabilitása tekintetében. Szicília emellett közvetlenül a minisztériumnak is elküldte a következőket: az Unicredit megerősítő levele, saját viszontgaranciája és jogi tanács, amely tanúsítja a főkönyvelő e viszontgarancia nyújtására vonatkozó hatáskörét. 2011. szeptember 8-án a minisztérium felkérte a rendkívüli biztost, hogy nyújtson további tájékoztatást és felvilágosítást a Cdi beadványáról, az érintett dokumentumok késedelmes benyújtását nem érintve. 2011. szeptember 22-én a pénzügyi tanácsadó közölte a rendkívüli biztossal, hogy annak ellenére, hogy a Cdi nem tartotta be az eljárási határidőket, az új dokumentáció jelentősen csökkentette a Cdi kockázati profilját, ami azt jelenti, hogy az SNS ajánlatának jelenértéke már nem tekinthető előnyösebbnek a Cdi ajánlatáénál.
- (87) 2011. szeptember 26-án a minisztérium arról érdeklődött a *Presidenza del Consiglio*tól, hogy a Cdi pénzügyi kötelezettségei tekintetében Szicília által nyújtott viszontgarancia felvethet-e állami támogatással kapcsolatos aggályokat. A *Presidenza del Consiglio* megerősítette, hogy mivel az Unicredit Szicília viszontgaranciájához kötötte határozatát, a viszontgaranciát az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (a továbbiakban: a kezességvállalásról szóló közlemény) ⁽⁴³⁾ alapján kell értékelni.

⁽³⁷⁾ Jelenleg a Caronte & Tourist csoport tagja.

⁽³⁸⁾ Később a nevét Sicilia Occidentale Marittima S.r.l.-re változtatta.

⁽³⁹⁾ Később 65,32 %-ra emelkedett.

⁽⁴⁰⁾ 2016. április 13-án az Ustica Lines nevét Liberty Linesra változtatta.

⁽⁴¹⁾ 2016. szeptember 1-jén az SNS-t felosztották a új szerződés szerinti vegyes kiszolgálású útvonalakat üzemeltető Caronte & Tourist és az új szerződés szerinti, kizárólag utasszállító útvonalakat üzemeltető Liberty Lines között. Az egyes vállalatok jelenleg önállóan üzemeltetik a megfelelő vonalakat, az SNS S.p.A. pedig *Società Consortile per Azionivá* vált, és csupán az olasz és szicíliai hatóságokkal fenntartott kapcsolatok koordinációs központjaként működik.

⁽⁴²⁾ A megerősítő nyilatkozat olyan ígéret, amely szerint bizonyos körülmények között a jövőben hivatalos garanciaszerződést („*fidejussione*”) adnak ki. Az Unicredit megerősítő levele azonban köti a feladót, ezért az állami támogatásokra vonatkozó jog értelmében kezességvállalásnak tekinthető.

⁽⁴³⁾ A Bizottság közleménye az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL C 155., 2008.6.20., 10. o.).

- (88) 2011. szeptember 27-én a rendkívüli biztos engedélyt kért a minisztériumtól az eljárás további szakaszának elindítására. Az engedély kézhezvételét követően a pénzügyi tanácsadó 2011. szeptember 29-én felkérte a Cdl-t és az SNS-t, hogy 2011. október 13-ig nyújtsanak be új és jobb, kötelező érvényű ajánlatot.
- (89) A Cdl új és jobb ajánlatot nyújtott be, amely a következőképpen épült fel:
- 69,15 millió EUR vételár, 34,65 millió EUR előre, a fennmaradó összeg halasztva (13,8 millió EUR a harmadik év végén, 10,35 millió EUR a hatodik év végén, 10,35 millió EUR a nyolcadik év végén, 1,5 %-os kamattal) fizetendő;
 - a vételár biztosítékeként: az Unicredit 2011. október 12-i megerősítő levele (a Cdl által kínált új vételár halasztott kifizetése, azaz 34,5 millió EUR garanciával való biztosítására vállalt kötelezettség); a részvényesek 21,48 millió EUR összegű tőkeemelésről szóló határozatának közjegyző általi hitelesítése (lásd a 2.3.3.4. szakaszt); az MPS Capital Services két levele, amelyben kötelezettséget vállal a vételár első részletének finanszírozására (20 millió EUR-ig) és meghosszabbítja a 2011. május 23-i ajánlatban szereplő korábbi 5 millió EUR összegű garanciát.
- (90) Az SNS megerősítette a 2011. május 23-án benyújtott ajánlatát.
- (91) A rendkívüli igazgatás és tanácsadói 2011. október 13-án megállapították, hogy a Cdl ajánlata összhangban volt az üzletágnak a Banca Profilo által becsült értékével és pénzügyileg előnyösebb volt, mint az SNS által tett ajánlat. Ezenkívül a Cdl ajánlatához csatolt üzleti terv megfelelt a követelményeknek, és elegendő bizonyíték állt rendelkezésre annak igazolására, hogy a Cdl biztosítani tudja a tengeri közszolgáltatás folyamatosságát. Ezért a rendkívüli biztos felkérte a minisztériumot, hogy ítélje oda a szerződést a Cdl-nek.
- (92) A felügyelőbizottság 2011. október 14-én kedvező véleményt adott, és a minisztérium engedélyezte a szerződés Cdl-nek történő odaítélését.
- (93) A Siremar rendkívüli biztosa és a Cdl 2011. október 20-án aláírta a Siremar üzletágának értékesítésére vonatkozó szerződést. Az SNS azonban 2011. november 22-én a *Tribunale Amministrativo Regionale de Lazio* (Lazio regionális közigazgatási bírósága, a továbbiakban: TAR) előtt megtámadta a rendkívüli biztos azon határozatát, amely az üzletágot a Cdl-nek ítélte oda.
- (94) A lazioi TAR 2012. június 7-én úgy határozott, hogy a Cdl által kínált vételár egy részéhez Szicília által az Unicredit számára nyújtott viszontgarancia állami támogatásnak minősül, függetlenül attól, hogy azt végül lehívták vagy visszavonták-e (a továbbiakban: 5172/2012. sz. határozat). A TAR részben semmisnek nyilvánította a Siremar üzletágának értékesítési eljárását ⁽⁴⁴⁾.
- (95) A *Mediterranea e* határozattal szemben fellebbezést nyújtott be a *Consiglio di Stato*-hoz (a továbbiakban: CdS). 2012. július 18-i ideiglenes végzésével ez utóbbi felfüggesztette az 5172/2012. sz. határozat végrehajtását (a fellebbezés érdemi elbírálása nélkül). Ezért 2012. július 30-án a Cdl aláírta a közszolgáltatás működtetéséről szóló új szerződést, és 2012. augusztus 1-jén a rendkívüli biztos átruházta a Siremar üzletágot a Cdl-re.
- (96) A CdS 2014. február 7-én érdemben állást foglalt a *Mediterranea* által benyújtott fellebbezés tárgyában, és megállapította, hogy a Szicília által nyújtott viszontgarancia nem tartotta tiszteletben az átláthatóság és a megkülönböztetés tilalmának a nemzeti szabályozásban megszabott elveit (a továbbiakban: 592/14. sz. határozat). Határozatában a CdS úgy ítélte meg, hogy a viszontgarancia veszélyeztette a közbeszerzési eljárás két résztvevője közötti megkülönböztetés tilalma elvének teljes érvényesülését, és ezért a Siremar üzletágának értékesítési eljárását részlegesen semmisnek nyilvánította (a szerződés Cdl-nek történő odaítélésében álló cselekmény semmisnek nyilvánításával). Közelebről az Unicredit által nyújtott garancia ténylegesen a viszontgarancia Szicília általi kiadásától függött, még akkor is, ha az előbbi kifejezetten nem említette az utóbbit (lásd a 2.3.3.5. szakaszt).
- (97) A Cdl által az olasz állammal a közbeszerzési eljárást követően aláírt adásvételi szerződést a CdS ítélete nem nyilvánította semmisnek. Ez utóbbi ugyanis csak az odaítélést mint közigazgatási aktust nyilvánította semmisnek, de az adásvételi szerződést nem, sem pedig az új szerződést, amelyek polgári jogi szerződések voltak. Ezért a Cdl az új szerződésben meghatározottak szerint folytatta a közszolgáltatás ellátását ⁽⁴⁵⁾.
- (98) 2015. február 9-én a lazioi TAR az olasz hatóságok és az SNS kérelmére határozatot hozott korábbi, 2012. júniusi határozatának, valamint a CdS 2014. februári határozatának értelmezéséről (a továbbiakban: 2351/15. sz. határozat). Határozatában a lazioi TAR kimondta, hogy a Siremar értékesítési eljárásának utolsó szakaszát

⁽⁴⁴⁾ Konkrétabban: az 5172/2012. sz. határozat megsemmisítette a minisztérium által a rendkívüli biztosnak adott, arra vonatkozó engedélyt, hogy az üzletágot a Cdl-nek ítélje oda.

⁽⁴⁵⁾ A Cdl az 592/14. sz. határozattal szemben is jogorvoslattal élt, és kérte mind a határozat CdS általi visszavonását (amelyet 2014. július 4-én elutasítottak), mind a *Corte di Cassazione* általi megsemmisítését (amelyet 2016. január 12-én elutasítottak; az ítéletet 2016. február 4-én tették közzé).

2011. szeptember 29-től⁽⁴⁶⁾ újra kell indítani. A laziói TAR megerősítette, hogy a Cdl-t ki kell zárni az eljárás ezen új szakaszából. A laziói TAR azt is kimondta, hogy a Gazdasági Minisztériumnak meg kell tennie a szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy az ítélet meghozatalától számított 120 napon belül újraindulhasson az eljárás.

- (99) A laziói TAR által hozott ítélet végrehajtása érdekében a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar:
- kizárta a Cdl ajánlatát az eljárásból,
 - megerősítette az SNS-szel, hogy 2011. május 23-i 55,1 millió EUR összegű ajánlata továbbra is érvényes-e (az SNS ezt 2016. január 19-én megerősítette),
 - ellenőrizte, hogy az SNS ajánlata megfelelt-e a közszolgáltatások nyújtása tekintetében szükséges követelményeknek és az alkalmazandó jogszabályoknak,
 - ellenőrizte az eszközök értékét az Ecorystól megrendelt új jelentés (a továbbiakban: második Ecorys-jelentés) révén, amely az eszközök értékét 34,4–39,9 millió EUR-ra becsülte (lásd a (122) preambulumbekendést),
 - elállt az üzletágnak a Cdl-vel kötött adásvételi szerződésétől, és átruházta az SNS-re a Cdl által már kifizetett 37,1 millió EUR összegű tartozást⁽⁴⁷⁾,
 - miután 2016. április 6-án megkapta a minisztérium engedélyét, 2016. április 11-én az SNS-nek ítélte oda az üzletágot.
- (100) Ugyanezen a napon az SNS és a Közlekedési Minisztérium aláírta az új szerződést.

2.3.3.3. Az SNS-szel kötött adásvételi szerződés

- (101) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és az SNS közötti adásvételi szerződés úgy határozza meg a Siremar átruházott üzletágot, mint a vállalat folyamatos közszolgáltatási kötelezettség keretében történő szállítáiszolgáltatás-nyújtáshoz rendelt üzletágot⁽⁴⁸⁾. A 4. cikk kimondja különösen, hogy az üzletág eszközeit egy melléklet sorolja fel, és azok között szerepelnek mind immateriális javak⁽⁴⁹⁾, mind tárgyi eszközök⁽⁵⁰⁾, amelyeket a vállalat a közszolgáltatási kötelezettség ellátása érdekében használ.
- (102) Az adásvételi szerződés 5. cikke szerint az 55,1 millió EUR eladási árat a következőképpen kell megfizetni:
- a) 37,1 millió EUR az adásvételi szerződés aláírásakor (a Cdl-nek történő visszafizetési kötelezettség átruházása révén);
 - b) a fennmaradó összeget 1,5 %-os kamattal az alábbiak szerint halasztják el: 9 millió EUR 72 hónap elteltével; 9 millió EUR 96 hónap elteltével.
- (103) Az adásvételi szerződés 7. cikke (6) bekezdésének d) pontja megállapítja, hogy a vevő a 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 4. cikke (4-quarter) bekezdésével összhangban képes középtávon biztosítani a szolgáltatás folyamatosságát.
- (104) Az adásvételi szerződés 7. cikkének (9) bekezdése kimondja, hogy a vevő új munkahelyeket kínál a közszolgáltatási kötelezettség ellátása tekintetében foglalkoztatott adminisztrációs személyzetnek és legénységnek, figyelembe véve a megszerzett képezéseket és/vagy a munkaköri leírások egyezőségét, valamint az esetleges szakszervezeti megállapodásokat. E cikk azt is kimondja, hogy a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdése értelmében a vevő feyelymi okokon kívüli indokkal nem bocsáthat el senkit két évig (a továbbiakban: a munkaeöörre vonatkozó feltétel). Az adásvételi szerződés 7. cikkének (11) és (12) bekezdése szerint a vevő köteles rendszeresen tájékoztatni az eladót e kötelezettségek betartásáról, amelyek megszegése esetén jelentős összegű kötbért kell fizetnie.
- (105) Az adásvételi szerződés 8. cikkének (12) bekezdése kimondja, hogy a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikke (5) bekezdésének értelmében az új tulajdonos nem köteles visszafizetni a Siremarnál az üzletág átruházása előtt felmerült adósságokat.

⁽⁴⁶⁾ Ez volt az az időpont, amikor a pénzügyi tanácsadó meghívta a Cdl-t és az SNS-t, hogy nyújtsanak be végleges, jobb ajánlatot a Cdl által 2011. augusztus 5-én benyújtott garanciának (és viszontgaranciának) a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar általi elfogadását követően (lásd a (88) preambulumbekendést).

⁽⁴⁷⁾ 34,6 millió EUR, plusz kamatok és infláció.

⁽⁴⁸⁾ A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdl közötti korábbi adásvételi szerződés nagyon hasonló rendelkezéseket és feltételeket tartalmaz. A szerződések közötti különbségek többsége az átruházás eltérő körülményeiből, nevezetesen az eltérő árból és időzítésből adódik.

⁽⁴⁹⁾ Szabadalom és szellemi tulajdonhoz fűződő jogok; koncessziók, licenckek, védjegyek és hasonló jogok; egyéb immateriális javak.

⁽⁵⁰⁾ Rendszerek és gépek; ipari és kereskedelmi berendezések; egyéb tárgyi eszközök.

2.3.3.4. A tőkeemelés

- (106) 2011. október 13-án a Cdl részvényesei kötelezettséget vállaltak arra, hogy tőkéjét 21 480 236 EUR-ra emelik. 2012. február 3-án a Mediterranea, amely a Cdl részvényeinek több mint 60 %-ával rendelkező többségi részvényes, maga hajtott végre tőkeemelést, aminek következtében Szicília már nem volt többségi részvényes, és részvénytulajdonosi körülbelül 43 %-ra csökkent.
- (107) A Cdl tőkeemelésére akkor került sor, amikor Szicília volt a Mediterranea többségi részvényese, amely viszont a Cdl többségi részvényese volt (és jelenleg is az). A tőkeemelés célja a Siremar üzletágának megvásárlása és az új szerződés üzemeltetése volt.

2.3.3.5. A viszontgarancia

- (108) A privatizáció során Szicília viszontgaranciát nyújtott az Unicredit javára.
- (109) Először a (83) preambulumbekzdésben leírtaknak megfelelően Szicília 2011. augusztus 3-án viszontgaranciát adott ki az Unicredit javára, amely lehetővé tette az Unicredit számára, hogy két nappal később kiadjon egy első megerősítő levelet, amelyben kötelezettséget vállalt a Cdl által ajánlott vételár halasztott részleteinek (39 millió EUR) garanciával való biztosítására. Ez a levél kifejezetten Szicília viszontgaranciájának érvényességéhez kötötte garanciájának érvényességét.
- (110) Másodszor 2011. október 7-én, az eljárás későbbi szakaszában Szicília megerősítette, hogy készen áll az új vételár 34,6 millió EUR összegig történő halasztott fizetésének viszontgaranciával való biztosítására. 2011. október 12-én Szicília módosította a 2011. augusztus 3-i viszontgaranciát, legfeljebb 36 millió EUR összegig terjedő kifizetés biztosításával. Ugyanezen a napon az Unicredit kibocsátotta a második megerősítő levelet, amelyet csatoltak a Cdl (89) preambulumbekzdésben ismertetett sikeres ajánlatához, anélkül, hogy megemlítette volna, hogy Szicília viszontgaranciája módosított formában továbbra is fennáll.
- (111) 2011. november 20-án Szicília viszontgaranciáját a Cdl valamennyi részvényese általi viszontgarancia váltotta fel. 2012. január 31-én Szicília levelet küldött a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak, amelyben jelezte, hogy a 2011. október 12-i viszontgarancia visszavonását tervezi. 2012. február 3-án az Unicredit feljegyzést adott ki, amelyben megerősítette, hogy a vételár halasztott részleteire vonatkozó garanciája nem függ Szicília viszontgaranciájától.

2.3.3.6. A Banca Profilo tanulmánya

- (112) A fentiekben bemutatott módon (lásd a (78) preambulumbekzdést) a gazdaságfejlesztési miniszter a Marzano-törvény 4. cikkének (4-quater) bekezdése értelmében a Banca Profilót jelölte ki a Siremar üzletágának értékét megállapító független szakértőként. 2011. március 8-án a Banca Profilo jelentést adott ki, amelyben bemutatta az általa használt értékmegállapítási módszereket és adatokat, és amely tartalmazta a Siremar saját, 2011 és 2022 közötti időszakra szóló üzleti tervét. A jelentés tartalmazta a Siremar üzletága értékének becsült tartományát.
- (113) A Banca Profilo általi értékmegállapítás több feltevésen alapult, ideértve elsősorban, hogy az új közszolgáltatási szerződés a lejáratáig hatályban lesz és ennek eredményeként a Siremar üzletága közszolgáltatásért járó kompenzációban fog részesülni a szerződésben megállapított tengeri közlekedési összeköttetések üzemeltetéséért. Az értékmegállapítási jelentésben a Banca Profilo a diszkontált cash flow (DCF) és a gazdasági hozzáadott érték (EAV) módszerét használja elsődleges módszerként, míg a piaci szorzók módszerét és a tőkemódszert a kontroll célját betöltő másodlagos módszerként.
- (114) A DCF módszertana szerint a Banca Profilo a következőket veszi figyelembe: i. az új szerződés lejáratáig keletkezett pénzforgalom; ii. a Siremar üzletágának felszámolási értéke az új szerződés lejáratának napján, azon a feltételezésen alapulva, hogy ezen időpontot követően nem lehet majd a működést folytatni. Az EAV-módszertan alapján a Banca Profilo a következőket értékeli: i. a kiigazított könyv szerinti érték; ii. a badwill/goodwill; iii. a Siremar üzletágának felszámolási értéke az új szerződés lejáratának napján. Az értékelés a vállalat üzleti tervében szereplő adatokat és a Banca Profilo saját számításait veszi alapul.
- (115) Ami a másodlagos módszereket illeti, ezek a következőket foglalták magukban. A piaci szorzók szerinti elemzés a Banca Profilo azon számításait vette alapul, amelyek kilenc hasonló tengeri szállítási vállalat Bloomberg-adatait használják fel. A tőkemódszer a mérlegbe felvett eszközök nettó értékének becsléséből áll, az eszközök és kötelezettségek esetleges kiigazításával, valamint az immateriális javak becsült értékének hozzáadásával.
- (116) A Banca Profilo megállapította, hogy értékelése idején a Siremar üzletágának értéke 55 és 61 millió EUR között volt. Ennek eredményeként a vállalatra irányadó minimálárat 55 millió EUR-ban kell megállapítani.

2.3.3.7. Az első Ecorys-jelentés és a második Ecorys-jelentés

- (117) A vizsgálat során a Bizottság megbízta az Ecoryst a Siremar üzletága piaci értékének megállapításával. A tanácsadót felkérték, hogy i. állapítsa meg az új szerződésből és Siremar üzletágából álló csomag piaci értékét, ii. állapítsa meg az üzletág piaci értékét minden kapcsolódó feltétel nélkül, és iii. állapítsa meg, hogy a munkaerőre vonatkozó feltétel lenyomta-e az eladási árat.
- (118) A Siremar üzletágából és az új szerződésből álló csomag értékének meghatározásához az első Ecorys-jelentés a Banca Profilo által is használt főbb módszereket alkalmazta. Az Ecorys különösen a diszkontált cash flow és a gazdasági hozzáadott érték módszertanát követte.
- (119) Először az Ecorys megállapította, hogy ha a Siremar üzletágát kapcsolódó feltétel nélkül és különösen a közszolgáltatás ellátására irányuló új szerződés nélkül értékesítették volna, a vállalatot felszámolási értéken⁽⁵¹⁾ adták volna el, azaz – 0,3 millió EUR-ért. Az Ecorys megjegyezte, hogy ez a felszámolási érték negatív, és jelezte, hogy egy piactudományi szereplő számára az azonnali felszámolás (lényegében a hajók értékesítése) nem lenne életképes alternatíva. Az Ecorys ezt a következtetést arra a feltevésre alapozta, hogy a Siremar üzletága nem tudna jövedelmezően tovább üzemelni a közszolgáltatásért járó kompenzáció hiányában. Az Ecorys a következőképpen írta le a Tirrenia és a Siremar által közszolgáltatás keretében üzemeltetett útvonalakat: „súlyosan veszteséges műveletek mérsékelt személyforgalommal, amelyek teljes mértékben a szerződések jelentette finanszírozástól függenek”. Emellett az Ecorys úgy vélte, hogy „a szolgáltatások minősége megváltoztatásának lehetősége és a jegyárak meghatározása tekintetében rendelkezésre álló nagyobb mozgástér nem elégséges ahhoz, hogy üzleti szempontból ezeket az útvonalakat gazdaságilag életképesé tegyék”.
- (120) Másodszor, az új szerződésből és a Siremar üzletágából álló csomag értékelése érdekében az Ecorys abból a feltevésekből indult ki, hogy az új szerződést a lejáratkor nem hosszabbítják meg, és ezért a Siremar felszámolják⁽⁵²⁾. Ezen az alapon az Ecorys a Siremar üzletágának minimális piaci értékét 57 millió EUR-ban állapította meg (ami 5 %-kal magasabb, mint a Banca Profilo által megállapított érték).
- (121) Harmadszor az Ecorys összehasonlította a Tirrenia és a Siremar üzletágának személyzetpolitikáját több hasonló kompvállalattal, és azt állapította meg, hogy a Siremar személyi állományának mérete és személyzetköltség-strukturája „sem a munkaerőköltségek összevetéséből való részesedését⁽⁵³⁾, sem a munkaerőköltség/létszám arányt⁽⁵⁴⁾ tekintve nem tér el a hasonló vállalatokétól”. Ennek alapján az Ecorys azt állapította meg, hogy semmi nem igazolja, hogy a munkaerőre vonatkozó feltételek jelentős hatást gyakoroltak a Siremar üzletágának értékére.
- (122) A (99) preambulumbekzdésben kifejtettek szerint Olaszország megrendelte a második Ecorys-jelentést is, mielőtt lezárta volna az értékesítési eljárást az SNS-szel, hogy meggyőződjön arról, hogy az utóbbi megújított ajánlata tükrözi-e az üzletág 2015. augusztus 31-i, a közszolgáltatási szerződéssel együttes piaci értékét. Ez a 2015. október 28-án kiadott második Ecorys-jelentés a diszkontált cash flow módszert alkalmazta fő értékelési eszközként, és a tőkmódszert a megállapításai megalapozottságának ellenőrzésére. Az Ecorys új becslése 34,4 millió EUR volt a diszkontált cash flow módszerrel, azon feltevése mellett, hogy az új szerződés 2024. július 31-ig lesz hatályban. Amennyiben az új szerződést 2026. július 31-ig meghosszabbítanák, a Siremar üzletágának becsült értéke 35,7 millió EUR lenne. A sajáttőke-értékelési módszer 39,9 millió EUR becslést eredményezett.
- (123) Végetül ezt a jelentést kiegészítette az SNS által készített két üzleti terv összehasonlítása: az első, amely a 2011 és 2022 közötti időszakot öleli fel, 2011 májusában írták, a második pedig, amely a 2016 és 2027 közötti időszakra vonatkozik, 2016 februárjában készült. Az Ecorys azt állapította meg, hogy a két terv feltevései nem azonosak és e tervek nem egyforma részletességűek (például a második üzleti terv nem tartalmazta az útvonalak listáját és a gyakoriságokat). A tervek közötti főbb különbségek különösen a következők voltak: a flotta használatára, az amortizációra és a személyzeti költségekre vonatkozó feltevések; valamint a Cdi-től származó korábbi adatok felhasználása, amelyek nem álltak rendelkezésre az első üzleti tervben. Az Ecorys egyoldalú értékelést is készített, amelyben megerősítette az olasz hatóságok számára az SNS 2016 és 2027 közötti időszakra vonatkozó második üzleti tervének belső logikai következetességét.

⁽⁵¹⁾ Az Ecorys ezt az értéket a teljes személyzet elbocsátása kapcsán felmerülő költségek és a Siremar üzletága eszközeinek kiigazított nettó értéke közötti különbségként számította ki. Az elemzés eredményeként a Siremar eszközeinek felszámolási értéke – 0,3 millió EUR volt. A 36,6 millió EUR összegű végkielégítési költségek meghaladják a nettó eszközök kiigazított piaci értékét.

⁽⁵²⁾ Az Ecorys megjegyezte, hogy míg a meghosszabbítás nem zárható ki, a jövőbeni megújítás feltételeivel kapcsolatos bizonytalanság és a megbízható információk hiánya miatt észszerű a Siremar üzletágának értékét a közszolgáltatási rendszer esetleges jövőbeni meghosszabbítását figyelmen kívül hagyva értékelni.

⁽⁵³⁾ Az Ecorys szerint ez az arány azt mutatja, hogy a munkaerőköltségek jelentősen befolyásolják-e a Siremar üzletágának költségvetését a hasonló vállalatokhoz képest.

⁽⁵⁴⁾ Az Ecorys szerint ez az arány azt mutatja, hogy a Siremar üzletágának munkaerőköltségei aránytalanok-e a hasonló vállalatokéhoz képest.

2.3.4. Az új szerződés

2.3.4.1. A kedvezményezett

- (124) Eredetileg a CdI volt a Siremar üzletágának nyertes ajánlattevője, és 2012. július 30-án aláírta a tengeri útvonalak üzemeltetéséről szóló új szerződést. Ezt követően 2016. április 11-én az SNS lépett a CdI helyébe, és megkezdte ugyanezen útvonalak üzemeltetését.

2.3.4.2. Az útvonalak

- (125) Az új szerződés értelmében a CdI-nek és később az SNS-nek utasszállítási és kompszolgáltatásokat kellett nyújtania 20, öt összekapcsolt útvonalra osztott kabotázsútvonalon, esetenként eltérő gyakorisággal és/vagy útvonallal a főszezonban és a holszezonban ⁽⁵⁵⁾ (lásd: 3. táblázat).

Kompjártatok (vegyes)	Utasszállító járatok (gyorsjáratok)
<i>Milazzo–Eoli-szigetek–Nápoly összekapcsolt útvonalak</i>	
<p>C/1: Milazzo–Vulcano–Lipari–Rinella–Panarea–Ginostra–Stromboli–Nápoly és vissza (egész évben, heti két járat)</p> <p>C/2: Milazzo–Vulcano–Lipari–Rinella–Salina és vissza (egész évben egy járat naponta, vasárnap a holszezonban nem közlekedik)</p> <p>C/3: Milazzo–Vulcano–Lipari–Salina–Panarea–Ginostra–Stromboli–Nápoly és vissza (egész évben, heti két járat)</p> <p>C/4: Milazzo–Vulcano–Lipari–Salina–Rinella–Filocudi–Alicudi és vissza (minden évben, főszezonban hetente öt járat, a holszezonban pedig heti négy járat)</p> <p>C/6: Lipari–Vulcano–Milazzo és vissza (egész évben, napi egy járat)</p>	<p>ALC/2: Milazzo–Vulcano–Lipari–Rinella–Salina és vissza (egész évben, legalább napi egy járat)</p> <p>ALC/3: Milazzo–Vulcano–Lipari–Salina–Panarea–Ginostra–Stromboli–Nápoly és vissza (egész évben, legalább napi egy járat)</p> <p>ALC/4: Milazzo–Vulcano–Lipari–Salina–Rinella–Filocudi–Alicudi és vissza (egész évben, legalább napi egy járat)</p> <p>ALC/6: Lipari–Vulcano–Milazzo és vissza (egész évben, napi egy járat)</p> <p>ALC/2BIS: Lipari–Rinella–Salina–Lipari (egész évben, heti négy járat a főszezonban, heti három és Salinába napi egy a holszezonban)</p>
<i>Palermo–Ustica összekapcsolt útvonalak</i>	
<p>D/1: Palermo–Ustica és vissza (egész évben, napi egy járat)</p>	<p>ALD/1: Ustica–Palermo és vissza (egész évben legalább napi egy járat)</p>
<i>Trapani–Egadi-szigetek összekapcsolt útvonalak</i>	
<p>D/2: Trapani–Favignana–Levanzo–Marettimo és vissza (egész évben, legalább napi egy járat)</p> <p>D/3: Trapani–Favignana–Levanzo–Trapani (egész évben, napi két járat a főszezonban, heti 12 és Levanzóba ritkább járat a holszezonban)</p>	<p>ALD/2: Trapani–Favignana–Levanzo–Marettimo és vissza (egész évben, legalább napi két járat)</p> <p>ALD/3: Trapani–Favignana–Levanzo–Trapani (egész évben, legalább napi egy járat)</p> <p>ALD/2BIS: Marettimo–Levanzo–Favignana–Trapani és vissza (egész évben, legalább napi egy járat)</p> <p>ALD/3BIS: Trapani–Favignana–Levanzo–Trapani (egész évben, legalább napi két járat)</p>

⁽⁵⁵⁾ E határozat egészében a „főszezon” kifejezés a nyarat, míg az „holszezon” kifejezés az év jóval hosszabb fennmaradó részét jelöli.

Kompjáratok (vegyes)	Utasszállító járatok (gyorsjáratok)
<i>Trapani–Pantelleria összekapcsolt útvonalak</i>	
D/4: Trapani–Pantelleria és vissza (egész évben, napi egy járat a főszezonban, heti hat járat a holt szezonban)	
<i>Porto Empedocle–Pelagie-szigetek összekapcsolt útvonalak</i>	
D/5: Porto Empedocle–Linosa–Lampedusa és vissza (egész évben, heti hat járat)	

3. táblázat – A Cdl és a később az SNS által az új szerződés alapján kiszolgált útvonalak

- (126) Az új szerződés A. melléklete részletesen meghatározza, hogy a 3. táblázatban szereplő egyes útvonalakat miként kell kiszolgálni (például a hajók típusa, szezonális gyakoriság stb.). Emellett a felhasználóknak felszámított viteldíjak nem haladhatják meg az új szerződés 6. cikkében megállapított és az említett A. mellékletben részletezett határértékeket.

2.3.4.3. Időtartam

- (127) Mind a Szicília és a Cdl közötti új szerződés, mind a Szicília és az SNS közötti új szerződés időtartama tizenkét év. Az SNS-szel kötött szerződés 2016. április 12-én lépett hatályba, és 2028. április 11-én jár le.

2.3.4.4. A közszolgáltatási kötelezettségek

- (128) Az előírt közszolgáltatási kötelezettség kiterjed a kiszorgálandó tengeri közlekedési összeköttetésekre (lásd a (125) preambulumbekendést), a kiszorgált tengeri útvonalakhoz rendelt hajók típusára és kapacitására, tartalékújó rendelkezésre állására a szolgáltatás folyamatosságának biztosítása érdekében, a szolgáltatás gyakoriságára és az egyes útvonalakon a szolgáltatást igénybe vevőknek felszámított viteldíjak maximális összegére.

2.3.4.5. A kompenzáció

- (129) Az új szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalat éves kompenzációjának felső határát a törvény 55 694 895 EUR-ban állapítja meg. A kompenzáció összegét a CIPE-irányelvben megállapított módszerrel kell meghatározni (lásd a (48)–(58) preambulumbekendést). A kompenzációt az alábbiak szerint fizették ki a két vállalatnak:

	A Cdl-nek kifizetett kompenzáció	Az SNS-nek fizetett kompenzáció
2012	23 346 079 EUR (augusztus–december)	—
2013	55 694 895 EUR	—
2014	55 694 895 EUR	—
2015	55 694 895 EUR	—
2016	15 397 836 EUR	40 297 059 EUR
2017	—	55 694 895 EUR
2018	—	55 694 895 EUR
2019	—	55 694 895 EUR

4. táblázat: Kompenzáció 2012–2019

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

2.3.5. A kikötési elsőbbség

- (131) A 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkének (21) bekezdése megállapította, hogy a szigetekkel való területi folytonosság garantálása érdekében és közszolgáltatási kötelezettségeikre is figyelemmel a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, ideértve a Siremart is, az új résidők kiosztásakor megtartják a hozzájuk rendelt kikötőhelyeket és az elsőbbségi helyüket, összhangban az 1994. január 28-i 84. sz. törvényben és az olasz tengerészeti törvénykönyvben meghatározott olasz tengerészeti hatóságok által előírt eljárásokkal.

2.3.6. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések

- (132) A 2010. évi törvény lehetőséget adott a korábbi Tirrenia-csoport vállalkozásai, köztük a Siremar számára, hogy a sürgető likviditási szükségletek fedezésére igénybe vegyék a flotta fejlesztésére és korszerűsítésére már lekötött pénzügyi erőforrásokat⁽⁵⁶⁾. Közlelebről két eszközből⁽⁵⁷⁾ összesen 23 750 000 EUR-t különítettek el a teljes Tirrenia-csoport fejlesztéseire, ebből 7 215 800 EUR-t a Siremarnak. A korábbi Tirrenia-csoport azon vállalkozásai, amelyek ezeket a pénzeszközöket likviditási célokra használták fel, kötelesek voltak azokat később visszafizetni annak érdekében, hogy a hajók szükséges korszerűsítésére továbbra is sor kerülhessen. A korszerűsítésekre az 1996. évi Stockholmi Megállapodásból⁽⁵⁸⁾ következő egyes nemzetközi biztonsági követelményeknek való megfeleléshez volt szükség.

- (133) Emellett a 2010. évi törvény a következőkről is rendelkezett:

- a) az eredeti szerződéseket 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának végéig meghosszabbították (lásd még a (31) preambulumbekendést);
- b) a módosításokkal a 2009. évi törvényé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikke kiegészült a (24-bis) bekezdéssel. E bekezdés szerint a 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkének (1)–(15) bekezdése szerinti valamennyi hivatalos aktus és művelet adómentességben részesült. Ezek a bekezdések a tengeri kabotázságazatnak a Tirrenia-csoport privatizációja révén történő liberalizációjára vonatkoznak;
- c) a közszolgáltatás folyamatosságának biztosítása és a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok privatizációs eljárásának támogatása érdekében az érintett régiók a 2009. március 6-i 1/2009. sz. CIPE-irányelv⁽⁵⁹⁾ értelmében felhasználhatják a *Fondo Aree Sottoutilizzate* (a továbbiakban: FAS)⁽⁶⁰⁾ forrásait.

2.4. A 2007/4609. számú kötelezettségsszegési eljárás

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

- (135) 2009. április 28-i levelükben az olasz hatóságok részletes választ adtak, amelyben:

- megjegyezték, hogy az eredeti szerződések 2009. december 31-ig történő meghosszabbítására azért volt szükség, hogy a Tirrenia-csoport privatizációja révén megvalósuljon a tengeri kabotázságazat liberalizációja Olaszországban,
- azzal érveltek, hogy a Tirrenia-csoport számára a közszolgáltatásért kifizetett kompenzáció a szigetek területi folytonosságát volt hivatva biztosítani olyan tengeri összeköttetésekkel, amelyeket a piaci magánszereplők nem szolgáltattak ki,

⁽⁵⁶⁾ A 102/2009. sz. törvényé alakított 78/2009. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: 102/2009. sz. törvény) 19. cikkének (13-bis) bekezdésében és a 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkének (19) bekezdésében megállapítottak szerint.

⁽⁵⁷⁾ A 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkének (19) bekezdésében elkülönített pénzeszközök teljes egésze (7 000 000 EUR), valamint a 102/2009. sz. törvényben elkülönített pénzeszközökből 16 750 000 EUR.

⁽⁵⁸⁾ Ezeket a biztonsági követelményeket az olasz jogba a 2000. február 4-i 45. sz. törvényerejű rendelettel átültetett, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv, az olasz jogba a 2005. március 8-i 52. sz. törvényerejű rendelettel átültetett, 2003. április 14-i 2003/24/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az olasz jogba a 2005. március 14-i 65. sz. törvényerejű rendelettel átültetett 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv határozta meg részletesen.

⁽⁵⁹⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, 137. sz., 2009. június 16.

⁽⁶⁰⁾ Az FAS egy nemzeti alap, amely az olasz regionális politika végrehajtását támogatja.

- rámutattak arra, hogy az útvonalak alapos észszerűsítési eljárása 2009. március 10-én lezárult. Ez az eljárás figyelembe vette a vonatkozó társadalmi, foglalkoztatási és gazdasági vonatkozásokat, továbbá annak szűkségességét, hogy a területi folytonosság érdekében védeni kell az alapvető összeköttetéseket; az eljárás során konzultáltak a hat érintett régióval. Ezen észszerűsítés eredményeként a közszolgáltatás nettó költsége megközelítőleg 66 millió EUR-val csökkent, és a teljes Tirrenia-csoport legénységének mintegy 600 tagját bocsátották el. Olaszország emlékeztetett arra is, hogy a 2009-es észszerűsítés a korábbi (2004-es, 2006-os és 2008-as) erőfeszítéseket egészítette ki, amelyek célja a Tirrenia-csoport által nyújtott szolgáltatások csökkentése volt,
 - kifejtették, hogy az észszerűsítés célja az volt, hogy i. fenntartsa a szigetek és a szárazföld közötti, illetve a szigetek közötti területi folytonosság, valamint az egészséghez, tanuláshoz és mobilitáshoz való jog biztosításához szükséges összeköttetéseket, ii. észszerűsítse az összeköttetéseket, ahol vannak magán szereplők, amelyek ugyanezeket a csatlakozásokat biztosítják ugyanabban az időszakban, a minőség és folyamatosság hasonló garanciái mellett, és iii. észszerűsítse a főszezonbeli és nagy sebességű összeköttetéseket, ahol csak személyeket szállítanak,
 - áttekintést adtak a Tirrenia-csoport vállalatai által 2008-ban üzemeltetett útvonalokról és a Tirrenia-csoport vállalatai által 2009-ben üzemeltetendő, csökkentett számú útvonalról. Az olasz hatóságok szerint az utóbbi útvonalak képeznek azon új szerződések alapját, amelyeket a Tirrenia-csoport vállalatainak új tulajdonosaival kell majd megkötni.
- (136) 2009. december 21-én a Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója levelet küldött az olasz hatóságoknak, amelyben megjegyezte többek között a következőket:
- az olaszországi tengeri kabotázsgazat radikális átalakításának tükrében és azon jókora társadalmi hatás miatt, amelyet a privatizáció gyakorolna az olasz hatóságok szerint, ha a pályázatokat egyszerű közszolgáltatási szerződések alapján végeznék el, az ilyen szerződésekkel rendelkező hajózási vállalatokra kiírt pályázatok elvben és kivételesen elfogadhatók, a 3577/92/EGK tanácsi rendeletben ⁽⁶¹⁾ (a tengeri kabotázst szabályozó rendelet) megállapított, a közösségi hajótulajdonosok körében a megkülönböztetésmentesség kritériumának való megfelelés biztosítása céljából,
 - a közszolgáltatásért járó kompenzációt azokra a vonalakra kell korlátozni, ahol más szolgáltatók egész éves, folyamatos jelenléte korlátozott. E tekintetben a Bizottság felvilágosítást kért a Tirrenia és a Caremar által üzemeltetett egyes útvonalakon fennálló piaci hiányosságról. A levél rámutatott továbbá arra, hogy a területi folytonossági célkitűzés alapján csak a belföldi vonalak közszolgáltatási szerződésbe foglalása lehet indokolt (a nemzetközi vonalaké nem),
 - a Tirrenia-csoport közszolgáltatási szerződésai 2008. december 31-én jártak le, és az Olaszország által tervezett privatizáció a tervezettnél tovább tarthat. A levél tehát rámutatott arra, hogy valószínűleg felszólító levelet fognak küldeni a tengeri kabotázst szabályozó rendelet helytelen alkalmazása miatt.
- (137) 2010. január 22-én az olasz hatóságok válaszoltak a bizottsági szolgálatok 2009. december 21-i levelére:
- tudomásul vették, hogy a Bizottság elvben beleegyezett a Tirrenia-csoport új közszolgáltatási szerződésekkel együtt történő privatizációjában álló javasolt megközelítésbe,
 - magyarázattal szolgált azokról az útvonalokról, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság több kérdést is felvetett,
 - megemlítették, hogy a Tirrenia (és a Siremar) értékesítése tekintetében a részvételi szándék kifejezésére való felhívást 2009. december 23-án tették közzé. Olaszország rámutatott arra, hogy 2010. szeptember 30-ig le kívánja zárni a teljes Tirrenia-csoport privatizációját,
 - felkérték a Bizottságot, hogy erősítse meg, hogy a piaci hiányosságok tekintetében közölt érvek elegendőek-e.
- (138) 2010. január 29-én ⁽⁶²⁾ a Bizottság 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

⁽⁶¹⁾ A Tanács 3577/92/EGK rendelete (1992. december 7.) a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázst) történő alkalmazásáról (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.). A Bizottság megjegyzi, hogy a tengeri kabotázst szabályozó rendelet csak e konkrét piac liberalizálását írja elő a tagállamok számára, a tengeri fuvarvállalatok privatizációját nem.

⁽⁶²⁾ A felszólító levelet 2010. január 28-án fogadták el, azonban Olaszországot csak a következő napon értesítették róla.

tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkének (3) bekezdése szerint 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) lejáratá után is nyújtottak tengeri szállítási szolgáltatásokat. Közélebről: e szerződések 2008 végén jártak volna le, de Olaszország többször meghosszabbította őket. A Bizottság tehát felkérte az olasz hatóságokat észrevételeik előterjesztésére.

- (139) Szintén 2010. január 29-én a Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója válaszolt az olasz hatóságok 2010. január 22-i levelére. A főigazgató jelezte, hogy a Tirrenia által üzemeltetett vonalakra vonatkozóan közölt indokolások kellő mértékben eloszlatták a korábban kifejtett kételyeket. A főigazgató továbbá pozitívan reagált arra, hogy a korábbi kérelme nyomán Olaszország törölte a Tirrenia új szerződéstervezetéből a nemzetközi összeköttetést. Ami a Caremar által kiszolgált útvonalakat érintően felvetett kérdéseket illeti, az indokolást csak ezen útvonalak némelyike esetében ítélték kielégítőnek. Olaszországot tehát kérték, hogy szolgáljon további pontosításokkal a Caremar egyes útvonalaival kapcsolatban. A főigazgató emlékeztetett arra, hogy közszolgáltatási szerződés csak olyan útvonalakra vonatkozhat, amelyek tekintetében piaci hiányosság áll fenn. A főigazgató azt is hangsúlyozta, hogy a válasza csak a tengeri kabotázst szabályozó rendeletnek való megfelelést érinti, állami támogatási problémákat nem.
- (140) 2010. március 29-én az olasz hatóságok válaszoltak a Bizottság 2010. január 29-i felszólító levelére:
- emlékeztettek arra, hogy a bizottsági szolgálatok 2009. december 21-i levelükben (lásd a (136) preambulumbekendést) elvben egyetértettek a Tirrenia-csoportnak a vállalatok és az új közszolgáltatási szerződések egy csomagban történő értékesítésének útján megvalósított privatizációjával,
 - megjegyezték, hogy az eredeti szerződések meghosszabbítását csak az indokolta, hogy gondoskodni kellett a tengeri közszolgáltatás ellátásának folyamatosságáról a megfelelő privatizációs eljárások befejezéséig,
 - megerősítették azon szándékukat, hogy a privatizációs eljárást 2010. szeptember 30-ig lefolytatják, hogy a tengeri kabotázsgazdaságot addig liberalizálják,
 - áttekintést adtak a Tirrenia (és a Siremar) privatizációs eljárásáról. Olaszország kifejtette különösen, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívás közzétételét követően 19 gazdálkodó egységtől 16 részvételi szándék érkezett be 2010. február 19-én. Az átvilágítási szakasz részeként 2010. március 22-én adatszobát nyitottak, amely 2010. május végéig hozzáférhető volt. Abban az időben Olaszország arra számított, hogy az adásvételi szerződést 2010 közepére alá tudja írni, és hogy a tulajdonátruházás 2010 szeptemberére megtörténik,
 - pontosították, hogy a Toremarra kiírt közbeszerzési eljárásban 11 érdekelt fél vesz majd részt az eljárás következő szakaszában,
 - rámutattak arra, hogy a folyamatos bizonytalanság, amely a kötelezettségszegési eljárás folytatása miatt állhat elő, veszélyeztetheti a privatizációs eljárást, továbbá hátrányosan befolyásolja a pályázat tárgyát képező vállalatok értékét,
 - felajánlották, hogy teljeskörűen együttműködnek a Bizottsággal, hogy eloszlassanak minden fennmaradó kételyt a kötelezettségszegési eljárást és az esetleges állami támogatási problémákat illetően.
- (141) Az olasz hatóságok 2010. szeptember 10-én arról tájékoztatták a Bizottságot egy *ad hoc* értekezleten, hogy a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárását az utolsó szakaszban megszüntették, ennélfogva nem lesz tartható a szeptember 30-i határidő. Emellett az olasz hatóságok arról számoltak be, hogy a Caremar, a Saremar, a Siremar és a Toremar szerződéseire kiírt versenyeljárásokat szintén elhalasztották. Ezt követően a 2010. évi törvény ismét meghosszabbította az eredeti szerződéseket a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának befejezéséig.
- (142) E fejleményeket követően a Bizottság 2010. november 24-én kiegészítő felszólító levelet küldött. Ebben a levélben a Bizottság:
- megjegyezte, hogy a Tirrenia, a Siremar, a Caremar, a Saremar és a Toremar eredeti szerződéseit automatikusan, versenyeljárás nélkül hosszabbították meg,
 - rámutatott, hogy bár a szóban forgó közszolgáltatási szerződések továbbra is alkalmazandók voltak, nem zárult le versenyeljárás,
 - jelezte, hogy fenntartja a jogot, hogy indokolással ellátott véleményt adjon ki, ha szükséges (figyelembe véve Olaszország esetleges észrevételeit).

- (143) A Bizottság 2012. június 21-én indokolással ellátott véleményét fogadott el a korábbi Tirrenia-csoport három vállalata (Caremar, Laziomar és Saremar) privatizációjának késedelméről. Mivel a másik három vállalat (Tirrenia, Toremar és Siremar) kiírt közbeszerzési eljárások lezárultak 2011 során ⁽⁶³⁾, e vállalatokat nem érintette az indokolással ellátott vélemény. A Bizottság megjegyezte, hogy Olaszország a megfelelő eredeti szerződések rendes lejáratát követően több mint három évvel sem indított versenyeljárást a Caremar, a Laziomar és a Saremar vállalatok által üzemeltetett tengeri kabotázsra irányuló közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezzel szemben ezeket a szerződéseket automatikusan és határozatlan időre meghosszabbították, ezáltal megakadályozták, hogy a közösségi hajótulajdonosok versenyezzenek az említett szerződésekért.
- (144) Az olasz hatóságok 2012. augusztus 8-án azt válaszolták az indokolással ellátott véleményre, hogy az új közszolgáltatási szerződéssel megbízott vállalatok odaítélésére vonatkozó eljárást megindító hirdetményt közzétették vagy hamarosan közzé fogják tenni az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*. Különösen a Caremar esetében a hirdetményt 2012. július 20-án tették közzé, a Laziomar esetében pedig 2012. augusztus 1-jén küldték meg közzétételre. Végezetül a Saremar tekintetében 2012. augusztus 2-án törvényt fogadtak el, amely előírta e hirdetmény 2012. október 2-ig történő közzétételét.
- (145) A Laziomar új tulajdonosa 2014. január 13-án a Compagnia Laziale di Navigazione lett, amely tízéves közszolgáltatási szerződés kötött a Pontino szigetcsoporttal való összeköttetések tekintetében. 2015. július 16-án az ATI SNAV-Rifim megszerezte a Caremar tulajdonjogát, és kilencéves közszolgáltatási szerződésre kapott megbízást. Végezetül a 2014. évi határozatot követően elindították a Saremar felszámolását, és a Szardínia és a kis szigetek közötti útvonalakat érintő közszolgáltatási szerződést a Delcomarnak ítélték oda 2016 márciusában.
- (146) 2016. július 15-i levelükben az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a korábbi Tirrenia-csoport minden vállalatának privatizációja lezárult. 2016. december 8-án a Bizottság úgy határozott, hogy lezárja a kötelezettségsegzési eljárást.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK ÉS KITERJESZTÉSÉNEK INDOKLÁSA

3.1. Az állam és a Siremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása

3.1.1. Az Altmark-kritériumok betartása és a támogatás megléte

- (147) 2011. évi határozatában a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a közszolgáltatási kötelezettség meghatározása nem volt kellően egyértelmű, ezért nem tette lehetővé a Bizottság számára annak végleges megállapítását, hogy tartalmazott-e nyilvánvaló hibát. Különösen, még ha az olasz hatóságok azzal érveltek is, hogy a Siremar versenytársai az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra való megbízás hatálya alá tartozó útvonalakon ugyanúgy állami kompenzáció keretében nyújtanak tengeri szolgáltatásokat anélkül, hogy előzetesen meghatározták volna a szükséges szolgáltatások szintjét, a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy valóban szükség van-e közszolgáltatásra ezeken az útvonalakon.
- (148) A Bizottságnak az volt az előzetes álláspontja, hogy az Altmark-ítélet ⁽⁶⁴⁾ második kritériuma teljesült, jelesül, hogy a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetesen és az átláthatósági követelményeket tiszteletben tartva állapították meg. Közelebbről a Bizottság megjegyezte, hogy ezeket a paramétereket az eredeti szerződés (a 2009. évre vonatkozó kompenzáció tekintetében), illetve a CIPE-irányelv (a 2010-es és azt követő kompenzációk tekintetében) írta le.
- (149) A Bizottság ugyanakkor úgy ítélte meg, hogy az Altmark-ítélet harmadik kritériuma a jelek szerint nem teljesül, és hogy a szolgáltatókat adott esetben túlkompensálták a közfeladat ellátásáért. A Bizottság amiatt fejezte ki kételyeit különösen, hogy a 2010-től alkalmazandó 6,5 %-os kockázati prémium a kockázat megfelelő szintjét tükrözi-e, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a Siremar viselné az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan együtt járó kockázatokat.
- (150) 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 Siremar ténylegesen a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani a szolgáltatást.
- (151) A Bizottság tehát előzetesen azt állapította meg, hogy a Siremar számára 2009 és 2011 között a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján. Emellett a Bizottság úgy látta, hogy ezt a támogatást új támogatásnak kell tekinteni.
- (152) A 2012. évi határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy amennyiben a feltételek 2012-ben sem változtak, továbbá az új szerződés hatálybalépéséig, a Siremar részére 2012. január 1-jétől a meghosszabbított eredeti szerződés szerint nyújtott kompenzáció szintén állami támogatásnak minősül.

⁽⁶³⁾ Még akkor is, ha a Tirrenia, a Toremar és a Siremar feletti tulajdonjog átruházására csak 2012-ben került sor.

⁽⁶⁴⁾ Lásd: a Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

3.1.2. Összeegyeztethetőség

- (153) 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⁽⁶⁵⁾, sem a 2005. évi ÁGÉSZ-keretszabály⁽⁶⁶⁾ 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.
- (154) A 2012. évi határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy 2012. január 31-én új ÁGÉSZ-csomag lépett hatályba, amelynek része a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat⁽⁶⁷⁾ és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály. A Bizottságnak ugyanakkor az volt az előzetes álláspontja, hogy a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, és nem mentesíthető a 2011. évi ÁGÉSZ-határozatban előírt bejelentési követelmény alól.
- (155) Az eredeti szerződések 2010. szeptember 30-tól a privatizációs eljárás végéig történő meghosszabbítását a 2010. évi törvény írta elő. A 2010. évi törvény elfogadásakor a Siremar nehéz helyzetben volt (lásd a (67) preambulumbekendést). Ennek megfelelően a vállalat számára 2010. október 1-jétől a privatizációjáig folyósított kompenzációt nem lehet a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján vizsgálni. Ehelyett a Bizottság előzetes álláspontja szerint a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 9. pontja értelmében ezt a támogatást a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján kell értékelni.
- (156) A Bizottság megjegyezte, hogy ebben az esetben a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított összeegyeztethetőségi kritériumok nem teljesülnek, ezért azt az előzetes álláspontot fogadta el, hogy a nehéz helyzetben lévő Siremar részére fizetett kompenzáció a belső piaccal összeegyeztethetetlen szerkezetátalakítási támogatás.

3.2. A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása

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

3.3. A Siremar privatizációja, a viszontgarancia és a CDI tőkeemelése

3.3.1. A Siremar privatizációja

- (158) A 2011. évi határozatban a Bizottság kétségeket fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy a Siremar üzletágának értékesítésére kiírt közbeszerzési eljárás kellően átlátható és feltételhez nem kötött volt-e, hogy biztosítható legyen, hogy az értékesítésre piaci áron kerül sor.
- (159) A Bizottság először is megjegyezte, hogy jóllehet a részvételi szándék kifejezésére való felhívást több újságban és weboldalon is közzétették, a felhívás a jelek szerint nem részletezte az értékesítés tárgyát és nem adott az ajánlattevőknek egyértelmű utasításokat az eljárás következő szakaszairól. A felhívás emellett a jelek szerint nem tartalmazott előminősítési vagy kiválasztási feltételeket, sem más olyan feltételeket, amelyeknek az ajánlattevőknek meg kell felelniük azon kötelező feltételen felül, hogy továbbra is nyújtaniuk kell a közszolgáltatást. Továbbá az értékesítési eljárás tárgyát képező eszközökre vonatkozó minden releváns információt csak az átvilágítási szakaszban bocsátották az ajánlattevők rendelkezésére.
- (160) Másodszor a Bizottság úgy tekintette emellett, hogy a privatizáció során előírt egyes követelmények korlátozhatták az ajánlattevők számát és/vagy befolyásolhatták az eladási árat. A Bizottság megismételte az állami tulajdonú vállalatok eszközeinek állam általi vagy államnak betudható értékesítésével kapcsolatos állandó gyakorlatát: nem gazdasági megfontolások, amelyekre egy magáneladó nem lenne tekintettel, például közrendi, foglalkoztatási vagy regionális fejlesztési megfontolások az állami támogatás meglétét sugallják, ha terhes kötelezettségeket rónak a potenciális vevőre, ezáltal alkalmasak az eladási ár csökkentésére.

⁽⁶⁵⁾ A Bizottság határozata (2005. november 28.) az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.).

⁽⁶⁶⁾ A közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály (HL C 297., 2005.11.29., 4. o.).

⁽⁶⁷⁾ A Bizottság határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

- (161) A Tirrenia és a Siremar üzletágának értékesítési eljárásai a Marzano-törvényben megállapított eljárásra épültek (lásd a (70) preambulumbekendést). A Bizottság tehát a két eljárást együtt vizsgálta. Úgy ítélte meg, hogy az új szerződésekkel megbízott üzletágak értékesítése azt a kötelezettséget ruházta a vevőkre, hogy az új szerződésekben megállapított, előre meghatározott minőségben, gyakorisággal és viteldíj-kötelezettségek mellett nyújtsanak közszolgáltatást. A Bizottság számára úgy tűnt, hogy e kötelezettségek előírásával az állam nem a legmagasabb ár elérésére törekedett, hanem inkább közérdekű célokat követett. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy nagyon valószínű volt, hogy egy magáneladó ugyanilyen jelentőséget tulajdonított volna a közszolgáltatás megszakítás nélküli nyújtásának.
- (162) A Bizottság hasonlóképpen úgy tekintette, hogy szokásos piaci feltételek mellett működő magáneladó nem írta volna elő a foglalkoztatási szint két évig történő fenntartásának kötelezettségét.
- (163) A fenti okokból a Bizottság előzetesen azt állapította meg, hogy a Siremar üzletágának privatizációs eljárása nem volt kellően átlátható és feltételhez nem kötött, hogy önmagában biztosíthatná, az értékesítésre piaci áron kerül sor. A Bizottság tehát nem zárhatta ki, hogy gazdasági előnyt ruháztak akár az értékesített gazdasági tevékenységre, akár a vevőre.
- (164) A Bizottság emellett a rendelkezésre álló információk alapján úgy ítélte meg, hogy a privatizációs eljárásból eredő bármely támogatás összeegyeztethetetlen lenne.

3.3.2. A viszontgarancia

- (165) A 2012. évi határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a Szicília által a Siremar üzletága vételárának halasztott részleteire adott viszontgarancia a Cdl mint hitelfelvevő és az Unicredit mint első kezés javára nyújtott támogatásnak minősülhetett.
- (166) Úgy tűnt ugyanis, hogy a viszontgarancia lehetővé tette a Cdl számára, hogy olyan garanciában részesüljön, amelyet egyébként nem, vagy eltérő, kevésbé kedvező feltételek mellett nyújtottak volna. A Bizottság megjegyezte, hogy a rendelkezésre álló információk alapján a jelek szerint a viszontgaranciát nem ellentételezték.
- (167) A Bizottság továbbá megjegyezte, hogy a főkönyvelő pozíciója alkalmasnak tűnik arra, hogy befolyásolja a szicíliai döntéshozatali folyamatot. Tekintettel a Mediterranea napi irányításában való részvételére és a Mediterraneának a Cdl tőkéjében való jelentős részesedésére, a Bizottság valószínűnek ítélte, hogy a viszontgaranciát azért adták, hogy előnyös helyzetbe hozzák a Cdl-t az értékesítési folyamatban, nem pedig piaci feltételek alapján nyújtották.
- (168) A Bizottság azt is megjegyezte, hogy az Olaszország által annak bizonyítására benyújtott dokumentumok, hogy a viszontgarancia nem járt semmilyen hatással, nem voltak korábbiak a szerződés Cdl-nek történő odaítélésénél. Ellenkezőleg, mindkét dokumentumot azt követően állították ki, hogy az SNS panaszt nyújtott be a Bizottsághoz.
- (169) Végezetül a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a viszontgarancia gazdasági előnyhöz juttathatta az Unicreditet mint első kezest is azáltal, hogy csökkentette az általa adott garanciához kapcsolódó kockázatokat, kivéve, ha a viszontgaranciát megfelelő díjjal ellentételezték.
- (170) A fenti megfontolások alapján a Bizottság arra az előzetes álláspontra jutott, hogy a viszontgarancia az Unicredit és a Cdl javára nyújtott támogatásnak minősülhetett.

3.3.3. A Cdl tőkeemelése

- (171) A 2012. évi határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a Mediterranea tőkeemelése előnyhöz juttathatta a Cdl-t annyiban, amennyiben Szicília nem piacgazdasági magánbefektetőként járt el. A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy a Mediterranea tőkeemelését állami forrásokból finanszírozták, és a finanszírozás az államnak volt betudható.
- (172) A Bizottság ezért arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a tőkeemelés a Cdl-nek nyújtott támogatásnak minősülhetett.

3.3.4. Összeegyeztethetőség

- (173) A 2011. évi határozatban a Bizottság a rendelkezésre álló információk alapján úgy ítélte meg, hogy a privatizációs eljárásból eredő bármely támogatás összeegyeztethetetlen lenne a belső piaccal.
- (174) A 2012. évi határozatban a Bizottság a rendelkezésre álló információk alapján úgy ítélte meg, hogy mind a viszontgarancia, mind a Cdl tőkeemelése működési támogatásnak minősülhetett, amely elvben összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

3.4. Az olasz állam és a Cdl közötti új szerződés

- (175) A 2012. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a Siremar üzletága vevőjének (azaz abban az időben a Cdl-nek) fizetendő kompenzáció nem felel meg az Altmark-ítéletben megállapított kritériumoknak, tehát az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében támogatásnak minősül.

- (176) A Bizottság az alábbi megfontolások alapján jutott erre a következtetésre:
- a Cdi által üzemeltetett útvonalak legalább egy részén jelen voltak látszólag hasonló szolgáltatásokat kínáló versenytársak;
 - a 2011. évi határozatban már kifejtett okokból úgy tűnt, hogy a kompenzációnak a CIPE-irányelv szerinti számítása folytán a szolgáltatót túlkompensálták a közszolgáltatás nyújtásáért;
 - az Altmark-ítélet negyedik kritériuma⁽⁶⁸⁾ láthatóan nem teljesül, tekintettel arra, hogy a Siremar új szerződéssel megbízott üzletágára, és nem magára a közszolgáltatási szerződésre írtak ki közbeszerzési eljárást, és nem nyert bizonyítást, hogy ez lehetővé tette azon ajánlattevő kiválasztását, amely a szolgáltatást a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani.
- (177) A Cdi-nek nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségét a Bizottság elsőként a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alapján értékelte. Mivel azonban a szerződés időtartama 10 évnél hosszabbnak tűnt, és mivel a Bizottságnak kétségei voltak a kompenzáció arányosságát illetően, a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a kompenzáció a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alapján nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal. A Bizottság ezt követően a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján vizsgálta a támogatás összeegyeztethetőségét, és megállapította, hogy kétségei vannak az említett keretszabályban foglalt valamennyi összeegyeztethetőségi feltétel teljesülését illetően.

3.5. A kikötési elsőbbség

- (178) A 2011. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy amennyiben a kikötési elsőbbséget nem ellentételezik, az intézkedés olyan szabályozói előny, amely nem jár állami források átruházásával, tehát nem minősülhet állami támogatásnak. Ha a kikötési elsőbbségért ellentételezést fizetnek, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy amennyiben a Siremar 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.
- (179) mivel megkérdőjelezte az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra való megbízatás jogszerűségét, a Bizottság nem állapíthatta meg, hogy az intézkedés összeegyeztethető lenne a belső piaccal, ha támogatásnak minősülne.

3.6. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések

- (180) 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 Siremar javára nyújtott állami támogatásnak minősülnek. Ezek az intézkedések a következők voltak: 1. a hajók korszerűsítésére elkülönített pénzeszközök esetleges likviditási célú felhasználása; 2. a privatizációs eljárással összefüggő adómentességek; 3. az FAS-források lehetséges felhasználása. A Bizottság megjegyezte, hogy a fentiekben említett intézkedések mindegyike valóban lehetővé tette a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai számára, hogy elkerüljék azokat a költségeket, amelyeket szokásos körülmények között saját pénzügyi erőforrásaikból kellene fedezniük. Következésképpen ezek a vállalatok javítani tudták általános pénzügyi helyzetüket.
- (181) A Bizottság előzetes álláspontja szerint továbbá ezek az intézkedések valószínűleg a Siremar és a korábbi Tirrenia-csoport többi vállalata olyan költségeit csökkentő működési támogatásnak minősülnek, amelyeket ezeknek a vállalatoknak maguknak kellett volna viselniük, így ezeket az intézkedéseket a belső piaccal összeegyeztethetetlenek kell tekinteni.

4. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

- (182) A 2011. és 2012. évi határozatot követően Olaszország több levelet és dokumentumot benyújtott az e határozatban értékelt valamennyi intézkedésről. Ez a szakasz összefoglalja az előadott főbb érveket és észrevételeket⁽⁶⁹⁾.

4.1. A közszolgáltatási kötelezettségekről és a versenykörnyezetről

- (183) Olaszország átadott egy listát a Siremar által üzemeltetett azon útvonalokról, amelyek a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartoznak, ebben bemutatta a szezonális gyakoriságot és menetrendeket, a versenykörnyezetet és a közszolgáltatási kötelezettség megállapításához vezető okokat.
- (184) Ami a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás meglétét illeti, Olaszország megjegyezte, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek, amelyeket a járatusűrűség, a folyamatosság és a minőség tekintetében a Siremar és később a Cdi és az SNS számára előírt, garantálják a Sziciliát és a hozzá tartozó kisebb szigeteket összekötő szolgáltatás kielégítő voltát. Ez a szolgáltatás hozzájárul a szigetek gazdaságának fejlődéséhez, egyúttal garantálja a szigeteken lévő települések alapvető mobilitási szükségleteit, és biztosítja a területi folytonossághoz való alkotmányos jog tiszteletben tartását. Ezzel összefüggésben Olaszország megjegyezte, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek teljes mértékben összhangban vannak az EUMSZ 174. és azt követő cikkei és az Amszterdami Szerződés záróokmányához mellékelt, a szigeti régiókról szóló 30. nyilatkozat célkitűzéseivel. Olaszország hivatkozott az Európai

⁽⁶⁸⁾ A kritérium részletes ismertetését lásd a (303) preambulumbekzdés d) pontjában.

⁽⁶⁹⁾ Olaszország nagymértékben hivatkozott a rendkívüli igazgatásnak az 5.1. szakaszban ismertetett észrevételeire is.

Unió Bíróságának (a továbbiakban: Bíróság) ítélezési gyakorlatára is, amely megerősíti, hogy a szigetek felé irányuló, a szigetekről kiinduló és a szigetek közötti elegendő számú menetrend szerinti hajójárat biztosítása jogos közérdekű cél ⁽⁷⁰⁾.

- (185) Olaszország rámutatott különösen arra, hogy ezen útvonalak strukturális feltételei közszolgáltatási kötelezettségek előírását teszik szükségessé a területi folytonosság biztosítása érdekében. A (41) preambulumbekzdésben ismertetett öt összekapcsolt útvonal „nagyvárosi tengeri területnek” minősül: e szigetek mindegyikének lakossága az alapvető szolgáltatások nyújtása és a foglalkoztatás szempontjából Szicília fő szigetétől függ. Ugyanakkor a turisztikai üzleti tevékenység csak a főszezonban jelentős. Ezért a hajózási társaságoknak ahhoz fűződik kereskedelmi érdekük, hogy az útvonalakat csak a főszezonban üzemeltessék. A holszezonban a turisták részéről jelentkező kereslet szinte megszűnik, olyannyira, hogy a felhasználói kereslet kielégítéséhez szükséges járatsűrűséggel és gyakorisággal lehetetlen bármelyik útvonalat nyereségesen üzemeltetni.
- (186) Ennek fényében mind a Siremarra, mind a Szicília által nyílt közbeszerzési eljárások keretében kiválasztott egyéb szolgáltatókra közszolgáltatási kötelezettségeket róttak annak érdekében, hogy megbízható és stabil összeköttetéseket biztosítsanak e szigetek között, illetve a szigetek és Szicília között. A nem támogatott szolgáltatók nem tudnák biztosítani a területi folytonosságot, mivel csak a főszezonban üzemeltetnék ezeket az összeköttetéseket. Olaszország rámutatott továbbá arra, hogy a Cdi és később az SNS által üzemeltetett hajók éjszaka – magasabb költségek mellett – gyakran a szigetekre várakoznak, hogy reggel biztosítsák a legelső összeköttetést a tanulás vagy munkavégzés céljából ingázó lakosok számára, és hogy egészségügyi veszélyhelyzetek esetén összeköttetést garantáljanak.
- (187) Olaszország azt állította továbbá, hogy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alatt álló vállalatok, illetve az üzleti tevékenységüket szabadon folytató vállalatok által nyújtott szolgáltatások nem teljesen hasonlóak. Különösen – a szerződésekben meghatározott egyértelmű kötelezettségeknek köszönhetően – csak az előbbieket garantálják a nyújtott szolgáltatások rendszerességét, folyamatosságát és minőségét, míg a magánszolgáltatók kizárólag a befektetésük megtérülését tartanak szem előtt. E tekintetben Olaszország példaként hozta fel az Enermar által kereskedelmi feltételek mellett üzemeltetett La Maddalena–Palau útvonalat, amelyet a vállalkozás előzetes értesítés nélkül megszüntetett. Ezzel szemben a Saremar, amely ezt az útvonalat közszolgáltatási szerződés keretében látta el, köteles volt a szolgáltatást folytatni, és így ténylegesen biztosította a területi folytonosságot.
- (188) Végezetül Olaszország rámutatott arra, hogy a 2004. évi határozatban ⁽⁷¹⁾ a Bizottság már megállapította, hogy a Siremar által üzemeltetett öt összekapcsolt útvonal esetében egyetlen más magánüzemeltető sem volt képes kielégíteni a közszolgáltatási igényeket, különösen a szolgáltatás egész éven át tartó folyamatosságát és a használt hajók típusát illetően. Ezért a nyilvánvaló piaci hiányosság kezeléséhez állami kompenzációra volt szükség. Olaszország ezt követően tisztázta, hogy ez a helyzet a közbeeső években sem változott.

4.2. A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás potenciálisan jogellenes meghosszabbításáról

- (189) Az olasz hatóságok emlékeztetnek arra, hogy 2011. május 16-i levelükben arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és Siremar az állami kezességvállalással biztosított hiteleket a Tirrenia és a Siremar üzletága értékesítésének befejezését követően a két értékesítésből származó bevétel felhasználásával visszafizeti, mivel mindkét vállalat egy rendkívüli igazgatás és egy rendkívüli biztos felügyelete alatt állt. Tekintettel arra, hogy 2011 tavaszán mindkét értékesítési eljárás folyamatban volt, és mivel 2011. július 25-én a CIN aláírta a Tirrenia üzletágának értékesítésére vonatkozó szerződést, mind az olasz hatóságok, mind a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar biztosak voltak abban, hogy a támogatást a 2011. augusztus 28-i határidőig visszafizetik.
- (190) Ugyanakkor későbbi események váratlanul késleltették a Tirrenia és a Siremar üzletágak értékesítésének lezárulását. A Tirrenia üzletágának értékesítését az hátráltatta különösen, hogy a Bizottságtól be kellett szerezni az összefonódás jóváhagyását (lásd a (65) preambulumbekzdést), míg a Siremar üzletágának értékesítését az eljárás újbóli megindításai és a 2.3.3.2. szakaszban leírt kapcsolódó peres eljárások késleltették. Ennek eredményeként a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak a tervezettnél jóval hosszabb ideig és a kapcsolódó költségek viselése mellett kellett folytatnia a szolgáltatást. Olaszország szerint a Siremar felszámolási terve jóval a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított hat hónapos határidő lejárta előtt elérhető volt a rendkívüli igazgatás weboldalán. Olaszország hozzáteszi, hogy a Bizottságot mindig naprakész információval látták el a privatizációs eljárás előrehaladásáról. A Tirrenia és a Siremar teljes tartozásának összegét kamattal együtt mindössze 48 nappal azt követően visszafizették az állam részére, hogy a Tirrenia és a Siremar üzletágának értékesítéséből származó első kifizetés beérkezett a rendkívüli igazgatáshoz.

⁽⁷⁰⁾ Lásd: a Bíróság ítélete, Analir és társai, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 27. és 28. pont.

⁽⁷¹⁾ Olaszország különösen a 2004. évi határozat (105)–(110) és (123)–(153) preambulumbekzdésére hivatkozott.

4.3. A Siremar üzletágának privatizációjáról

4.3.1. Az eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes jellegéről

- (191) Olaszország hangsúlyozta, hogy a Siremar üzletágának privatizációja a Marzano-törvénynek megfelelően történt. Jóllehet az említett törvény hivatkozik annak lehetőségére, hogy a vevőt magántárgyalások útján határozzák meg, ez nem zárja ki a nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás elvének tiszteletben tartását. Ezenkívül ebben az esetben vannak más olyan jogi rendelkezések is, amelyek kifejezetten előírják az átlátható és megkülönböztetésmentes versenyeljárások megszervezését. Közelebbről a 2010. évi törvény 1. cikke (5-bis) bekezdésének b) pontja megköveteli a rendkívüli biztostól, hogy az eljárásokat „a rendkívüli igazgatási eljárás keretében lehetséges legrövidebb időre [korlátozza], egyúttal tartsa be az értékesítés tekintetében előírt versenyen alapuló, átlátható és megkülönböztetésmentes eljárás elvét”.
- (192) A 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 4. cikkének (4-*quater*) bekezdésében előírt eljárás Olaszország szerint további garanciákat adott az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség szempontjából, különös tekintettel az értékesítésre felkínált üzletág piaci árának független szakértő általi megállapítására és az ár szempontjából legelőnyösebb ajánlat kiválasztására.
- (193) Olaszország azt állította, hogy minden fél egyenlő mértékben fért hozzá az értékesítésre felkínált eszközök egyértelmű beazonosítása és az ajánlattétel tekintetében szükséges minden információhoz. Az értékesítés a közszolgáltatás nyújtásával összefüggő eszközökre és szerződéses jogviszonyokra vonatkozott, a következőképpen:
- a) a közszolgáltatási kötelezettségek ellátásához szükséges hajók és kiegészítő berendezések;
 - b) a szokásos üzletmenethez szükséges szolgáltatások stratégiai beszállítóival kötött szerződések;
 - c) a flotta személyzeti táblázata alapján az üzleti tevékenység folytatásához szükséges személyzet újfelfoglalkoztatására irányuló ajánlattétel jogi kötelezettsége (részletesebben lásd a (195) preambulumbekendést).
- (194) Olaszország azt is pontosította, hogy a Siremar egy hajóját, amelyre nem volt szükség a közszolgáltatás ellátásához, külön értékesítési eljárásban adták el. Ezt a hajót tehát nem vonták a Siremar üzletágára kiírt közbeszerzési eljárás hatálya alá (lásd még a 4.3.2. szakaszt).
- (195) Ami konkrétan a foglalkoztatási szint fenntartásának kötelezettségét illeti, Olaszország hangsúlyozta, hogy a Tirrenia és a Siremar üzletágának értékesítése nem tartozik a polgári törvénykönyv 2112. cikknek hatálya alá, így nem került sor a (meglévő szerződéssel rendelkező) személyzet nyertes ajánlattevő általi automatikus átvételére. A nyertes ajánlattevőt terhelő egyetlen jogszabályi kötelezettség az volt, hogy újfoglalkoztassa az eladó személyzetét (új munkaszerződések alapján), és két évig tartsa fenn a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdésében előírt foglalkoztatási szintet. Ez ugyanakkor nem jelentette azt, hogy a Siremar alkalmazottait a vevő automatikusan átveszi. Továbbá ez a kötelezettség csak arra a személyzetre korlátozódik, akik az üzleti terv és az üzletághoz tartozó hajók személyzeti táblázata szerint nélkülözhetetlenek tekinthetők a közszolgáltatás folyamatos üzemeltetéséhez.
- (196) Olaszország azt állította, hogy e kötelezettséget, amelyet az általános belföldi jog állapít meg, és amely az üzleti tevékenység folytatásának és a közszolgáltatás teljesítésének biztosítására szolgál, ugyanilyen feltételekkel róttá volna ki egy magáneladó is.
- (197) A részvételi szándék kifejezésére való felhívásnak a rendkívüli igazgatás weboldalán és több más nemzeti és nemzetközi hírlapban és szakmai weboldalon történő olasz és angol nyelvű közzétette után öt fél fejezte ki részvételi szándékát (lásd a (76) és a (77) preambulumbekendést). Olaszország úgy véli, ez azt igazolja, hogy a felhívás tartalma lehetővé tette az értékesítés tárgyának és a követendő eljárás jellegének egyértelmű azonosítását, ezzel egyidejűleg óvta a bizalmas üzleti adatokat (elsődlegesen a lehetséges vevők érdekeinek védelme céljából). Az átvilágítási szakaszban ezután a gazdálkodó egységek részletes tájékoztatást kaptak többek között az értékesítésre felkínált konkrét eszközökről, az üzleti tervről és az új szerződés tervezetéről (lásd a (77) preambulumbekendést).
- (198) Olaszország tehát azt állította, hogy a Siremar felvásárlása iránt érdeklődő minden gazdálkodó egységet átláthatóan és megkülönböztetésmentesen tájékoztattak ahhoz, hogy a tények teljeskörű ismeretén alapuló vételi ajánlatot tudjanak tenni.

4.3.2. A Siremar üzletágába nem tartozó eszközök értékesítéséről

- (199) Olaszország kifejtette, hogy a rendkívüli biztos független, átlátható és megkülönböztetésmentes pályázatot írt ki azon hét hajó értékesítésére⁽⁷²⁾, amelyekre a Tirreniának és a Siremarnak nem volt szüksége a közszolgáltatás üzemeltetéséhez. 2010. december 10-én a részvételi szándék kifejezésére való felhívást közzétették nemzeti és nemzetközi újságokban és néhány szakmai kiadványban. A kétszer is meghosszabbított határidő lejártakor csak

⁽⁷²⁾ Konkrétan két pályázati eljárást indítottak: az egyiket a Tirrenia gyors kompjaira, azaz az Ariesre, a Taurusra, a Capricornra, a Scorpíóra, a Scattóra és a Siremar gyors kompjára, a Guizzóra; és egy külön eljárást a Tirrenia motorhajójára, a Domizianára.

szétbontásra érkezett be ajánlat a hat gyors komp, köztük a Siremar kompja tekintetében. Kísérletet tettek magasabb ajánlat elérésére, de nem érkezett be ilyen ajánlat. 2011. július 12-én és 14-én a rendkívüli biztos a Gazdaságfejlesztési Minisztérium engedélyét követően eladta a hajókat a legmagasabb ajánlatot adó ajánlattevőnek.

4.3.3. A Siremar üzletága eszközeinek az új szerződéssel csomagban történő értékesítéséről

- (200) Olaszország először is azzal érvelt, hogy az eszközöknek a közszolgáltatási kötelezettséggel való megbízással egy csomagban történő privatizációjával kapcsolatos döntést azzal a céllal hozták meg, hogy gondoskodjanak a tengeri kabotázságazat zökkenőmentes liberalizációjáról. Olaszország megemlíti, hogy ezt a stratégiát előzetesen megvitatta a Bizottsággal (lásd a 2.4. szakaszt), és a Bizottság azt elvben összeegyeztethetőnek ítélte a tengeri kabotázst szabályozó rendelettel.
- (201) Emellett Olaszország úgy vélte, hogy tekintettel az akkor uralkodó piaci viszonyokra, helyénvaló volt a Tirrenia és a Siremar üzletágának eszközeit új szerződésekkel egy csomagban értékesíteni. A recesszióval és a tengeri szállítási ágazat iránti kereslet jelentős csökkenésével jellemzett időszakban az üzletágakba tartozó flottának az új szerződésekben megállapított közszolgáltatási útvonalakon való üzemeltetése életképes üzleti lehetőségnek minősült, és nem olyan tényezőnek, amely lenyomná az üzletágak piaci értékét. Olaszország tehát úgy vélte, hogy ez nem befolyásolhatta hátrányosan a közbeszerzési eljárást, sem az eredményül adódó árat.
- (202) E tekintetben Olaszország emlékeztett arra, hogy a Tirrenia és a Siremar üzletágába fel nem vett hét hajóból (lásd a (199) preambulumbekendést) hatot szétbontási célokra kellett eladni. Olaszország úgy ítéli meg a tengeri szállítási piac összetettségének és az akkori gazdasági visszaesésnek a fényében, hogy nem lehetett jobb árat elérni a vállalat eszközeiért, akkor sem, ha a közbeszerzési eljárást megismételték volna, vagy ha az eszközöket nem az új szerződéssel egy csomagban értékesítették volna.
- (203) Végezetül Olaszország rámutatott arra, hogy sem az SNS, sem más ágazati szereplők nem rendelkeztek az új szerződésben meghatározott szolgáltatások nyújtásához szükséges méretű és az e szolgáltatásnyújtásra vonatkozó előírásoknak megfelelő flottával és személyzettel⁽⁷³⁾. Az e szolgáltatásokkal való sikeres megbízás egyetlen módja tehát a Siremar üzletágának eszközeivel egy csomagban való értékesítés volt, hogy a szolgáltató megfelelő felszereltséggel rendelkezzen a közszolgáltatási kötelezettségei teljesítéséhez.

4.3.4. A független szakértő kijelöléséről

- (204) Olaszország azt állította, hogy 2010. december 16-án a Tirrenia-csoport felé kitettséggel nem rendelkező öt vezető pénzügyi intézményt kértek fel arra, hogy tegyenek ajánlatot a Tirrenia üzletága értékének megállapítására. Egyik intézmény sem tett ajánlatot a megállapított határidőn belül.
- (205) A Banca Profilo később érdeklődését fejezte ki a független tanácsadói feladat ellátása iránt, a kiválasztási eljárásban megállapítottal azonos feltételekkel. 2011. február 4-i rendeletével a miniszter a Banca Profilot határozta meg független szakértőként a Tirrenia és a Siremar üzletága piaci értékének felmérése céljából.

4.3.5. Az eljárás átláthatóságáról

- (206) Olaszország ismertette a Siremar üzletágának értékesítési eljárását és az olasz közigazgatási bíróságok ítéleteit (lásd a 2.3.3.2. szakaszt), amelyek megerősítették, hogy tiszteletben tartották a versenyképesség, az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség általános elveit. Az alkalmazott eljárás a 347/2003. sz. törvényerejű rendelet 4. cikkének (4) bekezdésében meghatározott eljárás volt, amely lehetővé tette a rendkívüli igazgatás céljainak teljeskörű teljesítését, többek között a lehető legmagasabb eladási ár elérését. Ez az eljárás bizonyos biztosítéka-inak köszönhető, ideértve különösen a független szakértő által megállapított minimálár meglétét. Ezen túlmenően minden olyan fél, aki kifejezte az eljárásban való részvételi szándékát, időben megkapta az összes olyan releváns információt, amely lehetővé tette számára ajánlat benyújtását.
- (207) Olaszország azt is megerősítette, hogy több ajánlat esetén az odaítélési feltétel a legmagasabb ár volt, amint azt az eljárásra alkalmazandó konkrét szabályok is meghatározták.

4.3.6. Az első és a második Ecorys-jelentésről

- (208) A vizsgálat során Olaszországot felkérték, hogy tegye meg észrevételeit (lásd a (13) preambulumbekendést) az első Ecorys-jelentéssel kapcsolatban. Olaszország egyetértett az Ecorys azon következtetésével, hogy sem a privatizációnak és az új szerződés odaítélésének összekapcsolása, sem a munkaerőre vonatkozó feltétel nem csökkentette a Siremar üzletágának piaci értékét.

⁽⁷³⁾ A Siremar üzletága 2010-ben 18 hajót és csaknem 500 alkalmazottat foglalt magában.

- (209) A fentiekben említett összekapcsolás tekintetében Olaszország az Ecorys azon kijelentésére hivatkozott különösen, hogy az értékesítés időpontjában a közszolgáltatási rendszerbe tartozó eszközök értékesítésének egyetlen életképes alternatívája a Siremar üzletágának felszámolása volt. Olaszország azt is megismételte, hogy a kompágázat válsága idején, amelyet a kereslet jelentős visszaesése jellemezett, a Siremar flottának az új szerződésben megállapított közszolgáltatási útvonalakon való üzemeltetése életképes üzleti lehetőségnek minősült, és nem olyan tényezőnek, amely valószínűleg lenyomja az eszközök piaci értékét.
- (210) A munkaerőre vonatkozó feltételek tekintetében Olaszország kiemelte az Ecorys azon következtetését, hogy semmi nem igazolja, hogy e feltételek jelentős hatást gyakoroltak volna a Siremar üzletágának értékére. Olaszország emellett emlékeztetett arra, hogy ez a feltétel a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdéséből ered, és csak azokra a munkavállalókra vonatkozik, akikre az érintett üzleti tevékenység üzemeltetésének biztosítása érdekében szükség van, összhangban a flottaszemélyzeti táblázatokkal. A flottaszemélyzeti táblázatok i. megállapítják a hajó üzemeltetéséhez szükséges legénység képzettségi és számszerű összetételét a tengerbiztonsági jogszabályokkal összhangban; ii. miniszteri rendelet határozza meg őket; és iii. olyan bizottság készíti el, amelyben konzultatív szerepet töltenek be a munkavállalók és hajótulajdonosok képviselői. Emellett Olaszország hozzátette, hogy míg a Siremar üzletága vevőjének állást kellett kínálnia minden olyan munkavállaló számára, akire a közszolgáltatás ellátásának biztosításához szükség volt, ehhez a korábban hatályos munkaszerződésektől különálló munkaszerződéseket kellett kötnie.
- (211) Általánosabban, az üzletág értékét illetően az első Ecorys-jelentés megállapította, hogy a Siremar üzletágának becsült értéke megközelítőleg 4,6 %-kal lehetett magasabb, mint az olasz hatóságok által kijelölt szakértő, a Banca Profilo által előterjesztett érték. Olaszország ugyanakkor úgy vélte, hogy e különbség megmagyarázható, mivel mindkét szakértőnek több műszaki paraméterre vonatkozóan előrejelzésekre kellett támaszkodnia, és ezen előrejelzésekben jellegükönl fogva van némi eltérési tűréshatár. Olaszország továbbá megjegyezte, hogy az SNS és a Cdl két ajánlatának köszönhetően a Cdl-nek történő első átruházás során elért ár (69,15 millió EUR) 14 millió EUR-val magasabb volt a Banca Profilo által meghatározott minimálárnál. Az olasz hatóságok egy, a Banca Profilo által készített ellenértékelést is benyújtottak, amely részletesen megmagyarázza az Ecorys-jelentéshez viszonyított különbségeket és azzal érvel, hogy saját feltételezései jobban tükrözik a vizsgált helyzetet ⁽⁷⁴⁾.
- (212) Olaszország emellett megjegyezte, hogy a Siremar üzletága feletti tulajdonjog átruházására a mind a Banca Profilo, mind az Ecorys által az értékmegállapításhoz felhasznált referencia-időpontot követően több mint két évvel került sor. Az említett időszakban a Siremar üzletága eszközeinek értéke csökkent, és a gazdasági kilátások jelentősen romlottak. Olaszország ezért azt állapította meg, hogy kétség sem férhet ahhoz, hogy azon a napon, amikor a Siremar üzletágának Cdl részére történő értékesítése lezárult, a felek által elfogadott árfeltételek teljes mértékben tükrözték a társasági eszközök piaci értékét.
- (213) Végezetül a privatizációs eljárás későbbi szakaszaira vonatkozóan Olaszország benyújtotta a második Ecorys-jelentést is, amely megerősítette, hogy az SNS ajánlata összhangban van a Siremar üzletágának az első értékelést követően több mint négy évvel aktualizált piaci értékével (lásd a 2.3.3.7. szakaszt). Ezért, még ha az SNS-nek történő végleges értékesítésre 2016-ban az első Ecorys-jelentésben szereplőnél alacsonyabb áron került is sor, amely jelentést az eljárási szabályok alkalmazásában a rendkívüli igazgatásnak figyelmen kívül kellett hagynia, Olaszország úgy véli, hogy a felek által elfogadott árfeltételek teljes mértékben tükrözték az értékesítésre szánt társasági eszközök piaci értékét.

4.3.7. A nemzeti jogvitákról és az SNS-nek történő végleges odaitélésről

- (214) Olaszország több levelet is küldött, hogy tájékoztassa a Bizottságot a közigazgatási bíróságok előtti nemzeti jogviták különböző lépéseiről, valamint arról, hogy a Siremar üzletágát jogerősen az SNS-nek ítélték oda (lásd a (93)–(100) preambulumbekendést).
- (215) Olaszország azt állította, hogy ezek a fejlemények nem kérdőjelezik meg a Siremar üzletága értékesítési eljárásának nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes jellegét (lásd a 4.3.5. szakaszt). Olaszország ugyanis hangsúlyozta, hogy az olasz közigazgatási bíróságok ítéletei nem nyilvánították hibásnak az értékesítési eljárás kialakítását és végrehajtását, hanem inkább a Cdl ajánlatának egyik elemére, a viszontgaranciára összpontosítottak, amelyet a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar nem ismert, amikor a Cdl-nek először ítélték oda a szerződést ⁽⁷⁵⁾. Olaszország ezért azt állapította meg, hogy az 592/14. sz. határozatnak a (96)–(100) preambulumbekendésben ismertetett alkalmazásával az eljárás megfelelően lezárult azzal, hogy az üzletágot az SNS-nek ítélték oda.

⁽⁷⁴⁾ Ezek a különbségek különösen a kockázatmentes és piaci kockázati kamatlábakat, a bétákat és a hitelköltségeket érintik. A Banca Profilo például a tízéves olasz államkötvény kamatlábait vette alapul kockázatmentes kamatlábként, mivel a Siremar üzletága kizárólag Olaszországban működik. Az Ecorys ugyanakkor a német államkötvények alacsonyabb kamatlábát vette figyelembe, amelyek a Banca Profilo szerint alábecsülik az üzletág tőkeköltését. Ezenkívül a piaci kockázati prémium esetében mind az Ecorys, mind a Banca Profilo az Olaszországra vonatkozó prémiumot vette alapul, de a Banca Profilo 1 %-os egyedi kockázatot adott ehhez, azzal összefüggésben, hogy a Siremar csak Szicíliában működik, ami kockázatosabb lehet az olasz átlagnál.

⁽⁷⁵⁾ Mivel az Unicredit által kiadott megerősítő levél nem utalt semmilyen viszontgarancia meglétére.

4.4. Az új szerződés Altmark-kritériumoknak való megfeleléséről

- (216) Olaszország megismételte, hogy az új szerződés szerint a közszolgáltatásért fizetendő kompenzációt csak jogbiztonsági okokból jelentette be, mivel úgy vélte, az intézkedés nem minősül állami támogatásnak (lásd a (9) preambulumbekendést). Közelebbről az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy a négy Altmark-kritérium a következő okokból teljesül:
- a) Az olasz hatóságok által az új szerződésben meghatározott tengeri szállítási szolgáltatások alapvetőek Szicília kisebb szigeteinek gazdasági fejlődése szempontjából, egyúttal kielégítik e szigeti közösségek alapvető szállítási igényeit, biztosítva a területi folytonossághoz való, az olasz alkotmányban foglalt jog tiszteletben tartását. Az új szerződés egyértelműen meghatározza a szolgáltatásokat, a hajókat, a menetrendet és a díjszabási korlátokat. Olaszország azzal érvelt tehát, hogy a közszolgáltatási kötelezettség egyértelműen meghatározott, ezért az első Altmark-kritérium teljesül;
 - b) A kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket a CIPE-irányelv részletesen kifejti, és azokat az új szerződésben (és annak mellékleteiben) is alkalmazták, míg a kompenzáció maximális összegét a 2009. évi törvény állapítja meg. Ennélfogva, Olaszország érvei szerint, e paramétereket előzetesen, tárgyilagosan és átláthatóan állapították meg, és a második Altmark-kritérium is teljesül;
 - c) A közszolgáltatás üzemeltetője viseli a tevékenységgel kapcsolatos összes kockázatot (lásd még a 4.5. szakaszt), rögzített támogatási összeg fejében, a költségeinek teljeskörű fedezésében pedig nem lehet biztos. Olaszország ezért azzal érvelt, hogy a 6,5 %-os kockázati prémium összhangban van a tevékenységgel, és nem eredményezi a közszolgáltatás túlkompensációját. Ezért úgy tekinthető, hogy a harmadik Altmark-kritérium is teljesül;
 - d) A Siremar üzletágát nyílt közbeszerzési eljárásban privatizálták, amely kiterjedt a közszolgáltatás nyújtásához szükséges eszközökre és azzal egy csomagban az említett szolgáltatás üzemeltetéséről szóló új, tizenkét éves szerződésre. Mivel a közbeszerzési eljárás tiszteletben tartotta a versenyt, az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvét, és az odaítélési feltétel a legmagasabb ár volt, Olaszország azzal érvelt, hogy a negyedik Altmark-kritérium is teljesül.

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

- (217) Olaszország rámutatott, hogy a jogszabályban előírt 6,5 %-os kockázati prémiumtól függetlenül a Siremarnak 2009-ben kifizetett kompenzáció összege 67 009 405 EUR volt. 2010-től a kompenzáció maximális összegét 55 694 895 EUR-ban rögzítették. Olaszország megjegyezte, hogy ez 25 %-os csökkenést jelent. Ez arra késztetné a Siremar üzletágának vevőjét, hogy hatékonyabb műveleteket folytasson, hogy a költségeket a rögzített támogatási összegben belülről szorítsa az új szerződés teljes tartama alatt, és hogy hosszú távon kiegyenlítse az inflációt a jövőben.
- (218) Olaszország megjegyezte, hogy a CIPE-irányelv előírja, hogy a 6,5 %-os kockázati prémiumot kell a befektetési jövedelem WACC alapján történő meghatározásához alkalmazni (lásd a (49)–(58) preambulumbekendést). Mivel azonban a 2009. évi törvény felső határt szab a kompenzáció összegére, a számítást egyszerűsítették azzal, hogy a túlkompensáció ellenőrzése érdekében a 6,5 %-ot átalányalapú befektetési jövedelemként alkalmazták. Ez a megközelítés az új szerződés értelmében alkalmazandó. Az olasz hatóságok azt is bemutatták, hogy a CIPE-irányelv szerinti módszer teljeskörű alkalmazása, legalábbis néhány évben, 6,5 %-ot meghaladó (vagyis, 8,87 %-os) befektetési jövedelmet is eredményezhetett volna. Ennélfogva Olaszország úgy véli, hogy ez az egyszerűsített megközelítés konzervatív, és nem teszi lehetővé a CIPE-irányelvben megállapítottnál magasabb kompenzáció kifizetését a Siremar, a CdI vagy az SNS számára.
- (219) Olaszország azt állította továbbá, hogy a 6,5 %-os befektetési jövedelem a Siremarra, a CdI-re vagy az SNS-re bízott tevékenységek kockázatát tükrözi, és hogy nem került sor a közszolgáltatás túlkompensációjára, a következő okok miatt:
- a) egyes makrogazdasági tanulmányok kockázati prémiumot rendelnek egy bizonyos országhoz vagy földrajzi területhez. Az IESE Business School szerint Olaszország tekintetében a 6,4 %-os országkockázat lenne megfelelő. Ezért a 6,5 %-os kockázati prémium észszerű megtérülést jelentene;
 - b) az új szerződés előírja, hogy a kompenzáció szintjét a bevételek és költségek előre jelzett alakulása alapján számítsák ki. Az eredeti szerződésekkel ellentétben az új szerződés nem állapít meg semmilyen teljes és automatikus kompenzációt a működési költségek (például munkaerő-, üzemanyag-, bérleti költségek stb.) növekedésének esetére. Az ilyen költségnövekedéssel járó kockázatokat, továbbá a forgalom nagyságával kapcsolatos kockázatokat teljeskörűen a szolgáltató viseli. A szolgáltató visel különösen a szolgáltatással összefüggő minden kockázatot, és nincs garancia arra, hogy az összes költségnek fedezéséhez elegendő

kompenzációban részesül. Ez akkor is így lenne, ha figyelembe vesszük az új szerződés 8. és 9. cikkét, mert a szolgáltató továbbra is ki van téve annak a kockázatnak, hogy az ilyen egyensúlyhiányok előfordulásához képest később következik be az az időpont, amikor a kiigazításokat el lehet végezni. Olaszország benyújtotta a CdI és az SNS éves beszámolóit útvonalak szerinti bontásban a 2012. augusztus és 2019. december közötti időszak tekintetében, hogy bizonyítsa, nem került sor túlkompenzációra az új szerződés szerint ⁽⁷⁶⁾;

- c) az eredeti szerződés meghosszabbításának első évében, 2009-ben a kompenzáció kiszámítására az eredeti szerződésben meghatározott módszert alkalmazták, amely nem tartalmazta a 6,5 %-os kockázati prémiumot. Olaszország erre az évre vonatkozóan benyújtotta az eredeti szerződés szerinti kompenzáció részletes számítását és az útvonalankénti számlákat. A meghosszabbítással érintett, ezt követő évekre, azaz 2010-re, 2011-re és 2012. január-júliusra a kompenzáció kiszámításához alkalmazott CIPE-módszertant kellett alkalmazni, amely magában foglalta a 6,5 %-os kockázati prémiumot. Olaszország azonban hangsúlyozta, hogy a CIPE módszertanán felül a 2009. évi törvényben meghatározott 55,7 millió EUR felső határ is alkalmazandó volt 2010-től. Ez az összeg nem elegendő a Siremar közszolgáltatási kötelezettségeinek támogatásához, tekintettel az üzemanyagköltségek emelkedésére, az EUR/USD átváltási árfolyam változásaira, valamint az olaszországi tengeri áru fuvarozási és személyszállítási ágazat válságára. Ezen állítás alátámasztására Olaszország benyújtotta a rendkívüli igazgatás negyedéves jelentéseit, a 2010-es útvonalankénti számlákat, valamint a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és Siremar által 2010 áprilisában és júniusában a Közlekedési Minisztériumnak küldött leveleket ⁽⁷⁷⁾.

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

- (220) Noha Olaszország úgy vélte, hogy az új szerződés szerint 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.
- (221) Olaszország emlékeztetett arra, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás valódi jellegének bizottsági értékelése annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy a tagállam nyilvánvaló hibát vétett-e a szolgáltatás általános gazdasági érdekű szolgáltatáskénti meghatározásakor. Ennek fényében Olaszország ismertette az új szerződésben meghatározott útvonalakat, és rámutatott, hogy valamennyi összeköttetés strukturálisan közszolgáltatási kötelezettségek előírását teszi szükségessé a Siremar és más szolgáltatók számára.
- (222) Olaszország átadott éves utasforgalmi adatokat is az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra való megbízás odaítélését megelőző két pénzügyi évet (azaz 2010-et és 2011-et) érintően, azon érveken alátámasztására, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) és e) pontjában megállapított, 300 000 utasra vonatkozó közbérték nem sértették meg a Siremar által üzemeltetett egyedi útvonalakon. Olaszország azt állította továbbá, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (4) bekezdésének is megfelelték, mivel a Siremar üzletága versenyen alapuló, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárásban való értékesítésével teljes mértékben tiszteletben tartották a tengeri kabotázst szabályozó rendeletet.
- (223) Olaszország azt állította, hogy az új szerződés megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 4–9. cikkében meghatározott, megbízási aktusokra vonatkozó minden feltételnek. A szerződés megállapítja különösen a közszolgáltatási kötelezettség részleteit, a tartamát, a kompenzációs mechanizmust (a CIPE-irányelv és a 2009. évi törvény alapján), és a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizetésére vonatkozó mechanizmusokat. Végezetül Olaszország rámutatott az új szerződés feltételeinek szigorú betartását biztosító intézkedésekre, amelyek magukban foglalnak egy jogorvoslatokat és pénzügyi szankciókat tartalmazó rendszert.

4.7. A viszontgaranciáról

- (224) Olaszország azzal érvelt, hogy a potenciális ajánlattevők által a közbeszerzési eljárás során benyújtott dokumentumok nem utaltak arra, hogy az Unicreditnek a CdI sikeres ajánlatához csatolt megerősítő levelét biztosító viszontgarancia létezne. E levél ugyanis sem kifejezetten, sem hallgatólagosan nem utalt a Szicília által nyújtott viszontgarancia meglétére. Olaszország szerint a szerződést azért a CdI-nek ítélték oda, mivel ajánlata megfelelt az összes szükséges követelménynek és előnyösebb volt, mint az SNS által tett ajánlat. Olaszország azzal is érvelt, hogy a megerősítő nyilatkozat és a Szicília által nyújtott viszontgarancia közötti összefüggés hiányát megerősíti az a tény, hogy az Unicredit még azt követően is, hogy Szicília visszavonta ezt a viszontgaranciát ⁽⁷⁸⁾, megerősítette a CdI felé tett kötelezettségvállalását, és ezt követően a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak címzett bankgaranciát adott ki a CdI által fizetendő részletek fedezésére ⁽⁷⁹⁾.

⁽⁷⁶⁾ A Bizottság megjegyzi, hogy ezek az adatok hiányosak voltak a nemzeti jogvitákkal és az üzletág két odaítélésével kapcsolatban (különösen a 2015. évi adatokat külső tanácsadó nem hitelesítette, és a 2016. január 1. és április 10. közötti időszakra vonatkozóan nem nyújtottak be adatokat).

⁽⁷⁷⁾ Ezekben a levelekben a vállalatok azzal érveltek, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció 2009. évi törvényben meghatározott összegei az olajárak emelkedése miatt nem elegendőek a szolgáltatás nettó költségeinek fedezésére. A 2010. júniusi levélben ezt az összeget még mindig elegendőnek minősítették a Siremar számára „az adott időszakban”, de a Tirrenia esetében már 23,1 millió EUR összegű hiányt jeleztek előre.

⁽⁷⁸⁾ A régió főkönyvelőjének levelében.

⁽⁷⁹⁾ 2012. február 3-án az Unicredit visszaadta a CdI viszontgaranciáját Szicíliának, és megerősítette, hogy a saját garanciája nem kapcsolódik Szicília viszontgaranciájához. A garancia ezt követően 2012. július 31-én lépett hatályba, amikor a Siremar üzletágának értékesítése befejeződött.

- (225) Olaszország bizonyos dokumentumokat is benyújtott annak bizonyítására, hogy a viszontgarancia nem juttatta szelektív előnyhöz a Cdl-t, és ezért nem minősült állami támogatásnak. Olaszország a következőket nyújtotta be különösen: a Cdl részvényesei (azaz Szicília, a Mediterranea, az Isolemar S.r.l., a Lauro.it S.p.A. és a Davimar) által 2011. november 20-án aláírt kezességvállalási megállapodás, amelyben vállalták, hogy a Cdl sikeres ajánlatához 35 millió EUR-ig közösen viszontgaranciát nyújtanak; valamint az Unicredit 2012. május 10-i levele, amelyben tájékoztatta a Cdl-t a garanciájára alkalmazandó feltételekről, nevezetesen egy legalább évi 250 bázispontos díjról. Olaszország szerint a viszontgarancia nem tartalmazhat állami támogatási elemet, ha annak későbbi visszavonása semmilyen hatást nem gyakorol a kedvezményezett jogaira és kötelezettségeire. Ezek a dokumentumok tehát azt mutatják, hogy a kezességvállalás formájában nyújtott támogatás megállapításának az állandó uniós ítélkezési gyakorlat által meghatározott feltételei ebben az esetben nem állnak fenn.

4.8. A kikötési elsőbbségről

- (226) Az olasz hatóságok azzal érveltek, hogy a kikötési elsőbbség odaítélésével nem mondtak és nem mondanak le állami forrásokról. Valójában minden kompüzemeltető rendszeres díjat fizet az illetékes kikötői hatóságoknak a kikötésért, függetlenül attól, hogy közszolgáltatást nyújtanak-e vagy sem. Ez a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási útvonalakra vonatkozik, és azt a Bizottság a 2007/4609. számú kötelezettségzegzési eljárás keretében küldött 2011. január 24-i levelében elfogadta (lásd a 2.4. szakaszt) annyiban, amennyiben az csak ezekre az útvonalakra vonatkozott. Olaszország továbbá egyértelművé tette, hogy a Siremar és jogutódai e kikötési elsőbbségért további díjat nem fizettek és nem is fizetnek.
- (227) mivel a kikötési elsőbbségért nem kell díjat fizetni, a Siremarnak és esetleges jogutódainak nyújtott pénzbeli előny, ha van egyáltalán, nem számszerűsíthető. Olaszország azonban megjegyezte, hogy a kikötési elsőbbség a gyakorlatban csak korlátozott körülmények között lenne alkalmazandó, a kikötők nagy részének mérete, valamint az érkezések és indulások előzetes ütemezése miatt.

4.9. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedésekről

- (228) Olaszország nem vitatta, hogy a Siremar 7 215 800 EUR-t kapott a hajóknak a nemzetközi biztonsági előírások tiszteletben tartásához szükséges korszerűsítésére (az úgynevezett „stockholmi pénzeszközök”). Az olasz hatóságok azonban megerősítették, hogy ezeket a pénzeszközöket csak a hajók korszerűsítésének finanszírozására fordították. A Cdl-vel kötött adásvételi szerződés 2011. október 21-i aláírásakor ugyanis már csak 580 600 EUR állt rendelkezésre. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar 2012 januárjában, az üzletágnak a Cdl-re történő átruházását megelőzően költötte el a fennmaradó pénzeszközöket, hogy elvégezze a Martini hajón a még hiányzó, előírt munkákat.
- (229) Ami a 2010. évi törvényben előírt, a Siremar üzletágának privatizációjához kapcsolódó cselekményekre és műveletekre vonatkozó adómentességeket illeti, az olasz hatóságok először is rámutattak, hogy a fizetési képtelenségi eljárásban részt vevő vállalatok esetében a jövedelmeket a konszolidált jövedelemadóról szóló törvény 183. cikkében foglalt szabályok szerint határozzák meg. E rendelkezés alapján a vállalkozás jövedelme a csőd-eljárás megindulásától a lezárulásáig tartó időszakban egyenlő a vállalkozás eljárás kezdetén meglévő eszközei és a végén fennmaradó eszközei közötti különbséggel. Az eljárás vége előtt tehát nem lehet előre jelezni, hogy fennáll-e adókötelezettség, sem annak mértékét.
- (230) A közvetett adókkal kapcsolatban az olasz hatóságok hangsúlyozták, hogy az előírt mentességeket az adminisztráció egyszerűsítésének céljával alakították ki. Adózási szempontból hatásaik elhanyagolhatónak és csekélynek tekinthetők az okmányokat terhelő, átalánykulccsal kivetett adókat érintően. Közelebről 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. Az olasz hatóságok megjegyezték továbbá, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar üzletágának a Cdl és az SNS részére történő értékesítésére vonatkozó szerződések 9. cikke értelmében a vevő fizet meg minden illetéket és díjat. Az SNS-re történő átruházás esetében az olasz hatóságok tisztázták, hogy a 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkének (24-bis) bekezdése értelmében 245 EUR összegű rögzített regisztrációs illeték alkalmazandó.
- (231) Végezetül az olasz hatóságok tisztázták, hogy az FAS forrásait nem használták fel arra, hogy további kompenzációt nyújtsanak a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak, köztük a Siremarnak. Ehelyett ezeket a forrásokat azért bocsátották rendelkezésre, hogy kiegészítsék a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak a közszolgáltatásért járó kompenzáció kifizetésére elkülönített költségvetési előirányzatokat, ha azok elégtelennek bizonyulnának. Olaszország megjegyzi, hogy a 125/2010. sz. törvényerejű rendelet 1. cikkének (5-ter) bekezdése lehetővé tette a régiók számára, hogy az FAS forrásait a szokásos közszolgáltatásért járó kompenzáció (egy részének) finanszírozására fordítsák, ezáltal biztosítsák a tengeri közszolgáltatások folyamatosságát. Olaszország továbbá egyértelművé tette,

hogy a 185/2008. sz. törvényerejű rendelet 26. cikke értelmében a 2009., 2010. és 2011. évre egyenként 65 millió EUR-t különítettek el a Tirrenia-csoport számára, és ennek megfelelően 195 millió EUR-t hívtak le az FAS forrásaiból. Ezeket a pénzeszközöket ezt követően átutalták a Közlekedési Minisztérium számlájára, amelyet a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar és Saremar) részére a közszolgáltatásért járó kompenzáció kifizetésére hoztak létre. Ezért az intézkedés pusztán az olasz állami költségvetés forrásainak közszolgáltatásért járó kompenzációk kifizetéséhez történő hozzárendelését illeti.

4.10. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a CdI között meglévő gazdasági folytonosság hiányáról

(232) Olaszország azt állította, hogy nincs gazdasági folytonosság a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a CdI között a következő okokból:

- a) *az értékesítés tárgya*: Olaszország rámutatott arra, hogy a Siremar eredetileg a Tirrenia részeként tervezték értékesíteni (amelynek leányvállalata volt). Miután a privatizációs kísérlet kudarcot vallott, az adott vállalat eszközeinek egy részére (azaz a Tirrenia és a Siremar üzletágára) külön pályázatokat szerveztek. Ezenkívül az értékesítés a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar korlátozott számú eszközét érintette, amelyek korábban nem rendelkeztek funkcionális autonómiával; a közszolgáltatás szempontjából nem alapvető eszközöket, köztük egy gyors kompot külön értékesítették. Emellett a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnál az átruházást megelőzően felmerült adósságokat a CdI nem vette át;
- b) *gazdasági tevékenység*: az új szerződésben a CdI számára meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek elvégzésének feltételei lényegesen különböznek az eredeti szerződésben a Siremarra meghatározottaktól. Az új szerződés más kritériumokat forgalmaz meg különösen a közszolgáltatás nyújtásáért járó kompenzáció kiszámítására (amelyet maximális összegben rögzítenek, ahelyett, hogy a közszolgáltatás veszteségeit teljeskörűen fedeznék), és nagyobb rugalmasságot vezet be az utasoknak kínált díjakban (rögzített árak helyett árplafonok alkalmazásával). Olaszország úgy vélte, hogy a kompenzációs módszer jelentős megváltozása szükségképpen arra kötelezte a vevőt, hogy növelje a Siremar üzletágának szervezeti hatékonyságát. Végezetül Olaszország állítása szerint az államiról a magántulajdonosra történő pusztán átruházás az üzletág szervezetének és vezetésének drasztikus módosításával jár;
- c) *a munkaerő folytonosságának hiánya*: Olaszország rámutatott arra, hogy a munkavállalók nem kerültek át automatikusan a vevőhöz. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak el kellett bocsátania a munkavállalókat, és teljes felelősséget vállalnia a régi szerződésekhez köthető fennmaradó költségekért. Ezt követően a vevőnek kellett új foglalkoztatási ajánlatot tennie a korábbi munkavállalók számára, amennyiben szükség volt rájuk az átruházott üzleti tevékenység (azaz a közszolgáltatás) működtetéséhez. Ha a korábbi munkavállaló elfogadta az ajánlatot, új, másik szerződéssel vették fel;
- d) *átruházási ár*: Olaszország rámutatott arra, hogy egy független szakértő becsülte meg a Siremar üzletágának értékét, és hogy az utóbbi értékesítésére vonatkozó közbeszerzési eljárásban az ajánlatok kiválasztásának egyetlen kritériuma a legmagasabb ár volt;
- e) *az eladó és a vevő különböző részesedése*: Olaszország megjegyezte, hogy a vevőt nyilvános közbeszerzési eljárásban határozták meg, amely a potenciális ajánlattevők lehető legszélesebb köre előtt állt nyitva. E közbeszerzési eljárás a verseny, az átláthatóság és a megkülönböztetésmentesség elvére épült, és a szerződést a legmagasabb ár kritériuma mentén ítélték oda. Olaszország hivatkozott továbbá az AGCM 2011. november 23-i 23023. sz. határozatára⁽⁸⁰⁾, amely szerint a Mediterranea egyetlen részvényese sem gyakorolhatott volna kizárólagos vagy együttes ellenőrzést a Siremar üzletága felett. A nyertes ajánlattevő, a CdI ugyanis 65,32 %-ban a Mediterranea ellenőrzése alatt állt. A Mediterranea részvényeinek 43,02 %-a Szicília tulajdonában állt, míg a fennmaradó részvények három magánfél közös tulajdonában voltak. Ezek a felek törzsrészvényekkel vagy „A típusú részvényekkel” rendelkeztek, Szicília azonban „B típusú” részvényekkel, amelyekre bizonyos korlátozások vonatkoznak. Szicília például nem nevezhette ki egyetlen tisztviselőjét vagy igazgatóját sem a vállalat igazgatótanácsába. Ezen okok miatt Olaszország azt állította, hogy az eladó kiléte eltér a vevőtől, és az eladó nem gyakorolhatott semmilyen ellenőrzést, sőt nem is volt képes a Siremar üzletágának vezetésébe való egyszerű beavatkozásra sem az üzletág CdI-re való átruházását követően;
- f) *az ügylet gazdasági logikája*: az ügylet célkitűzése a Siremar által üzemeltetett tengeri szállítási tevékenységek liberalizálása volt, hogy megfeleljenek a tengeri kabotázst szabályozó rendeletnek. Továbbá a részvételi szándék kifejezéséről szóló első felhívást 2010. október 4-én tették közzé, míg a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárást a 2011. október 5-i határozattal indította meg. Olaszország ezért úgy vélte, hogy az ügyletnek nem az volt a célja, hogy megkerülje az állami támogatási szabályokat, hanem egy fontos ipari projekt megvalósításának szándékával tervezték és hajtották végre.

⁽⁸⁰⁾ C11320 – Compagnia delle Isole/Ramo di azienda di Tirrenia di Navigazione (Siremar), Provvedimento n. 23023 del 23 novembre 2011.

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

5.1. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar észrevételei

(233) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar benyújtott egy fő észrevételcsoportot és egy későbbi levelet. Ezt követően – az olasz hatóságok teljeskörű tudomásával – informális eszmecserekre is sor került egyes függőben lévő kérdések tisztázása vagy konkrét információk megszerzése érdekében. Ezenkívül a legtöbb támogatási intézkedéssel kapcsolatban a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar olyan érveket nyújtott be, amelyek nagyon hasonlóak voltak az Olaszország által benyújtottakhoz.

5.1.1. A 2007/4609. számú kötelezettségességi eljárásról

(234) A 2013. április 19-én kézhez vett 2012. évi határozatra válaszul a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar először a tengeri kabotázst szabályozó rendelet téves alkalmazására vonatkozó 2007/4609. számú kötelezettségességi eljárásra hivatkozott (lásd még a 2.4. szakaszt). Ezzel összefüggésben a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar hivatkozott a 2009. december 21-i levélre (lásd a (136) preambulumbekendést) Olaszország azon szándékát illetően, hogy nem a közszolgáltatási szerződéseket kívánja megpályáztatni, hanem az e szerződések birtokában lévő hajózási társaságokat. Az említett levélben megjegyezték, hogy az ágazat tervezett radikális átalakításának fényében, és figyelembe véve azt a társadalmi hatást, amelyet e közbeszerzési eljárások gyakorolnának, ha nem foglalnék magukban a vállalatok értékesítését, a választott eljárás elvben és kivételesen elfogadható volt, a közösségi hajótulajdonosok közötti megkülönböztetésmentesség elvének való megfelelés garانتálása céljából.

(235) 2012. június 21-én (lásd a (143) preambulumbekendést) a Bizottság indokolással ellátott véleményt küldött a Caremar, a Laziomar és a Saremar által üzemeltetett tengeri kabotázásra irányuló közszolgáltatásnak a vonatkozó szerződések rendes lejáratait követően több mint három évvel történő odaítélését célzó versenyeljárások végrehajtásában bekövetkezett késedelmet illetően. Mivel az olasz hatóságok lezárták a Tirrenia, a Siremar és a Toremar vállalatok által üzemeltetett tengeri kabotázásra irányuló közszolgáltatások odaítélését célzó versenyeljárásokat, az indokolással ellátott vélemény e vállalatokat nem érintette. Ennek alapján, valamint az olasz hatóságok és a bizottsági szolgálatok közötti korábbi levélváltások fényében a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azt állította, hogy a Bizottság megállapította, hogy a Siremar üzletágának privatizációja megfelelt a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkének.

(236) Az uniós bíróságok ítélezési gyakorlata⁽⁸¹⁾ alapján a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azzal érvelt, hogy amennyiben a közszolgáltatási kötelezettségeket a tengeri kabotázst szabályozó rendeletet betartva állapították meg, úgy kell tekinteni, hogy azok megfelelnek az uniós jognak, anélkül, hogy az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése szerint további vizsgálatot kellene lefolytatni. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar szerint, mivel a kötelezettségességi eljárás azt állapította meg, hogy a Siremar üzletága által a privatizációt megelőzően üzemeltetett útvonalakat terhelő közszolgáltatási kötelezettségek indokoltak voltak a tengeri kabotázst szabályozó rendelet fényében, ezt a következtetést nem kérdőjelezheti meg a Bizottság EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében megállapított hivatalos vizsgálati eljárása⁽⁸²⁾. Ezért az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti bármely további fellépésnek a többi intézkedésre kellene korlátozódnia, és nem azon többletköltségekért járó kompenzációra, amelyek a tengeri kabotázst szabályozó rendeletnek megfelelően, jogszerű megbízás alapján ellátott közszolgáltatási kötelezettségek kapcsán merültek fel.

(237) Végetetül a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar hivatkozott a 2004. évi határozatot megsemmisítő 2009. évi ítéletre, és annak lehetőségére, hogy az említett határozatban vizsgált, a közszolgáltatásért járó kompenzáció létező támogatásnak minősíthető. Ha a korábbi Tirrenia-csoportnak nyújtott támogatás valóban létező támogatásnak minősülne, akkor ezt a minősítést valószínűleg alkalmazni kellene a Siremar üzletága által a privatizációig teljesített közszolgáltatási kötelezettségekért fizetett kompenzációra is, a következő okokból:

a) az eredeti szerződés meghosszabbítása szigorúan szükséges volt ahhoz, hogy garantálják a közszolgáltatás biztosítását, amíg az új szerződést oda nem ítélik a Siremar üzletágának privatizációja keretében. Ezért az a Bizottság kötelezettségességi eljárása kimenetelének fényében indokoltnak volt tekinthető;

b) a 2009. január 1-jétől végbement egyedüli érdemi változás hatása az volt, hogy csökkentette az odaítélt közszolgáltatásért járó kompenzáció teljes összegét.

5.1.2. Az eredeti szerződés meghosszabbításáról

(238) Ami a Siremar üzletága által az eredeti szerződés alapján kiszolgált útvonalakon a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás meglétét illeti, a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar először azokat az összeköttetéseket sorolta fel, amelyeken a meghosszabbítással érintett időszakban közszolgáltatást nyújtott. Egyes útvonalakon az év bizonyos időszakaiban volt verseny. Azonban ezek a szolgáltatók is közszolgáltatást nyújtottak, és ennek megfelelő kompenzációban részesültek. Ennélfogva a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar megjegyezte, hogy

⁽⁸¹⁾ A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar különösen a Törvényszék 2005. június 15-i ítéletére hivatkozik, Fred Olsen SA, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, 215. pont.

⁽⁸²⁾ A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar a következő ítéletekre hivatkozik: a Bíróság 2005. május 10-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275; a Törvényszék 2009. március 4-i ítélete, Tirrenia di Navigazione kontra Bizottság, T-265/04, T-292/04 és T-504/04 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2009:48.

e gazdasági szereplők jelenléte nem kérdőjelezi meg a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás fennállását. Emellett a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar benyújtotta a 2010-ben és 2011-ben üzemeltetett útvonalak utasadatait, amelyek azt mutatták, hogy az átlagos éves utasforgalom egyetlen útvonalon sem érte el a 300 000 főt⁽⁸³⁾. Ennek alapján a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) és e) pontjában meghatározott feltételek teljesülnek. Emellett, mivel a meghosszabbított eredeti szerződések nyomán fizetett kompenzáció a kötelezettségzegési eljárás keretében szabályszerűnek bizonyult, a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (4) bekezdésében, illetve a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (2) bekezdésében megállapított feltételek szintén teljesülnek.

- (239) Emellett a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azt állította, hogy nem részesült túlkompenzációban Olaszország részéről. Először is a vállalat hivatkozott a Corte dei Conti jelentésére, amely jóváhagyta az eredeti szerződés 3. cikkében a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai kompenzációs összegének meghatározására megállapított módszert. Másodszor a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar rámutatott arra, hogy abban az időszakban, amíg rendkívüli igazgatás alatt állt (2010 szeptembere és 2012 júliusa között), a támogatás összege megközelítőleg 16 millió EUR-val alacsonyabb volt abszolút értéken és körülbelül 25 %-kal relatív értéken, mint a vállalat által a megelőző két évben (2008–2009) kapott támogatások átlagos összege. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar megjegyezte, hogy a közszolgáltatásért 2009 végéig kapott kompenzáció lehetővé tette a számára, hogy egyensúlyba hozza bevételeit és kiadásait, és gazdasági és pénzügyi kilátásainak fokozatos romlása ellenére tovább működhessen. Az idők során azonban a Siremarnak nőtt a támogatásoktól való függősége: 1999 és 2008 között a támogatásoknak a forgalomból való részesedése 64 %-ról 77 %-ra emelkedett. Ezt követően a 2009. évi törvény 2010-től az előző évekhez képest jelentősen alacsonyabb felső határt állapított meg a kompenzáció összegére. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar szerint az állami támogatás így nem tudta volna fedezni működési költségeit. Ezért a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar arra a következtetésre jutott, hogy azokban az években, amikor az eredeti szerződést meghosszabbították, semmilyen túlkompenzációra nem kerülhetett sor, és hogy a kompenzáció kiszámításának új módszere arra kényszerítené az üzletág új tulajdonosát, hogy a hatékonyság növelése érdekében átszervezze az üzletág működését.

5.1.3. A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás potenciálisan jogellenes meghosszabbításáról

- (240) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar emlékeztetett arra, hogy az olasz hatóságok 2011. május 16-i levelükben arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Tirrenia és Siremar a Tirrenia és a Siremar üzletága értékesítésének lezárultát követően, az ezen értékesítésekből befolyó bevétel felhasználásával fizetné vissza a 2010. évi határozattal jóváhagyott megmentési támogatást. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar ugyanakkor megjegyezte, hogy a Siremar üzletága értékesítésének lezárulta váratlan események miatt késett, ezért a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak a tervezettnél jóval hosszabb ideig és a kapcsolódó költségek viselése mellett folytatnia kellett a szolgáltatást. Ugyanakkor 2012. szeptember 18-án, azaz a Siremar üzletágának 2012. augusztus 1-jei átruházása után mindössze 48 nappal a teljes megmentési támogatást egy összegben visszafizették az államnak.
- (241) Ami a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 25. c) pontjában meghatározott követelményt illeti, a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar megjegyezte, hogy mind a Tirrenia, mind a Siremar felszámolási tervét jóval a fentiekben említett hat hónapos határidő lejárta előtt közzétették a rendkívüli igazgatás honlapján⁽⁸⁴⁾. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar hozzátette, hogy a privatizációs eljárás későbbi alakulásával kapcsolatos minden releváns információt, amely állítása szerint lényegében egy, a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban meghatározott szerkezetátalakítási tervből állt, szabályszerűen benyújtották a Bizottsághoz az állami támogatási és az összefonódás-jóváhagyási eljárásban. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar ezért azt állította, hogy a Bizottságot teljeskörűen tájékoztatták, és hogy ez a terv megvalósítható, koherens és nagyszabású volt, hogy helyreállítsa a Siremar életképességét a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás előírásai szerint.
- (242) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azzal is érvelt, hogy a Siremar mihelyt megkapta a közszolgáltatás rendszeres biztosítását a felszámolási folyamat kellő lebonyolítása mellett lehetővé tevő megmentési támogatást, többé nem volt nehéz helyzetben lévő vállalkozás. Meglátása szerint a szóban forgó időszakban ezeket a tevékenységeket rendszeresen ellátták, a nehéz helyzetben lévő vállalkozásokra általában jellemző zavarok nélkül. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar hozzátette, hogy a privatizáció lezárulása egybeesett a szerkezetátalakítási terv teljes végrehajtásával. Ez együtt járt a Siremar szervezetének és vezetésének strukturális átalakításával, amelynek célja a hosszú távú jövedelmezőség visszanyerésének biztosítása volt. Végezetül a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar rámutatott arra, hogy a 2010. évi határozat megerősítette, hogy az „először és utoljára” elvnek megfeleltek, a múltat érintően is, bármely megmentési és szerkezetátalakítási támogatás vagy jogellenes támogatás tekintetében, mint például a közszolgáltatási kötelezettségekért fizetett kompenzációkkal összefüggésben. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar tehát azzal érvelt, hogy az olasz hatóságoknak jogos elvárásaik lehettek azt illetően, hogy e kompenzáció nem tartalmaz állami támogatást.

⁽⁸³⁾ A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az egyik útvonalon (ALC/2) az utasok átlagos száma 2010-ben és 2011-ben 300 357,5 volt.

⁽⁸⁴⁾ Lásd: <http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/> (a vállalat idézi), valamint <http://www.siremar-in-as.it/>

5.1.4. Az új szerződésről

- (243) Az alkalmazott eljárást illetően a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azt állította, hogy Olaszország 2012. január 10-én pusztán jogbiztonsági okokból jelentette be az új szerződést a Bizottságnak. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar ugyanis nem értett egyet a Bizottság 2012. évi határozatban képviselt azon álláspontjával, hogy az intézkedés jogellenes támogatásnak minősülhet, amelyet az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében foglalt felfüggesztési kötelezettség megsértésével ítéltek oda.
- (244) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar lényegében bemutatta a négy Altmark-kritériumot, és kifejtette, hogy miért véli úgy, hogy az egyes kritériumokat tiszteletben tartották, kizárva ezáltal az állami támogatási elem jelenlétét az új szerződésben.
- (245) Először is a vállalatot megbízták általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával (I. Altmark-kritérium): az új szerződés 3. cikke egyértelműen meghatározza a nyújtandó szolgáltatásokat, míg A. melléklete részletezi a használandó hajótípusokat és a lefedendő időszavakat, továbbá megállapítja az esti az és éjszakai szolgáltatásokra vonatkozó követelményeket és a viteldíj-korlátokat. Másodszor a kompenzáció kiszámításának paramétereit előzetesen, átlátható és objektív módon határozták meg (II. Altmark-kritérium): az új szerződés, annak mellékletei és a CIPE-irányelv részletesen ismertette a számítási módszert. Harmadszor, csak a közszolgáltatás nyújtásának nettó költségei tekintetében fizettek kompenzációt (III. Altmark-kritérium): az új szerződés előírja, hogy csak a közfeladatként ellátott szolgáltatásokat kompenzálják. A költségek és a méltányos nyereség (azaz a 6,5 %-os kockázatotóke-megtérülés) kiszámításához figyelembe veendő elemeket a CIPE-irányelv és az új szerződés B. és C. melléklete sorolja fel. Negyedszer a kompenzációt a minimális szinten kell megállapítani (IV. Altmark-kritérium): a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azzal érvelt, hogy a Siremar üzletágának privatizációjára irányuló közbeszerzési eljárás átlátható, nyílt és megkülönböztetésmentes volt, és hogy a kompenzáció kiszámításának módja a szolgáltatás üzemeltetőjétől nagyobb hatékonyságot követelt meg.
- (246) Az Altmark-érvelés ellenére a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar foglalkozott az új szerződés 2011. évi ÁGÉSZ-határozatban megállapított feltételeknek való megfeleléssel kapcsolatos bizottsági kételyekkel is.
- (247) Közelebbről a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azt állította, hogy az utasokra vonatkozó, 2010-es és 2011-es adatok alapján a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének d) és e) pontjában az utasokat illetően megállapított küszöbértéket nem sértették meg. Továbbá a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azzal érvelt, hogy a kötelezettségmegszegési eljárás kimenetelének fényében (lásd még az 5.1.1. szakaszt) és a Siremar üzletágának privatizációját követően a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (4) bekezdésében megadott feltétel is teljesül.
- (248) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar hivatkozott az Altmark-érvelésben előterjesztett érveire, hogy bizonyítsa a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 4. cikkének a) és b) pontjában előírt feltételeknek való megfelelést. Ezenkívül az új szerződés meghatározza a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit, a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedéseket, valamint a nyújtott szolgáltatások lényeges szempontjaira (ár, minőség és mennyiség) vonatkozó kötelező követelményeket (a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 4. cikkének d) és e) pontja). Emellett az új szerződés A. melléklete minden egyes útvonal tekintetében megállapítja a személyenként vagy járműenként kiszabható legmagasabb díjakat, és különbséget tesz normál viteldíjak és a szigeti lakosok által fizetendő csökkentett viteldíjak között. A szerződés rögzíti a közszolgáltatási kötelezettségért járó éves kompenzációt a szerződés időtartamára. Ugyanakkor egy mechanizmus segítségével háromévente felülvizsgálják a gazdasági referenciaparamétereket, egy védzáradék pedig a bizonyos gazdasági paraméterek tekintetében egy adott küszöbérték túllépésével járó, előre nem látható strukturális változások esetére mindkét fél számára előnyös lehetőségeket biztosít. Emellett a fentiekben ismertetett követelményeknek való teljes megfelelés biztosítása érdekében az új szerződés szigorú és átfogó, a visszatartás elvén alapuló szankciórendszert vezetett be a szolgáltatóra nézve. A felügyeletet ellátó minisztériumok emellett felhatalmazást kaptak arra, hogy vizsgálatokat és ellenőrzéseket folytassanak le, és hozzájussanak a szerződésben foglalt kötelezettségek teljesítésének értékeléséhez szükséges információkhoz (a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 5. cikke). Végezetül a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azt állította, hogy eleget tett a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat egyéb alkalmazandó rendelkezéseinek (6–9. cikk) a nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárást szabályozó általános rendelkezések révén, mint amilyen például a Siremar üzletágának értékesítése céljából alkalmazott eljárás.

5.1.5. A Siremar privatizációjáról és a viszontgaranciáról

- (249) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar emlékeztetett a közbeszerzési eljárás főbb lépéseire és az azt követő fejleményekre. Hangsúlyozta, hogy a rendkívüli biztos oly módon alakította ki és folytatta le a közbeszerzési eljárást, amelyet a legmegfelelőbbnek ítelt a legmagasabb érték eléréséhez, és hogy törvény kötelezte arra, hogy biztosítékokat hozzon létre a közbeszerzési eljárás átláthatóságának, pártatlanságának és tisztességességének garantálására. Különösen egy független szakértő határozta meg a minimálárát, és a sikeres ajánlat kiválasztása

a legmagasabb ár kritériumán alapult. Ezenkívül a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar megjegyezte, hogy a privatizáció során esetlegesen nyújtott támogatás vizsgálatok a Bizottságnak a GRAWE-üggyel kapcsolatos ítélkezési gyakorlatot ⁽⁸⁵⁾ kellene követnie, amely szerint ha egy állami vállalatot privatizálnak, vélemezhető, hogy a piaci ár a legmagasabb beérkezett ajánlatnak felel meg, ha ez az ajánlat hihető és van gazdasági értéke.

- (250) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar előadta továbbá, hogy a közbeszerzési folyamatra nem vonatkozott olyan feltétel, amely önmagában képes lett volna csökkenteni az értékesítésre felkínált eszközök értékét vagy a potenciális vevők számát. Közelebbről ez az érvelés a 2011. évi határozatban említett feltételekhez, nevezetesen i. a foglalkoztatási szintek fenntartásához és ii. a hajók és a közszolgáltatási kötelezettségek egyetlen közbeszerzési eljárásban történő együttes értékesítéséhez kapcsolódik. Ami az előbbit illeti, a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar rámutatott arra, hogy az egy olyan kötelező rendelkezésből fakadt, amelyet általános hatályú, megkülönböztetés nélkül alkalmazandó jogi aktus állapított meg egy két évre korlátozott időszakra. Az utóbbi kapcsán a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar megjegyezte, hogy az a lehetőség, hogy az üzletág flottáját a szerződésben megállapított közszolgáltatási útvonalak kiszolgálására használják, inkább életképes üzleti lehetőségnek tűnt, semmint az értékesítésre felkínált üzletág értékét befolyásoló negatív tényezőnek, különösen a tengeri szállítási ágazatban akkoriban tapasztalható recessziót figyelembe véve.
- (251) A Szicília által nyújtott viszontgarancia konkrét kérdésével kapcsolatban a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar előadta, hogy az ajánlattevők által a közbeszerzési eljárás során benyújtott dokumentumokban nem volt bizonyíték a viszontgarancia meglétére. Különösen az Unicredit 2011. október 12-i megerősítő levele nem tartalmazott semmilyen kifejezett vagy hallgatóság utalást a Szicília által nyújtott viszontgaranciára. Ezenkívül az Unicredit azt követően is fenntartotta azon kötelezettségvállalását, hogy garantálja, hogy a vételár egy részének halasztott kifizetését, hogy Szicília visszavonta viszontgaranciáját. Az ugyanis, hogy az értékesítés jóval azután zárult le, hogy Szicília visszavonta viszontgaranciáját, elegendő annak megállapításához, hogy nincs lényeges kapcsolat az Unicredit megerősítő levele és a Szicília által nyújtott viszontgarancia között.
- (252) Ezen okok miatt a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar arra a következtetésre jutott, hogy a Siremar üzletágának privatizációja során nyújtott támogatás (beleértve a Szicília által nyújtott viszontgaranciát is) meglétével kapcsolatban a Bizottság által megfogalmazott kételyek nem indokoltak.

5.1.6. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdl között meglévő gazdasági folytonosság hiányáról

- (253) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar a Siremar üzletága privatizációjának alábbi jellemzőit írta le: az átruházás tárgya (eszközök és kötelezettségek); a felek gazdasági tevékenysége, személyi állománya és kiléte; az eladási ár; a működés logikája és időzítése. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azt állította, hogy a jelen ügyben mindezek a tényezők abba az irányba mutatnak, hogy nem áll fenn gazdasági folytonosság a Siremar üzletágát értékesítő rendkívüli igazgatás és a felvásárló között.
- (254) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar a következőket jegyezte meg különösen:
- a) a Cdl-re történő átruházás tárgya jóval szűkebb körű volt az eredetileg tervezettnél, mivel csak a Siremar üzletágat kínálták fel értékesítésre, nem az egész Tirreniát (ideértve a Siremart). Emellett az értékesítés lezárultakor a Siremar üzletágának eszközeihez köthető fennálló kötelezettségeket törölték;
 - b) magából az ügylet jellegéből – azaz a privatizáció elérése – adódik a gazdasági tevékenység folytonosságának nyilvánvaló hiánya, a szervezeti struktúra, a döntéshozatali eljárás, a vezetési kritériumok és az üzleti stratégiák szempontjából;
 - c) a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 56. cikkének (3-bis) bekezdésében meghatározottak szerint az olasz polgári törvénykönyv 2112. cikke nem vonatkozik az alapvető közszolgáltatásokat nyújtó vállalatok értékesítésére, biztosítva a munkaerő folytonosságának hiányát;
 - d) egy független szakértő határozta meg a minimális eladási árat; az értékesítési eljárás átlátható és megkülönböztetésmentes volt, az egyetlen odaítélési feltétel pedig a legmagasabb ár volt;
 - e) a két fél egymástól független volt, mivel Szicília Mediterráneában fennálló részesedése nem tette lehetővé az üzleti tevékenység befolyásolását (lásd a (232) preambulumbekkezdés e) pontját);
 - f) a Siremar üzletágára vonatkozó közbeszerzési eljárást 2010. október 4-én indították meg, míg a Bizottság csak a 2011. október 5-i határozatával indította meg a hivatalos vizsgálati eljárást. Így az ügyletnek nem lehetett az a célja, hogy megkerülje az állami támogatási szabályokat. Ezzel szemben, az ügylet célja az volt, hogy liberalizálja a tengeri szállítási ágazatot, a tengeri kabotázst szabályozó rendeletben előírtak szerint, privatizáció útján.

⁽⁸⁵⁾ A Törvényszék 2012. február 28-i ítélete, Grazer Wechselseitige Versicherung AG kontra Európai Bizottság, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

5.1.7. A CdS viszontgaranciára vonatkozó határozatának kiegészítő benyújtása

- (255) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar 2014. február 12-én benyújtotta a Szicília által nyújtott viszontgarancia tárgyában hozott 592/14. sz. határozatot (lásd a (96) preambulumbekendést), és bemutatta saját előzetes értékelését. Az 592/14. sz. határozat különösen:
- a) a nemzeti jogon alapult, és elismerte, hogy a Bizottság rendelkezik kizárólagos hatáskörrel a bejelentett vagy jogellenes állami támogatások belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésére;
 - b) feltételezte, hogy a viszontgarancia veszélybe sodorta a közbeszerzési eljárás két résztvevője közötti megkülönböztetésmentesség elvének teljes érvényesülését;
 - c) ezért részben semmisnek nyilvánította a Siremar üzletágának értékesítési eljárását.
- (256) Ami az utolsó pontot illeti, a rendkívüli igazgatás már az eljárás e szakaszában jelezte, hogy nem zárható ki, hogy ismét felkerül a Siremar privatizációs eljárásának befejezéséhez jogilag szükséges tevékenységek elvégzésére.

5.2. Az SNS észrevételei

- (257) Az SNS a vizsgálat során négy levelet küldött: három tárgya információszolgáltatás volt, a negyedik pedig egy hivatalos kérelem a Bizottsághoz, hogy rendeljen elsőbbséget a Siremarra vonatkozó részhez a Tirrenia-csoporttal kapcsolatos vizsgálatban. Ezt követően – az olasz hatóságok teljeskörű tudomásával – informális eszmecserekre is sor került egyes függőben lévő kérdések tisztázása vagy konkrét információk megszerzése érdekében. Ez a szakasz csak a három beadványt foglalja össze ⁽⁸⁶⁾.

5.2.1. Első beadvány

- (258) A 2011. évi határozat elfogadását követően, 2012. február 22-én megküldött első beadványában a vállalat naprakész tájékoztatást nyújtott a Siremar privatizációs eljárásáról, valamint bizonyos pontosításokkal szolgált a Szicília által 2011. október 12-én, az utolsó, 2011. szeptember 29-i megnövelt ajánlatokra irányuló utolsó kérést követően adott viszontgaranciával kapcsolatban. Az SNS rámutatott különösen arra, hogy ez a viszontgarancia: 1. nem állt arányban Szicília Mediterráneában fennálló részesedésével; 2. Szicília saját kezdeményezésére bocsátotta ki, és nem kapott ellentételezést; 3. azt a Cdi részvényesei által a kockázat tekintetében biztosított későbbi kompenzáció vagy kockázatsökkentés nélkül adták ki. Az SNS maga is benyújtotta a viszontgarancia másolatát a Bizottságnak. Ezenkívül azt állította, hogy e viszontgarancia szövege egyértelművé tette, hogy ez utóbbi a vételár halasztott részleteire vonatkozó, Unicredit általi garanciaadás feltétele volt. Az SNS tehát arra a következtetésre jutott, hogy a viszontgarancia a Cdi-nek és adott esetben az Unicreditnek nyújtott jogellenes állami támogatásnak minősül.

5.2.2. Második beadvány

- (259) A 2012. évi határozat elfogadását követően 2013. március 21-én megküldött második beadványában a vállalat visszakövete a privatizációs eljárás különböző lépéseit és a kapcsolódó peres eljárásokat az említett időpontig (lásd a 2.3.3.2. szakaszt). Arról is beszámolt, hogy az NGI kompromittált panaszt nyújtott be a Közlekedési Minisztériumhoz az Egadi-szigetekre, Pantelleriára és Usticára irányuló szolgáltatási szerződés Cdi-nek történő odaítélése ellen ⁽⁸⁷⁾. Ezt követően tisztázta Szicília Cdi-ben való közvetett részesedésének jellegét, és kifejtette, hogy mind a viszontgarancia, mind a tőkeemelés miatt minősül állami támogatási intézkedésnek.
- (260) Először is az SNS szerint a Szicília Cdi-ben való közvetett részesedése nem tekinthető a vállalat vezetésére gyakorolt befolyás nélküli kisebbségi részesedésnek. Szicília ugyanis beavatkozott a Cdi valamennyi stratégiai döntésébe. A panaszos rámutatott különösen arra, hogy Vincenzo Emanuele egyidejűleg töltötte be a szicíliai főkönyvelő és a Mediterranea felügyelőbizottságának elnöke tisztségét, tehát abban a helyzetben volt, hogy befolyásolhatta a Cdi döntéseit. Az olasz polgári törvénykönyv 2409-octies cikke értelmében a felügyelőbizottság ellenőrzési feladatokat lát el. Feladatai többek között a következők: az igazgatótanács kinevezése és visszahívása; a mérleg jóváhagyása; az olasz polgári törvénykönyv 2403. cikke alapján a Collegio Sindacalera ruházott feladatok ellátása; az igazgatótanács tagjaival szembeni kártérítési keresetek indítása; éves beszámoló benyújtása írásban a részvényeseknek. Ezenkívül a Mediterranea alapszabálya a felügyelőbizottságra ruházta azt a kiegészítő hatáskört, hogy szavazzon a stratégiai műveletekről, valamint az igazgatótanács által készített pénzügyi és üzleti tervekről. Az SNS arra is rámutatott, hogy a Mediterranea létrehozásakor Szicília a vállalat igazgatótanácsának három tagja közül kettőt jelölt. Végezetül az SNS megjegyezte, hogy a Mediterranea és a Cdi kisebbségi részvényesei részben azonosak voltak, ezáltal növelve Szicília befolyását. Konkrétan a Lauro.it S.p.A. és az Isolemar S.r.l. voltak a Mediterranea és egyúttal a Cdi kisebbségi részvényesei.

⁽⁸⁶⁾ Az SNS 2012. január 30-án panaszt is benyújtott a Siremar üzletágának értékesítési eljárása ellen, amelyet SA.34292. ügyszámon vettek nyilvántartásba.

⁽⁸⁷⁾ A Közlekedési Minisztérium elutasította az NGI kérelmét, ez utóbbi azonban nem vonta azt vissza, hanem arra kérte a minisztériumot, hogy függessze fel az évi mintegy 55 millió EUR összegű kompenzáció kifizetését. Az SNS nem adta át ezt a levelezést, és nem részletezte az esetleges későbbi intézkedéseket.

- (261) Másodszor a viszontgaranciával kapcsolatban az SNS rámutatott arra, hogy amikor úgy volt, hogy a szerződést az SNS-nek ítélik oda, az eljárási határidő lejárta után a Cdl módosította ajánlatát, és azt javasolta, hogy a korábban a Commercial Fidi által nyújtott garanciát az Unicredit által nyújtott garanciával váltsák fel, amelyet Szicília viszontgaranciája biztosított. Ezt követően 2011. október 12-én, a megnövelt ajánlatra irányuló utolsó kérést követően az Unicredit új megerősítő levelet adott ki a Cdl-nek, anélkül hogy bármilyen viszontgaranciát feltüntetett volna. Szicília azonban ugyanezen a napon megerősítette viszontgaranciáját az Unicredit részére, és módosította az összegeket, hogy azok megfeleljenek az Unicredit levelében szereplő összegeknek. Az SNS azt is megjegyezte, hogy a Cdl-ben való közvetett tulajdoni részesedése mellett Szicília kisebbségi részesedéssel rendelkezett az Unicreditben (0,62 %), és szoros kapcsolatban állt ez utóbbival⁽⁸⁸⁾.
- (262) Az SNS úgy véli, hogy a rendkívüli igazgatás az SNS-nek ítélte volna oda a Siremar üzletágát, ha az Unicredit nem adott volna garanciát a Cdl-nek. Az SNS azt állította, hogy az állami támogatásokra vonatkozó ítélkezési gyakorlat és a kezességvállalásról szóló közlemény alapján a viszontgarancia megfelel az állami támogatási intézkedés fogalm meghatározásának, mivel szelektív gazdasági előnyhöz juttatta a Cdl-t azáltal, hogy lehetővé tette a Siremar üzletágára vonatkozó szerződés elnyerését, állami források felhasználásával, valamint torzítva a versenyt és a kereskedelmet. Az SNS ugyanis azt állította, hogy az intézkedés az Unicredit számára nyújtott támogatást is magában foglalhat, mivel ennek megfelelően csökkenne a Cdl-nek nyújtott garanciájának kockázati profilja.
- (263) Harmadszor az SNS bemutatta a Cdl tőkeemelését, valamint a Cdl és a Mediterranea részvényesi szerkezetének időbeli változásait. Az SNS először megjegyezte, hogy a kétlépcsős, 1 millió EUR-ról 21 480 263 EUR-ra történő tőkeemelés követően a Mediterranea rendelkezett továbbra is a Cdl részvényeinek többségével. Az SNS azt is megjegyezte, hogy a tőkeemelés két szakaszának idején Szicília volt a Cdl többségi részvényese, még akkor is, ha részesedését később 43,02 %-ra hígították. Az SNS úgy véli, hogy a tőkeemelés végrehajtására és a viszontgarancia nyújtására vonatkozó döntések összefüggenek, és végső soron egyikük sem nyereségszerzésre irányult. Valójában egyetlen magánbefektető sem hajtotta volna végre a tőkeemelését, és ezzel egy időben nyújtott volna ilyen viszontgaranciát, figyelembe véve az érintett összegeket és a két intézkedés időzítését. Végezetül az SNS rámutatott arra, hogy a Cdl tőkeemelésében részt vevő magánpartnerek sokkal kisebb részesedéssel rendelkeztek, mint Szicília (durván fele), és sohasem vettek volna részt a tőkeemelésben anélkül, hogy Szicília a pénzeszközök nagy részét állami források felhasználásával biztosította volna. Ezért az SNS azt állította, hogy a Cdl tőkeemelése szintén megfelelt az összes feltételnek ahhoz, hogy állami támogatásnak minősüljön.
- (264) Végezetül a vállalat ismertette az új szerződés Cdl általi végrehajtásával kapcsolatos problémákat, amelyek a végfelhasználókat érintő jelentős késésekkel, törlésekkel és viteldíj-emelkedésekkel jártak, és kérte a Bizottságot, hogy zárja le a vizsgálatot kizárólag a viszontgaranciával és a tőkeemeléssel kapcsolatosan.

5.2.3. Harmadik beadvány

- (265) A 2019. július 31-én elküldött harmadik beadványban az SNS előzetes megjegyzéseket tett az új szerződés szerint kiszolgált kisebb szigetekre vonatkozóan. Szicíliához 14 kisebb sziget tartozik, amelyek mindegyike saját lakossággal és tengeri összeköttetés iránti szükséglettel rendelkezik, és a szárazfölddel fenntartott, rendszeres és gyakori tengeri szolgáltatásokat igényel az olyan alapvető ellátás biztosítása érdekében is, mint az élelmiszer, a víz, az üzemanyag és a postai küldemények. E szigetek közül soknak nincs kórháza vagy középiskolája, így a betegeknek és a tanulóknak megbízható és megfizethető összeköttetésekre van szükségük tanulási és egészségügyi szükségleteik kielégítése érdekében⁽⁸⁹⁾. Az SNS azt is megjegyezte, hogy az e szigetekre vonatkozó valamennyi, természeti katasztrófák esetére szóló vagy polgári védelmi célú evakuálási terv az új szerződés által biztosított tengeri összeköttetésekre támaszkodik.
- (266) Az SNS ezt követően azzal érvelt, hogy úgy ítélte meg, hogy az új szerződés alapján neki fizetett kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, mivel megfelelt az Altmark-kritériumoknak. Az SNS különösen a Saremar által nyújtott szolgáltatásokkal hasonlította össze ügyét, amelyeket a 2014. évi határozat értékelt, és több olyan elemet kiemelt, amelyeket az SNS-re alkalmazni kell, de amelyek nem vonatkoztak ezekre a szolgáltatásokra:

- a) jól meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek, amelyek egy történelmi piaci hiányosság kezeléséhez szükségesek (I. Altmark-kritérium). Az SNS-re bízott közszolgáltatási kötelezettségek ugyanis egyértelműen meghatározottak minden jellemzőjük, azaz az útvonalak, a hajó típusa, a szolgáltatások gyakorisága, a szabványok, a kényelem, a biztonság, a maximális viteldíjak stb. tekintetében, és a közszolgáltatási rendszerre a Szicília és a kisebb szigetek közötti tengeri összeköttetések történelmi piaci hiányosságainak kezelése miatt van szükség. Az SNS például megjegyezte, hogy éves jegybevétele az új szerződés szerinti útvonalak költségeinek alig 30 %-át teszi ki, ami határozottan arra enged következtetni, hogy ezeket a szolgáltatásokat a piac

⁽⁸⁸⁾ Szicíliának képviselője volt az Unicredit igazgatótanácsában, és az Unicredit kezelte a szicíliai kincstárat és nyugdíjalapokat.

⁽⁸⁹⁾ E szigetek közül csak három rendelkezik középiskolával, és csak kettő kórházzal (az egyik kórházban nincs nőgyógyászat és szülészet).

semmilyen körülmények között nem tudja nyújtani, és a múltban sem volt soha képes erre. Ez alól egyedül az SNAV és az Alilauro által a Nápoly–Eoli-szigetek összekapcsolt útvonalon kínált, állami kompenzáció nélkül üzemeltetett összeköttetések képeznek kivételt. Ezeket a szolgáltatásokat azonban csak a főszezonban nyújtják, az új szerződésben előírtaktól eltérő típusú hajókkal, és nem érik el Milazzót (Szicíliában). Alapvetően Olaszország többi részéből a főszezonban az Eoli-szigetekre és onnan vissza utazó turistákat látnak el, és mint ilyenek nem hasonlíthatók össze az SNS által nyújtott szolgáltatásokkal;

- b) a CIPE-irányelvben és az új szerződésben egyértelműen meghatározott kompenzációs mechanizmus (II. Altmark-kritérium). A kompenzáció mértékét valóban egyértelműen megállapították a CIPE-irányelv alapján, amely részletesen ismerteti a kompenzáció kiszámításának módszerét, azaz a figyelembe vett költségelemeket és a befektetési jövedelmet. Az SNS megjegyezte, hogy ez összhangban van a Bizottságnak a 2011. és 2012. évi határozatban kifejtett előzetes álláspontjával is;
- c) a felmerült költségekkel arányos kompenzációs összeg (beleértve az észszerű haszonkulcsot – III. Altmark-kritérium). Az SNS-nek nyújtott kompenzáció valóban szükséges és arányos a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő költségek fedezéséhez és egy észszerű nyereség biztosításához. A 6,5 %-ban rögzített kockázati prémium összhangban van az Olaszországra vonatkozó makrogazdasági elemzéssel, és biztosítania kell, hogy ne csak a tengeri szolgáltatások nyújtása során felmerülő költségeket fedezzék, hanem a befektetett tőke megfelelő ellentételezése is garantált legyen. Az SNS megjegyezte, hogy ez utóbbi hiányában egyetlen magánüzemeltető sem döntene úgy soha, hogy az új szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségeket teljesíti;
- d) az üzletág és az új szerződés jól megtervezett, nyílt közbeszerzési eljárást követő odaítélése (IV. Altmark-kritérium). Az SNS megjegyezte, hogy valóban olyan közbeszerzési eljárást követően választották ki, amely lehetővé tette azon ajánlattevő kiválasztását, amely a közönségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani a szolgáltatást. Konkrétabban, az ajánlattételre vonatkozó egyéb követelmények közül az volt az egyetlen lehetséges módja a területi folytonosság biztosításának, ha megkövetelik a nyertes szolgáltatótól, hogy vegye át a Siremar üzletágát, mivel egyetlen ajánlattevő vállalat sem rendelkezett már a megfelelő hajókkal és legénységgel a szükséges szolgáltatások ellátásához.

(267) Emellett és kiegészítő indokolásként az SNS megjegyezte, hogy az új szerződés szerinti kompenzáció megfelelt a 2011. évi ÁGÉSZ-határozatban megállapított összeegyeztethetőségi feltételeknek is. Az SNS által teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségeket ugyanis egyértelműen azonosították és minden jellemzőjükben meghatározták. Ezen túlmenően az SNS-szel kötött szerződés:

- a) meghatározza a közszolgáltatási kötelezettségek tartalmát és időtartamát;
- b) azonosítja a vállalkozást és az érintett területet;
- c) tartalmazza a kompenzációs mechanizmus leírását és a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit;
- d) tartalmazza a túlkompensáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedéseket.

5.3. A Pan Med észrevételei

(268) A 2011. évi határozatra adott, 2012. február 29-én megküldött válaszában a Pan Med jelezte, hogy egyetért az említett határozat bizonyos szakaszaival, amelyek a privatizáció során nyújtott támogatás fennállására, a kikötési elsőbbségre és a 2010. évi törvényben előírt intézkedésekre vonatkozó előzetes bizottsági értékeléssel kapcsolatosak.

(269) A 2012. évi határozatra adott, 2013. április 19-én megküldött válaszában a Pan Med azt állította, hogy szándékában állt egyes új útvonalakat kiszolgálni, de elmondása szerint a versenyt a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak és azok felvásárlóinak nyújtott összeegyeztethetetlen támogatások gátolták. A következő preambulumbekendések összefoglalják a Pan Med Siremarra vonatkozó észrevételeit.

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

(271) Az új szerződésekkel kapcsolatban a Pan Med kifejtette észrevételeit a CIN és a CdI által nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatás valódi jellegével kapcsolatban, és érvelését az előbbi által üzemeltetett útvonalakra összpontosította (azaz a Szicília és a szárazföld közötti összeköttetésekre, szemben a Szicília és a kisebb szigetek közötti, a CdI által üzemeltetett összeköttetésekkel). A Pan Med azzal érvelt, hogy sem a helyi közösségek

mobilitási szükségletei, sem a gazdaságfejlesztési érvek nem indokolhatják az e szolgáltatóknak nyújtott állami kompenzációt. A Pan Med rámutatott arra, hogy a területi folytonosság biztosításának célkitűzését nem szabad önkényesen kiválasztott, összekapcsolt útvonalakkal megvalósítani, amelyek láthatóan nem tükrözik az általános érdeket, és amelyeket közel 25 évvel korábban határoztak meg. Emellett a Pan Med azzal érvelt, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció lehetővé tette a szolgáltatók számára, hogy az észszerűnél is magasabb nyereséget szerezzenek, így a harmadik Altmark-kritérium nem teljesül⁽⁹⁰⁾. A Pan Med azt állította különösen, hogy a CIPE-irányelvben meghatározott 6,5 %-os kockázati prémium nem lenne indokolt, mivel a gazdasági szereplőkre nem hárul üzleti kockázat.

- (272) Levelében a Pan Med több olyan új útvonalat megjelölt, amelynek elhatározta az üzemeltetését, valamint egy új naponkénti szolgáltatást a Gaeta–Milazzo útvonalon, amelyet még mérlegelt. A Pan Med ezt a szolgáltatást kereskedelmileg életképesnek ítélte. A bürokrácia, valamint a Cdl és más szereplők ellenállása miatt azonban a projekt elakadt⁽⁹¹⁾. Ez a szolgáltatás versenyezne a Cdl által a Nápoly–Eoli-szigetek–Milazzo útvonalon üzemeltetett kompszolgáltatással (valamint a Tirrenia által a Nápoly–Palermo útvonalon nyújtott szolgáltatással). A Cdl által kiszolgált kabotázstútvonalakon fennálló versenyhelyezetet illetően a Pan Med emlékeztetett arra, hogy a Bizottság már megjegyezte, hogy a versenytárs szolgáltatók hasonló vegyes szolgáltatásokat nyújtanak legalább a következő útvonalakon: Milazzo–Eoli-szigetek–Nápoly, Trapani–Pantelleria és Palermo–Ustica. A Pan Med szerint ez azt bizonyítja, hogy a piac valóban képes a Cdl-re önkényesen ruházott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére.
- (273) A Pan Med arra a következtetésre jutott, hogy az eredeti szerződés meghosszabbítása keretében nyújtott támogatás, a megmentési támogatás és az új szerződés alapján nyújtott támogatás jogellenes és összeegyeztethetetlen, és azt az érintett kedvezményezettekkel (azaz az eredeti vállalatokkal vagy az új tulajdonosokkal, a szóban forgó intézkedéstől és a gazdasági folytonosság fennállásától függően) vissza kell fizettetni.

5.4. A Grandi Navi Veloci észrevételei

- (274) A 2011. évi határozatra válaszul a Grandi Navi Veloci 2012. március 1-jén az alábbi kérdésekkel kapcsolatban nyújtott be észrevételeket:
- a) a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkének megsértése a Saremarra vonatkozóan;
 - b) a Saremarnak a közszolgáltatási kötelezettségeiért nyújtott éves kompenzáció;
 - c) a Tirrenia és a Siremar üzletágának privatizációja;
 - d) a Saremar számára biztosított kikötési elsőbbség;
 - e) a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak a privatizációval összefüggésben nyújtott egyéb támogatási intézkedések;
 - f) a Saremarnak már nyújtott támogatások jogellenessége, valamint e támogatások felfüggesztésének és ideiglenes visszatérítésének szükségessége⁽⁹²⁾.

A Grandi Navi Veloci azt állította, hogy a b) és e) pontban felsorolt támogatási intézkedések új, jogellenes és az EUMSZ-szel összeegyeztethetetlen támogatásnak minősülnek. A Grandi Navi Veloci észrevételeinek középpontjában azonban a Saremar konkrét esete áll, amely nem tartozik e határozat hatálya alá. Azokat az észrevételeket, amelyek e határozat szempontjából is relevánsak, az alábbiakban foglaljuk össze.

- (275) A tengeri kabotázst szabályozó rendelet állítólagos megsértésével kapcsolatban a Grandi Navi Veloci megjegyezte, hogy az említett rendelet értelmében a tagállamok beavatkozhatnak abban az esetben, ha a piac nem nyújt megfelelő szolgáltatásokat, és a maguk a tagállamok által meghatározott útvonalakon közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó támogatásokat nyújthatnak. A tagállamoknak azonban beavatkozásukat a tengeri kabotázst szabályozó rendeletben meghatározott alapvető követelményekre kell korlátozniuk, és teljesíteniük kell a megkülönböztetésmentesség követelményét az ezen útvonalak kiszolgálásában érdekelt valamennyi közösségi hajótulajdonos tekintetében. Mivel Olaszország kizárólag nyílt közbeszerzési eljárás kiírása nélkül ítélte oda az útvonalakat a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak, megsértette a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkének (1) és (2) bekezdését. A Grandi Navi Veloci megjegyzi továbbá, hogy ha vannak olyan versenytársak, akik ugyanazokat a szolgáltatásokat kínálják ezeken az útvonalakon, akkor az Analir ítélkezési gyakorlat által meghatározott feltételek nem teljesülnek⁽⁹³⁾.

⁽⁹⁰⁾ A Pan Med a Ravenna–Catania útvonalon 2010-ben felmerült költségek és bevételek számítását hozta fel példának, amely számítás eredményeként 8,3 millió EUR nyereség adódik, így túlkompensálják a szolgáltatót, a Tirreniát. A Bizottság azonban a 2020. évi Tirrenia/CIN-határozat (259) preambulumbekkezdésében és 91. lábjegyzetében azt állapította meg, hogy mivel a Tirrenia 2010-ben veszteséget könyvelt el ezen az útvonalon, ezt a megalapozatlan állítást nem szükséges tovább vizsgálni.

⁽⁹¹⁾ A Pan Med néhány levelet mutatott be, amelyeket a helyi önkormányzati és kikötői hatóságoknak küldött, és amelyekben kérte az útvonal üzemeltetésének megkezdéséhez szükséges engedélyek kiadását.

⁽⁹²⁾ Az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló, 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet 11. cikke értelmében (HL L 83., 1999.3.27., 1. o.).

⁽⁹³⁾ A Bíróság ítélete, Analir és társai, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (276) A kikötési elsőbbséget illetően a Grandi Navi Veloci, nem vitatta a Bizottság azon előzetes álláspontját, hogy az intézkedés nem minősül állami támogatásnak, mivel az állami forrásokat nem éri veszteség. A Grandi Navi Veloci azzal érvelt ugyanakkor, hogy a kikötési elsőbbségnek a korábbi Tirrenia-csoporthoz tartozó vállalatok új tulajdonosaira történő átruházása, amint azt a 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkének (21) bekezdése elrendelte, sérti a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkét is. A Grandi Navi Veloci ezt követően megemlíti az AGCM által 1995-ben és 1997-ben elfogadott, a Caremarra vonatkozó két határozatot (*segnalazioni*), amelyek kimondták, hogy ez az elsőbbség negatív hatást gyakorolhat a versenyre, különösen, ha a kedvezményezett kizárólagos jogokkal rendelkezik a gazdasági szempontból legértékesebb kikötési résidők tekintetében.
- (277) A Tirrenia és a Siremar üzletágának privatizációja kapcsán a Grandi Navi Veloci egyetértett a Bizottság azon előzetes álláspontjával, amelyet a 2011. évi határozatban fejtett ki, és amely szerint az eljárás nem volt kellően átlátható és feltételekhez nem kötött, hogy a támogatás megléte kizárható legyen. A Grandi Navi Veloci emellett azzal érvelt, hogy az olasz hatóságok a Tirrenia-csoport vállalatainak, köztük a regionális vállalatoknak a privatizációját határozatlan ideig elhalasztották, az évek során a Bizottságnak adott és a 2001. évi határozatban ((4) és (12) preambulumbekzdés), illetve a 2004. évi határozatban ((5) és (45) preambulumbekzdés) hivatalossá tett garanciák ellenére. A Grandi Navi Veloci azt állította, hogy a jövőbeni privatizációk kilátásait alkualapként használták fel a Bizottsággal szemben, hogy engedélyezze a közszolgáltatásért járó kompenzáció Tirrenia-csoport vállalatai számára történő kifizetését 2008 végéig.

5.5. Lipari polgármesterének levele

- (278) 2019. december 2-án Lipari, és Salina kivételével a többi Eoli-szigetek⁽⁹⁴⁾ polgármestere az érdekelt harmadik személyek számára a 2011. és 2012. évi határozattal kapcsolatos álláspontjuk ismertetésére előírt eljárási határidőkön túl levelet nyújtott be.
- (279) Ebben a levélben a polgármester hangsúlyozta a tengeri szállítási ágazat jelentőségét az Eoli-szigeteken élő emberek mindennapi életében. A polgármester azt emelte ki különösen, hogy a szóban forgó szigetek sokkal kisebbek, mint Szardínia vagy Szicília, és ezért a tengeri kabotázs-összeköttetések döntő fontosságúak. A polgármester megjegyezte, hogy ezeknek a szigeteknek – különösen a legkisebbeknek – az alapvető élelmiszer- és gyógyszerellátáshoz szükségük van ezekre az összeköttetésekre. Megbízható és gyakori összeköttetések nélkül fennállna annak kockázata, hogy a szigetekről tömegesen kivándorolnának mindaddig, amíg a szigetek lakatlanná nem válnak. Emellett a polgármester kiemelte, hogy a turizmus e szigetek kulcsfontosságú gazdasági tevékenységét jelenti, és hogy a hatékony és eredményes közlekedés – különösen a főszezonban – alapvető fontosságú a turizmus szempontjából. E tekintetben a polgármester megjegyezte, hogy az e szállítási szolgáltatások iránti felhasználói kereslet a holszezonban viszonylag alacsony, de állandó, főként az ingázókat és a szigeti lakosokat érinti, míg a főszezonban erősebb és főként a turisták részéről tapasztalható. Következésképpen az Eoli-szigetekkel való összeköttetésekhez állami támogatásra van szükség, visszavonása pedig katasztrófát jelentene az e szigetekeken élők alapvető jogai és szükségletei szempontjából.

6. A COMPAGNIA DELLE ISOLE BEADVÁNYAI

- (280) A Cdl 2014. október 23-án részt vett a Bizottsággal és az olasz hatóságokkal tartott értekezleten. A vállalat három észrevételcsoportot is benyújtott, amelyek mindegyike túllépte az érdekelt harmadik személyek számára a 2011. és 2012. évi határozattal kapcsolatos álláspontjuk ismertetésére előírt eljárási határidőket. A Cdl e beadványok egyikét sem az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet⁽⁹⁵⁾ 24. cikkének (2) bekezdésében említett, a panaszra vonatkozó kötelező űrlap kitöltésével terjesztette elő. Mindazonáltal a Bizottság a következő szakaszokban összefoglalja ezeket a beadványokat, és azokat figyelembe vette az értékelés során.

6.1. Első beadvány

- (281) A Bizottság kérésére 2013. augusztus 8-án küldött első levelében a Cdl részletes adatokat szolgáltatott a 2012. augusztus 1. és 2012. december 31. közötti időszakban üzemeltetett útvonalokról. A benyújtott információk között szerepelt többek között az üzemeltetett útvonalak listája, a következő adatokkal:

1. az útvonal üzemeltetésének idenye⁽⁹⁶⁾;
2. a használt hajók tonnatartalma;
3. az utak teljes száma;
4. az utasok és személygépkocsik átlagos száma utanként;
5. az áru átlagos volumene (folyóméterben) utanként;

⁽⁹⁴⁾ Nevezetesen Vulcano, Panarea, Stromboli, Filicudi és Alicudi.

⁽⁹⁵⁾ 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.).

⁽⁹⁶⁾ A Cdl esetében az összes útvonalat egész évben üzemeltetik.

6. az átlagos összbevétel (EUR-ban) utanként;

7. a személyzet átlagos létszáma és költségei (EUR-ban) utanként ⁽⁹⁷⁾.

(282) Ezenkívül a Cdl azt állította, hogy a Siremar üzletágát egy független szakértő értékelését követően szerezte meg, és hogy nem állt fenn gazdasági folytonosság a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarral.

6.2. Második beadvány

(283) A Cdl a 2014. október 23-án és 30-án megküldött második észrevételcsomagban a viszontgaranciával kapcsolatban fogalmazott meg észrevételeket.

(284) Először is megjegyezte, hogy Szicília egyértelmű politikai és gazdasági célok mentén döntött úgy, hogy a Mediterraneát létrehozza; ezek: a kisebb szigeti közösségek támogatása a tengeri kabotázsszolgáltatások „házon belüli” nyújtásával, valamint az e szolgáltatások nyújtásában való minősített és jól meghatározott részvételhez szükséges tőke biztosítása. E tekintetben a Cdl az üzleti tevékenységének megvalósítása érdekében több vételi ajánlatot tett a Siremarra, amelyek közül a legutolsók a 2011. június 9-i, július 18-i és október 13-i ajánlat.

(285) Másodszor azt állította, hogy az üzletág odaítélése jogszerű volt, és dokumentumokat nyújtott be a közbeszerzési eljárásról és a kapcsolódó nemzeti jogvitákról. A Cdl azt állította, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Gazdaságfejlesztési Minisztérium tudott a viszontgarancia létezéséről, és így is végrehajtották a Siremar üzletágának a Cdl-re történő átruházását 10 hónappal a szerződés odaítélését követően. A Cdl többek között megosztotta a Bizottsággal a római bíróság 2014. április 15-i ítéletét, amely minden büntetőjogi vád alól felmentette a felpereseket, mivel e bíróság azt állapította meg, hogy a rendkívüli igazgatás tudott Szicília viszontgaranciájáról, amikor a Cdl-nek ítélte oda az üzleti tevékenységet. Mivel a büntetőeljárásban hozott jogerős ítéletekben megállapított tények a kapcsolódó eljárásokban nem támadhatók meg, a Cdl azzal érvelt, hogy ez bizonyította, hogy a viszontgarancia teljes mértékben szabályos volt, ugyanakkor nem volt meghatározó a közbeszerzési eljárás kimenetele szempontjából ⁽⁹⁸⁾.

(286) Harmadszor a Cdl megjegyezte, hogy Szicília a viszontgaranciát olyan befektetőként ajánlotta fel, amely részsedéssel rendelkezik egy vállalatban, nem pedig hatóságként. Mivel viszontgaranciára szükség volt ahhoz, hogy az Unicredit a vételár halasztott fizetésére garanciát adjon, annak valamennyi részvényese, köztük a Lauro.it S.p.A., a Davimar és az Isolemar S.r.l magánfelek viszontgaranciát adtak. A Cdl első ajánlata esetében ezt még azelőtt tették, hogy Szicília saját viszontgaranciáját kiadta volna, a közigazgatás hosszadalmasabb döntéshozatali eljárásai miatt. E késedelem ugyanis arra készítette a Cdl-t, hogy először a Commercial Fidi garanciájára támaszkodjon, amelyet később az Unicredit megerősítő levele váltott fel, amely a szicíliai főkönyvelő viszontgarancia nyújtására vonatkozó hatáskörének ellenőrzéséről szóló felfüggesztő záradékot tartalmazott (lásd a (84) preambulumbekendést). Ez azonban két okból sem releváns: először is a rendkívüli biztos ezt nem vette figyelembe, és az ajánlatok újabb fordulóját írta elő; másodszor a többi fél által nyújtott viszontgaranciák teljesebbek voltak. Ezért a Cdl arra a következtetésre jutott, hogy a Szicília által adott viszontgarancia szokásos üzleti ügylet volt, és nem biztosított előnyt a Cdl vagy az Unicredit számára.

6.3. Harmadik beadvány

(287) A 2015. július 15-én küldött harmadik levelében a Cdl először az üzletág magáneladó kritériumának megfelelő árával, valamint a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdl közötti gazdasági folytonosság hiányával kapcsolatban az olasz hatóságok által előadott érvekre hivatkozott. A Cdl azt állította különösen, hogy az 5172/2012. és az 592/14. sz. határozat nem változtatta meg ezt a következtetést, mivel a privatizációs eljárás egyik elemére, nevezetesen a Szicília által nyújtott viszontgaranciára összpontosítottak. A TAR és a Cds határozatai nem voltak hatással a gazdasági folytonosság hiányát biztosító mechanizmusokra: az átruházás és a közszolgáltatások új szerződés szerinti és a 2010. évi törvényben meghatározott tárgyára, illetve körére; valamint a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 56. cikkének (3-bis) bekezdésében megállapított, a munkaerőre vonatkozó rendelkezésekre. Szicília továbbá kiadta a viszontgaranciát, míg a rendkívüli igazgatás és a Gazdaságfejlesztési Minisztérium felügyelte az üzletág átruházását. Következésképpen az ilyen viszontgarancia fennállása nem kérdőjelezheti meg az értékesítési eljárás jogszerűségét. A Cdl arról is tájékoztatta a Bizottságot, hogy a különböző érintett intézmények és érdekelt felek ⁽⁹⁹⁾ 2015. április 20-án találkoztak az 5172/2012. és az 592/14. sz. határozat helyes alkalmazásának biztosítása érdekében.

⁽⁹⁷⁾ Ez magában foglalta a legénység létszámát, valamint az egyes útvonalakhoz rendelt általános és szárazföldi személyzet létszámát.

⁽⁹⁸⁾ A Cdl tájékoztatást nyújtott az olaszországi közigazgatási bíróságok előtti eljárásokról is, és tájékoztatta a Bizottságot, hogy a Corte di Cassazione előtt fellebbezett a Cds 592/14. sz. határozata ellen (lásd a (96) preambulumbekendést és a 46. lábjegyzetet).

⁽⁹⁹⁾ Ezek a következők voltak: a Miniszterelnöki Hivatal helyettes államtitkára, a Gazdaságfejlesztési Minisztérium, a Közlekedési Minisztérium, a régió, a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar, az SNS és a Cdl.

- (288) A Cdi továbbá azzal érvelt, hogy az eljárás biztosítékai garantálták, hogy a Siremar üzletágáért fizetett ár annak a támogatás nyújtását követő valós piaci ára legyen, ami azt jelenti, hogy az ilyen támogatás értékét már ténylegesen belefoglalták az eladási árba⁽¹⁰⁰⁾. Ezzel az értelmezéssel az eladó minden állami támogatás előnyét megtartotta volna, mivel eszközeinek piaci ára ennek megfelelően magasabb volt, és ezért a vevőnek nem kellene visszafizetnie a támogatást. Ezért a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak esetlegesen címzett visszafizetési felszólítás nem terjeszthető ki a Siremar üzletágának vevőjére.

7. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL ÉS BEADVÁNYAIVAL KAPCSOLATBAN

- (289) A Bizottság továbbította Olaszországnak az 5. és 6. szakaszban összefoglalt észrevételeket és beadványokat. Olaszország azonban csak az SNS második beadványával (lásd az 5.2.2. szakaszt) kapcsolatban nyújtott be észrevételeket, 2015. május 13-i levelében.
- (290) Olaszország azt jegyezte meg különösen, hogy az értékesítési eljárás utolsó szakaszában – 2011. október 13-i határidővel – a rendkívüli biztos kifejezetten azt tanácsolta az ajánlattevőknek, hogy ne nyújtsanak be az állami támogatásokra vonatkozó szabályokat sértő garanciával biztosított ajánlatot. Ennek megfelelően a Cdi az Unicredit megerősítő levelével nyújtotta be ajánlatát, amely semmilyen utalást nem tartalmazott Szicília viszontgaranciájára, miközben a megerősítő levél érvényességét más feltételekhez⁽¹⁰¹⁾ kötötte. Ezért a miniszteri engedélyt azon feltevéssel adták meg, hogy az eljárási szabályokat teljes mértékben tiszteletben tartották.
- (291) Olaszország azzal is érvelt, hogy a Mediterranea tőkeemelésére a Cdi többi magánrészvényesével azonos feltételek mellett került sor, és ezért nem jelentett állami támogatást. Olaszország továbbá megismételte, hogy Szicília részvényei a törvény erejénél fogva eltérnek a Cdi magánrészvényeseinek részvényeitől, ezáltal szigorúan korlátozva a vállalaton belüli befolyását.

8. ÉRTÉKELÉS

8.1. Támogatás fennállása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében

- (292) 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”.
- (293) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak meghatározása érdekében, hogy az e határozat hatálya alá tartozó intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek-e, a fentiekben említett összes feltételnek teljesülnie kell. Alapvetően a pénzügyi támogatást:
- a) az államnak kell nyújtania vagy állami forrásból kell nyújtani;
 - b) annak előnyben kell részesítenie bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését;
 - c) torzítania kell a versenyt vagy azzal fenyegetnie;
 - d) érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (294) A Bizottság először is megjegyzi, hogy az új szerződést a Siremar üzletágának privatizációjával együtt kell értékelni. Ez az együttes vizsgálat helyénvaló, mivel lényegében Olaszország közbeszerzési eljárást írt ki közszolgáltatási szerződésre (azaz az új szerződésre), amelynek során a nyertes ajánlattevőnek meg kellett vásárolnia a Siremartól több eszközt (főként hajókat), amelyek az említett közszolgáltatási szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükségesek.
- (295) Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy e határozat elfogadásakor az olasz hatóságok és a Cdi már felbontották mind az adásvételi szerződést, mind az általuk megkötött új szerződést. Az utóbbit, amelyhez a Siremar üzletága kapcsolódott, ezt követően átruházták az SNS-re. Valójában, amint az a (99) és a (100) preambulumbekkezdésben szerepel, az új szerződés és a Siremar üzletágának a Cdi részére való eredeti odaítélését teljes egészében semmissé nyilvánították, és végül mindkettőt 2016. április 11-én az SNS-re ruházták át. Továbbá, mivel az új szerződés odaítélése és az üzletág értékesítése lényegileg összefügg egymással, a két intézkedés egyikét sem lehet külön értékelni, még csak korlátozott ideig sem. Mindezek alapján logikusan lehetetlen lenne lezárni a 2012. augusztus 1. és 2016. április 10. közötti időszakra a Siremar üzletágával összekapcsolt új szerződés Cdi-nek történő első odaítélésére vonatkozó vizsgálatot, mivel ezzel ugyanazt az eljárást kétszer értékelnénk (egyszer a

⁽¹⁰⁰⁾ A vállalat hivatkozott a C-390/98. sz. Banks ügyben 2001. szeptember 20-án hozott ítéletre (ECLI:EU:C:2001:456) és a C-277/00. sz. Németország kontra Bizottság ügyben 2004. április 29-én hozott ítéletre (ECLI:EU:C:2004:238).

⁽¹⁰¹⁾ A két feltétel a következő volt: a Cdi-nek kellett elnyernie az üzletágra vonatkozó szerződést, és az adásvételi szerződést 2011. december 31-ig kellett aláírni.

Cdi-nek történő átmeneti odaítélés, egyszer pedig az SNS-nek történő végleges odaítélés tekintetében) ⁽¹⁰²⁾. Ezért ez a határozat csak a Siremar üzletágával összekapcsolt új szerződésnek a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremartól az SNS-nek történő odaítélését fogja értékelni. Mivel a 2016. április 11. óta hatályos új szerződés lényegében ugyanazokat a feltételeket szabta, mint amelyek a 2012. augusztus 1. és 2016. április 10. közötti időszakban voltak hatályban, és mivel az üzletág is lényegében azonos volt, a Bizottság a 2012. augusztus 1. és 2016. április 10. közötti időszakra vonatkozó hivatalos vizsgálat során összegyűjtött valamennyi releváns információt beépítette a Siremar üzletágával összekapcsolt új szerződés SNS-nek történő odaítélésének értékelésébe.

- (296) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a kikötési elsőbbség, amely csak a közszolgáltatási útvonalakra vonatkozik, elválaszthatatlanul összefügg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak a Siremar és felvásárlója, az SNS általi teljesítésétől. Ezért az intézkedést együtt kell értékelni az e vállalatoknak a közszolgáltatásért fizetett kompenzációval (lásd a 8.1.1., 8.1.3. és a 8.3.1. szakaszt).

8.1.1. Az Olaszország és a Siremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása

8.1.1.1. Állami források

- (297) Az állami támogatáskénti minősítéshez az intézkedésnek az államnak betudhatónak kell lennie, és azt közvetlenül vagy közvetve állami forrásokból kell nyújtani.
- (298) A Siremart az olasz állam bízta meg az eredeti, majd meghosszabbított szerződésben részletesen megadott tengeri útvonalak üzemeltetésével. Az eredeti szerződést az állam kötötte meg, és az abból eredő, a Siremarnak a közszolgáltatásért járó kompenzációt az állam fizette ki a saját költségvetéséből. A Siremarnak a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció tehát az államnak tudható be, és azt állami forrásokból finanszírozzák.
- (299) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország szerint minden kompüzemeltető rendszeres díjat fizet a megfelelő kikötői hatóságoknak a kikötőhelyekért, de a Siremar nem fizetett és nem fizet 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. Továbbá, mivel a kikötési elsőbbséget törvény biztosítja, az az államnak tudható be (lásd a (131) preambulumbekendést).

8.1.1.2. Szelektivitás

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

8.1.1.3. Gazdasági előny

- (301) A Bizottság emlékeztet arra, hogy szigorúan meghatározott feltételek mellett az egy adott vállalatnak a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció nem feltétlenül jelent gazdasági előnyt.
- (302) A Bíróság az Altmark-ügyben hozott ítéletében ⁽¹⁰³⁾ kimondta különösen, hogy amennyiben az adott állami beavatkozást úgy kell tekinteni, mint a kedvezményezett vállalkozás által a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért 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.
- (303) 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);

⁽¹⁰²⁾ A Bizottság mindenesetre megjegyzi, hogy a Cdi jelenleg felszámolás alatt áll és inaktív. Ezért a számára nyújtott bármilyen támogatásra vonatkozó vizsgálat tárgytalan lenne (lásd a (408) és a (413) preambulumbekendést).

⁽¹⁰³⁾ Lásd: a Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- d) 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).
- (304) A Bizottság az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló közleményében (a továbbiakban: ÁGÉSZ-közlemény) ⁽¹⁰⁴⁾ kifejtette, hogy miként alkalmazza az Altmark-kritériumokat.
- (305) Tekintettel arra, hogy az Altmark-kritériumoknak egyidejűleg kell teljesülniük, ha bármelyiküket nem tartják be, a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedés gazdasági előnyhöz juttatja a kedvezményezettet. A Bizottság először a negyedik Altmark-kritérium teljesülését vizsgálja.
- (306) 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.
- (307) 2009. január 1. és 2012. július 31. között az eredeti szerződés egyik meghosszabbítása esetében sem közbeszerzési eljárásban választották ki a Siremart. Olaszország pusztán meghosszabbította a már hatályos rendszert, ezáltal feljogosította az előre meghatározott szolgáltatót arra, hogy továbbra is kompenzációban részesüljön a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért.
- (308) Az olasz hatóságok emellett nem szolgáltattak semmilyen információt a Bizottságnak, amely arra utalt volna, hogy a kompenzáció szintjét olyan költségek elemzése alapján állapították meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre. Olaszország pusztán azzal érvelt, hogy a Siremarnak a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció 2010-től, a maximális kompenzációs összegnek a 2009. évi törvény általi bevezetése nyomán jelentősen csökkent. Olaszország ugyanakkor nem igazolta, hogy a Siremarnál a közszolgáltatási kötelezettség ellátásával összefüggésben felmerült költségek összhangban állnak-e egy átlagos, jól vezetett és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerült költségekkel.
- (309) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a negyedik Altmark-kritérium nem teljesül ebben az esetben.
- (310) 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 Siremart.
- (311) 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 (lásd a (276) preambulumbekendést). Mindazonáltal a Siremar nem fizet díjat a kikötési elsőbbségért (lásd a (226) preambulumbekendést). 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 időzítésre esetlegesen nagyobb a kereslet az utasok részéről). Ha a kikötési elsőbbség gyorsabb kikötést tesz lehetővé, a közszolgáltatás használói előnyben részesíthetik azt a kompiüzemeltetőt, amely ezen intézkedés kedvezményezettje. Még ha ezek a hatások csak nagyon korlátozott körülmények között jelentkeznek vagy csekélyek is, a kikötési elsőbbség gazdasági előnyhöz juttathatja a Siremart.

8.1.1.4. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (312) 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 ⁽¹⁰⁵⁾. Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitva álló piacokon más vállalkozásokkal versenyez ⁽¹⁰⁶⁾.

⁽¹⁰⁴⁾ HL C 8., 2012.1.11., 4. o.

⁽¹⁰⁵⁾ Lásd különösen: a Bíróság ítélete, Németország 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.

⁽¹⁰⁶⁾ A Törvényszék ítélete, Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

- (313) A jelen ügyben a kedvezményezett versenyben áll más, az Unióban tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokkal, különösen a 4055/86/EGK tanácsi rendelet⁽¹⁰⁷⁾ és a tengeri kabotázst szabályozó rendelet hatálybalépésétől, amelyek liberalizálják a nemzetközi tengeri szállítást, illetve a tengeri kabotázs piacát. 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. Ugyanezen okokból ez a következtetés a kikötési elsőbbségre is igaz.

8.1.1.5. Következtetés

- (314) mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított valamennyi követelmény teljesül, a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az egymást követő meghosszabbított eredeti szerződések alapján a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció és a kikötési elsőbbség a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak minősül.

8.1.1.6. Új vagy létező támogatás

- (315) A Bizottság először is emlékeztet arra, hogy az (EU) 2015/1589 rendeletet 1. cikkének c) pontja szerint új támogatás az „olyan támogatás, azaz támogatási program és egyedi támogatás, amely nem létező támogatás, beleértve a létező támogatások módosítását is”. Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése ugyanis előírja, hogy minden létező támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról kellő időben tájékoztatni kell a Bizottságot, és hogy a tervezett intézkedések nem hajthatók végre, amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik⁽¹⁰⁸⁾.
- (316) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar úgy véli, hogy ha a Siremarnak 2008 végéig a közszolgáltatásért odaítélt kompenzációt a tengeri kabotázst szabályozó rendelet 4. cikkének (3) bekezdése értelmében létező támogatásnak kell minősíteni, ez a minősítés a meghosszabbított eredeti szerződés alapján fizetett kompenzációra is vonatkozik ((237) preambulumbekendés). A Bizottság megjegyzi, hogy a Siremarnak a tengeri közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért 2008-ig fizetett kompenzációt a Tirrenia-csoportról szóló 2020. évi határozat értékelte, és valóban létező támogatásnak minősítette (lásd a (19) preambulumbekendést).
- (317) Ugyanakkor az uniós bíróságok álláspontjával⁽¹⁰⁹⁾ összhangban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy egyértelmű lejárati idővel (ebben az esetben 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. Ennek alapján a Bizottság azt állapítja meg, hogy az eredeti szerződés egymást követő meghosszabbításai alapján a közszolgáltatásért fizetett kompenzációt új támogatásnak kell tekinteni. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar érveit ezért el kell utasítani.
- (318) A Bizottság megjegyzi, hogy sem az olasz hatóságok, sem a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar nem érveltek úgy, hogy a kikötési elsőbbség létező támogatás lenne. A Bizottság ezért ezt az intézkedést új támogatásként vizsgálja.

8.1.2. A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása

- (319) A Bizottság a 2010. évi határozat (34)–(40) preambulumbekendésében megállapította, hogy a bejelentett megmentési támogatási intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak minősül.
- (320) A 2010. évi határozatban a Bizottság a Siremarnak nyújtott, bejelentett megmentési támogatást összegegyeztethetőnek ítélte a belső piaccal. A 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak megfelelően Olaszország vállalta, hogy hat hónapon belül a Bizottság elé terjeszt egy szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet, vagy annak bizonyítékát, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt.
- (321) A kezességvállalással biztosított kölcsön első részletét 2011. február 28-án folyósították a Siremar részére, így a hat hónapos határidő 2011. augusztus 28-án járt volna le.
- (322) Olaszország nem nyújtott be a Bizottsághoz szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet az említett időpontig. 2011. július 11-én a BIIS lehívta a garanciát, és a Siremar az állam felé adóssá vált (lásd a (63) preambulumbekendést). 2012. szeptember 18-án a Siremar visszafizette az államnak az esedékes összeget (lásd a (65) preambulumbekendést). Ez utóbbi időpontig a Siremar továbbra is teljes mértékben részesült a megmentési támogatási intézkedés előnyeiből.
- (323) Az olasz hatóságok nem terjesztettek elő sem érvet, sem bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a megmentési támogatás meghosszabbítása már nem minősül állami támogatásnak. Csak arra vonatkozóan szolgáltattak érveket (lásd a 4.2. szakaszt), hogy az intézkedés miért egyeztethető össze továbbra is, a hat hónapos határidő lejártát követően.

⁽¹⁰⁷⁾ 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.).

⁽¹⁰⁸⁾ A Bíróság ítélete, DEI és Bizottság kontra Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45. pont.

⁽¹⁰⁹⁾ A Törvényszék ítélete, 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.

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

8.1.3. *A Siremar üzletágával és a kikötési elsőbbséggel összekapcsolt új szerződés odaítélése az SNS-nek, a Cdl tőkeemelése és a viszontgarancia*

- (325) Annak megállapítása érdekében, hogy a Siremar üzletágával és a kikötési elsőbbséggel összekapcsolt új szerződés odaítélése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében az SNS részére nyújtott előnyt jelent-e, a Bizottságnak vizsgálnia kell az Altmark-kritériumok betartását (lásd a (301)–(304) preambulumbekendést).

8.1.3.1. *Az első Altmark-kritérium*

- (326) 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. 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.”

- (327) 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.
- (328) A tengeri 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) ⁽¹¹⁰⁾.
- (329) 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.”

- (330) 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 járatsűrűsége, 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.

- (331) 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.

⁽¹¹⁰⁾ A Bizottság közleménye C(2004) 43 – Közöségi iránymutatás a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról (HL C 13., 2004.1.17., 3. o.).

- (332) 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 ⁽¹¹¹⁾. A tengeri kabotázst szabályozó rendelet értelmezéséről szóló közlemény ⁽¹¹²⁾ megerősíti, hogy „[a] tagállamok (ideértve adott esetben a regionális és helyi hatóságokat is), nem pedig a hajótulajdonosok döntenek 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 közösségbeli hajótulajdonos, amennyiben a saját kereskedelmi érdekeit tartaná szem előtt, nem vállalna, illetve azonos mértékben vagy azonos feltételek mellett nem vállalna”.
- (333) Az ítélkezési gyakorlattal ⁽¹¹³⁾ összhangban, ahhoz, hogy meg lehessen győződni arról, hogy van-e valós, közszolgáltatás iránti igény, és hogy a közszolgáltatási szerződés (azaz az új szerződés) igénybevétele szükséges és arányos volt-e, és ennél fogva az első Altmark-kritérium teljesül-e a Bizottság a következőket értékeli:
1. fennállt-e felhasználói kereslet;
 2. e keresletet a hatóságok által előírt ilyen értelmű kötelezettség hiányában a piaci szereplők nem tudták kielégíteni (a piaci hiányosság megléte);
 3. pusztán a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazása nem volt elegendő e hiányosság orvoslásához (a legkevésbé ártalmas megközelítés).
1. Felhasználói kereslet
- (334) Ebben az ügyben a Cdi-t és később az SNS-t azzal bízták meg, hogy vegyes személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatásokat, illetve csak személyszállítási nagy sebességű szolgáltatásokat nyújtson több vonalon. A Cdi-t, majd később az SNS-t terhelő közszolgáltatási kötelezettségek kiterjednek a kiszolgálandó tengeri szállítási összeköttetésekre, a kiszolgált tengeri útvonalakhoz rendelt hajók típusára és kapacitására, tartalék hajó rendelkezésre állására a szolgáltatás folyamatosságának biztosítása érdekében, a szolgáltatás gyakoriságára és az egyes útvonalakon a szolgáltatást igénybe vevőknek felszámított viteldíjak (a kisebb szigetek lakosainak alacsonyabb viteldíjak, az egyéb utasoknak magasabb viteldíjak) maximális összegére.
- (335) A (184) preambulumbekzdésben leírtak szerint Olaszország az új szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket főként azért róttá ki, hogy i. biztosítsa a területi folytonosságot Szicília és a kisebb 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 lehetnek.
- (336) Mielőtt a Cdi-t eredetileg megbízták volna az új szerződésben meghatározott tengeri járatok üzemeltetésével, ezeket az útvonalakat a Siremar szolgálta ki az eredeti szerződések alapján. A Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó útvonalakat már sok éve, de legalábbis az eredeti szerződés hatálybalépése óta javarészt változatlanul üzemeltették ⁽¹¹⁴⁾. Az új szerződéssel való megbízásakor, 2012-ben az olasz hatóságok és különösen Szicília úgy vélték, hogy ezekre a szolgáltatásokra továbbra is szükség van a felhasználói kereslet kielégítéséhez.
- (337) A felhasználók tényleges keresletének szemléltetésére Olaszország statisztikákat nyújtott be, amelyek szerint 2010-ben a Siremar 1 342 402 utast és 311 114,50 folyóméternyi árut szállított az öt összekapcsolt útvonalon együttesen. 2011-ben ezek a számok 1 332 400, illetve 290 704,70 voltak. Ez azt mutatja, hogy az azt megelőző két évben, hogy a Cdi-re közszolgáltatási kötelezettséget róttak, jelentős aggregált kereslet volt tapasztalható az érintett útvonalakon a tengeri szállítási szolgáltatások iránt.
- (338) Ugyanakkor annak megállapítása érdekében, hogy van-e valódi felhasználói kereslet az öt összekapcsolt útvonalhoz sorolt hús érintett útvonal mindegyikén, sokkal részletesebb értékelésre van szükség. Ebből a célból Olaszország útvonalankénti bontásban készített statisztikákat adott át a 2007 és 2019 közötti időszak vonatkozásában ⁽¹¹⁵⁾. Ezek a statisztikák tartalmazták az évente szállított utasok teljes számát, illetve a fuvarozott áru folyóméterét, így lehetővé tették a kihajózásokonkénti átlagok számítását is. Az 5. táblázat példaként két ilyen mérési módszert ad meg 2010 és 2019 tekintetében. Ezek a számadatok azt mutatják, hogy az érintett útvonalakon a menettértei kihajózások nagy részének alkalmával mindkét évben több mint száz utast szállítottak.

⁽¹¹¹⁾ Lásd: a Bíróság ítélete, Analir és társai, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽¹¹²⁾ A Bizottság közleménye a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázst) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről (Brüsszel, COM(2014) 232 final, 2014. április 22.).

⁽¹¹³⁾ Lásd: a Törvényszék ítélete, SNCM kontra Bizottság, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130. és 134. pont.

⁽¹¹⁴⁾ A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az öt összekapcsolt útvonalat már az 1950-es években valamilyen állami kompenzációval üzemeltették.

⁽¹¹⁵⁾ Olaszország 2015-re vonatkozóan csak becsléseket nyújtott be, amelyeket külső tanácsadó nem hitelesített, amint pedig azt az új szerződés előírta, és nem szolgáltatott adatokat a 2016. január 1. és április 15. közötti időszakra vonatkozóan, mivel a Cdi az üzemeltetésének a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar részére történő visszaszolgáltatására készült, valamint a 2011. január 1. és 2012. július 30. közötti időszakra vonatkozóan, mivel a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar teljesítette a közszolgáltatási kötelezettségeket.

2010-ben mindössze négy útvonalon szállítottak átlagosan száznál kevesebb utast, míg 2019-ben csak három útvonalon. A Bizottság megjegyzi, hogy ezen egyes útvonalakon az utasok alacsony száma az érintett szigetek alacsony népességével és kis méretével, valamint a viszonylag rövid és gyakori utakkal magyarázható, amelyek e szigetek lakosai mobilitási szükségleteinek kielégítéséhez szükségesek. A Bizottság 2019 végéig minden évre vonatkozóan elemezte az útvonalankénti statisztikákat is ⁽¹¹⁶⁾. A Bizottság megjegyzi, hogy az évek során ingadozott a különböző járatok tekintetében rögzített utazások és utasok száma. Ennek azonban az az oka, hogy ezek nagyon kis szigetek, amelyek korlátozott kikötői infrastruktúrával rendelkeznek, és viszonylag közel vannak egymáshoz. Ehhez a menetrendek gyakori kiigazítására van szükség a helyi igények (például a tanulási vagy munkavégzési célú ingázási mintázatok) kielégítése és az esetleges csatlakozási problémák enyhítése érdekében (például ha egy horgonyzóhely karbantartás alatt áll, és csak kisebb hajók fogadására képes, vagy egyidejűleg kevesebb hajó befogadására képes, előfordulhat, hogy egy összekapcsolt útvonal adott útvonala egy ideig nem üzemel, míg az összekapcsolt útvonal más útvonalai nagyobb gyakorisággal üzemeltethetők). A Bizottság rendelkezésre álló adatok alapján azonban semmi nem utal arra, hogy a felhasználói kereslet bármely útvonalon vagy összekapcsolt útvonalon – korábban vagy jelenleg – ténylegesen megszűnt volna.

		Átlagos utasszám/kihajózás ⁽¹¹⁷⁾		Átlagos rakomány/kihajózás ⁽¹¹⁸⁾	
Vegyes kiszolgálású útvonalak		2010	2019	2010	2019
Milazzo–Eoli-szigetek–Nápoly összekapcsolt útvonalak	C/1	[...]	[...]	[...]	[...]
	C/2	[...]	[...]	[...]	[...]
	C/3	[...]	[...]	[...]	[...]
	C/4	[...]	[...]	[...]	[...]
	C/6	[...]	[...]	[...]	[...]
Palermo–Ustica összekapcsolt útvonalak	D/1	[...]	[...]	[...]	[...]
Trapani–Egadi-szigetek összekapcsolt útvonalak	D/2	[...]	[...]	[...]	[...]
	D/3	[...]	[...]	[...]	[...]
Trapani–Pantelleria összekapcsolt útvonalak	D/4	[...]	[...]	[...]	[...]
Trapani–Pelagie-szigetek összekapcsolt útvonalak	D/5	[...]	[...]	[...]	[...]
		Átlagos utasszám/kihajózás			
Csak utasszállító útvonalak		2010	2019		
Milazzo–Eoli-szigetek (–Nápoly) összekapcsolt útvonalak	ALC/2	[...]	[...]		
	ALC/2 bis	[...]	[...]		
	ALC/3	[...]	[...]		
	ALC/4	[...]	[...]		
	ALC/6	[...]	Nem alkalmazandó ⁽¹¹⁹⁾		
Palermo–Ustica összekapcsolt útvonalak	ALD/1	[...]	[...]		
Trapani–Egadi-szigetek összekapcsolt útvonalak	ALD 2/3	[...]	[...]		
	ALD 2/3 bis	[...]	[...]		

5. táblázat: Statisztika a felhasználói keresletről 2010 (Siremar általi üzemeltetés) és 2019 (SNS általi üzemeltetés) vonatkozásában

⁽¹¹⁶⁾ Az 5. táblázat illusztratív jelleggel tartalmazza a 2019-re vonatkozó statisztikákat. A tömörség okán a Bizottság nem jelenít meg minden számadatot a többi olyan év vonatkozásában, amelyek során a Cdi vagy az SNS nyújtotta a szolgáltatást.

⁽¹¹⁷⁾ Az utasok teljes száma elosztva az adott időszak menettérti kihajózásainak számával.

⁽¹¹⁸⁾ Az áru teljes mennyisége (folyóméterben) elosztva az adott időszak menettérti kihajózásainak számával.

⁽¹¹⁹⁾ 2016. szeptember 1-jétől az útvonalat két további „ALC/2” (első útszakasz) és „ALC/2 bis” (menettérti) szolgáltatásra módosították.

- (339) Olaszország további statisztikákat nyújtott be annak bizonyítására, hogy a felhasználói kereslet akkor is fennállt, amikor a Cdi és később az SNS megkezdte az útvonalaknak az új szerződés szerinti üzemeltetését. A 6. táblázat számadatai mutatják, hogy 2013-tól a Cdi és később az SNS több utast és árut szállított, mint a Siremar 2010-ben és 2011-ben (lásd a (337) preambulumbekendést). Bár az idők során némi ingadozás volt megfigyelhető, ezek az adatok megerősítik, hogy a felhasználói kereslet az elmúlt években továbbra is fennállt, sőt nőtt is.

	A szállított utasok száma	A fuvarozott áru mennyisége (folyóméterben)
2012 (augusztus–december)	[...]	[...]
2013	[...]	[...]
2014	[...]	[...]
2015 ⁽¹²⁰⁾	[...]	[...]
2016 (április–december) ⁽¹²¹⁾	[...]	[...]
2017	[...]	[...]
2018	[...]	[...]
2019	[...]	[...]

6. táblázat: A 2012 és 2019 közötti időszakra vonatkozó statisztikák (a Cdi és az SNS által üzemeltetett vegyes és csak személyszállítási útvonalak)

- (340) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a fenti statisztikák (lásd a (337), a (338) és a (339) preambulumbekendést) egyértelműen azt mutatják, hogy valódi kereslet van a személyszállítási és áru fuvarozási szolgáltatások iránt a szóban forgó húszt, öt összekapcsolt útvonalhoz sorolt közszolgáltatási útvonal mindegyikén. Ezért megállapítható, hogy ezek a szolgáltatások valódi felhasználói keresletet elégítenek ki és valódi közérdekű szükségleteket szolgálnak ki.

2. Piaci hiányosság fennállása

- (341) 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” ⁽¹²²⁾. A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia, hogy a szolgáltatás nem lenne-e megfelelő, tekintettel a tagállam által az új szerződésben előírt közszolgáltatási követelményekre, ha a szolgáltatás nyújtását kizárólag a piaci erőkre bíznák. Az ÁGÉSZ-közlemény 48. pontja megjegyzi e tekintetben, hogy „a Bizottság értékelése annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy követett-e el a tagállam nyilvánvaló hibát”.
- (342) A Bizottság korábbi határozataiban már elemezte, hogy ezen összekapcsolt útvonalak esetében fennállt-e piaci hiányosság. Konkrétan: a Bizottság a 2004. évi határozatában megállapította, hogy a Siremar esetében a(z akkori) közszolgáltató által kiszolgált összekapcsolt útvonalak egyik olasz magánüzemeltetője sem nyújtott egész évben olyan hasonló szolgáltatásokat, amelyek az ötéves tervekben előírt minden közszolgáltatási követelménynek megfeleltek ⁽¹²³⁾. Ez a megállapítás az 1992 és 2008 közötti időszakra vonatkozik, és azt nem kérdőjelezi meg sem a 2004. évi határozatot megsemmisítő 2009. évi ítélet, sem a Tirrenia-csoportról szóló 2020. évi határozat, amely megállapította, hogy a Siremarnak nyújtott közszolgáltatásért járó kompenzáció létező támogatásnak minősül.
- (343) 2012. évi határozatában azonban a Bizottság megjegyezte, hogy az új szerződés első odaítéléséhez vezető időszakban más gazdasági szereplők is nyújtottak menetrend szerinti szolgáltatásokat az érintett útvonalakon ⁽¹²⁴⁾. Akkor Olaszország azzal érvelt, hogy Szicília több közbeszerzési eljárásban választotta ki ezeket a további szolgáltatókat, hogy külön szerződések keretében további közszolgáltatásokat nyújtsanak. Az értékelés megkezdése előtt a Bizottság a következőket állapítja meg.

⁽¹²⁰⁾ A 2015-ös adatokat külső tanácsadó nem hitelesítette, mint a többi évre vonatkozóan, hanem azokat az olasz hatóságok utólag készítették el a Cdi dokumentációjának felhasználásával.

⁽¹²¹⁾ Olaszország nem szolgáltatott adatokat a 2016. január 1. és április 10. közötti időszakra vonatkozóan. Olaszország azt állítja, hogy ezeket a statisztikákat azért nem gyűjtötték, mivel a Cdi arra készült, hogy visszaadja az üzletágot a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak.

⁽¹²²⁾ Lásd: a Bíróság ítélete, Analir és társai, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, 71. pont.

⁽¹²³⁾ Lásd a 2004. évi határozat (135) preambulumbekendését.

⁽¹²⁴⁾ Lásd a 2012. évi határozat (101)–(103) és (201) preambulumbekendését.

- (344) Először ez az értékelés a piac 2012 júliusát megelőző években jellemző versenyhelyzetére korlátozódik, mivel ez volt a releváns időszak az olasz hatóságok számára, amikor meghatározták a közszolgáltatási kötelezettségeket. Jóllehet az új szerződés konkrét közszolgáltatási kötelezettségeket állapít meg a kiszabandó viteldíjak tekintetében (ideértve a kisebb szigetek lakosaira megállapított csökkentett viteldíjakat), Olaszország nem azzal indokolta a közszolgáltatás szükségességét, hogy a CdI-nek és később az SNS-nek olyan szinten kell tartania a viteldíjakat, amely elmarad a többi szolgáltatóétól. A vizsgálat során Olaszország inkább azt állította, hogy amennyiben más szolgáltatók a CdI és később az SNS által üzemeltetett útvonalakon kompszolgáltatásokat nyújtottak, ezek a versengő szolgáltatások egész évben eltérőek voltak a folyamatosság és a gyakoriság tekintetében, nem voltak egyenértékűek (a kikötők vagy szolgáltatástípusok tekintetében, például vegyes szolgáltatás helyett csak utasszállítás), nem voltak azonos minőségűek, vagy szintén részesültek támogatásban külön szerződések keretében. A Bizottság tehát nem végezte el a szóban forgó útvonalakon az összes szolgáltató által kiszabott viteldíjak összehasonlító elemzését. Ezzel szemben a Bizottság a folyamatosság, a járatsűrűség, a kapacitás és a minőség tekintetében fennálló lehetséges különbségekre összpontosított (lásd a (330) preambulumbekendést), valamint arra, hogy a versenytárs gazdasági szereplőket is támogatták-e külön szerződések keretében.
- (345) Másodsor, az új szerződésben meghatározott összekapcsolt útvonalakon más szolgáltatók által kínált hasonló szolgáltatásokat szintén állami kompenzációs rendszerek keretében nyújtották, a Szicília által meghatározott kiegészítő általános gazdasági érdekű szolgáltatásként⁽¹²⁵⁾. Az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nyújtó egyéb szolgáltatók jelenléte az új szerződésben meghatározott összekapcsolt útvonalakon elvileg nem kérdőjelezi meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatás ezen összekapcsolt útvonalakra vonatkozó érvényességét, hanem inkább megerősíti azt, mivel azt sugallja, hogy az ezen összeköttetések iránti igény olyan erős és/vagy változatos volt, hogy azt csak több szolgáltató tudta teljesíteni. Az a tény ugyanis, hogy egy adott összekapcsolt útvonalon más szolgáltatók is jelen vannak, nem lehet arra utaló jel, hogy ezt az összekapcsolt útvonalat a piaci erők önmagukban megfelelően ki tudják elégíteni, ha e többi szolgáltató külön szerződések alapján szintén részesül állami kompenzációban szolgáltatásai felkínálásáért.
- (346) Harmadrészt Olaszország 20 útvonalat azonosított öt összekapcsolt útvonalban vagy összeköttetési hálózatban, amelyeket fel kell venni az új szerződésbe⁽¹²⁶⁾. A Bizottság megjegyzi, hogy a tengeri kabotázst szabályozó rendelet értelmezéséről szóló közlemény⁽¹²⁷⁾ 5.5.3. pontja szerint „[a] tagállamok gyakran egyetlen egységbe kívánják összekapcsolni a különböző szigetekkel összeköttetést biztosító közszolgáltatási útvonalakat, hogy ezáltal méretgazdaságossági megtakarításokat érjenek el és vonzóvá tegyék az üzemeltetést. Az ilyen összekapcsolt szolgáltatások nem ellentétesek a közösségi joggal, feltéve, hogy az összekapcsolás nem vezet megkülönböztetéshez és indokolatlan piaci torzulásokhoz. Az összekapcsolt egységek legmegfelelőbb méretét a létfontosságú szállítási szükségletek teljesítése során elérhető legjobb együtt-hatások figyelembevételével kell meghatározni”.
- (347) Ebben az esetben az útvonalakat földrajzi egységekbe foglalták tervezési célból, hogy azonosítsák a lehetséges hiányosságokat vagy átfedéseket, és koherens és teljes összeköttetést biztosítsanak e szigetek lakosai számára, mind Szicíliával, mind pedig a többi szigettel, különösen a viszonylag nagyobb szigetekkel. Valóban, a 3. táblázat azt mutatja, hogy az egyes összekapcsolt útvonalakon belüli útvonalak gyakran átfedik és kiegészítik egymást⁽¹²⁸⁾. Tekintettel arra, hogy bizonyos alapvető szolgáltatások, például iskolák, nagy élelmiszerboltok és szakorvosi szolgáltatások csak Szicíliában vagy a viszonylag nagyobb szigeteken vannak jelen, Olaszország úgy döntött, hogy egyedi útvonalak helyett összekapcsolt útvonalak kiszolgálására ad megbízást. Bár a magánszolgáltatók kínálnak bizonyos összeköttetéseket a viszonylag nagyobb szigetek (például Lipari és Pantelleria) és Szicília között, az egész év során nem kínálnak összeköttetést az összes sziget között. Tekintettel arra, hogy biztosítani kell a különböző és néha viszonylag távoli helyszíneken található több kis sziget közötti összeköttetést, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát az öt összekapcsolt útvonal azonosítása során, amelyek a szóban forgó sziget vagy szigetcsoport jellemzőitől függően egy vagy több útvonalat foglalnak magukban. Ezen okok miatt, tekintettel a jelen ügy sajátos körülményeire, a Bizottság nem minden egyedi összeköttetést értékelt, hanem az egyes összekapcsolt útvonalakra összpontosított, mint a szigetcsoportra vagy szigetre irányuló, onnan kiinduló és azon belüli összeköttetések koherens egységére.
- (348) Mindezekre tekintettel, az első megbízás 2012. július 30-i időpontját megelőző versenyhelyzet alapján és az érdekelt felek észrevételeit figyelembe véve (lásd az 5. szakaszt) a Bizottság minden összekapcsolt útvonalat megvizsgált annak ellenőrzése érdekében, hogy Olaszország nem követett-e el nyilvánvaló hibát a piaci hiányosság megállapítása során:

— Milazzo–Eoli-szigetek–Nápoly. Az Eoli-szigetek és Szicília, illetve a szárazföld között a CdI öt útvonalat üzemeltetett – az SNS pedig jelenleg üzemeltet – komphajókkal, öt útvonalat nagy sebességű hajókkal⁽¹²⁹⁾. Ezen összekapcsolt útvonal tekintetében a 2009 és 2012 közötti időszakban a versenytársak az Ustica Lines,

⁽¹²⁵⁾ Mivel a többi szolgáltató által kínált szolgáltatások nem tartoznak a határozat hatálya alá, a Bizottság nem nyilatkozik arról, hogy szolgáltatásuk valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül-e.

⁽¹²⁶⁾ Az útvonalakkal és gyakorisággal kapcsolatos részletek tekintetében lásd a 3. táblázatot. Ezek a gyakoriságok nagyjából ugyanazok voltak a meghosszabbított időszokban (2009–2012), csak kisebb különbségekkel néhány egyedi útvonalon és/vagy az év egyes szakaszaiban.

⁽¹²⁷⁾ Lásd a 112. lábjegyzetet.

⁽¹²⁸⁾ Adott összekapcsolt útvonalon belüli egyes útvonalak menetrendje idővel szintén módosítható – lásd a 119. lábjegyzetet.

⁽¹²⁹⁾ Megjegyzendő, hogy 2016. szeptember 1-jétől az SNS csak négy különböző nagy sebességű útvonalat üzemeltet (lásd a 119. lábjegyzetet).

az NGI, az SNAV és az Alilauro voltak. Az Ustica Lines és az NGI egész évben üzemeltette a Milazzót az Eoli-szigetekkel összekötő útvonalakat, külön szerződések keretében nyújtott állami kompenzáció alapján: az Ustica Lines két útvonalon nyújtott nagy sebességű szolgáltatásokat, míg az NGI vegyes szolgáltatást nyújtott egy útvonalon. A SNAV és az Alilauro csak a főszezonban nyújtott gyorsjáratúhajó-szolgáltatást a Nápolyt és az Eoli-szigeteket összekötő útvonalakon, állami kompenzáció nélkül. A Bizottság először is megjegyzi, hogy a versenytársak nem nyújtottak a Cdl-éhez és később az SNS-éhez hasonló szolgáltatásokat a lefedett útvonalak, a gyakoriság és a kapacitás tekintetében. Ellenkezőleg, csak egy vagy két útvonalon működtek, a kapacitás és az időzítés tekintetében sokkal korlátozottabb szolgáltatást nyújtva. Különösen az NGI más kapacitási követelményeknek megfelelő hajókkal nyújtott kompszolgáltatásokat. Ami az SNAV-t és az Alilaurot illeti, szolgáltatásaik nem biztosították összeköttetést Milazzóval, mivel útvonalai csak Nápoly és az Eoli-szigetek, illetve e szigetek között üzemeltek. Ráadásul ezek a magánszolgáltatók nem szolgálták ki ezeket az útvonalakat a holt szezonban. Így ezek a szolgáltatások nem hasonlíthatók össze azokkal, amelyeket először a Cdl, később pedig az új szerződés alapján az SNS üzemeltetett. A Pan Med azt állította, hogy a versenytársak hasonló szolgáltatásokat kínáltak ezen az összekapcsolt útvonalon (lásd a (272) preambulumbekendést). A Pan Med azonban nem azonosította ezeket a versenytársakat, és nem bizonyította, hogy miért tekintette ezek szolgáltatásait azonosnak vagy összehasonlíthatónak a Cdl és később az SNS által nyújtott szolgáltatásokkal. Mindezek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy az e vonalakon egész évben szolgáltatásokat nyújtó valamennyi üzemeltető állami kompenzáció ellenében szolgáltatott. Ez, valamint e szigetek földrajzi és demográfiai környezete (népességük az Alicudiban élő körülbelül 100 és a Lipariban élő megközelítőleg 10 700 fő között változik) azt mutatja, hogy a piaci erők önmagukban nem voltak elegendőek a területi folytonosság garantálásához szükséges szintű összeköttetés biztosításához. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy egyetlen más szolgáltató sem nyújtott volna az új szerződésben előírt szintű szolgáltatásokat kizárólag saját üzleti érdekeit figyelembe véve. Olaszország tehát nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy ezen összekapcsolt útvonal tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

— Trapani–Egadi-szigetek. A Cdl két útvonalat üzemeltetett – az SNS pedig jelenleg üzemeltet – komphajókkal, négy útvonalat nagy sebességű hajókkal⁽¹³⁰⁾. Az Ustica Lines és a Traghetti delle Isole⁽¹³¹⁾ szintén egész évben üzemeltette az Egadi-szigeteket Szicíliával összekötő útvonalakat, nagy sebességű, illetve kompszolgáltatások kínálatával. A Bizottság először is megjegyzi, hogy az Ustica Lines és a Traghetti delle Isole külön szerződések keretében kompenzációban részesítette e szolgáltatások teljesítéséért. Ezenkívül a Traghetti delle Isole esetében a megkövetelt gyakoriság eltért a Cdl és később az SNS által biztosítottól, mivel a Traghetti delle Isole-nak nem kellett napi összeköttetést biztosítania, mint a Cdl-nek és később az SNS-nek. Ezenkívül a Traghetti delle Isole más kapacitási követelmények alá vont hajókkal nyújtott kompszolgáltatásokat, amely követelmények között szerepelt például a veszélyes áruk fuvarozása. Az Ustica Lines esetében az előírt gyakoriság hasonló volt a Cdl és később az SNS által biztosított gyakorisághoz (napi több járat). Ugyanakkor az Ustica Lines más kapacitási követelményeknek megfelelő hajókkal nyújtott kompszolgáltatásokat. Mindezek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy az e vonalakon egész évben szolgáltatásokat nyújtó valamennyi üzemeltető állami kompenzáció ellenében szolgáltatott. Ez, valamint e szigetek földrajzi és demográfiai környezete (Favignana, Levanzo és Marettimo összlakossága körülbelül 4 300 fő) azt mutatja, hogy a piaci erők önmagukban nem voltak elegendőek a területi folytonosság garantálásához szükséges szintű összeköttetés biztosításához. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy egyetlen más szolgáltató sem nyújtott volna az új szerződésben előírt szintű szolgáltatásokat kizárólag saját üzleti érdekeit figyelembe véve. Olaszország tehát nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy ezen összekapcsolt útvonal tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

— Porto Empedocle–Pelagie-szigetek. A Cdl egész éven át üzemeltetett – az SNS pedig jelenleg üzemeltet – kompszolgáltatásokat és nagy sebességű szolgáltatásokat is. Az Ustica Lines volt az egyetlen olyan szolgáltató, amely egész évben nagy sebességű szolgáltatásokat nyújtott az útvonalon, és a főszezonban egy további nagy sebességű szolgáltatást kínált. A Bizottság először is megjegyzi, hogy az Ustica Lines Szicília külön szerződés keretében kompenzációban részesítette e szolgáltatások teljesítéséért. Ezenkívül az Ustica Lines kizárólag személyszállítási szolgáltatást nyújtott, áru fuvarozási szolgáltatást nem, és eltérő gyakorisággal. Így ezek a szolgáltatások nem hasonlíthatók össze azokkal, amelyeket a Cdl, később pedig az SNS üzemeltetett az új szerződés alapján. Mindezek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy az ezen összekapcsolt útvonalon egész évben szolgáltatásokat nyújtó egyetlen szolgáltató állami kompenzáció ellenében szolgáltatott. Ez, valamint e szigetek földrajzi és demográfiai környezete (Linosa és Lampedusa összlakossága körülbelül 6 500 fő) azt mutatja, hogy a piaci erők önmagukban nem voltak elegendőek a területi folytonosság garantálásához szükséges szintű összeköttetés biztosításához. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy egyetlen más szolgáltató sem nyújtott volna az új szerződésben előírt szintű szolgáltatásokat kizárólag saját üzleti érdekeit figyelembe véve. Olaszország tehát nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy ezen összekapcsolt útvonal tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

⁽¹³⁰⁾ A meghosszabbítással érintett időszakban a négy nagy sebességű útvonalat jelentéstételi célból két csoportba sorolták.

⁽¹³¹⁾ Jelenleg a Caronte & Tourist csoport koordinálja és ellenőrzi.

— Trapani–Pantelleria. A Cdi egész éven át üzemeltetett, az SNS pedig jelenleg üzemeltet kompszolgáltatásokat. A Traghetti delle Isole volt az egyetlen másik szolgáltató, amely egész évben nyújtott kompszolgáltatásokat az útvonalon. A Bizottság először is megjegyzi, hogy a Traghetti delle Isole Szcília külön szerződés keretében szintén kompenzációban részesítette e szolgáltatások teljesítéséért. Ezenkívül a Traghetti delle Isole más kapacitási követelmények alá vont hajókkal nyújtott a Cdi és később az SNS által biztosított gyakorisághoz hasonló gyakoriságú kompszolgáltatásokat, amely követelmények között szerepelt például a veszélyes áruk fuvarozása. A Pan Med azt állította, hogy a versenytársak hasonló szolgáltatásokat kínáltak ezen az összekapcsolt útvonalon (lásd a (272) preambulumbekendést). A Pan Med azonban nem azonosította ezeket a versenytársakat, és nem bizonyította, hogy miért tekintette ezek szolgáltatásait azonosnak vagy összehasonlíthatónak a Cdi és később az SNS által nyújtott szolgáltatásokkal. Mindezek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy az ezen útvonalon egész évben szolgáltatásokat nyújtó egyetlen másik szolgáltató állami kompenzáció ellenében szolgáltató. Ez, valamint Pantelleria földrajzi és demográfiai környezete (kis sziget, körülbelül 7 800 lakossal) azt mutatja, hogy a piaci erők önmagukban nem voltak elegendőek a területi folytonosság garantálásához szükséges szintű összeköttetés biztosításához. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy egyetlen más szolgáltató sem nyújtott volna az új szerződésben előírt szintű szolgáltatásokat kizárólag saját üzleti érdekeit figyelembe véve. Olaszország tehát nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy ezen összekapcsolt útvonal tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

— Palermo–Ustica. A Cdi egész éven át üzemeltetett – az SNS pedig jelenleg üzemeltet – kompszolgáltatásokat és nagy sebességű szolgáltatásokat is. Az Ustica Lines és az NGI az egész évben jelen voltak az útvonalon, az előbbi nagy sebességű szolgáltatást nyújtott, míg az utóbbi kompszolgáltatást. A Bizottság először is megjegyzi, hogy az Ustica Linest és az NGI-t Szcília külön szerződések keretében kompenzációban részesítette e szolgáltatások teljesítéséért. Ezenkívül mindkét szolgáltató más kapacitási követelmények alá vont hajókkal nyújtott kompszolgáltatásokat, amely követelmények között szerepelt például – az NGI tekintetében – a veszélyes áruk fuvarozása. Ezenkívül a megkövetelt gyakoriság eltért a Cdi és később az SNS által biztosítottól, mivel a többi szolgáltatónak nem kellett napi összeköttetést biztosítania, mint a Cdi-nek és később az SNS-nek. A Pan Med azt állította, hogy a versenytársak hasonló szolgáltatásokat kínáltak ezen az összekapcsolt útvonalon (lásd a (272) preambulumbekendést). A Pan Med azonban nem azonosította ezeket a versenytársakat, és nem bizonyította, hogy miért tekintette ezek szolgáltatásait azonosnak vagy összehasonlíthatónak a Cdi és később az SNS által nyújtott szolgáltatásokkal. Mindezek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy az ezen az összekapcsolt útvonalon egész évben szolgáltatásokat nyújtó minden szolgáltató állami kompenzáció ellenében szolgáltató. Ez, valamint Ustica földrajzi és demográfiai környezete (nagyon kis sziget, körülbelül 1 300 lakossal) azt mutatja, hogy a piaci erők önmagukban nem voltak elegendőek a területi folytonosság garantálásához szükséges szintű összeköttetés biztosításához. A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy egyetlen más szolgáltató sem nyújtott volna az új szerződésben előírt szintű szolgáltatásokat kizárólag saját üzleti érdekeit figyelembe véve. Olaszország tehát nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy az ezen összekapcsolt útvonal tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

(349) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a megbízás időpontjában a piaci erők önmagukban elégtelenek voltak a közszolgáltatási igények kielégítésére. E tekintetben a Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az új szerződés alapján az SNS által jelenleg üzemeltetett valamennyi összekapcsolt útvonal esetében a többi szolgáltató által nyújtott bizonyos mértékig hasonló szolgáltatások szintén támogatásban részesültek, és a folyamatos, a járat-sűrűség, a kapacitás és a minőség tekintetében mindenesetre nem voltak teljesen egyenértékűek, és ezért nem elégítették ki teljes mértékben az Olaszország által az új szerződésben meghatározott közszolgáltatási igényeket.

3. A legkevésbé ártalmas megközelítés

(350) A Bizottság megjegyzi, hogy az olasz hatóságok úgy döntöttek, hogy egyetlen szolgáltatóval (Cdi és később az SNS) kötnék közszolgáltatási szerződést ahelyett, hogy több szereplőre közszolgáltatási kötelezettségeket rónának. Az Olaszország által átadott információ alapján a Bizottság elfogadja, hogy a felhasználói kereslet (amint azt a (334)–(340) preambulumbekendés bemutatja) nem lett volna teljesíthető közszolgáltatási kötelezettségek előírásával. A menetrend szerinti járatok egész évben történő nyújtásához valamennyi összekapcsolt útvonal esetében közszolgáltatásért járó kompenzáció szükséges. Amennyiben vannak olyan magánszolgáltatók, amelyek nem részesülnek közszolgáltatásért járó kompenzációban, a kínálatot csak a főszezonban nyújtják (lásd a (348) preambulumbekendést). Továbbá az új szerződés szerinti útvonalankénti részletes számlaok elemzése azt mutatja, hogy az összes útvonal SNS általi üzemeltetése 2017-ben, 2018-ban és 2019-ben strukturálisan veszteséges, így a közszolgáltatásért járó kompenzáció nélkül azokat nem a kívánt gyakorisággal, kapacitással és minőségben üzemeltetnék⁽¹³²⁾. Az Ecorys a Bizottsághoz hasonló következtetésre jutott a jelentésében (lásd a (119)

⁽¹³²⁾ A 2016. április 11. és december 31. közötti időszakban az SNS pozitív eredményekről számolt be az ALC/6 és az ALD/3 bis útvonalakon. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a 2016-os holszezon jelentős részében (január 1-jétől április 10-ig), amikor az útvonalak jellemzően nem nyereségesek, a Cdi üzemeltette a szolgáltatást. Ezért az, hogy az SNS ebben az időszakban nem üzemeltette a szolgáltatást, valószínűleg torzította ezen útvonalak 2016. évi pénzügyi eredményeit.

preambulumbekezdést). Emellett a Bizottság tudomásul veszi Olaszország azon érvét, amely szerint közszolgáltatási szerződésre a Siremar privatizációjára tekintettel is szükség volt. Közelebbről Olaszország azzal érvelt, hogy a Siremar eszközeinek az új közszolgáltatási szerződéssel egy csomagban történő megpályáztatása lehetővé tette i. a tengeri közszolgáltatás folyamatosságának biztosítását, ii. az állam számára az érték maximalizálását és iii. a foglalkoztatás védelmét. Ebből az okból a Bizottság tehát elfogadta, hogy Olaszország az új szerződéssel együtt pályáztatja meg a Siremar üzletágát (lásd a (136) preambulumbekendést). A Bizottság ezzel azt is elfogadta, és e határozatban megismétli, hogy Olaszország nem a valamennyi szolgáltatóra alkalmazandó közszolgáltatási kötelezettségre kívánt támaszkodni, hanem inkább egyetlen közszolgáltatási szerződést kívánt kötni, eredetileg a Cdl-vel, később az SNS-szel.

Következtetés

- (351) A fenti értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor a Cdl-re és később az SNS-re bízott szolgáltatásokat általános gazdasági érdekű szolgáltatásként határozta meg. A 2012. évi határozatban a Bizottság által kifejtett kétségek ezzel eloszlottak.
- (352) Annak megállapításához, hogy az első Altmark-kritérium teljesült, a Bizottságnak azt is ellenőriznie kell, hogy a Cdl-t és később az SNS-t egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekkel bízták-e meg. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket az új szerződés és annak mellékletei (amelyek tartalmazzák például a hajók meghatározását az egyes útvonalak tekintetében) egyértelműen leírják. Hasonlóképpen, a kompenzációra irányadó szabályokat a szerződés, a 2009. évi törvény és a CIPE-irányelv is részletesen meghatározza. Az új szerződés időtartama is egyértelmű (12 év), az a Cdl-t és később az SNS-t határozza meg a közszolgáltatóként, és tartalmazza a túlkompenzáció elkerülését és visszafizettetését szolgáló rendelkezéseket (lásd még a 2.3.4. szakaszt). A Bizottság tehát megállapítja, hogy az első Altmark-kritérium teljesül.

Kikötési elsőbbség

- (353) A 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 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 Siremar 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 kisebb szigetek lakossága mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében, és hogy hozzájáruljanak az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. Továbbá, mivel az új szerződés megállapít bizonyos időbeosztási kötelezettséget – többek között az egyéb közlekedési eszközök (például buszok) menetrendjének figyelembevételét –, 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 Siremar üzletágának felvásárlását követően a Cdl-re, majd később az SNS-re ruházták át. Mindezek figyelembevételével a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedést azért ítélték oda, hogy a Cdl és később az SNS el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek (lásd a (351) preambulumbekendést). A kikötési elsőbbség tehát szintén megfelel az Altmark-ügyben hozott ítéletben megállapított első feltételnek.

8.1.3.2. A második Altmark-kritérium

- (354) A Bizottság emlékeztet arra, hogy a 2012. évi határozatban (lásd az említett határozat (205) preambulumbekendését) azt az előzetes állaspontot fogadta el, hogy az Altmark-ítélet második kritériuma teljesül.
- (355) 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.
- (356) Közelebbről a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket a CIPE-irányelv részletesen kifejti, és azokat az új szerződésben (és annak mellékleteiben) is alkalmazták, míg a kompenzáció maximális összegét a 2009. évi törvény állapítja meg. A kompenzáció kiszámításának módja, ideértve többek között a figyelembe vett költségelemeket, a CIPE-irányelvben szerepel részletesen. Mivel a kikötési elsőbbség nem foglal magában a szolgáltatás üzemeltetőjének történő pénzügyi transzfert, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az intézkedés megfelel a második Altmark-kritériumnak.
- (357) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a második Altmark-kritérium teljesül.

8.1.3.3. A harmadik Altmark-kritérium

- (358) A harmadik Altmark-kritérium szerint a kapott ellentételezés nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és egy méltányos nyereségre.
- (359) 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.
- (360) A 2012. évi határozatban a Bizottság kételyeit fejezte ki a Cdi-nek kifizetett kompenzáció arányossága kapcsán. Közelebbről a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 6,5 %-os kockázati prémium nem a kockázat megfelelő szintjét tükrözi, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a Cdi viselné az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan együtt járó kockázatokat. Konkrétan, 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 Cdi túlkompensációban részesülhetett.
- (361) A Bizottság megjegyzi, hogy a kompenzációs módszer új szerződésben megállapított bizonyos vonatkozásai a jelek szerint valóban csökkentik a Cdi-nél és később az SNS-nél felmerült kereskedelmi kockázatot. Különösen a szolgáltató által kiszabható maximális viteldíj van úgy kiigazítva évente, hogy figyelembe vegye az inflációt és az üzemanyagköltségek változását. Továbbá az új szerződés tartalmaz olyan kikötéseket, amelyek célja a közszolgáltatási kötelezettség gazdasági-pénzügyi egyensúlyának fenntartása (lásd a (130) preambulumbekendést). Különösen abban az esetben, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem lenne elegendő az új szerződés által előírt szolgáltatások költségeinek fedezésére, ezek a kikötések lehetővé teszik i. a szolgáltatások terjedelmének, ii. a szolgáltatások teljesítése módjának (például hajótípusok) vagy iii. a maximális viteldíjaknak a felülvizsgálatát.
- (362) Ugyanakkor ezekre a kikötésekre több korlátozás is vonatkozik. Közelebbről az új szerződés 8. cikke szerint a közszolgáltatás gazdasági-pénzügyi egyensúlya csak háromévente vizsgálható felül. Ha e felülvizsgálat azt mutatja, hogy a kompenzáció nem elegendő a közszolgáltatás költségeinek fedezésére, a szolgáltató és az olasz hatóságok csak a következő hároméves időszakra vonatkozó módosításokban állapodhatnak meg. Amennyiben a közszolgáltatás bevételei vagy költségei előre nem látható strukturális eltéréseket mutatnak, amelyek 3 %-kal magasabbak vagy alacsonyabbak az új szerződésben megállapított értékeknél, a szerződés 9. cikke lehetővé teszi a felek számára, hogy a gazdasági-pénzügyi egyensúly felülvizsgálatát kérelmezzék (több feltételre is figyelemmel). Mindkét cikk szerint a módosítás (ha sor kerül rá) tárgyalás eredménye, és amíg nem jutnak megállapodásra, a szolgáltatónak változatlan formában kell teljesítenie a közszolgáltatást. Ennek eredményeként a felelős személy részben továbbra is ki van téve annak a kockázatnak, hogy a kompenzáció nem elegendő a szolgáltatás működtetése költségeinek fedezésére. Noha az új szerződés 8. és 9. cikkét fel lehet használni a gazdasági-pénzügyi egyensúly helyreállítására, ez csak előremutatón történhet meg, visszaható hatályú korrekcióra nincs lehetőség.
- (363) A (49)–(58) preambulumbekendésben kifejtettek szerint a CIPE-irányelv előírja, hogy 6,5 %-os kockázati primumot kell alkalmazni a befektetési jövedelem WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához. Konkrétan a Siremar esetében Olaszország eredetileg 0,56 értékű bétát vett alapul e képlet tekintetében. A béta a szolgáltató által végzett tevékenység kockázatát tükrözi, és annak szintje azt mutatja, hogy a befektetési jövedelem kiszámításakor Olaszország figyelembe vette azt a tényt, hogy a szolgáltató által végzett tevékenység kockázata lényegesen alacsonyabb, mint a piaci kockázat. Ugyanakkor a hivatalos vizsgálat során (lásd a (218) preambulumbekendést) Olaszország pontosította, hogy mivel a kompenzáció összegére a 2009. évi törvény felső határt állapít meg, úgy döntöttek, hogy a számításokat a 6,5 % mint átalányalapú befektetési jövedelem használatával egyszerűsítik. Az olasz hatóságok azt is bemutatták, hogy a CIPE-irányelv szerinti módszer teljeskörű alkalmazása 6,5 %-ot meghaladó (vagyis 8,87 %-os) befektetési jövedelmet is eredményezhetett volna. Ennélfogva Olaszország úgy véli, hogy ez az egyszerűsített megközelítés konzervatív, és nem teszi lehetővé a CIPE-irányelvben megállapítottnál magasabb kompenzáció kifizetését a szolgáltató számára.
- (364) A fentiek fényében a Bizottság a 2020. évi Tirrenia/CIN-határozat (363) preambulumbekendésében összehasonlította az annak a vizsgálatnak a tárgyát képező vállalat (azaz a CIN) kompenzációjának kiszámításakor is alkalmazott 6,5 %-os befektetési jövedelmet egy referenciacsoport által 2011-ben (a Cdi első megbízását megelőző évben) generált medián befektetési jövedelemmel. A referenciacsoport kiválasztott kompiüzemeltetőkből állt,

amelyek tengeri összeköttetéseket kínáltak Olaszországon belül, illetve Olaszország és más tagállamok között⁽¹³³⁾. A Bizottság megjegyzi, hogy a Siremar a CIN-hez hasonló méretű szolgáltató. A szóban forgó útvonalak azonban eltérnek a CIN által üzemeltetett útvonalaktól, mivel rövidebbek és kisebb szigeteket kötnek össze. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy míg a referenciacsoport továbbra is releváns a Siremar tekintetében, a Siremar tevékenységei kockázatosabbnak tekinthetők, ami azt jelenti, hogy a magasabb kockázati prémium nem lenne észszerűtlen. Az elemzés azt mutatta, hogy a Cdl és később az SNS által realizált befektetési jövedelem éppen alatta van a referenciacsoportra jellemző medián megtérülésnek. Ez az összevetés azt mutatja, hogy a Cdl megbízatása előtt egy évvel a 6,5 %-os befektetési jövedelem nem volt észszerűtlen.

- (365) A Bizottság mindenképp megjegyzi, hogy függetlenül azon összegetől, amelyre a szolgáltató a fenti módszer szerint jogosult lenne (ideértve a befektetési jövedelmet), gyakorlatilag később az SNS semmiképpen nem kaphat nagyobb összegű kompenzációt a 2009. évi törvényben meghatározott maximális összegnél (azaz 55 694 895 EUR-nál). Ugyanez volt érvényes a Cdl-re is abban az időszakban, amikor az új szerződés alapján közszolgáltatásokat nyújtott. Ez az összeg, amelyet 2009-ben határoztak meg és soha nem korrigálták az inflációval, a legnagyobb valószínűség szerint konzervatív, mivel majdnem 17 %-kal elmarad attól, amire a Siremarnak szüksége volt a szolgáltatás ellátásához ugyanabban az évben⁽¹³⁴⁾. Függetlenül attól, hogy a Cdl-t vagy az SNS-t bízták-e meg a közszolgáltatási kötelezettségekkel, a 7. táblázatban szereplő, a 2012 és 2019 közötti időszakra vonatkozó tényleges számadatok azt mutatják, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció egyetlen teljes évben sem volt soha elég a szolgáltatás nettó költségeinek fedezésére a 6,5 %-os befektetési jövedelem mellett⁽¹³⁵⁾. 2012-ben a Cdl kis mértékű túlkompenzációban részesült, amelyet a 2013-as és 2014-es veszteségek több mint ellensúlyoztak. A Cdl azonban csak augusztustól decemberig üzemeltette a szolgáltatást. Ez az időszak magában foglalja a legjövödelmezőbb hónapot, amikor a turisztikai kereslet a legmagasabb (augusztus), és nem foglalja magában az évek első hónapjait, amikor a kereslet nagyon alacsony. Hasonló megfontolás vonatkozik az SNS által 2016-ban kapott kompenzációra is. Az abban az évben az SNS-nek adott túlkompenzáció – amelyet a későbbi években szintén több mint ellensúlyoztak – annak tudható be, hogy az SNS csak a 2016. április 11. és december 31. közötti időszakban szolgáltatott, ami kizárja a szóban forgó év első három hónapját. A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 47. pontjával összhangban a Bizottság azt vizsgálja, hogy a szerződés teljes időtartamára vetítve előfordult-e túlkompenzáció. A 2012 és 2019 közötti időszak tekintetében az SNS és a Cdl együtt megközelítőleg 30,3 millió EUR-val kevesebbet kaptak, mint a 6,5 %-os megtérülést tartalmazó módszer szerint számított összeg. Ez a számadat megerősíti, hogy a szerződés felülvizsgálati kikötései nem védik meg a szolgáltatót a közszolgáltatás működtetésének minden kockázatától. Az évek közötti ingadozások ellenére a Siremar üzletága által realizált befektetési jövedelem az egész időszakra (2019-ig) így körülbelül – 4,7 % volt az Olaszország által eredetileg előirányzott 6,5 % helyett. A Cdl és az SNS részére 2012 és 2019 között folyósított kompenzáció teljes összege ugyanis kevesebb, mint a közszolgáltatás nyújtása kapcsán felmerült nettó költségek összege, még 0 %-os befektetési jövedelmet feltételezve is. Amint azt a 7. táblázat mutatja, a Cdl és az SNS együttesen körülbelül 12,7 millió EUR összegű kiegészítő kompenzációt igényeltek volna pusztán a nettó költségeik fedezésére. Az a következtetés, hogy az új szerződés felülvizsgálati kikötései önmagukban nem védik meg a szolgáltatót minden kockázattal szemben, az SNS-re magára is igaz (2016–2019-es időszak): az SNS körülbelül 23,3 millió EUR-val kevesebbet kapott, mint a 6,5 %-os befektetési jövedelmet tartalmazó módszer szerint számított összeg; az SNS befektetési jövedelme körülbelül – 11,8 %, szemben az Olaszország által eredetileg előirányzott 6,5 %-kal; és az SNS körülbelül 15 millió EUR kiegészítő kompenzációt igényelt volna, csupán a nettó költségeinek fedezése érdekében.

⁽¹³³⁾ A következő vállalatokról van szó különösen: Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines (korábban Ustica Lines), Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV és Caronte & Tourist. A korábbi Tirrenia-csoport vállalatait (például Caremar, Toremar) kivették a referenciacsoportból. A referenciacsoport magában foglalja azt a két vállalatot – a Liberty Linest (korábban Ustica Lines) és a Caronte & Turistot –, amelyek később az új szerződést üzemeltetik az SNS közös vállalkozás keretében. E két vállalat azonban az eredeti szerződés hatályán kívül eső, más szolgáltatásokat nyújtott akkoriban. Ennek megfelelően a Bizottság nem zárta ki őket a referenciacsoportból.

⁽¹³⁴⁾ A Bizottság emlékeztet arra, hogy 2009 volt az utolsó év, amikor a Siremar a szokásos feltételekkel működött (azaz nem vonták rendkívüli igazgatás alá).

⁽¹³⁵⁾ Ezekben az években a Cdl és az SNS által évente befektetett nettó tőke átlagosan 33,8 millió EUR-t tett ki.

Közszolgáltatási útvonalak	1/8/2012 - 31/12/2012 (Cdl)	2013 (Cdl)	2014 (Cdl)	2015 (Cdl)	11/4/2016 - 31/12/2016 (SNS)	2017 (SNS)	2018 (SNS)	2019 (SNS)	Mindösszesen
Bevételek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
– Költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
– Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= A közszolgáltatás nettó költsége	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Méltányos nyereség (6,5 %)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
= Kompenzációra jogosult összeg	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
+ Tényleges kompenzáció	23,346,079 €	55,694,895 €	55,694,895 €	55,694,895 €	40,297,059 €	55,694,895 €	55,694,895 €	55,694,895 €	397,812,508 €
= Túl-/alulkompenzáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	– 30,340,068 €

7. táblázat: A Cdl és az SNS által ellátott közszolgáltatás nettó költsége, 2012–2019

- (366) A Bizottság pozitívként jegyzi meg továbbá, hogy az új szerződés 5. cikke előírja a szolgáltató számára, hogy a vezetői beszámolókat (útvonalankénti albontásban és független könyvvizsgáló által hitelesítve) minden évben küldje meg Sziciliának, hogy ez utóbbi ellenőrizhesse, nem történt-e túlkompenzáció. Ez további olyan biztosíték, amely garantálja, hogy a szolgáltató ne részesüljön túlkompenzációban. Az olasz hatóságok ezeket a 2012–2019-es vezetői beszámolókat is benyújtották, a Bizottság így el tudta végezni a 7. táblázatban szereplő számításokat ⁽¹³⁶⁾.
- (367) A fentiekre való tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy a szolgáltató részére a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció – a bevételeket és a méltányos nyereséget is figyelembe véve – nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtása során felmerülő költségek fedezéséhez szükséges mértéket. Konkrétan, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a CIPE-irányelvben előírt 6,5 %-os kockázati prémiumot a 2009. évi törvényben megállapított maximális kompenzációs összeggel együtt kell értékelni. Ezt szem előtt tartva, a Cdl és később az SNS által előzetesen elvárható befektetési jövedelem összhangban volt a közszolgáltatási kötelezettségek új szerződés szerinti teljesítésével összefüggésben nála felmerült kockázatokkal. Az Altmark-ügyben hozott ítélet harmadik feltételének való megfeleléssel kapcsolatos bizottsági kételyek tehát eloszlottak.
- (368) A kikötési elsőbbséggel és az abból eredő esetleges túlkompenzációval kapcsolatban Olaszország azt állította, hogy a kikötési elsőbbségből származó esetleges pénzbeli előnyt nem lehetett számszerűsíteni (lásd a (227) preambulumbekendést). A Bizottság megjegyzi, hogy mindenestre amennyiben ez az intézkedés csökkentené a közszolgáltató működési költségeit vagy növelné bevételeit, ezek a hatások egyértelműen tükröződnének a szolgáltató belső számláiban. A Bizottság (365) preambulumbekendésben szereplő elemzése megerősítette, hogy 2012 és 2019 között sem az Cdl, sem az SNS nem részesült túlkompenzációban. Ez magára az SNS-re is igaz azokban az években, amikor az új szerződés szerint szolgáltatott (2016–2019-es időszak). A Bizottság tehát megállapítja, hogy a kikötési elsőbbség is megfelel a harmadik Altmark-kritériumnak.

8.1.3.4. A negyedik Altmark-kritérium

- (369) A negyedik Altmark-kritérium teljesítettnek tekinthető, ha az általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellátásáért járó kompenzáció kedvezményezettségét 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 ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.
- (370) 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 ⁽¹³⁷⁾ és a 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽¹³⁸⁾.
- (371) Emellett az ÁGÉSZ-közlemény 65. pontja megjegyzi, hogy a Bíróság ítélkezési gyakorlata alapján a közbeszerzési eljárás alkalmazása csak akkor zárja ki az állami támogatás meglétét, ha lehetővé teszi annak a szolgáltatónak a kiválasztását, amely a szolgáltatást a „közösség számára a legkisebb költség mellett” képes nyújtani.
- (372) A Bizottság megjegyzi, hogy ebben az ügyben a közbeszerzési eljárásra a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹³⁹⁾ (amely a tengeri szállítási szolgáltatások ellátásáért odaítélt közbeszerzési szerződésekre is vonatkozik) és a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽¹⁴⁰⁾ hatálybalépése előtt került sor. Akkoriban a 2004/17/EK irányelv és a 2004/18/EK irányelv volt hatályban. Ugyanakkor a 2004/17/EK irányelv nem alkalmazandó az olyan tengeri szállítási szolgáltatásokra, mint amilyeneket a Siremar is nyújtott ⁽¹⁴¹⁾.

⁽¹³⁶⁾ 2015, illetve 2016 első hónapjai kivételével (lásd a 120. és a 121. lábjegyzetet). Bár a Bizottság sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy Olaszország nem nyújtotta be ezeket az adatokat, megjegyzi, hogy ez csak azt az utolsó időszakot érinti, amikor a Cdl üzemeltette a szolgáltatást, míg a Bizottság értékelése az SNS-re összpontosít, amint azt a (295) preambulumbekendés kifejti.

⁽¹³⁷⁾ 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.).

⁽¹³⁸⁾ 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.).

⁽¹³⁹⁾ 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.).

⁽¹⁴⁰⁾ 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.).

⁽¹⁴¹⁾ A 2004/17/EK irányelv 5. cikke ugyanis egyértelművé teszi, hogy csak a vasúton, automatizált rendszerekkel, villamossal, trolibuszal, autóbusszal vagy drótkötélpályán történő közlekedés tartozik a hatálya alá.

- (373) A tengeri, part menti vagy folyami közlekedésre irányuló közbeszerzési szerződések ehelyett a 2004/18/EK irányelv hatálya alá tartoznak az említett irányelv (20) preambulumbekkezdése alapján. Ugyanakkor a vízi közlekedési szolgáltatásokat az említett irányelv IIB. melléklete sorolja fel, ami azt jelenti⁽¹⁴²⁾, 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 hirdetések tartalmáról (36. cikk (1) bekezdés) és a kiválasztási kritériumokról (45–52. cikk) szóló rendelkezéseket, nem vonatkozik a tengeri szállítási szolgáltatásokra kiírt közbeszerzési szerződésekre.
- (374) Emellett a 2004/18/EK irányelv semmiképpen sem alkalmazandó az irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében meghatározott szolgáltatási koncesszióra⁽¹⁴³⁾. A Bizottság megjegyzi, hogy a bizonyos határon átívelő érdekekkel jellemzett szolgáltatási koncessziókra mindazonáltal vonatkoznak az EUMSZ általános átláthatósági és egyenlő bánásmódra vonatkozó elvei.
- (375) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a 2004/18/EK irányelv csak közbeszerzési szerződésekre alkalmazandó, de szolgáltatási koncessziókra nem. Továbbá, mivel a jelen ügy vízi közlekedési szolgáltatásokat érint, csak az említett irányelv bizonyos követelményei lennének alkalmazandók. 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 és megkülönböztetésmentes volt-e. Ezen értékelés elvégzéséhez a Bizottság a támogatás fogalmáról szóló közleményében⁽¹⁴⁴⁾ megfogalmazott iránymutatásra (különösen a 89. és azt követő pontokra) hagyatkozik.

A közbeszerzési eljárás versenyen alapuló és átlátható jellege

- (376) A támogatás fogalmáról szóló közlemény 90. pontja kimondja, hogy a közbeszerzési eljárásnak versenyen alapulónak⁽¹⁴⁵⁾ kell lennie, hogy valamennyi érdeklődő és alkalmas ajánlattevő részt vehessen az eljárásban. Emellett, az említett közlemény 91. pontja szerint az eljárásnak átláthatónak kell lennie, hogy az érdeklődő ajánlattevők a közbeszerzési eljárás valamennyi szakaszában egyenlő és érdemi tájékoztatást kaphassanak. Az említett pont hangsúlyozza, hogy az információk hozzáférhetősége, az érdeklődő ajánlattevők számára biztosított elegendő idő, valamint az egyértelmű kiválasztási és odaítélési feltételek mind nélkülözhetetlen elemei az átlátható kiválasztási eljárásnak, és rámutat arra, hogy a közbeszerzési eljárást megfelelően közzé kell tenni, hogy az egyetlen potenciális ajánlattevő figyelmét se kerülje el.
- (377) Előzetes észrevételként a Bizottság felhívja a figyelmet arra, hogy míg az olasz jog⁽¹⁴⁶⁾ lehetőséget adott a rendkívüli biztosnak arra, hogy magántárgyalásokba kezdjen a lehetséges felvásárlókkal, ezzel a lehetőséggel a jelen ügyben nem élt, kivéve az eljárás második szakaszát, miután a részvételi szándék kifejezésére való felhívást tettek közzé és hirdettek meg, valamint annak érdekében, hogy jobb feltételeket érjenek el a Cdi és az SNS részéről. Egy nyílt eljárást részesítettek előnyben ugyanis, hogy garantálják, a Siremar üzletágát piaci áron adják el, ezáltal maximalizálva az értékesítés bevételeit. Mivel nem került sor magántárgyalásokra nyilvános felhívás nélkül, a Bizottság által a 2011. évi határozatban e lehetőséget érintően kifejtett kételyek eloszlottak.
- (378) A jelen ügyben a közbeszerzési eljárást a Siremar üzletágának felvásárlása iránti részvételi szándék kifejezésére való felhívás egy nemzetközi és több nemzeti újságban, illetve válogatott szakmai weboldalakon történő közzététele útján indították el (lásd a (75) preambulumbekkezdést). A felhívás „mindenkit, aki garantálni tudja a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát” felkért részvételi szándékának kifejezésére, és további feltételt nem állapított meg. Az esetleges érdekelt feleknek emellett elegendő időt is (azaz 16 napot) adtak arra, hogy szándékukat kifejezzék. Ezen eljárás ezt követő átvilágítási szakaszában az alkalmas ajánlattevőknek közel négy hónapot adtak arra, hogy értékeljék az összes releváns információt, hogy meg tudják határozni, ajánlatot kívánnak-e tenni a Siremar üzletága iránt, és milyen összegű lenne ez az ajánlat.

⁽¹⁴²⁾ A 2004/18/EK irányelv 21. cikke szerint.

⁽¹⁴³⁾ 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 pénzügyi ellenszolgáltatással együtt.

⁽¹⁴⁴⁾ Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.).

⁽¹⁴⁵⁾ A támogatás fogalmáról szóló közlemény 146. lábjegyzetében a Bizottság azt az észrevétel teszi, hogy az uniós bíróságok az állami támogatással összefüggésben gyakran „nyílt” közbeszerzési eljárásra utalnak. A „nyílt” szó azonban nem a közbeszerzési irányelvek szerinti meghatározott eljárásra utal. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezért a „versenyen alapuló” kifejezés megfelelőbbnek tűnik, de nem szándékozik eltérni az ítélezési gyakorlatban kimunkált anyagi feltételektől.

⁽¹⁴⁶⁾ Különösen az 134/2008. sz. törvényerejű rendelet.

- (379) A Bizottság megjegyzi, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívás egyértelművé tette, hogy a Siremar üzletágát a Marzano-eljárás különös szabályai szerint fogják értékesíteni, azzal a kifejezett céllal, hogy biztosítsák a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát a közszolgáltatási rendszerben. Emellett a felhívás hivatkozik a 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkére, amely kimondja, hogy a közbeszerzési eljárás lezárulásával új szerződést fognak kötni a Siremar üzletágának vevőjével. Az említett cikk azt is megjegyzi, hogy az ilyen új szerződés időtartama legfeljebb tizenkét év, továbbá ismertette annak tartalmi elemeit. Emellett ugyanez a cikk évi 55 694 895 EUR-ban rögzítette a Siremar részére járó kompenzáció maximális összegét az új szerződés teljes időtartamára. Végezetül a 19-ter cikk meghatározza, hogy a Siremar felvásárlója megtartja a kikötési elsőbbséget a közszolgáltatási útvonalakon.
- (380) Amint arra a 2011. évi határozat rámutatott, a részvételi szándék kifejezésére való felhívás nem tartalmazta az értékesítésre felkínált pontos eszközökre, az odaítélési feltételre és a közbeszerzési eljárás következő lépéseinek ütemezésére vonatkozó konkrét adatokat. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közbeszerzési eljárás egésze mindazonáltal kellően átlátható volt a következő preambulumbekendésekben vázolt okokból.
- (381) Először a részvételi szándék kifejezésére való felhívás megemlítette, hogy az ajánlattevőknek 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 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⁽¹⁴⁷⁾. A Bizottság megjegyzi, hogy az öt érdekelt fél egyikét sem zárták ki, ami azt jelzi, hogy mindegyikük megfelelő bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy elegendő pénzügyi erőforrással rendelkezik a szolgáltatás folyamatosságának biztosításához. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a kiválasztási feltétel minden érdeklődő ajánlattevő számára világos volt, a kitűzött cél tekintetében pedig indokolt.
- (382) Másodszor, amint a (379) preambulumbekendésben kifejtésre került, a 135/2009. sz. törvényerejű rendeletre történő hivatkozás egyértelművé tette az érdekelt felek számára, hogy a közbeszerzési eljárás lezárultakor új (legfeljebb tizenkét évre szóló) szerződést kötnék, és hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció éves összegét évi 55 694 895 EUR-ban maximalizálták. A részvételi szándék kifejezésére való felhívásból kitűnt továbbá, hogy a cél a közszolgáltatás nyújtására szánt üzletág értékesítése volt. Emellett, amint Olaszország is megerősítette, minden, az értékesítés tárgyával kapcsolatos információt, ideértve a vevő és az állam között létrejövő szerződés tervezetét is, azon öt fél rendelkezésére bocsátották, akik részt vettek az átvilágítási szakaszban. Ez lehetővé tette e felek számára, hogy eldöntsék, benyújtanak-e ajánlatot, és amennyiben igen, milyen összeggel. A Bizottság rámutat arra, hogy szokásos gyakorlat magánszereplők közötti értékesítési eljárásokban, hogy a bizalmas üzleti adatokat csak az átvilágítási szakaszban teszik megismerhetővé. Ugyanebből az okból az érdekelt feleknek titoktartási megállapodást is alá kellett írniuk, mielőtt hozzáférést kaptak volna a releváns dokumentációhoz (lásd a (76) preambulumbekendést). A Bizottság ennek alapján úgy ítéli meg, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívásból kellően egyértelműen kiderült⁽¹⁴⁸⁾, hogy az értékesítés a Siremar üzletágát és az új szerződést együtt érintette. Részvételi szándékuk kifejezését követően a felek hozzáférést kaptak minden ahhoz szükséges információhoz, hogy az esetleges ajánlatukról döntsenek.
- (383) Harmadszor a közbeszerzési eljárás következő szakaszainak időzítését illetően a Bizottság a következőket jegyzi meg. Az érdeklődő ajánlattevőket a 2010. november 24-én kelt levélben hívták meg az átvilágításban való részvételre. Az eljárás következő konkrét lépéseire vonatkozó releváns információkat, különösen az eljárás ütemezését és a második, átvilágítási szakaszban való részvétel kritériumait a rendkívüli biztos ezt követően, 2011. február 2-án közölte levélben az érdeklődő ajánlattevőkkel. A Bizottság megítélése szerint az, hogy ez az információ nem szerepelt a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban⁽¹⁴⁹⁾, valószínűleg nem tartotta vissza a potenciális ajánlattevőket a részvételi szándékuk kifejezésétől.
- (384) Negyedszer a Bizottság megjegyzi, hogy a felhívás alapján hat fél fejezte ki érdeklődését a Siremar üzletágának felvásárlása iránt (lásd a (76) és a (77) preambulumbekendést). E felek közé tartoztak a legfontosabb helyi komp- és hajóüzemeltetők: a Caronte & Tourist S.p.A. és az Ustica Lines S.p.A. (közös ajánlattal), a Riccardo Sanges & C. S.r.l., a Traghetti delle Isole S.p.A. és a Mediterranea Holding S.p.A. (amelynek részvényesei között szerepeltek tapasztalt helyi szolgáltatók, akik másokkal partnerségben megalapították a Cdl-t). A Bizottság szerint ez megerősíti, hogy az összes potenciális ajánlattevő elegendő lehetőséget kapott arra, hogy a közbeszerzési eljárásban való

⁽¹⁴⁷⁾ Emellett, a (373) preambulumbekendésben kifejtettek szerint, a 2004/18/EK irányelv 36. cikkének (1) bekezdése nem volt alkalmazandó e közbeszerzési eljárásra. Olaszország tehát valójában nem volt köteles kiválasztási feltételeket megadni a felhívásban.

⁽¹⁴⁸⁾ A Bizottság rámutat arra, hogy Olaszország nem volt köteles arra sem, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban részletesen bemutassa az értékesítésre felkínált pontos eszközöket és az új közszolgáltatási szerződést, hiszen a 2004/18/EK irányelv 36. cikkének (1) bekezdése nem volt alkalmazandó erre a közbeszerzési eljárásra.

⁽¹⁴⁹⁾ Emellett mivel a 2004/18/EK irányelv 36. cikkének (1) bekezdése nem volt alkalmazandó erre a közbeszerzési eljárásra, Olaszország nem volt köteles arra sem, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban leírja, hogyan szervezik meg a közbeszerzési eljárás későbbi szakaszait.

részvételi szándékát kifejezze. Ezzel összefüggésben a Bizottság rámutat arra, hogy az érdekelt feleknek nem kellett megterhelő eljárásokon keresztül menniük, és hogy nem merültek volna fel jelentős költségeik a részvételi szándékuk kifejezésével összefüggésben. Elegendő volt, ha igazolják, hogy képesek a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát garantálni. Az érdeklődését kifejező hat fél szintén megfelelt ennek a kiválasztási feltételnek, és ennek megfelelően meghívták őket az átvilágítási szakaszba. Közülük öt döntött úgy, hogy részt vesz benne. A feleknek csak ezt követően kellett eldönteniük, hogy kívánnak-e ajánlatot tenni, és amennyiben igen, mekkora összeggel.

- (385) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közbeszerzési eljárás összességében a versenyen alapult és átlátható volt. Különösen a Siremar azon szándékát, hogy leválasztja a közszolgáltatási üzleti tevékenységet (azaz a Siremar üzletágát), 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 kifejezheték részvételi szándékukat és nem kellett kötelezettséget vállalniuk semmire abban a szakaszban. Feltéve, hogy igazolják, teljesítik az egyetlen kiválasztási feltételt, e feleknek minden ahhoz szükséges információ és idő a rendelkezésére állt, hogy eldönthessék, kívánnak-e ajánlatot tenni a Siremar üzletágára, 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 és a legmagasabb ár mint feltétel

- (386) A támogatás fogalmáról szóló közlemény 92. pontja kiemeli, hogy az eljárás valamennyi szakaszában az ajánlattevőkkel szembeni megkülönböztetésmentes bánásmód, valamint az eljárást megelőzően meghatározott objektív kiválasztási és odaítélési feltételek elengedhetetlen feltételek annak biztosításához, hogy a létrejövő ügylet összhangban álljon a piaci feltételekkel. Az említett pont kifejti továbbá, hogy az egyenlő bánásmód biztosítása érdekében a szerződés-odaítélési szempontoknak lehetővé kell tenniük az ajánlatok objektív összehasonlítását és elbírálását. Emellett a támogatás fogalmáról szóló közlemény 95. pontja szerint amikor közjogi szervek értékesítenek eszközöket, a vevő kiválasztásakor az egyetlen releváns feltétel a legmagasabb ár kell, hogy legyen⁽¹⁵⁰⁾, a kért szerződéses kikötésekre is figyelemmel (például az eladó vásárlási garanciája).
- (387) A fentiekben jelzettek szerint (lásd a (378) preambulumbekendést) a részvételi szándék kifejezésére való felhívás csak egyetlen kiválasztási feltételt említett: az ajánlattevőknek képesnek kell lenniük „a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságának biztosítására”. Az eljárásban részt vevő öt szándéknyilatkozatot benyújtó hat fél mindegyike teljesítette a kiválasztási feltételt, és ennek megfelelően meghívást kapott az átvilágítási szakaszba. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy az egyetlen alkalmazandó kiválasztási feltétel objektív volt, azt kellően egyértelművé tették minden, a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban érdekelt fél számára.
- (388) A hat leendő ajánlattevő közül öt döntött úgy, hogy továbblép az átvilágítási szakaszba. Ebben a szakaszban, amelyre 2010 novembere és 2011 márciusa között került sor, mind az öt leendő ajánlattevő hozzáférést kapott egy adatszobához, amely minden releváns információt tartalmazott, lehetővé téve számukra az eladásra kínált üzletág értékelését (lásd a (77) preambulumbekendést). 2011. február 2-án a rendkívüli biztos levelet küldött, amelyben részletezte az ajánlattétellel kapcsolatos eljárást és követelményeket (lásd a (383) preambulumbekendést). Konkrétan, a levél világosan megállapította az értékesítés feltételeit: üzleti tervet kell készíteni a szerződés-tervezetben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek ellátására, és megfelelő garanciákat kell biztosítani, amelyek igazolják az ajánlattevő pénzügyi stabilitását. Olaszország megerősítette, hogy ha egynél több ajánlat érkezik be, az egyetlen odaítélési feltétel a legmagasabb ár. Olaszország ugyanis pontosan két érvényes és összehasonlítható ajánlat közül a lehető legmagasabb ár elérése érdekében indította el többször az eljárást, végül az üzletágat 2011 októberében odaítélte a CDI-nek (2012 júliusában véglegesítették az ügyletet), majd 2016 áprilisában az SNS-nek (lásd a 2.3.3.2. szakaszt).
- (389) A Bizottság 2011. évi határozatban megfogalmazott azon kételyei tehát, miszerint a 134/2008. sz. rendelet lehetővé teszi, hogy a szerződést más kritériumok alapján ítélik oda, eloszlottak. A közbeszerzési eljárás különböző lépései során minden felet helytállóan és egyenlő mértékben tájékoztattak, ami lehetővé tette számukra, hogy az eljárás és a követelmények teljes ismeretében tegyenek ajánlatot. A Bizottság úgy ítéli meg emellett, hogy az odaítélési feltétel alapján objektíven össze lehet vetni és értékelni a benyújtott ajánlatokat.

Annak garantálása, hogy a közösségnek legkevesebb költséggel nyújtják a szolgáltatást

- (390) Ebben az ügyben Olaszország az új szerződésre a Siremar üzletágával csomagban és bizonyos, a munkaerő szintjére vonatkozó feltételek mellett írt ki közbeszerzési eljárást, és nem csak az új szerződésre magára. A 2012. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot fogadta el, hogy amennyiben az ajánlattevők már kellően ellátottak hajókkal és legénységgel, kisebb lett volna a költségük, ha nem lettek volna kötelesek

⁽¹⁵⁰⁾ Lásd: a Törvényszék 2012. február 28-i ítélete, Land Burgenland és Ausztria kontra Bizottság, T-268/08 és T-281/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2012:90, 87. pont.

átvenni a Siremar befektetett eszközeit és munkavállalóit. A Bizottságnak tehát az volt az előzetes álláspontja, hogy ha úgy írják ki a közbeszerzési eljárást, hogy az új szerződés mellé nem társul a Siremar közszolgáltatás ellátásához szükséges hajói és legénysége átvételének kötelezettsége, a közösségnél kisebb költség keletkezett volna.

(391) mivel a Siremar rendkívüli igazgatás alá tartozó nagyvállalat volt, az általános nemzeti jog⁽¹⁵¹⁾ előírta a felvásárlója számára, hogy két évig tartsa fenn ugyanazt a létszámú személyzetet. Az üzletág átruházására irányuló szerződés előírja a Cdl és később az SNS számára, hogy munkát kínáljon (új szerződések alapján) a Siremar korábbi munkavállalóinak, és hogy két évig tartózkodjon az elbocsátásoktól⁽¹⁵²⁾. A Bizottság először is megjegyzi, hogy ez a követelmény jogszabályi kötelezettségen alapul, amelyet az olasz hatóságok nem hagyhattak figyelmen kívül az üzletág átruházásának előkészítésekor, és hogy ez a kötelezettség időben korlátozott, azaz csak két évre szól. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Siremar üzletága az új szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek alapján folytatta a közszolgáltatás ellátását. Ebben az értelemben Olaszország azt állította, hogy a Cdl és később az SNS csak a közszolgáltatás folyamatos ellátásához szükséges legénységet és adminisztrációs személyzetet vette át⁽¹⁵³⁾. Tekintettel arra, hogy a foglalkoztatási költségeket az új szerződés szerint az SNS-nek fizetendő kompenzáció fedezni fogja, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a munkaerőszint fenntartása a gyakorlatban nem jelent terhet a Cdl és később az SNS számára. Ezért az a kötelezettség valószínűleg nem nyomta le az üzletág eladási árát, és ily módon nem juttathatta előnyhöz a Cdl-t és később az SNS-t. Emellett ez a megoldás előnyös volt a Siremar (és ilyenformán tulajdonosa, Olaszország) számára is, mivel nem kellett a Cdl és később SNS által újra felvett személyzet utáni végkielégítést megfizetnie. A Bizottság megjegyzi, hogy az Ecorys a Siremar teljes személyzetére vonatkozó összes végkielégítési költséget legalább 34 millió EUR-ra becsülte.

(392) mivel a Siremar eszközeit összekapcsolták az új közszolgáltatási szerződéssel⁽¹⁵⁴⁾, a felvásárlóra vonatkozik a közszolgáltatás folyamatosságának garantálására vonatkozó követelmény, és kikötési elsőbbséget kap. A Bizottság először is megjegyzi, hogy csak a közszolgáltatási kötelezettség ellátáshoz szükséges eszközöket értékesítik csomagban a közszolgáltatási szerződéssel. Azt a gyors kompot ugyanis, amelyet e célból nem tartottak szükségesnek, külön pályázati eljárás keretében értékesítették. Másodszor a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Siremar üzletága eszközeinek az új közszolgáltatási szerződéssel való összekapcsolása nem eredményez alacsonyabb árat, mint ha az eszközöket és ezt a szerződést külön értékesítenék, a következő okokból:

— a fentiek szerint a Tirrenia és a Siremar rendkívüli biztosa külön pályázati eljárásokat szervezett azon hét hajó eladására, amelyek nem tartoztak sem a Tirrenia, sem a Siremar üzletágába. E hét hajóból csak egyet lehetett eladni olyan ajánlattevőnek, amely továbbra is hajózási célokra kívánta használni azt. A többi hat hajót csak bontási célra lehetett értékesíteni. Továbbá 2011 márciusában azok a hajózási ügynökök⁽¹⁵⁵⁾, amelyeket felkértek a Siremar hajói értékének meghatározására, rámutattak arra, hogy ezek a hajók viszonylag régiek és azokra a helyi útvonalakra vannak szabva, amelyeken közlekednek. Ezért korlátozott piaci értékkel rendelkeznek a nemzetközi piacokon, és csak néhány földközi-tengeri útvonalon használhatók. Ezen okok miatt és figyelembe véve az akkori nehéz gazdasági helyzetet, valószínűtlennek tűnik, hogy a Siremar mind a 18 hajóját hajózási célokra lehetett volna értékesíteni (azaz a hulladékértéknél magasabb áron)⁽¹⁵⁶⁾. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy e hajók és az új közszolgáltatási szerződés összekapcsolása révén magasabb ár volt elérhető Siremar hajóiért⁽¹⁵⁷⁾, mivel a hajók közszolgáltatási útvonalakon történő üzemeltetéséért cserébe a felvásárló tizenkét évig közszolgáltatásért járó kompenzációban részesül,

— a 2012. évi határozatban a Bizottság felvetette annak lehetőségét, hogy a már elegendő számú hajóval és létszámú legénységgel kellően felszerelt ajánlattevők előnyben részesítették volna azt a lehetőséget, hogy nem kell felvásárolniuk a Siremar hajóit és felvenni a munkavállalóit. A Bizottság azonban megállapítja, hogy 2010-ben a Siremar üzletága összesen 500 főt foglalkoztatott, és 18 hajót üzemeltetett. A Bizottság valószínűtlennek ítéli, hogy a potenciális ajánlattevők ilyen jelentős erőforrásokkal és eszközökkel rendelkeztek volna, amelyet azonnal (át) tudtak volna irányítani az új szerződésben megállapított közszolgáltatási

⁽¹⁵¹⁾ A 270/1999. sz. törvényerejű rendelet 63. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy egy rendkívüli igazgatás alatt álló nagyvállalat üzletága potenciális felvásárlójának kötelezettséget kell vállalnia a munkaerő szintjének (azzal a munkavállalók számának) fenntartására és az üzleti tevékenység folytatására, a tulajdonszerzést követően legalább két évig.

⁽¹⁵²⁾ Kivéve jól meghatározott körülmények esetén.

⁽¹⁵³⁾ Amint arról a szakszervezetekkel 2011 novemberében megállapodás született, ez a gyakorlatban az adásvételi szerződés aláírásakor az üzletág valamennyi alkalmazottját érintette.

⁽¹⁵⁴⁾ E szerződés tervezetét minden ajánlattevő rendelkezésére bocsátották az adatszobában. Továbbá ennek kulcsfontosságú rendelkezéseit már a 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikke megállapította.

⁽¹⁵⁵⁾ Ferrando & Massone Srl.

⁽¹⁵⁶⁾ A Ferrando & Massone Srl jelentése ugyanis úgy vélte, hogy a hajók közül kettőnek nincs pénzügyi értéke.

⁽¹⁵⁷⁾ Ennek oka, hogy ha a hajók még nem értek hasznos élettartamuk végére, hajózási célú értékük magasabb, mint a hulladékértékük. Egy olyan forgatókönyv szerint, amikor a hajókat külön adják el, valószínű, hogy legalább a hajók egy részét hulladékértéken értékesítik. Ezért a hajók közszolgáltatási szerződéssel történő összekapcsolásával minden, hajózásra alkalmas hajó üzemben maradt, így a hulladékértéknél magasabb áron értékesíthető.

kötelezettségek ellátásához. Ez annál is inkább helytálló, mivel az új szerződés konkrét követelményeket fogalmaz meg (például kapacitás és sebesség) a különböző közszolgáltatási útvonalakon használandó hajók tekintetében. Bármely piaci szereplő, amely rendelkezett az előírt erőforrásokkal, inkább más útvonalakon alkalmazta volna őket, és az új szerződéssel összhangban történő átirányításuk szükségképpen azzal járt volna, hogy a korábbi használatukból származó bevétel kiesik. E tekintetben a Bizottság rámutat arra, hogy sem az SNS, sem a CdI nem érvelt azzal a Bizottság előtt, hogy nem kívánták megszerezni a Siremar hajóit.

- (393) Annak ellenőrzése érdekében, hogy az új szerződés és a Tirrenia üzletágának, valamint a munkaerőre vonatkozó feltételnek az összekapcsolása nem jelent terhet a CdI és később az SNS számára, a Bizottság a hivatalos vizsgálat keretében megrendelt egy tanulmányt egy független szakértőtől, az Ecorystól (lásd a (117)–(121) preambulumbekendést). Az Ecoryst felkérték arra, hogy állapítsa meg a Siremar üzletágának az értékét a kapcsolódó feltételek nélkül. Az Ecoryst azt állapította meg, hogy ha a Siremar üzletágát feltételekhez nem kötötték és különösen a közszolgáltatás ellátására irányuló új szerződés (tehát az említett közszolgáltatás folyamatosságának biztosítására irányuló kötelezettség) nélkül értékesítették volna, a vállalatot felszámolási értékén adták volna el, azaz a becslések szerint – 0,3 millió EUR-ért. Az Ecoryst ezt a következtetést arra a feltevésre alapozta, hogy a Siremar üzletága nem tudna jövedelmezően tovább üzemelni a közszolgáltatásért járó kompenzáció hiányában. Az Ecoryst megjegyezte, hogy ez a felszámolási érték alacsonyabb, mint a pályázat eredményeként elért érték, és jelezte, hogy egy piaczgazdasági szereplő számára az azonnali felszámolás (lényegében a hajók értékesítése) nem lenne életképes alternatíva. Ezenkívül az Ecoryst összehasonlította a Siremarnál a munkaerőköltség összevételből való részesedését és a munkaerőköltség/létszám arányt több hasonló komptársaságéval. Az elemzés azt mutatta, hogy nincs jelentős különbség a személyzet és a költségstruktúra között, amely létszámfeleslegre vagy túlzott munkaerőköltségekre mutatna. Egy lehetséges vevő tehát csekély mozgástérrel rendelkezett volna a munkaerő egy részének elbocsátása vagy leváltása tekintetében. Ennek alapján az Ecoryst azt állapította meg, hogy semmi nem igazolja, hogy a munkaerőre vonatkozó feltétel jelentős hatást gyakorolt a Siremar üzletágának értékére. A Bizottság tehát megállapítja, hogy az új szerződés és a Siremar üzletágának összekapcsolása, valamint a munkaerőre vonatkozó feltétel nem nyomhatta le az üzletág eladási árát.
- (394) Összefoglalva, a foglalkoztatási szint fenntartásával kapcsolatos feltételt az általános nemzeti jog írja elő, és nem az eladó. Emellett e feltétel nem terhes a Siremar üzletágának felvásárlója számára, amint azt a Bizottság független szakértője, az Ecoryst is megerősítette. A közszolgáltatás folyamatosságának biztosításából álló feltétel, amely az eszközök és a közszolgáltatási kötelezettség összekapcsolásának közvetlen következménye, nem tekinthető árcsökkentő tényezőnek. Ezzel szemben, a fenti érvek alapján és amint azt az Ecoryst is megerősítette, az eszközök különálló értékesítése alacsonyabb árat eredményezett volna. Emellett elég valószínűtlen, hogy lett volna a közszolgáltatási szerződés megszerzésében érdekelt potenciális ajánlattevő, amely nem kívánta volna átvenni az eszközöket, tekintettel a közszolgáltatás ellátásához szükséges nagy számú hajóra és legénységre. A Bizottság tehát megállapítja, hogy bármilyen piaczgazdasági eladó úgy döntött volna, hogy a Siremar üzletágának eszközeit az új közszolgáltatási szerződéssel csomagban értékesíti, hogy a legmagasabb árat elérje. A Bizottság ennek alapján megállapítja, hogy Olaszország nem szabott olyan feltételeket, amelyek valószínűleg lenyomták az árat, vagy amelyeket egy magáneladó nem írt volna elő. A Bizottság ebből levonja a következtetést, hogy az a kétely, miszerint az új szerződés Siremar üzletágával és a munkaerőre vonatkozó feltétellel együtt történő megpályázata nem a legkevesebb költséget eredményezte a közösség számára, eloszlott.
- (395) A fentiekben leírt értékelés alapján (lásd a (376)–(394) preambulumbekendést), a Bizottság megállapítja, hogy a közbeszerzési eljárás nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes volt a közbeszerzési szabályokkal összhangban.
- (396) Ugyanakkor az ÁGÉSZ-közlemény 68. pontja megjegyzi, hogy „az olyan eljárások esetében, amelyeknél csupán egy ajánlat érkezik be, az ajánlattételt nem lehet elégségesnek tekinteni annak biztosításához, hogy az eljárás a legalacsonyabb költséggel járjon a közösség számára”.
- (397) E tekintetben a Bizottság először megjegyzi, hogy eredetileg két ajánlatot nyújtottak be a Siremar üzletága és az új szerződés csomagban történő értékesítésére vonatkozó eljárás során. Az üzletágot eredetileg az egyik ajánlattevőnek, a CdI-nek ítélték oda. Az eljárás utolsó szakaszában, miután az olasz közigazgatási bíróságok ítéletei nyomán a CdI-t kizárták, az SNS megerősítette korábbi ajánlatát, amely az egyetlen végül benyújtott érvényes ajánlatként értelmezhető.
- (398) A Bizottság azonban úgy ítéli meg, hogy az ezen eljárás konkrét ténybeli körülményei között az annak meghatározására irányadó időpontnak, hogy egynél több ajánlatot nyújtottak-e be, és ezért feltételezhető-e, hogy az ajánlat a közösség számára a legkevesebb költséggel jár, az SNS nyertes ajánlata eredeti megszövegezésének időpontjának, azaz 2011 májusának kell lennie. Ez az az időpont, amikor az SNS értékelte az új szerződéssel egy csomagban értékesített üzletág értékét, és akkoriban két versenytárs vett részt az eljárásban: a CdI és az SNS. A Bizottság

megjegyzti továbbá, hogy a Cdi ténylegesen ideiglenesen elnyerte a szerződést, átvette az üzletágot és működtette a szolgáltatást 2012 és 2016 között, mielőtt a közigazgatási bíróságok ítéletei az eljárás újraindításához és az üzletágnak a SNS részére történő végleges odaítéléséhez vezettek. Mindezek alapján a 4. Altmark-kritérium teljesülésének értékelése céljából figyelembe kell venni, hogy a Cdi is tett ajánlatot ebben az eljárásban, és ezért ez a közbeszerzési eljárás elegendőnek tekinthető annak biztosításához, hogy az eljárás a közösség számára a legkevesebb költséggel járt.

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

Erős biztosítékok az eljárás kialakítása során

(400) Másodlagosan a Bizottság megjegyzi, hogy ha a releváns időpont annak meghatározásához, hogy a közbeszerzési eljárás révén piaci árat értek-e el, az az időpont, amikor az SNS utolsó ajánlatát végül megerősítették, azaz 2016 januárja, amit a Bizottság vitat, akkor csak egy ajánlatot nyújtottak be ténylegesen, mivel ekkor az SNS volt az egyetlen fél az eljárásban. Ennek megfelelően az ilyen közbeszerzési eljárás rendes körülmények között nem elegendő annak biztosításához, hogy a nyertes ne részesüljön előnyben.

(401) A Bizottság ugyanakkor az ÁGÉSZ-útmutatóban⁽¹⁵⁸⁾ árnyalta az ÁGÉSZ-közlemény 68. pontjában kimondott álláspontját, és kifejtette, hogy *„ez [...] nem jelenti azt, hogy nem fordulhatnak elő olyan esetek, amelyekben különösen erős garanciáknak köszönhetően az eljárás kialakítása során egy olyan eljárás is elégséges lehet ahhoz, hogy a szolgáltatást a közösség számára legalacsonyabb költségen nyújtsák, amelynél csupán egy ajánlat érkezik be”*.

(402) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vizsgált esetben – csakúgy, mint a Tirrenia üzletágának privatizációja során, amelyet a 2020. évi Tirrenia/CIN-határozat határozatban vizsgált – ilyen biztosítékok léteztek. Konkrétabban:

— a közbeszerzési eljárást úgy szervezték meg, hogy maximalizálják a potenciális ajánlattevők érdeklődését. Emellett a potenciális ajánlattevőknek nem kellett terhes eljárásokon keresztül menniük, és nem merültek volna fel jelentős költségeik a részvételi szándékuk kifejezésével összefüggésben. Ennek eredményeként öt részvételi szándék érkezett be hat olasz gazdálkodó egységtől, közülük mindenkit meghívtak az átvilágítási szakaszba (lásd a (388) preambulumbekendést),

— a tényleges verseny a közbeszerzési eljárás végéig lehetséges volt. Konkrétan hat leendő ajánlattevőt hívtak meg az átvilágítási szakaszba. Közülük kettő (az Ustica Lines S.p.A. és a Caronte & Tourist S.p.A.) közös vállalkozást hozott létre, és SNS néven kötelező ajánlatot tett. A Mediterranea, amely a helyi magán szereplőkkel összefogva létrehozta a Cdi-t, egy további ajánlatot tett. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy profiljuk alapján az átvilágítási szakaszban részt vevő másik két félnek lehetett oka arra, hogy valóban érdeklődjen az ajánlattétel iránt (például az adott ágazatban és/vagy Olaszországban tevékenykedett),

— előzetesen minimálárát állapítottak meg egy Olaszország által kijelölt független szakértő szerinti értékmegállapítás alapján (lásd a (78) preambulumbekendést). Ez a minimálár az összes potenciális ajánlattevő számára ismertté vált az adatszobában, és viszonylag magas kiindulási pontot jelentett az ajánlattétel kezdeményezése szempontjából. Amint arra a (79) preambulumbekendés rámutat ugyanis, az első forduló nem tartalmazott kötelező érvényű ajánlatot, ami arra utal, hogy a Siremar üzletágára vonatkozó minimálárát meglehetősen magas szinten állapították meg. Míg ez a magas minimálár valóban elősegítette annak garantálását, hogy az eljárás a közösség számára legkevesebb költséget eredményezze, eltántoríthatta a másik két potenciális ajánlattevőt az ajánlat benyújtásától,

— a Cdi első érvényes ajánlatát az adatszobában tették közzé, és a többi ajánlattevőt kifejezetten felkérték, hogy tegyenek jobb ajánlatot. A jobb ajánlatok benyújtásának határidejét ezt követően a rendkívüli biztos az SNS kérésére meghosszabbította. Miután az SNS is benyújtotta ajánlatát, mivel a kapott két kötelező ajánlat nem volt könnyen összehasonlítható, az eljárást többször újraindították, és minden alkalommal a feleket jobb ajánlat benyújtására kérték fel. A kedvezőbb ajánlat benyújtására való felhívás különösen erőteljes biztosíték annak garantálására, hogy a lehető legnagyobb összegű (és ezáltal a közösség számára legkevesebb költséggel

⁽¹⁵⁸⁾ Lásd konkrétabban az Útmutató az Európai Unió állami támogatási, közbeszerzési és belső piaci szabályainak az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra és különösen az általános érdekű szociális szolgáltatásokra történő alkalmazásáról című, 2013. április 29-i bizottsági szolgálati munkadokumentum 68. kérdésére adott bizottsági választ (lásd: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_hu.pdf).

járó) ajánlatot érjék el. Ebben az eljárásban a két komoly ajánlattevő létezése, valamint a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdl, továbbá az SNS közötti levelezés arra enged következtetni, hogy tényleges verseny állt fenn. E következtetést nem kérdőjelezi meg az a tény, hogy ez a verseny ideiglenesen torzult a viszontgarancia révén, amely lehetővé tette, hogy a először Cdl nyerje el a szerződést. Eppen ellenkezőleg, ez egy másik, azt valószínűsítő körülmény, hogy az ajánlattevők között tényleges verseny volt, még akkor is, ha e különleges körülmények között nem tartották tiszteletben az eljárási szabályokat.

(403) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy tekintettel a fenti biztosítékokra és mindenekelőtt a minimálárra és a kedvezőbb ajánlattételre való felhívásra, a közbeszerzési eljárás kellően biztosította, hogy a szolgáltatás a közösség számára legkevesebb költséggel járjon, még úgy is, hogy az eljárás legutolsó szakaszában csak egy ajánlatot nyújtottak be. A teljesség kedvéért a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó ügy különbözik azoktól a következő ügyektől, amelyekben szintén csak egy ajánlatot nyújtottak be:

— a Messina és Reggio Calabria közötti gyors tengeri személyszállítási összeköttetés üzemeltetésére kiírt közbeszerzési eljárásban csak az Ustica Lines nyújtott be ajánlatot. Ugyanakkor ez a vállalat volt az egyetlen, amely érdeklődött az ajánlattétel iránt, így soha nem volt lehetséges a tényleges verseny. Az említett ügyben a Bizottság tehát szükségképpen azt állapította meg, hogy a negyedik Altmark-kritérium nem teljesül, és hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció állami támogatásnak minősül⁽¹⁵⁹⁾. A Bizottság emlékeztet arra, hogy a vizsgált ügyben hat fél jelezte részvételi szándékát és közülük öt részt is vett az eljárás utolsó szakaszában,

— a belga sajtóterjesztési koncesszió odaítélésére irányuló közbeszerzési eljárásban csak a bpost (az ezen általános gazdasági érdekű szolgáltatás inkumbens szolgáltatója) tett ajánlatot. Noha eredetileg három vállalat fejezte ki a közbeszerzési eljárásban való részvétel iránti szándékát, egy vállalat visszalépett az ajánlattételi határidő lejárta előtt, egy másik pedig bejelentette, hogy már nem kíván ajánlatot tenni (jóllehet a bpost ajánlattételét követő három nappal). A belga hatóságok mindazonáltal úgy érveltek, hogy tényleges verseny zajlott a közbeszerzési eljárásban, és hogy elegendő biztosíték garantálta, hogy a közbeszerzési eljárás a legkisebb költséget eredményezze a közösség számára. Az említett ügyben a Bizottság ugyanakkor azt állapította meg, hogy a biztosítékok elégtelenek voltak, ezért a negyedik Altmark-kritérium nem teljesül és a közszolgáltatásért járó kompenzáció állami támogatásnak minősül⁽¹⁶⁰⁾. Míg az olasz hatóságok nyílt közbeszerzési eljárást szerveztek, a belga hatóságok tárgyalásos eljárást⁽¹⁶¹⁾, amely eljárások az ÁGÉSZ-közlemény 66. pontja szerint „csak kivételes esetekben tekinthetők elégségesnek ahhoz, hogy teljesítsék a negyedik Altmark-kritériumot”. A Bizottság megjegyzi, hogy e jelentős különbségtől eltekintve a bpost-ügyben a biztosítékok is teljes mértékben különböztek a jelen ügyben alkalmazottaktól. Végezetül meg kell jegyezni, hogy a bpost-ügyben az általános gazdasági érdekű szolgáltatás inkumbens szolgáltatója azután nyerte el a szerződést, hogy az egyetlen ajánlatot tette, és csak egy lehetséges versenytárs ajánlattevő vett részt az eljárásban. A vizsgált ügyben a szerződést az az ajánlattevő nyerte el (SNS), amely nem állt kapcsolatban az általános gazdasági érdekű szolgáltatás inkumbens szolgáltatójával, és más versenytárs ajánlattevő is jelen volt, továbbá a fentiekben említett biztosítékok voltak irányadók. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a bpost-ügy körülményei nem hasonlítanak a szóban forgó ügyre.

(404) A Bizottság emellett megjegyzi, hogy a Siremar üzletágának értékesítésére kiírt közbeszerzési eljárás jelentősen eltér a Franciaország szárazföldi területe és Korzika közötti hajózási szolgáltatások üzemeltetőjének kiválasztására irányuló eljárástól⁽¹⁶²⁾ (a továbbiakban: SNCM-ügy), a következő okokból:

— a francia hatóságok hirdetmény közzétételével induló tárgyalásos eljárás keretében bízták meg a szolgáltatókat a közszolgáltatással. Az ÁGÉSZ-közlemény 66. pontja szerint az ilyen típusú eljárások „csak kivételes esetekben tekinthetők elégségesnek ahhoz, hogy teljesítsék a negyedik Altmark-kritériumot”. Ezzel szemben az olasz hatóságok nyílt közbeszerzési eljárást alkalmaztak, amelynek keretében csak az eljárás utolsó szakaszában, a már beérkezett ajánlatok összehasonlítása és minőségének javítása érdekében került sor magántárgyalásokra,

— bár az SNCM-ügyben két ajánlatot nyújtottak be, az egyiket az egyik kiválasztási feltétel alapján elutasították. A két ajánlatot érdemben tehát nem is vetették össze, hogy a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot válasszák. Így tehát, még ha ténylegesen két ajánlatot is nyújtottak be, ez nem volt elegendő a tényleges verseny garantálásához. A Siremarra vonatkozó közbeszerzési eljárásban ezzel szemben öt fél vett részt a végső szakaszban, és két ajánlatot tettek (lásd a (398) preambulumbekendést). Még ha a negyedik Altmark-kritérium értékelése céljából úgy tekintjük is, hogy végül csak az SNS nyújtott be érvényes ajánlatot, amit a Bizottság vitat, az eljárás végéig tényleges verseny zajlott (lásd a (402) preambulumbekendést),

⁽¹⁵⁹⁾ A Bizottság határozata az SA.42710. számú ügyben: Általános gazdasági érdekű szolgáltatás – gyors tengeri személyszállítási összeköttetés Messina és Reggio Calabria között – Olaszország (HL C 40., 2018.2.2., 4. o.).

⁽¹⁶⁰⁾ A Bizottság határozata az SA.42366. számú ügyben – Közszolgáltatásért járó kompenzáció a bpostnak 2016 és 2020 között – Belgium (HL C 341., 2016.9.16., 5. o.).

⁽¹⁶¹⁾ A 2004/18/EK irányelv 30. cikke és a 2004/17/EK irányelv 1. cikke (9) bekezdésének a) pontja.

⁽¹⁶²⁾ A Bizottság határozata az SA.22843. számú ügyben, Közszolgáltatási megbízás az SNCM és a CMN részére, Korzika, 2007–2013 (HL L 220., 2013.8.17., 20. o.).

- az SNCM-ügyben az inkumbens szolgáltató, az SNCM/CMN-csoport szintén tett ajánlatot, és jelentős versenylőnyt élvezett, mivel már rendelkezett a közszolgáltatási megbízásról szóló szerződésben megállapított műszaki követelményeknek megfelelő hajókkal. E követelmények szerint majdnem egyedi, az SNCM egyes hajóihoz hasonló hajókat kellett építeni. Ez nagyon nagy költséget jelentett az esetleg érdeklődő ajánlattevők számára. A vizsgált ügyben az inkumbens szolgáltató, a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar nem nyújtott és nem is nyújthatott be ajánlatot, és az SNS nem állt kapcsolatban az inkumbens szolgáltatóval. Mivel a közbeszerzési eljárás tartalmazta a közszolgáltatás ellátásával kapcsolatos műszaki követelményeknek megfelelő hajókat, egyik lehetséges ajánlattevő sem élvezett versenylőnyt a többivel szemben,
- mindemellett az SNCM-ügyben a Bizottság valószínűsítette, hogy a közszolgáltatási megbízásról szóló szerződés odaítélésének napja és a szolgáltatások megkezdésének napja között meghatározott nagyon rövid idő (kevesebb mint egy hónap) jelentősen akadályozta az új belépőket. A Bizottság megjegyzi, hogy a Siremar esetében majdnem egy év telt el a közbeszerzési eljárás első lezárása (2011. október) és a közszolgáltatás Cdl általi megkezdése (2012. augusztus) között, és több mint négy év addig, hogy az SNS átvette az üzletágot és az új szerződés teljesítését (2016. április).

- (405) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy ebben az ügyben a negyedik Altmark-kritérium még e másodlagos indokolás szerint is teljesül.
- (406) Tekintettel arra, hogy a Bíróság által az Altmark-ügyben meghatározott négy feltétel egyidejűleg teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy az új szerződésnek a Siremar üzletágával és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban történő odaítélése az SNS részére nem juttatja gazdasági előnyhöz az SNS-t.

8.1.3.5. Következtetés az új szerződésnek a Siremar üzletágával és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban történő, az SNS részére való odaítéléséről

- (407) Tekintettel arra, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított nem minden kritérium teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy az új szerződés Siremar üzletágával és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban az SNS-nek történő odaítélése nem minősül az SNS-nek nyújtott állami támogatásnak.

8.1.3.6. A Cdl tőkeemelése

- (408) A Bizottság megjegyzi, hogy e határozat elfogadásának időpontjában a Cdl inaktív és felszámolás alatt áll. A 2016. áprilisi közjegyzői okirattal a vállalat Compagnia delle Isole S.p.A.-ról *Compagnia delle Isole S.r.l. in liquidazione*-ra változtatta nevét és üzleti formáját. Székhelyét Palermóból Nápolyba helyezte át, és felszámolót nevezett ki. Azóta a vállalatnak már nincs tevékenységi köre, nem folytat kereskedelmi tevékenységet, minden hajóját értékesítette, és nem rendelkezik alkalmazottal (kivéve a törvény által a felszámolás alatt álló vállalatok tekintetében előírt alkalmazottakat). Még ha a felszámolási eljárás még folyamatban is van, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a verseny esetleges torzulása megszűnt, amikor a Cdl beszüntette kereskedelmi tevékenységét. Mindezek alapján már nem indokolt a hivatalos vizsgálati eljárás folytatása az e vállalatot érintő jelenlegi állami támogatási ügyben vizsgált, még folyamatban lévő intézkedések egyike tekintetében sem. Ennek eredményeként a Cdl tőkeemelésére vonatkozó vizsgálat tárgytalanná vált⁽¹⁶³⁾.

8.1.3.7. A viszontgarancia

- (409) A 3.3.2. szakaszban leírtak szerint a 2012. évi határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a viszontgarancia a Cdl-nek és/vagy az Unicreditnek nyújtott állami támogatást is magában foglalhatott. A hivatalos vizsgálati eljárás során kapott információk alapján a Bizottság először is megjegyzi, hogy az e két vállalatnak nyújtott esetleges állami támogatást külön kell értékelni, mivel szerepük eltérő volt a folyamatban.

Az Unicredit számára nyújtott támogatás

- (410) *Gazdasági előny*: Ahhoz, hogy állami támogatásnak minősüljön, az intézkedésnek gazdasági előnyt kell biztosítania a kedvezményezett számára. 2012. évi határozatában a Bizottság emlékeztetett arra, hogy a kezességvállalásról szóló közlemény értelmében a támogatás nyújtása a kezesség elvállalásának időpontjában, nem pedig a kezesség érvényesítésekor vagy a kezességvállalás feltételei alapján történő kifizetésekor történik. A kezességvállalásról szóló közlemény 2.3.1. pontja kimondja továbbá, hogy „[b]ár általában a támogatás kedvezményezettje a hitelfeltevő, nem zárható ki, hogy meghatározott körülmények között a támogatás közvetlenül a hitelező javát is szolgálja”. Emellett a kezességvállalásról szóló közlemény egyértelművé teszi, hogy a kezességvállalások nyújthatók közvetlenül az

⁽¹⁶³⁾ Lásd még a Bizottság korábbi kifogást nem emelő határozatait, mint például a Mines de potasse d'Alsace (HL L 86., 2006.3.24., 20–22. o.) és a Ducatt-ügyben (SA.39990. sz. ügy, az Európai Unió Hivatalos Lapjában még nem tették közzé).

állam által, vagy viszontkezeséggént nyújthatók elsődleges kezesnek. Végezetül a kezességvállalásról szóló közlemény kifejti, hogy ilyen esetekben „*abban az esetben, ha a már vállalt hitel vagy egyéb pénzügyi kötelezettség tekintetében az állam utólagosan vállal kezeséget az adott hitel vagy pénzügyi kötelezettség feltételeinek kiigazítása nélkül, vagy ha a biztosított hitelt egy másik, nem biztosított hitel ugyanazon hitelintézet részére történő visszafizetésére használják fel, akkor az a hitelező számára is támogatást jelenthet, amennyiben a hitelek biztosítéka növekszik. Ha a kezességvállalás a hitelező számára is tartalmaz támogatást, figyelmet kell fordítani arra a tényre, hogy az ilyen támogatás fő szabályként működési támogatásnak minősülhet.*”

- (411) Mindezek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy ebben az esetben Szicília közvetett módon, azaz az elsődleges kezesként eljáró Unicredit közvetítésével nyújtott viszontgaranciát a CdI-nek. Szicília ugyanis az Unicredit részére ugyanazon a napon adott viszontgaranciát a Siremar üzletága vételárának halasztott összegére, amikor az Unicredit a saját garanciáját kiadta a CdI-nek (lásd a 2.3.3.5. szakaszt). Amint azt a CdS az 592/14. sz. határozatában megállapította, a viszontgarancia Szicília általi kibocsátása az Unicredit e feltételek melletti garanciavállalásának feltétele volt. A kezességvállalásról szóló közlemény szerint a viszontgarancia előnyt jelentett volna az Unicredit számára, ha a Szicília által nyújtott kezeséget egy már vállalt pénzügyi kötelezettség tekintetében utólag nyújtották volna, anélkül hogy e pénzügyi kötelezettség feltételeit kiigazították volna. Mivel azonban a jelen ügyben a viszontgaranciát ugyanazon a napon bocsátották ki, amikor az Unicredit garanciát nyújtott a CdI-nek – ami valóban szükséges feltétele volt e garancia nyújtásának –, semmi nem bizonyítja, hogy az Unicredit mint elsődleges kezes csökkentette volna a saját garanciavállalásához kapcsolódó kockázatokat. A Bizottság ezért azt állapította meg, hogy a viszontgarancia semmilyen előnyt nem jelentett az Unicredit számára.

- (412) *Következtetés:* Mivel nem teljesül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott valamennyi kritérium, a Bizottság megállapítja, hogy a Siremar üzletága vételára halasztott összegének az Unicredit általi garanciavállalással történő biztosítása tekintetében Szicília által nyújtott viszontgarancia nem minősül az Unicredit javára nyújtott támogatásnak.

A CdI-nek nyújtott támogatás

- (413) A Bizottság emlékeztet arra, hogy e határozat elfogadásának időpontjában a CdI inaktív és felszámolás alatt áll (lásd a (408) preambulumbekendést). Még ha a felszámolási eljárás még folyamatban is van, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a verseny esetleges torzulása megszűnt, amikor a CdI beszüntette kereskedelmi tevékenységét. Mindezek alapján már nem indokolt a hivatalos vizsgálati eljárás folytatása az e vállalatot érintő jelenlegi állami támogatási ügyben vizsgált, még folyamatban lévő intézkedések egyike tekintetében sem. Ennek eredményeként a viszontgarancia révén a CdI-nek nyújtott esetleges támogatásra vonatkozó vizsgálat tárgytalanná vált.

8.1.4. A 2010. évi törvényben megállapított intézkedések

- (414) A Bizottság a 2011. évi határozatban azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 2010. évi törvény 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.

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

8.1.4.1. A hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközök esetleges likviditási célú felhasználása

- (416) mivel egy intézkedés állami támogatásnak való minősítésének kritériumai kumulatívak, a Bizottság bármelyikükkel megkezdheti az értékelését. Ebben az esetben először azt értékeli, hogy az intézkedés ténylegesen biztosít-e előnyt a Siremar számára.

- (417) Gazdasági előny: a Bizottság megjegyzi, hogy a Siremar megközelítőleg 7 215 800 EUR-t kapott a hajók korszerűsítésére, amelyre a nemzetközi biztonsági követelményeknek való megfelelés érdekében volt szükség, és ezeket a pénzeszközöket a 2010. évi törvény értelmében ideiglenesen likviditási célokra is használhatta (lásd a (132) preambulumbekendést). A Siremar azonban nem használta fel ezeket a pénzeszközöket likviditási célokra. Ezzel szemben Olaszország megerősítette, hogy ezeket a forrásokat az eredeti terveknek megfelelően a hajók korszerűsítésére fordították (lásd a (228) preambulumbekendést). A Bizottság ezért megjegyzi, hogy a Siremar ezeket a pénzeszközöket nem likviditási célokra, azaz olyan költségek elkerülésére használta fel, amelyeket rendes körülmények között saját pénzügyi erőforrásaiból kellett volna fedeznie, és ennek megfelelően ezen intézkedés révén nem részesült semmilyen gazdasági előnyben.

- (418) mivel a Siremar esetében a gazdasági előny kritériuma nem teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés nem minősül támogatásnak, és a Siremar tekintetében eloszlottak a 2011. évi határozatban megfogalmazott kétségei.

8.1.4.2. A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek

- (419) A (133) preambulumbekendés b) pontjában 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.

- (420) A Bizottság először is megjegyzi, hogy ez a feltétel nélküli adómentesség az átruházások két külön csoportjára vonatkozik: 1. a Tirrenia korábbi leányvállalatainak, a Caremarnak, a Saremarnak és a Toremarnak a (jelenleg rendkívüli igazgatás alatt álló) Tirreniáról Campania, Szardínia és Toszkána régióra történő átruházására, valamint 2. a Siremar üzletágának a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarról a CdI-re és később az SNS-re történő átruházására. Az adómentesség különösen a következőket érinti: regisztrációs illeték, ingatlan- és jelzálog-nyilvántartásbavételi díjak, bélyegilletékek (együtt: közvetett adók), héa és társasági adó. Az e támogatási intézkedés kedvezményezettjei az eladó, a vevő, vagy mindkettejük. Ez a határozat csak az átruházások második csoportját vizsgálja.
- (421) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy az 1972. október 26-i 633. sz. elnöki rendelet szerint a működő vállalkozások vagy üzleti egységek másik vállalatra történő átruházásai nem tekinthetők termékértékesítésnek, így mentesek a héa alól. Ennélfogva, az olyan ügyletek, mint a Siremar üzletágának értékesítése nem tartoznak a héa hatálya alá, és az adómentesség nem juttathatta előnyhöz a Siremar-t a héa tekintetében. Ezenkívül a közvetett adók tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a Siremar üzletágának a CdI részére történő eladásáról szóló szerződés egyértelműen kimondja, hogy az ügyletthez kapcsolódó valamennyi adót, illetéket és közjegyzői költséget a vevőnek kell viselnie. Olaszország azt is bizonyította, hogy a CdI nem élt ezzel az adómentességgel a szerződés nyilvántartásba vételekor. A Bizottság ezért elfogadja, hogy a CdI nem részesült előnyben ezen intézkedés alapján. Az SNS-re történő átruházásra vonatkozó adásvételi szerződés azonban, amely ugyanezt a rendelkezést tartalmazza, azt is előírja, hogy a vevő a 2010. évi törvényben előírt adómentességek alapján rögzített összegű regisztrációs díj kedvezményében részesül.
- (422) A fentiek alapján a Bizottság a következőket fogja értékelni:
1. a (rendkívüli igazgatás alatt álló) Siremar és az SNS részesült-e bármilyen mentességben a regisztrációs illeték, ingatlan- és jelzálog-nyilvántartásbavételi díjak, bélyegilletékek (közvetett adók) alól a Siremar üzletágának az SNS-re történő átruházása tekintetében; valamint
 2. a (rendkívüli igazgatás alatt álló) Siremar részesült-e bármilyen társaságiadó-mentességben a Siremar üzletágának az SNS-re történő átruházásából származó bevételek után.
- (423) Állami források: az adómentesség fogalom meghatározásánál fogva állami forrás elengedését jelenti. Emellett mivel ezeket a mentességeket a 2010. évi törvény biztosította (lásd a (133) preambulumbekzdés b) pontját), azok az államnak tudhatók be.
- (424) Szelektivitás: mivel e mentességeket csak a korábbi Tirrenia-csoport privatizációjával összefüggő műveletek és cselekmények tekintetében ítélik oda, azok szelektívek. Olaszország nem érvelt azzal, és nem is bizonyította, hogy az adómentességek nem szelektívek.
- (425) Gazdasági előny: ami a közvetett adókat illeti, a Siremar mentesült ezek megfizetése alól a Siremar üzletágának az SNS-re történő átruházásával összefüggő műveletek és cselekmények után, így tehát gazdasági előnyhöz jutott, amely megegyezik az ilyen típusú műveletek és cselekmények után a nemzeti jog értelmében szokásosan megfizetendő adóval.
- (426) Ami a közvetett adókat illeti, az SNS a 2010. évi törvénynek megfelelően a Siremar üzletága adásvételi szerződésének bejegyzéséért rögzített összegű regisztrációs díj kedvezményében részesült az említett szerződés 9. cikkében előírtak szerint. Az SNS ezért olyan gazdasági előnyhöz jutott, amely megegyezik az e cselekmények nemzeti jog szerinti nyilvántartásba vételéért szokásosan fizetendő díj és a ténylegesen megfizetett díj közötti különbséggel. [...]
- (427) Ami a Siremar üzletágának a CdI-re, majd később az SNS-re történő átruházásából származó bevételek társasági adó alóli mentességét illeti, a Bizottság előzetesen megjegyzi, hogy annak értékelése szempontjából, hogy egy intézkedés állami támogatásnak minősül-e, az a releváns időpont, amikor az intézkedést odaítélték, azaz amikor a kedvezményezett a nemzeti jog alapján jogot szerez arra, hogy az intézkedés értelmében a támogatást igénybe vegye⁽¹⁶⁴⁾. Ebben az esetben ez az időpont a 2010. évi törvény hatálybalépésének időpontja. Ezt követően a jogellenesen nyújtott támogatások vizsgálata során a Bizottság a rendelkezésére álló információk alapján figyelembe veheti, hogy a támogatást már kifizették-e, vagy sem, és hogy azt a jövőben ki lehet-e fizetni a nemzeti jog által előírt alkalmazandó módszer szerint. Ez megalapozza, hogy a Bizottság elrendeli-e az összegegyeztetethetlenségnek ítélt támogatás visszafizetetését, vagy azt, hogy a tagállamok a jövőben ne fizessenek ki semmilyen, összegegyeztetethetlenségnek talált támogatást, de nem kérdőjelezi meg, hogy a támogatás a támogatás nyújtásának időpontjában fennáll-e.
- (428) Mindezek figyelembevételével a Bizottság először is megjegyzi, hogy a Siremar üzletágának átruházására ellenérték fejében került sor, amelyet kezdetben a CdI, majd később az SNS fizetett meg. Az üzletágnak a CdI részére 69,15 millió EUR-ért történő eladását azonban semmissé nyilvánították (lásd a (99) preambulumbekzdést). Következésképpen e mentességnek semmilyen gyakorlati hatása nem volt, és az első átruházás révén a Siremar nem részesült előnyben. Ezzel szemben, az SNS részére 55,1 millió EUR-ért történő értékesítés rendes körülmények között a társasági adó hatálya alá tartozik. Az ezen adó alóli mentesítés gazdasági előnyt jelent, mivel

⁽¹⁶⁴⁾ A Bíróság ítélete, Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, 36. pont.

bizonyos eszközök értékesítéséből származó bevételeket általában figyelembe vesznek a vállalat társasági adójának kiszámításakor. A fizetésekre vonatkozó eljárásokban ugyanis, mint amilyen a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarra is vonatkozik, a jövedelem kiszámításának módszerét a konszolidált jövedelemadóról szóló törvény 183. cikke állapítja meg. E rendelkezés alapján a vállalkozás jövedelme a csődeljárás megindulásától a lezárulásáig tartó időszakban egyenlő a vállalkozás eljárás kezdetén meglévő eszközei és a végén fennmaradó eszközei közötti különbséggel. E határozat elfogadásakor a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarral szembeni felszámolási eljárás még folyamatban van, ezért nem lehet előre jelezni, hogy fennáll-e adókötelezettség, sem annak mértékét, mivel nem egyértelmű, hogy egyáltalán kell-e jövedelemadót fizetni. A (427) preambulumbekzdésben kifejtett okok miatt azonban ez nem érinti a gazdasági előny fennállásának megállapítását, mivel a 2010. évi törvény feltétel nélküli adómentességhez való jogot írt elő.

- (429) A kereskedelemre gyakorolt hatás: a (312) és a (313) preambulumbekzdésben kifejtett okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Siremar és az SNS bizonyos adók alóli mentesítése alkalmas arra, hogy érintse az uniós kereskedelmet és torzítsa a versenyt a belső piacon.
- (430) Következtetés: a Siremar üzletágának az SNS részére történő értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó, valamint az ugyanazon üzletágának az SNS-re történő átruházását terhelő közvetett adók alóli, a 2010. évi törvény által biztosított mentességek a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak minősülnek. Az, hogy az SNS a 2010. évi törvény értelmében a Siremar üzletága adásvételi szerződésének bejegyzéséért rögzített összegű díjat fizet, nem pedig a nemzeti jog alapján szokásosan fizetendő díjat, az SNS-nek nyújtott állami támogatásnak minősül.

8.1.4.3. Az FAS-források felhasználásának lehetősége

- (431) A 2011. évi és a 2012. évi határozatban a Bizottság megemlítette a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok azon lehetőségét, hogy az FAS forrásait (lásd a (133) preambulumbekzdés c) pontját) az aktuális likviditási szükségletekre fordítsák. Ugyanakkor a hivatalos vizsgálati eljárás folyamán az olasz hatóságok pontosították, hogy az FAS forrásai nem jelentettek a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai (köztük a Siremar) részére nyújtott további kompenzációt. Ehelyett ezeket a forrásokat azért bocsátották rendelkezésre, hogy kiegészítsék a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak a közszolgáltatásért járó kompenzáció kifizetésére elkülönített költségvetési előirányzatokat, ha azok elégtelennek bizonyulnának. A 2010. évi törvény 1. cikkének (5-ter) bekezdése 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 állami költségvetés forrásainak közszolgáltatásért járó kompenzációk kifizetéséhez történő hozzárendelését illeti.
- (432) 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 Siremar a közszolgáltatásért járó kompenzációkon felül gazdasági előnyhöz juthat. Más szóval, az FAS-források esetleges felhasználása nem minősül a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak, ezért azzal e határozat a továbbiakban nem foglalkozik.

8.1.5. Következtetés a támogatás meglétéről

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

- a Siremar részére a tengeri útvonalak 2009. január 1. és 2012. július 30. közötti kiszolgálásáért fizetett kompenzáció és az ezen útvonalakon alkalmazott kikötési elsőbbség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak, valamint új támogatásnak minősül,
- a megmentési támogatás 2011. augusztus 28-tól 2012. szeptember 18-ig történő meghosszabbítása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak minősül,
- az új szerződés 2012. augusztus 1. és 2016. április 11. közötti időszakra a Cdi számára a Siremar üzletágával és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban történő odaítélése semmis, és azt nem lehetett külön értékelni. Az új szerződés 2016. április 11. és 2028. április 11. közötti időszakra az SNS számára történő odaítélése a Siremar üzletágával és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban, megfelel a négy Altmark-kritériumnak, ezért az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül az SNS számára nyújtott állami támogatásnak. A Cdi tőkeemelésére vonatkozó vizsgálat tárgyalanná vált. A viszontgarancia nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében az Unicreditnek nyújtott támogatásnak. A viszontgarancia révén a Cdi-nek nyújtott esetleges támogatásra vonatkozó vizsgálat tárgyalanná vált,

- mivel a Siremar nem használta fel a hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközöket likviditási célokra, amint azt a 2010. évi törvény lehetővé teszi, ez az intézkedés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett, a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak,
- az i. a Siremar üzletágának átruházását terhelő közvetett adók, valamint ii. a Siremar üzletágának értékesítéséből származó bevétel után fizetendő társasági adó alóli, a 2010. évi törvény által biztosított mentességek a Siremarnak és az SNS-nek nyújtott állami támogatásnak minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében, valamint
- az FAS forrásai likviditási szükségletek kielégítésére való felhasználásának lehetősége, amint azt a 2010. évi törvény megállapítja, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

8.2. A támogatás jogszerűsége

- (434) Az e határozat hatálya alá tartozó valamennyi támogatási intézkedést a Bizottság általi hivatalos jóváhagyás előtt vezették be. Ezért annyiban, amennyiben ezek a támogatási intézkedések a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat vagy a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében nem mentesültek a bejelentési kötelezettség alól, azokat Olaszország az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve ítélte oda ⁽¹⁶⁵⁾.

8.3. A támogatás összeegyeztethetősége

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

8.3.1. Az állam és a Siremar közötti eredeti szerződés meghosszabbítása

8.3.1.1. Alkalmazandó szabályok

- (436) A fentiekben már említettek szerint az eredeti szerződés 2008 vége utáni meghosszabbítását több, egymást követő jogi aktus írta elő, a következőképpen:
- a) a 2009. február 27-i 14. sz. törvénnyé alakított 207/2008. sz. törvényerejű rendelet az eredeti szerződések 2009. január 1. és 2009. december 31. közötti meghosszabbításáról rendelkezett;
 - b) a 2009. évi törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet többek között az eredeti szerződések 2010. január 1. és 2010. szeptember 30. közötti meghosszabbításáról rendelkezett; valamint
 - c) a 2010. évi törvénnyé alakított 125/2010. sz. törvényerejű rendelet az eredeti szerződések 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának végéig történő további meghosszabbítását írta elő.

- (437) 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 az 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.”

- (438) Ami a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabályt illeti, annak 68. és 69. pontja kimondja, hogy a Bizottság minden bejelentett támogatási projektre alkalmazni fogja a keretszabály elveit, függetlenül a bejelentés napjától, 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.

⁽¹⁶⁵⁾ Az olasz hatóságok csak az új szerződés szerinti közszolgáltatásért járó kompenzációt jelentették be, amelyről a Bizottság megállapította, hogy nem minősül állami támogatásnak (lásd a (9) preambulumbekendést). Emellett a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar előadta, hogy a Siremar részére a meghosszabbított eredeti szerződés nyomán a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében összeegyeztethető a belső piaccal, és mentesülne a bejelentési kötelezettség alól. A Bizottság a 8.3.1. szakaszban értékeli, hogy valóban ez volt-e a helyzet.

- (439) Ennek eredményeként a 2011. évi ÁGÉSZ-határozatnak és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabálynak a fentiekben ismertetett alkalmazási szabályai azt jelentik, hogy a Siremar 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. július 30. közötti időszak tekintetében összegegyeztethető a belső piaccal⁽¹⁶⁶⁾.
- (440) 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. Az Olaszország által benyújtott bizonyítékok azt mutatják, hogy 2007-ben és 2008-ban a Siremar által a meghosszabbított eredeti szerződés alapján üzemeltetett négy tengeri járaton az utasok száma átlagosan nem haladta meg az évi 300 000 főt. Ezek a Trapani–Pantelleria, a Porto Empedocle–Pelagie-szigetek, a Palermo–Ustica összekapcsolt útvonalak (azaz a D1, D4, D5 vegyes útvonalak és a kizárólag személyszállítást kínáló ALD/1 útvonal). Az összes többi útvonal vagy egyenként meghaladta a küszöbértéket (az ALC/6, Lipari–Vulcano–Milazzo esete), vagy olyan összekapcsolt útvonal részét képezte, amelyen jóval meghaladták a küszöbértéket (a Milazzo–Eoli-szigetek–Nápoly és a Trapani–Egadi-szigetek összekapcsolt útvonalak). Ezért az eredeti szerződés szerint kiszolgált többi 16 útvonal tekintetében a Bizottság a Siremar részére a meghosszabbított eredeti szerződés értelmében 2012. július 30-ig a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció összegegyeztethetőségét sem a 2005. évi, sem a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat alapján nem tudja értékelni.
- (441) Következésképpen a Siremar részére 2009-től a privatizáció lezárulásáig a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció rendszeresen a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálya alá tartozna. A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 9. pontja szerint ugyanakkor az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nehéz helyzetben lévő szolgáltatóinak juttatott támogatások értékelésére a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás alapján fog sor kerülni. A Siremart 2010. szeptember 17-én vonták a rendkívüli igazgatási eljárás alá, és 2010. október 5-én nyilvánították fizetéseképtelenné. Így tehát a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 10. c) pontja értelmében általános gazdasági érdekű szolgáltatás nehéz helyzetben lévő szolgáltatójáról volt szó, legalábbis a meghosszabbítással érintett időszak egy részében (2010. október 5-től 2012. július 30-ig).
- (442) A 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás⁽¹⁶⁷⁾, amely 2014. augusztus 1-jétől hatályos, visszaható hatállyal alkalmazandó az általános gazdasági érdekű szolgáltatások szolgáltatóinak juttatott támogatásokra. Az említett iránymutatás megállapítja, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásoknak 2012. január 31., azaz a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálybalépésének napja előtt nyújtott támogatás összegegyeztethetőségi értékelését a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály szerint kell értékelni, a 9., a 14., a 19., a 20., a 24., a 39. és a 60. pont kivételével⁽¹⁶⁸⁾. Ezért ugyanazok a szabályok vonatkoznak a 2009. január 1-jétől az üzletágnak a Cdl-re történő 2012. július 30-i átruházásáig tartó teljes időszakra.
- (443) mivel a Siremar útvonalai közül 16 nem tartozik a 2005. évi és a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat hatálya alá, illetve a rövidség és hatékonyság okán a Bizottság először is azt vizsgálja, hogy a Siremar részére a meghosszabbítással érintett időszakban kiszolgált öt összekapcsolt útvonal mind a húsz tengeri szállítási útvonala tekintetében a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció megfelel-e a 2011. évi keretszabálynak, a 9., a 14., a 19., a 20., a 24., a 39. és a 60. pontban foglalt feltételek kivételével. Csak ezen első lépést követően értékeli majd a Bizottság, hogy ugyanez a kompenzáció (kizárólag a 300 000 főt meg nem haladó utasszámmal rendelkező összekapcsolt útvonalak tekintetében) a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében esetleg összegegyeztethető volt-e a belső piaccal és mentesült-e a bejelentési követelmények alól, mivel az említett határozat vonatkozik a 2005. december 19. és 2012. január 31. között nyújtott támogatásokra (lásd a (436) preambulumbekendést).

⁽¹⁶⁶⁾ 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 összegegyeztethető volt a belső piaccal, és amelyre a bejelentési követelmény nem vonatkozott, még további két évig (azaz 2014. január 30-ával bezárólag) összegegyeztethetőnek 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 összegegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal, de csak az odaítélésének napjától 2014. január 30-ig tartó időszak tekintetében. A 2012. január 31-ével kezdődő időszakban odaítélt támogatásokra a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat 10. cikkének a) pontja szerinti rendelkezések nem alkalmazandók, és az összegegyeztethetőség értékelését a 2011. évi ÁGÉSZ-határozat szerint kell elvégezni.

⁽¹⁶⁷⁾ HL C 249., 2014.7.31., 1. o.

⁽¹⁶⁸⁾ Lásd a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás 140. pontját.

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

- (444) A 2011. évi keretszabály 12. pontja szerint „támogatás csak a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésében említett valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatás kapcsán nyújtható”. A 13. pont egyértelművé teszi, hogy „a tagállamok nem írhatnak elő meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget olyan szolgáltatásokkal kapcsolatban, 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 mozgásterrel rendelkeznek” azt illetően, hogy milyen jellegű szolgáltatásokat sorolnak be általános gazdasági érdekű szolgáltatásként.
- (445) Annak értékelését, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás valódi-e, az ÁGÉSZ-közlemény (lásd a (326) és a (341) preambulumbekendést), a tengeri kabotázst szabályozó rendelet (lásd a (328)–(330) preambulumbekendést) és az ítélkezési gyakorlat (lásd a (332) és a (333) preambulumbekendést) fényében is el kell végezni. A Bizottságnak tehát vizsgálnia kell a meghosszabbítással érintett időszak tekintetében, hogy:
1. fennállt-e felhasználói kereslet;
 2. e keresletet a hatóságok által előírt ilyen értelmű kötelezettség hiányában a piaci szereplők nem tudták kielégíteni (a piaci hiányosság megléte);
 3. pusztán a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazása nem lett volna elegendő e hiányosság orvoslásához (a legkevésbé ártalmas megközelítés).
- (446) A Bizottság rámutat arra, hogy a Siremar által a meghosszabbítással érintett időszakban ellátott közszolgáltatási útvonalak megegyeznek az új szerződés szerint a Cdi-re és később az SNS-re bízottakkal. Emellett a Bizottság már leírta és értékelt az ezeken az összekapcsolt útvonalakon a meghosszabbítással érintett időszakban zajló versenyhelyzetet. Ennek fényében a következő értékelés az új szerződés tekintetében a fentiekben bemutatott értékelés (lásd a 8.1.3.1. szakaszt) vonatkozó részeire hivatkozik.
- (447) Mindezek figyelembevételével a Bizottság először is emlékeztet arra (lásd a (184) preambulumbekendést), hogy Olaszország az eredeti szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket főként azért róta ki, hogy i. biztosítsa a területi folytonosságot Szicília és a kisebb szigetei között, ii. hozzájáruljon e kisebb szigetek gazdasági fejlődéséhez rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokkal. A Bizottság már megállapította, hogy ezek valóban jogos közérdekű célok (lásd a (335) preambulumbekendést).
- (448) A szóban forgó útvonalakat sok-sok éve, azaz legalábbis az eredeti szerződés hatálybalépése óta javarészt változatlanul üzemeltették. Olaszország megerősítette, hogy a meghosszabbítással érintett időszakban a Siremarra bízott szolgáltatások köre nem változott. A meghosszabbítással érintett időszak előtt a Bizottság megjegyzi, hogy 2008 folyamán csökkent a közszolgáltatási rendszer keretében üzemeltetett útvonalak száma. Megszüntették különösen a Mazara del Vallo–Pantelleria útvonalat, amelyet a Siremar heti hat napon szolgált ki a Guizzo gyors komppal, és csökkentették a gyakoriságot az Eoli és az Egadi összekapcsolt útvonalak tekintetében a főszezon menetrendjében szereplő egyes útvonalakon.
- (449) A felhasználók tényleges keresletének szemléltetésére az olasz hatóságok részletes statisztikákat nyújtottak be, amelyek azt mutatják, hogy 2008-ban, az eredeti szerződés meghosszabbítását megelőző utolsó évben a Siremar 1 821 387 utast és 397 626,5 folyóméternyi árut szállított az öt összekapcsolt útvonalon összesen. A 2009. évi adatok azt mutatják, hogy a Siremar 1 513 214 utast és 324 540 folyóméternyi árut szállított ezeken az útvonalakon.
- (450) Ezek az adatok 2010-ben valamivel alacsonyabbak (lásd a (337) preambulumbekendést), de hasonlóak voltak. Ez azt mutatja, hogy az összesített felhasználói kereslet az évek során jelentős és meglehetősen állandó volt. Az olasz hatóságok részletes statisztikákkal is szolgáltak az egyedi útvonalak szerinti bontásban a 2007 és 2019 közötti időszak vonatkozásában⁽¹⁶⁹⁾. A Bizottság megjegyzi, hogy az évek során ingadozott a különböző összekapcsolt útvonalakon az utazások és az utasok száma. Ez azonban azzal magyarázható, hogy ezek az útvonalak nagyon kis szigeteket kötnek össze, amelyek korlátozott kikötői infrastruktúrával rendelkeznek és viszonylag közel vannak egymáshoz. Ehhez gyakran ki kell igazítani a menetrendeket a helyi szintű felhasználói kereslet kielégítése érdekében. A Bizottság már valóban bizonyította (lásd az 5. táblázatot), hogy 2010-ben minden egyes útvonalon volt felhasználói kereslet. Ugyanez az elemzés a 2009., a 2011. év és a 2012. január és július közötti időszak⁽¹⁷⁰⁾ vonatkozásában nem utalt arra, hogy az érintett összekapcsolt útvonalakon nyújtott kompszolgáltatások iránti felhasználói kereslet eltűnt volna.

⁽¹⁶⁹⁾ 2015 (külső tanácsadók által nem hitelesített adatok – lásd a 120. lábjegyzetet) és a 2016. január 1. és április 10. közötti időszak (hiányzó adatok – lásd a 121. lábjegyzetet) kivételével.

⁽¹⁷⁰⁾ A tömörség okán a Bizottság nem jeleníti meg a részletes számadatokat ebben a határozatban.

- (451) A Bizottság álláspontja szerint a fenti statisztikák egyértelműen azt mutatják, hogy a szóban forgó közszolgáltatási útvonalak mindegyikén valódi kereslet volt a személyszállítási és az áru fuvarozási szolgáltatások iránt 2009 januárja és 2012 júliusa között. Ezért megállapítható, hogy ezek a szolgáltatások valódi felhasználói keresletet elégítettek ki és valódi közérdekű szükségleteket szolgáltak ki.
- (452) A (341) preambulumbekzdésben kifejtettek szerint a Bizottságnak azt is vizsgálnia kell, hogy – az Olaszország által a meghosszabbított eredeti szerződéssel kirótt közszolgáltatási követelmények figyelembevételével – csorbult volna-e a szolgáltatások 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”.
- (453) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a Siremar esetében az 1992 és 2008 közötti időszakra vonatkozó általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározásában nem találtak nyilvánvaló hibát, amint azt a 2004. évi határozat megállapította, és ezt a megállapítást sem a 2009. évi ítélet, sem a Tirrenia-csoportról szóló 2020. évi határozat nem kérdőjelezte meg (lásd a (342) preambulumbekzdést). Ezenkívül a 2009 és 2012 közötti időszakban Olaszországban uralkodó nehéz gazdasági helyzet valószínűleg még alacsonyabb jövedelmezőséget eredményezhetett ezen útvonalakon.
- (454) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a 2009. január 1. és 2012. július 30. közötti időszakban a Siremar által a meghosszabbított eredeti szerződés alapján üzemeltetendő valamennyi összekapcsolt útvonalon más szolgáltatók is kínáltak tengeri szolgáltatásokat, bár nem feltétlenül egész évben, gyakran eltérő gyakorisággal vagy típusú hajókkal, és gyakran szintén állami kompenzáció ellenében. A Bizottság a fentiekben (lásd a (341)–(349) preambulumbekzdést) már mindegyik érintett összekapcsolt útvonal tekintetében értékelte, hogy a kompenzációban nem részesülő többi szolgáltató által nyújtott szolgáltatások egyenértékűek voltak-e a CdI és később az SNS által az új szerződés értelmében nyújtandókkal. A Bizottság emlékeztet arra, hogy ez az értékelés az útvonalakon 2009. január 1. és 2012. július 30. között jellemző versenyhelyzetben alapult. Mivel a CdI és később az SNS által ellátandó szolgáltatások a kiszolgált útvonalak és a gyakoriságok tekintetében majdnem azonosak a Siremar által a meghosszabbítással érintett időszakban teljesítendő szolgáltatásokkal, a Bizottság azon következtetése, hogy a piaci erők önmagukban elégtelenek voltak a közszolgáltatási igények kielégítéséhez, érvényes a Siremarra is a meghosszabbítással érintett időszak egészében. A Bizottság megjegyzi különösen, hogy a megbízás idején egyetlen más szolgáltató sem nyújtott egész éven keresztül szolgáltatásokat a Siremar által üzemeltetett összekapcsolt útvonalak egyikén sem, állami kompenzáció nélkül. A többi, szintén közszolgáltatási kötelezettséggel megbízott szolgáltató olyan szolgáltatást kínált, amely a folyamatosság, a járatsűrűség, a kapacitás és a minőség tekintetében nem volt egyenértékű, és ezért nem teljesítette teljes mértékben a Siremarra az eredeti (meghosszabbított) szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségeket.
- (455) Végezetül a tervezett privatizációra tekintettel és az eredeti szerződés szerint ellátott közszolgáltatás folyamatosságának garantálása érdekében Olaszország úgy döntött, hogy változatlan formában hosszabbítja meg ezt a szerződést (a kompenzációs módszertan 2010-től alkalmazandó módosítását kivéve). A Bizottság elfogadja, hogy a felhasználói kereslet (amint azt a (449)–(451) preambulumbekzdés leírja) nem lett volna kielégíthető, ha a szóban forgó útvonalakat kiszolgáló minden szolgáltatóra közszolgáltatási kötelezettséget írnak elő. A Siremar által üzemeltetett útvonalakon ugyanis a többi szolgáltató által nyújtott valamennyi hasonló szolgáltatás szintén támogatásban részesült, és mindenesetre az e szolgáltatók által nyújtott kínálat nem felelt meg az egész évben a járatsűrűséggel, a folyamatossággal és a minőséggel kapcsolatos követelményeknek. Emellett ezen útvonalak kiszolgálása a holszezonban veszteséges, így a közszolgáltatásért járó kompenzáció nélkül valószínűleg csak a főszezonban üzemeltetnék őket. Az Ecorys hasonló következtetésre jutott jelentésében, és megállapította, hogy ezek az útvonalak gazdaságilag nem életképesek (lásd a (119) preambulumbekzdést). Emellett a Bizottság elfogadja, hogy a Siremar privatizációjára irányuló eljárásra tekintettel a meglévő közszolgáltatási szerződés meghosszabbítása volt az egyetlen módja annak garantálásának, hogy a közszolgáltatás a privatizáció lezárultáig folyamatos legyen.

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

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

- (457) Amint az a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 2.3. pontjában szerepel, az EUMSZ 106. cikke szerinti általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával meg kell bízni az érintett vállalkozást egy vagy több hivatalos aktussal.
- (458) Ezeknek az aktusoknak a következőket kell meghatározniuk különösen:
- a) a közszolgáltatási kötelezettségek pontos jellege és időtartama;
 - b) a vállalkozás és az érintett terület;
 - c) a kizárólagos jogok jellege;

d) a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paraméterei;

e) a túlkompenzáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedések.

- (459) A 2011. és 2012. évi határozatában a Bizottság kételyeket fogalmazott meg, hogy a megbízási aktus átfogóan írta-e le a Siremar közszolgáltatási kötelezettségének jellegét a meghosszabbítással érintett időszakban. A Bizottság hangsúlyozta különösen, hogy a 2000–2004-es és a 2005–2008-as időszakra nem fogadták el az eredeti szerződésben előírt ötéves tervet. Mindazonáltal a Bizottság emlékeztetett arra is, hogy a megbízási különböző elemei belefoglalhatók több aktusba anélkül, hogy megkérdőjeleződne a kötelezettségek meghatározásának megfelelősége. A meghosszabbítással érintett időszakban a Siremar megbízási aktusa tartalmazta az eredeti szerződést (amelyet idővel módosítottak és meghosszabbítottak), a hitelesített ötéves terveket, az olasz hatóságok bizonyos eseti döntéseit, a CIPE-irányelvet és a 2009. évi törvényt.
- (460) Mindezek figyelembevételével a Bizottság először is megjegyzi, hogy az eredeti (idővel módosított) szerződés, amely a Siremar megbízási aktusának központi eleme, teljes mértékben hatályos maradt a privatizáció lezárulásáig egy sor törvényerejű rendelet alapján (lásd a (436) preambulumbekendést). Ezek a dokumentumok meghatározzák, hogy a Siremar-t a privatizációja lezárultáig bízták meg közszolgáltatási kötelezettséggel.
- (461) Az eredeti szerződés szerint az ötéves tervek határozzák meg a kiszolgáló útvonalakat és kikötőket, a tengeri összeköttetésekhez használandó hajók típusát és kapacitását, a szolgáltatás gyakoriságát és a fizetendő viteldíjakat, ideértve különösen a kisebb szigetek lakosai számára biztosított, támogatott viteldíjakat. Olaszország azonban azzal érvelt, hogy mivel 1999 és 2004 között még folyamatban volt a Tirrenia-csoport vállalatait (köztük a Siremar-t) érintően a Bizottság által az SA.15631. ügyszámon folytatott vizsgálat, Olaszország nem fogadott el e vállalatokra vonatkozó ötéves tervet a 2000 és 2004 közötti időszakra⁽¹⁷¹⁾. Következésképpen a Siremar tekintetében hivatalosan jóváhagyott utolsó ötéves terv az 1995–1999-es volt, és a Siremar az 1999-es útvonalhálózat alapján folytatta működését a következő években. A 2004. évi határozat elfogadását követően a Közlekedési Minisztérium elkészítette a 2005–2008-as időszakra vonatkozó terv tervezetét. Ez a terv nem tartalmazott jelentős eltéréseket sem az útvonalak hálózatában, sem azok menetrendjében. Mivel azonban a közelgő privatizációval kapcsolatos előkészítő megbeszélések és munkálatok már elkezdődtek, Olaszország úgy döntött, hogy hivatalosan nem hagyja jóvá azt. Ezért a Siremar-nak az eredeti szerződés szerinti kötelezettségei továbbra is az 1999-ben meghatározott és a 2004. évi rendeletben megerősített formájukban voltak érvényben (lásd a (40) preambulumbekendést). Más szóval, hacsak nem született döntés a 2004-es menetrend bizonyos konkrét elemeinek (például adott útvonal, gyakoriság, hajótípus) módosításáról, az eredeti szerződés adott évben alkalmazandó rendelkezései továbbra is teljeskörűen alkalmazandók voltak a 2009. január 1. és 2012. július 30. közötti időszakban. Olaszország emellett megerősítette, hogy a meghosszabbítással érintett időszak egészében nem adtak ki tárcaközi rendeletet, hogy módosítsák a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, köztük a Siremar által kiszabandó viteldíjakat. Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy figyelembe véve általában a Tirrenia-csoport és különösen a Siremar üzletága privatizációjának nagyon sajátos körülményeit, a Siremar által a meghosszabbítással érintett időszak alatt teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségeket kellően egyértelműen meghatározták.
- (462) A Bizottság a 2011. évi határozat (239) és (240) preambulumbekendésében már megjegyezte, hogy a kompenzáció összegének kiszámításához szükséges paramétereket előzetesen megállapították és egyértelműen leírták. Különösen a 2009. év tekintetében az eredeti szerződés kimerítő és pontos listát adott a figyelembe veendő költségelemekről, valamint a szolgáltatónál jelentkező befektetési jövedelem kiszámításának módszeréről (lásd a (45)–(47) preambulumbekendést). A 2010. január 1. és 2012. július 30. közötti időszak tekintetében a vonatkozó módszert a CIPE-irányelv határozza meg (lásd a (48)–(58) preambulumbekendést). Közelebbről a CIPE-irányelv részletezi a figyelembe veendő költségelemeket és a befektetési jövedelmet, míg a 2009. évi törvény előírja, hogy 2010-től kezdődően a Siremar-nak járó kompenzáció maximális összege 55 694 895 EUR. Végezetül az eredeti szerződés biztosította, hogy a kompenzáció a közszolgáltatás nyújtása során felmerült tényleges költségeken és bevételeken alapuljon, és előírta, hogy a kompenzációt részletekben fizetik ki. Ily módon a túlkompenzáció könnyen feltárható és kiküszöbölhető volt. Adott esetben az állam visszafizettethette a túlkompenzációt a Siremar-nal.
- (463) 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.

⁽¹⁷¹⁾ A 2001. évi határozat elfogadását követően az olasz hatóságok kidolgoztak egy ötéves tervet a Tirrenia di Navigazione számára a 2000 és 2004 közötti időszakra. Ezt a tervet a 2001. szeptember 20-i miniszteri rendelet hagyta jóvá.

8.3.1.4. A megbízási időszak tartama

- (464) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontja szerint „a megbízási időtartam hosszát objektív kritériumokkal, például a nem átruházható befektetett eszközök amortizációjával kell alátámasztani. A megbízási időtartama elvileg nem haladhatja meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához szükséges legfontosabb eszközök leírásához szükséges időt.”
- (465) Olaszország azzal érvelt, hogy a meghosszabbítás időtartama összhangban van az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához alkalmazott legfontosabb eszközök, azaz a Siremar hajói leírásához szükséges idővel. Közelebbről a meghosszabbított eredeti szerződés teljes tartama éppen meghaladja a 23,5 évet. A Siremar által a közszolgáltatás ellátásához használt hajók hasznos élettartama ⁽¹⁷²⁾ 30 év (a motoros kompok esetében), illetve 20 év (a nagy sebességű, kizárólag személyszállító járművek esetében), és ezen időszak alatt írják le őket. Ezenkívül a szakértői értékelés, amelyet az üzletág privatizációja keretében végeztek, azt mutatta, hogy a hajók meglehetősen régiek, és a Földközi-tenger térségében helyi jellegű szolgáltatások nyújtására hivatottak. Ezért nem voltak könnyen átruházhatók, és ez elvileg hosszú megbízási időszakot indokol. Emellett Olaszország emlékeztetett arra, hogy a 2009. január 1-jétől 2012. július 30-ig történő meghosszabbításra azért volt szükség, hogy biztosítsa a közszolgáltatás folyamatosságát a privatizáció lezárásáig.
- (466) Ezek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a megbízási időtartama kellően indokolt, és hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontjának megfelelnek.

8.3.1.5. A 2006/111/EK irányelvnek való megfelelés és az elkülönített könyvvitel

- (467) 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 irányelvnek ⁽¹⁷³⁾”.
- (468) 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.”
- (469) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály mindkét bekezdésének való megfelelés megköveteli a szolgáltatás nyújtásával megbízott vállalkozás részéről a könyvvitel elkülönítését. E kérdés kapcsán Olaszország emlékeztetett arra, hogy a 2004. évi határozat 2. cikke előírta, hogy a Siremar 2004. január 1-jétől vezessen külön számlákat az egyes útvonalak vonatkozásában. A 2001-es és 2004-es határozatokkal összefüggésben és a Bizottság kérésére a PriceWaterhouseCoopers (a továbbiakban: PWC) tanulmányt készített, amely bemutatja a Siremar analitikus számláit az 1992 és 1999 közötti időszakot érintően, amelyeket az olasz hatóságok kiegészítettek a 2000-es és 2001-es évekkkel. Ebben az összefüggésben a PWC véleményt adott ki, amely megerősítette, hogy az e számlák elkészítéséhez használt módszertan megfelelő volt, és összhangban állt az alkalmazandó számviteli gyakorlattal. Olaszország szerint a Siremar továbbra is ezen az alapon készítette el analitikus számláit, tehát megfelelt a 2004. évi határozatban megállapított követelményeknek. A vizsgált időszak tekintetében Olaszország bizonyítékként benyújtotta a Siremar útvonalak szerinti bontásban készített számláit 2009 és 2010 vonatkozásában.
- (470) A rendkívüli biztos nem készített ilyen számlákat a 2011. január 1. és 2012. július 30. közötti időszakra vonatkozóan. Olaszország azonban megerősítette, hogy a meghosszabbítással érintett időszakban a Siremar nem végzett olyan tevékenységet, amely kívül esik a közszolgáltatási kötelezettségein. Ezért minden esetleges keresztfinanszírozás kizárt. Emellett a rendkívüli biztos 2011-ben és 2012-ben egész éven át benyújtott negyedéves pénzügyi kimutatásokat a Gazdaságfejlesztési Minisztérium részére. Ezek a kimutatások elérhetők a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar honlapján, és azt mutatják, hogy a 2010 szeptembere és 2012 júniusa közötti kamatfizetés és adózás előtti eredmények negatívak voltak (összesen 0,7 millió EUR veszteség). Ráadásul e veszteségek 2012 szeptemberéig 4,8 millió EUR-ra emelkedtek. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez határozott jele annak, hogy a 2011. január 1. és 2012. július 30. közötti időszakban, amikor nem állítottak elő útvonalankénti számlákat, a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar nem részesült túlkompensációban (lásd még a 8.3.1.6. szakaszt). A Bizottság megjegyzi, hogy a számlák elkülönítésével kapcsolatos két fő célkitűzés, azaz a túlkompensációnak és a keresztfinanszírozásnak az elkerülése így ezen időszak tekintetében is megvalósult.
- (471) A fentiek alapján és figyelembe véve a rendkívüli igazgatás által a közszolgáltatások folyamatosságának biztosítása mellett végrehajtott privatizáció igen sajátos körülményeit, a Bizottság megállapítja, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 18. és 44. pontjában meghatározott követelmények teljesültek.

⁽¹⁷²⁾ A tárcaközi konferencia 2004. december 30-i határozatának megfelelően. E határozat az eredetileg előirányzott leírási időszakot 20 évről 30-ra növelte a motoros kompok és 15-ről 20 évre a nagy sebességű személyszállító járművek esetében. A tárcaközi konferenciát a 856/1986. sz. törvény 11. cikke alapján hozták létre, amelyen a Közlekedési Minisztérium, a Gazdasági Minisztérium és a Gazdaságfejlesztési Minisztérium képviselői vettek részt.

⁽¹⁷³⁾ HL L 318., 2006.11.17., 17. o.

8.3.1.6. A kompenzáció összege

- (472) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 21. pontja kimondja, hogy „Az ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő nettó költség – és ezzel együtt az észszerű nyereség – fedezéséhez szükséges összeget”.
- (473) A szóban forgó ügyben mivel a kompenzáció legalább egy része a keretszabály hatálybalépése előtt nyújtott jogellenes támogatásnak minősül⁽¹⁷⁴⁾, a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 69. pontja kifejezetten előírja, hogy az állami támogatások értékelésének alkalmazásában a nettó elkerülhető költség módszere nem alkalmazandó. Ehelyett alternatív módszerek alkalmazhatók, például a költségallokáción alapuló módszer. Ez utóbbi módszer szerint a nettó költséget a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével összefüggő, a megbízási aktusban meghatározott és megbecsült költségek és bevételek különbségeként számítják ki. A 2011. évi keretszabály 28–38. pontja részletesebben megállapítja, hogy e módszert miként kell alkalmazni.
- (474) A 2011. és 2012. évi határozatban a Bizottság nem tudta megállapítani, hogy a kompenzáció ezen összege arányos volt-e, és még mindig kételyei voltak a Siremarra bízott egyes közszolgáltatások valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatáskénti minőségét érintően. E kételyekkel a 8.3.1.2. szakasz foglalkozott.
- (475) 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 Siremar nem vállalja az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan összefüggő kockázatokat. A Bizottság ugyanis emlékeztet arra, hogy a 2011. évi határozatban azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a Siremar esetleg csak a 2010-től nyújtott közszolgáltatási feladatok tekintetében részesült túlkompensációban. Ez azt jelenti, hogy a Bizottságnak nem kell utólagosan értékelnie, hogy történt-e túlkompensáció 2009 vonatkozásában⁽¹⁷⁵⁾.
- (476) Ezért a Bizottság a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 47. pontjával összhangban azt fogja értékelni, hogy történt-e túlkompensáció a 2010. január 1. és 2012. július 30. közötti teljes időszakban. Ezen időszakra vonatkozóan a Bizottság észrevétele a következő:
- először is, a Tirrenia és a Siremar fizetéseképtelenségének okairól szóló, a rendkívüli igazgatás által 2011 májusában készített jelentés arról számol be, hogy a Siremarnak az eredeti szerződés alapján nyújtott állami kompenzáció 2010 előtt átlagosan évi 70 millió EUR-t tett ki. Ez az említett időszakban a Siremar forgalma 70–75 %-ának felelt meg. A Siremar ezért szinte teljes mértékben a közszolgáltatásért járó kompenzációra támaszkodott a tevékenységei végzéséhez. Míg a Siremar ugyanis 1999 és 2008 között egyre nagyobb mértékben függött az állami kompenzációtól, az 55,7 millió EUR-ban maximált éves kompenzáció nem lett volna elegendő ahhoz, hogy hosszú távon eleget tudjon tenni közszolgáltatási kötelezettségeinek. A jelentés megjegyzi különösen, hogy az eredeti szerződés szerinti állami kompenzáció kiszámítására a 2009. évvel bezárólag alkalmazott módszer mindig lehetővé tette a Siremar számára, hogy megfelelően díjazza valamennyi termelési tényezőjét (azaz a tőkét és a munkaerőt), annak ellenére, hogy átlagosan alacsony tőkearányos jövedelmezőséget ért el. Ez a módszer azonban 2010-től már nem volt alkalmazandó. Ezzel szemben, a CIPE-irányelvben és a 2009. évi törvényben meghatározott új módszert alkalmazták, amely a Siremar esetében az előző évtizedben kapott átlagos kompenzációnál jóval alacsonyabb felső határt állapított meg,
 - másodszor a benyújtott dokumentumokból kitűnik, hogy a Siremar 2010-re körülbelül 66 millió EUR-t kért, Olaszország azonban csak 55,7 millió EUR összegű kompenzációt hagyott jóvá. Ezenkívül ez az összeg azt jelenti, hogy a kompenzáció 17 %-kal csökkent 2009 és 2010 között, amikor hatályba lépett a kompenzáció kiszámítására vonatkozó új módszer, egy rögzített felső határral kombinálva. Az összehasonlítást a 2008–2009-es és a 2010–2011-es időszakra elvégezve a különbség még markánsabb: a kompenzáció jelentős mértékben, 22 %-kal csökkent ebben az időszakban,
 - harmadszor a Siremar által 2010-re vonatkozóan útvonalanként készített számlák alapján a Bizottság megjegyzi, hogy 2010-ben a Siremar körülbelül 5,9 millió EUR összegű pozitív működési eredményről számolt be. Olaszország tisztázta, hogy ez az összeg megegyezik az ROIC-vel, amelyet úgy számítottak ki, hogy 77,5 millió EUR értékű befektetett tőkére 7,6 %-os rátát alkalmaztak. A Bizottság megjegyzi, hogy a

⁽¹⁷⁴⁾ A (440) preambulumbekzdésben megállapítottak szerint. A többi útvonalra nyújtott támogatás jogszerűségét a 8.3.1.8. szakasz vizsgálja tovább.

⁽¹⁷⁵⁾ Az olasz hatóságok az említett évre vonatkozóan szolgáltatott néhány információt: a 2009-re vonatkozó kompenzációs összeg, azaz 67 millió EUR kiszámítása, amelyet az eredeti szerződésben meghatározott módszer és az útvonalankénti számlák alapján határoztak meg. Erre az évre a Siremar megközelítőleg 72,2 millió EUR-t kért, de Olaszország egyes költségeket elutasított, mivel az említett módszer értelmében nem voltak elszámolhatók. Az odaítélt 67 millió EUR jelentős csökkenést jelentett a 2008-ra jóváhagyott kompenzáció összegéhez (azaz 75,4 millió EUR) képest. Olaszország azt is tisztázta, hogy az ROIC-t az eredeti szerződés alkalmazásával 2,9 millió EUR-ra számították. Ezt az összeget hozzáadták az összköltséghez, így határozták meg a 67 millió EUR összegű kompenzációt.

2010-re bejelentett befektetett tőke meghaladja a CdI és később az SNS beszámolóí szerinti éves átlagos befektetett tőke kétszeresét (lásd: 135. lábjegyzet), és hogy ez a ráta magasabb, mint a CIPE-irányelvben meghatározott 6,5 %-os kockázattőke-prémium, de alacsonyabb, mint a CIPE-módszer teljeskörű alkalmazásából eredő ráta (8,87 %, lásd a (218) preambulumbekendést). Ha a 6,5 %-os rátát alkalmazták volna, az ROIC mindössze 5 millió EUR-t tett volna ki. A Bizottság ezért megjegyzi, hogy a Siremar 2010-ben mintegy 0,9 millió EUR összegű túlkompenzációban részesült,

- negyedszer, miután a Siremar 2010 szeptemberében rendkívüli igazgatás (ebben az esetben felszámolási eljárás) alá vonták, a 2010-es, 2011-es és 2012-es pénzügyi kimutatások nem készültek el. Ugyanez vonatkozik a 2011-es és 2012-es útvonalankénti számlákra is. Ezzel szemben, az alkalmazandó jogszabályok szerint a rendkívüli igazgatás negyedéves jelentéseket készített és nyújtott be a felügyeletet ellátó nemzeti hatóságoknak, azaz a Gazdaságfejlesztési Minisztériumnak. Ezek a jelentések azt mutatják, hogy 2010 szeptembere és 2012 júniusa között a teljes működési eredmény negatív volt, 0,7 millió EUR veszteséggel. Az üzletágnak a CdI-re való átruházását követően 2012 szeptemberére ezek a működési veszteségek 4,8 millió EUR-ra emelkedtek. Ezért a Siremar veszteséges volt, miközben a Siremar üzletágának értékesítési eljárása alatt a közszolgáltatási kötelezettségeket továbbra is ellátta. Bár a Bizottság sajnálatát fejezi ki amiatt, hogy 2011-re és 2012 első félévére vonatkozóan nem készült útvonalankénti számla, Olaszország megerősítette, hogy a Siremar a meghosszabbítással érintett időszakban nem nyújtott a közszolgáltatási kötelezettségein kívül eső szolgáltatásokat. Mivel a 2010 szeptembere és 2012 szeptembere közötti időszak összesített pénzügyi eredményei negatívak voltak, e dokumentumok határozottan arra utalnak, hogy a Siremar nem részesült túlkompenzációban a rendkívüli igazgatás alá vonását követő időszakban, és hogy a 2010-ben kapott mérsékelt túlkompenzáció a következő években elveszett.

(477) Mindezek alapján, figyelembe véve a Siremar üzletága privatizációjának nagyon sajátos körülményeit, valamint az olasz hatóságok által benyújtott információk alapján a Bizottság megjegyzi, hogy a 2010 tekintetében megállapított, mérsékelt túlkompenzációt a következő időszak veszteségei felemésztették. A Bizottság ezért megállapítja, hogy a Siremar a 2010. január 1. és 2012. július 30. közötti időszakban összességében nem részesült túlkompenzációban. Mivel a Bizottság a 2011. évi határozatában a Siremarnak nyújtott esetleges túlkompenzációval kapcsolatosan csak erre az időszakra vonatkozóan fejezte ki kétségeit, úgy ítéli meg, hogy az e kérdéssel kapcsolatos kétségeit eloszlatják.

(478) 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 összeget meghaladó kompenzációban. A tagállamoknak a Bizottság kérésére erről ugyanis bizonyítékot kell tudniuk szolgáltatni. Emellett a megbízás lejáratakor és legalább hároméves időközönként rendszeresen ellenőrzéseket kell végrehajtaniuk vagy gondoskodniuk kell azok végrehajtásáról. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy az olasz hatóságok benyújtották a fentiekben leírt szükséges bizonyítékokat (lásd a (469)–(470) preambulumbekendést). A Siremar ugyanis 2009-ben és 2010-ben útvonalankénti számlákat küldött a felügyeleti minisztériumnak, amelyek alapján e minisztérium felülvizsgálhatta a kompenzáció összegét. 2010. szeptember 17-től az olasz állam által kinevezett – a nemzeti jog részletes szabályainak alávetett, valamint polgári és büntetőjogi felelősséggel rendelkező – rendkívüli biztos jelenléte további biztosítékot jelentett a túlkompenzációval szemben. A Bizottság emlékeztet továbbá arra, hogy a kompenzációt részletekben fizetik ki; a végső kifizetésre az adott év tényleges költségei és bevételei alapján kerül sor; és hogy 2010. november 25-ét követően a tárcaközi konferencia határozatával a túlkompenzáció bármely összegét levonják a jövőbeli támogatási kifizetések előlegeiből (lásd a (43) preambulumbekendést). Mindezek alapján, míg a Siremar 2010-ben túlkompenzációban részesült, a Bizottság megjegyzi, hogy a túlkompenzáció a következő években mégis elfogyott, mivel a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar veszteséges volt (lásd a (476) preambulumbekendést). Ezért a 2010. január 1. és 2012. július 30. közötti időszak egészére vonatkozóan nem nyújtottak túlkompenzációt. Mindezek alapján a Bizottság azt állapítja meg, hogy figyelembe véve a rendkívüli igazgatás által a közszolgáltatások folyamatosságának biztosítása mellett végrehajtott privatizáció igen sajátos körülményeit, a fentiekben leírt intézkedések elégségesnek tekinthetők a túlkompenzáció elkerüléséhez és feltáráshoz.

(479) A fentiekben leírt elemek alapján (lásd a (472)–(478) preambulumbekendést) a Bizottság megállapítja, hogy a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 2.8. szakaszában (Az ellentételezés összege) foglalt alkalmazandó követelményeknek megfelelnek.

8.3.1.7. A kikötési elsőbbség

(480) A 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 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 Siremar közszolgáltatási kötelezettségeire. Ha ugyanis a közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalatok nem rendelkeznének kikötési elsőbbséggel, adott esetben (néha) ki kell várniuk a sort a kikötésnél, ezáltal kénytelenek, ami aláássa a polgároknak megbízható és kényelmes

összekötetés biztosításában álló célt. A Siremar esetében valóban szükség van rendszeres menetrendre a kisebb szigetek lakossága mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében, és hogy hozzájáruljanak e szigetek gazdasági fejlődéséhez. Továbbá, mivel a Siremarra konkrét időbeli ütemezési kötelezettség vonatkozott az eredeti szerződés értelmében, a kikötési elsőbbség segített biztosítani, hogy minden kikötő oly módon ossza ki a kikötőhelyeket és kikötési időket, hogy a Siremar meg tudja felelni közszolgáltatási kötelezettségének.

- (481) Mindezek figyelembevételével a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az intézkedést azért ítélték oda, hogy a Siremar el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek (lásd a (456) preambulumbekendést). Az olasz hatóságok megerősítették továbbá, hogy a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási rendszer szerint nyújtott szolgáltatásokra vonatkozik, és hogy a Siremar a közszolgáltatási kötelezettségein kívül semmilyen szolgáltatást nem működtetett az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban. A Bizottság már részletesen értékelte az általános gazdasági érdekű szolgáltatás összeegyeztethetőségét és a Siremar részére az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban a szolgáltatással összefüggésben nyújtott kompenzációt (lásd a (444)–(479) preambulumbekendést). A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy a kikötési elsőbbség összeegyeztethetőségének értékelése annak megállapítására korlátozható, hogy az intézkedés túlkompensációhoz vezethet-e.
- (482) Olaszország azzal érvel, hogy a kikötési elsőbbségből eredő bármely pénzbeli előny nem számszerűsíthető (lásd a (227) preambulumbekendést). A Bizottság megjegyzi, hogy mindenesetre amennyiben ez az intézkedés csökkeneténél a közszolgáltató működési költségeit vagy növelné bevételeit, ezek a hatások egyértelműen tükröződnének a szolgáltató belső számláiban. Ezért a Siremarra alkalmazandó, a fentiekben (lásd a 8.3.1.6. szakaszt) leírt túlkompensációs ellenőrzések alkalmasak arra is, hogy a kikötési elsőbbségből eredő esetleges túlkompensációt feltárják.
- (483) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a kikötési elsőbbség, amely elválaszthatatlan a Siremar által nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatástól, az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján szintén összeegyeztethető a belső piaccal.

8.3.1.8. A 2005. évi ÁGÉSZ-határozatnak való megfelelés

- (484) A (440) preambulumbekendésben kifejtettek szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatások kiosztását megelőző két pénzügyi évben az átlagos éves forgalom nem haladta meg a 300 000 utast a következő útvonalcsoportokon:
- Trapani–Pantelleria (D4 vegyes kiszolgálású útvonal),
 - Porto Empedocle–Pelagie-szigetek (D5 vegyes kiszolgálású útvonal),
 - Palermo–Ustica (D1 vegyes kiszolgálású útvonal és az ALD/1 kizárólag személyszállításra szolgáló útvonal).
- (485) Ezért a D1, D4, D5 és ALD/1 útvonalak esetében teljesül a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikke (1) bekezdésének c) pontjában foglalt követelmény. A Bizottság emellett úgy ítéli meg, hogy a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 2. cikkének (2) bekezdése, amely előírja a tengeri kabotázst szabályozó rendeletnek való megfelelést, szintén teljesül⁽¹⁷⁶⁾. A Bizottság tehát megállapítja, hogy ezt a négy útvonalat lehet a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat alapján értékelni.
- (486) A Bizottság a fentiekben már megállapította (lásd a 8.3.1.3. szakaszt), hogy az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszak tekintetében a megbízási aktusok egyértelműen meghatározták a közszolgáltatási kötelezettséget, az időtartamot, a vállalkozást és az érintett területet, a kompenzáció kiszámításának, ellenőrzésének és felülvizsgálatának paramétereit, továbbá a túlkompensáció elkerülésére és visszafizetésére hozott intézkedéseket. Ezért a D1, D4, D5 és ALD/1 útvonal tekintetében a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 4. cikke (Megbízás) teljesül.
- (487) Emellett a Bizottság megállapította (lásd a 8.3.1.6. szakaszt), hogy i. a Siremar nem részesült túlkompensációban az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban, az időszak egészét tekintve, és ii. hogy az olasz hatóságok rendszeres ellenőrzéseket végeztek annak kiküszöbölésére, hogy a Siremarnak túlzott mértékű kompenzációt fizessenek. Ennek alapján a Bizottság azt is megállapítja, hogy a D1, D4, D5 és ALD/1 útvonal tekintetében a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat 5. cikke (Ellentételezés) és 6. cikke (A túlkompensáció ellenőrzése) is teljesül.
- (488) Tekintettel a közszolgáltatás nyújtásától való elválaszthatatlanságára és a fenti értékelésre (lásd a 8.3.1.7. szakaszt), a D1, D4, D5 és ALD/1 útvonal kiszolgálása tekintetében odaítélt kikötési elsőbbség megfelel a 2005. évi ÁGÉSZ-határozatnak.

8.3.1.9. Következtetés

- (489) A (436)–(483) preambulumbekendésben foglalt értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy az eredeti szerződés 2009. január 1-jétől 2012. augusztus 1-jéig történő meghosszabbításával érintett tengeri szolgáltatások nyújtásáért a Siremar részére odaítélt kompenzáció és az attól elválaszthatatlan kikötési elsőbbség megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazandó feltételeinek, ezért az EUMSZ 106. cikke értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

⁽¹⁷⁶⁾ A Bizottság emlékeztet arra ezzel összefüggésben, hogy e négy útvonallal megállapították, hogy valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek (lásd a 8.3.1.2. szakaszt) és teljesítik a tengeri kabotázst szabályozó rendeletben a közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében megállapított követelményeket. A Bizottság emellett elfogadta a Siremar eredeti szerződésének az említett vállalat privatizációs eljárására tekintettel történő meghosszabbítását, ezért 2012. június 21-i indokolással ellátott véleménye nem vonatkozik a Siremarra (lásd a (143) preambulumbekendést).

- (490) Emellett a (484)–(488) preambulumbekkezdésben foglalt értékelés alapján a Siremar részére a meghosszabbítással érintett időszakban a D1, D4, D5 és ALD/1 útvonal kiszolgálásáért odaítélt kompenzáció és kikötési elsőbbség a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat értelmében szintén összeegyeztethető a belső piaccal, és mentesül az előzetes bejelentési kötelezettség alól.

8.3.2. A Siremarnak nyújtott megmentési támogatás jogellenes meghosszabbítása

- (491) A 2010. évi határozat alapján a Siremarnak nyújtott megmentési támogatás – annyiban, amennyiben az a 2011. augusztus 28-ig tartó hat hónapos időszakra korlátozódott – összeegyeztethető volt a belső piaccal. Ugyanakkor a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak megfelelően Olaszország köteles volt arra, hogy hat hónapon belül a Bizottság elé terjessze i. annak bizonyítékát, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt vagy ii. egy szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet.
- (492) A kezességvállalást 2011. július 11-én hívták le, és a Siremar csak 2012. szeptember 18-án fizette vissza az állam felé fennálló teljes összeget (lásd a (65) preambulumbekkezdést). Olaszország tehát nem tudott bizonyítékot szolgáltatni arról, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt a 2011. augusztus 28-án lejáró hat hónapos időszakon belül.
- (493) Az Olaszország által közölt információ szerint (lásd a 4.2. szakaszt) a hivatalos vizsgálati eljárás folyamán a Siremar felszámolási terve elérhető volt a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar weboldalán, a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásban megállapított hat hónapos határidő lejártá előtt. Emellett Olaszország azzal érvel, hogy a Bizottságot mindig naprakész információval látta el a Siremar üzletága privatizációs eljárásának előrehaladásáról.
- (494) A Bizottság aktáiban található információ megerősíti, hogy az olasz hatóságok valóban naprakész információkat szolgáltatottak a Bizottság részére a Siremar üzletágának akkor folyamatban lévő privatizációjáról. Emellett Olaszország megerősítette a Siremar azon szándékát is, hogy visszafizesse a megmentési támogatást a hat hónapos határidő lejártá előtt, az említett privatizációból származó bevételekből. Az olasz hatóságok ugyanakkor hivatalosan nem nyújtottak be sem szerkezetátalakítási, sem felszámolási tervet a Bizottságnak. A Bizottság előtt abban az időben nem volt ismert, hogy felszámolási tervet tettek közzé a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar weboldalán. Továbbá az, hogy a Bizottságot tájékoztatták a Siremar üzletágának privatizációs eljárásáról, nem helyettesítheti egy felszámolási terv hivatalos benyújtását. Közlelebbről a Bizottságnak lehetőséget kell adni arra, hogy értékelje, a felszámolási terv megfelel-e a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak, ezért a tervet Olaszországnak hivatalosan is be kellett volna nyújtania.
- (495) A Bizottság emellett megjegyzi, hogy 2011. október 5-én levelet küldött, amelyben felkérte Olaszországot, hogy erősítse meg, hogy megfelelt a 2004. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatásnak és a 2010. évi határozatnak. A Bizottság 2011. november 28-án emlékeztető levelet küldött Olaszországnak, és 2011. december 12-én kapott választ az olasz hatóságoktól. Ezért, ami a Bizottságot illeti, az utóbbi időpontig (tehát a hat hónapos határidő lejártát követően) Olaszország nem nyújtotta be i. annak bizonyítékát, hogy a kölcsönt teljes egészében visszafizették és/vagy a kezességvállalás megszűnt vagy ii. egy szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet.
- (496) A Bizottság 2011. október 5-i levelére adott válaszában Olaszország megerősítette, hogy az volt a szándéka, hogy a Siremar visszafizesse a megmentési támogatást 2011. augusztus 28. előtt, a Tirrenia üzletágának eladását követően, de ez utóbbi privatizációs eljárása késedelmet szenvedett amiatt, hogy a Bizottságtól be kellett szerezni az összefonódás jóváhagyását. Mivel a Tirrenia üzletága privatizációjának bevételeire szükség volt az államnak történő törlesztéshez, e visszafizetésre így nem kerülhetett sor a 2011. augusztus 28-i határidő lejártá előtt. A Bizottság rámutatott arra, hogy 2011. december 12-i levelükben az olasz hatóságok egyáltalán nem hivatkoztak a Siremar felszámolási tervére, amely a későbbi beadványaik szerint már 2011. augusztus 28. előtt nyilvános volt. Olaszország ehelyett csak azt kívánta megmagyarázni, hogy a visszafizetésre miért nem kerülhetett sor a hat hónapos határidő lejártá előtt. Ugyanakkor ha az olasz hatóságok benyújtottak volna szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet a Bizottság részére 2011. augusztus 28. előtt, nem kellett volna ilyen magyarázattal szolgálniuk. A Bizottság szerint ez szintén azt bizonyítja, hogy Olaszország nem nyújtott be szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet az előírt hat hónapon belül.
- (497) Tekintettel a fentiekre, még ha a Bizottság tudott is a privatizációs eljárásról, Olaszország nem teljesítette a 2010. évi határozatban megállapított azon kötelezettségvállalását, hogy a megmentési támogatás jóváhagyását követően hat hónapon belül nyújtson be a Bizottsághoz szerkezetátalakítási (vagy felszámolási) tervet. Ennek eredményeként a hat hónapos határidő 2011. augusztus 28-i lejártától a megmentési támogatást jogellenes és

összeegyeztethetetlen támogatásnak kell tekinteni. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a jogellenesen meghosszabbított megmentési támogatás más indokok alapján nem minősíthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, mivel sem a megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás, sem a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály vonatkozó feltételeinek nem felel meg⁽¹⁷⁷⁾.

- (498) A Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó esetben a jogellenesen meghosszabbított megmentési támogatást nem valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatásért nyújtották, amint azt a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 12. pontja előírja. A Siremar már részesült kompenzációban a közszolgáltatások ellátásáért a meghosszabbított eredeti szerződés alapján, míg a megmentési támogatásnak mind a bejelentése, mind a jóváhagyása ideiglenes megmentési támogatási intézkedésként, nem pedig általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásáért járó kompenzációként történt. Ezért a támogatás a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály szerint nem tekintendő összeegyeztethetőnek a belső piaccal.
- (499) A fenti körülmények között a Bizottság megjegyzi, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar 2012. szeptember 18-án visszatérített 15 511 529,35 EUR-t. Ez meghaladta az állam felé 2011. július 11-én fennálló 15 121 838,33 EUR⁽¹⁷⁸⁾ összegű tartozást. Ugyanakkor mivel a jogellenesen meghosszabbított megmentési támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal, a visszafizetett összegnek legalább a visszafizetési kamat összegét is tartalmaznia kell. Amennyiben a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar által már megfizetett kamat nem elegendő, a fennmaradó kamatot továbbra is vissza kell fizettetni.

8.3.3. A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek

- (500) A Bizottság a fentiekben megállapította (lásd a (419)–(430) preambulumbekendést), hogy a Siremar üzletágának értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó, valamint az ugyanazon üzletág átruházását terhelő közvetett adók alóli, a 2010. évi törvény értelmében a Siremarnak és az SNS-nek biztosított mentességek a Siremarnak és az SNS-nek nyújtott állami támogatásnak minősülnek.
- (501) A támogatás mindkét esetben megegyezik az ilyen típusú ügyletek után szokásosan fizetendő adó és a ténylegesen megfizetett adó különbségével. Ezen állami támogatás összeegyeztethetőségét tehát az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdésében megállapított kivételek és az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése figyelembevételével kell értékelni.
- (502) Először: a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdésében foglalt eltérések alapján e mentességek egyike sem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal.
- (503) Másodszor a Bizottság megjegyzi, hogy a Siremar üzletágának értékesítésére vonatkozó ezen adómentességek egyszeri intézkedések, amelyek a Tirrenia-csoport szélesebb körű átszervezésének és privatizációjának részét képező eszközáttruházáshoz kapcsolódnak. Ekként a Bizottság úgy ítéli meg, hogy e támogatás nem elválaszthatatlan a Siremar és később az SNS által nyújtott általános gazdasági érdekű szolgáltatástól, ezért nem ugyanazon összeegyeztethetőségi alapon kell vizsgálni. Ezek a mentességek valójában nem kapcsolódnak sem az eredeti, sem az új szerződésben meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetéséhez⁽¹⁷⁹⁾. Így tehát az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésében megállapított összeegyeztethetőségi indokokra nem lehet hivatkozni.
- (504) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a Siremar és az SNS adómentessége a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és az SNS azon költségeit csökkentő működési támogatásnak minősül, amelyeket szokásosan a saját forrásaikból kellett volna viselniük, ezért összeegyeztethetetlen a belső piaccal⁽¹⁸⁰⁾.

8.3.4. Következtetés a támogatás összeegyeztethetőségéről

- (505) A fenti értékelés alapján az Bizottság megállapítja, hogy:
- a Siremar részére a tengeri útvonalak kiszolgálásáért 2009. január 1. és 2012. augusztus 1. között odaítélt kompenzáció és kikötési elsőbbség az EUMSZ 106. cikke és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály – valamint a három összekapcsolt útvonalhoz sorolt négy útvonal tekintetében a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat – szerint összeegyeztethető a belső piaccal,
 - a Siremarnak nyújtott megmentési támogatást jogellenesen hosszabbították meg 2011. augusztus 28. és 2012. szeptember 18. között (amikor visszafizették), és az összeegyeztethetetlen a belső piaccal,
 - a Siremarnak a Siremar üzletágának az SNS-re történő átruházásával kapcsolatos műveletekre és cselekményekre kivetett közvetett adók, valamint az ezen átruházásból származó bevételek után fizetendő társasági adó alóli mentessége a Siremarnak nyújtott, a belső piaccal összeegyeztethetetlen működési támogatásnak minősül,

⁽¹⁷⁷⁾ Mindamellet, hogy a támogatást a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás hatálybalépése előtt nyújtották, az iránymutatás 139. pontja szerint a Bizottságnak a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás rendelkezéseit kell alkalmaznia a nehéz helyzetben lévő, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásoknak, mint például a Siremarnak nyújtott támogatások vizsgálatakor, függetlenül attól, hogy a támogatást mikor nyújtották. Amikor a Bizottság a 2014. évi megmentési és szerkezetátalakítási iránymutatás rendelkezései szerint értékeli a nehéz helyzetben lévő, általános gazdasági érdekű szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásoknak 2012. január 31. előtt nyújtott támogatások összeegyeztethetőségét, a támogatás akkor tekintendő összeegyeztethetőnek a belső piaccal, ha megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály rendelkezéseinek, a 9., a 14., a 19., a 20., a 24., a 39. és a 60. pont kivételével.

⁽¹⁷⁸⁾ Ez az összeg a 2011. június 30. és 2011. július 11. közötti időszakra az államnak járó 11 367,51 EUR összegű kamatot is tartalmazta.

⁽¹⁷⁹⁾ Noha nem szükséges bővebb magyarázatot adni, az ezen adómentességek révén a Siremarnak nyújtott támogatást illetően a Bizottság megjegyzi, hogy e határozat elfogadásának időpontjában a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar már nem nyújt általános gazdasági érdekű szolgáltatást, és semmilyen más gazdasági tevékenységet sem végez.

⁽¹⁸⁰⁾ A Bíróság ítélete, Franciaország kontra Bizottság, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, 41. pont.

- az, hogy az SNS a 2010. évi törvény értelmében a Siremar üzletága adásvételi szerződésének bejegyzéséért rögzített összegű díjat fizet, nem pedig a nemzeti jog alapján szokásosan fizetendő díjat, az SNS-nek nyújtott összegegyeztetetlen működési támogatásnak minősül.

8.4. A Cdl beadványaira adott válasz

- (506) A fentiekben leírtak szerint (lásd a 6. szakaszt) a Cdl három beadványt nyújtott be a Bizottsághoz. E beadványokat az érdekelt harmadik személyek számára a 2011. évi és a 2012. évi határozattal kapcsolatos észrevételek megtételére nyitva álló határidők lejártá után terjesztették elő.
- (507) A Bizottság a következőket jegyzi meg a Cdl által a beadványaiban felhozott érvek tekintetében:
- a 2012. augusztus 1. és 2012. december 31. közötti időszakban üzemeltetett útvonalakra vonatkozóan szolgáltatott adatokat illetően a Bizottság megerősíti, hogy ezeket az információkat figyelembe vette az értékelés során,
 - ami a Siremar üzletágának értékesítését illeti, beleértve azt is, hogy arra piaci áron került-e sor, a Bizottság megjegyzi, hogy e határozat elfogadásának időpontjában az olasz hatóságok és a Cdl már felbontották mind az eredeti adásvételi szerződést, mind az új szerződést, és hogy a szerződést a Siremar üzletágával egy csomagban végül az SNS-nek ítélték oda. Amint az a (295) preambulumbekkezdésben megállapításra került, az új szerződésnek a Siremar üzletágával egy csomagban a Cdl részére a 2012. augusztus 1. és 2016. április 10. közötti időszakra történő első odaítélésére vonatkozó vizsgálat lezárása logikailag lehetetlen lenne. Ezért a Bizottság nem fűz kommentárt a Cdl-nek a Siremar üzletágának privatizációjával kapcsolatos észrevételeihez,
 - ami a Cdl több levelében foglalt azon hallgatólagos állítást illeti, hogy az új szerződésben a 2012. augusztus 1. és 2016. április 10. közötti időszakra a számára előírt közszolgáltatási kötelezettségek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatások, a Bizottság a (351) preambulumbekkezdésben arra a következtetésre jutott, hogy ezek a közszolgáltatási kötelezettségek, amelyekkel az SNS-t bízták meg, valódi felhasználói keresletet elégítenek ki, valós piaci hiányosságot kezelnek és a legkevésbé káros megközelítésnek tekinthetők. Ugyanakkor amint a Bizottság megjegyzi, hogy mivel az Olaszország és a Cdl közötti új szerződést felbontották, és a közszolgáltatási kötelezettségeket végül az SNS-nek ítélték oda, a fenti okok miatt nem lehet külön értékelni, hogy az új szerződésben a Cdl-re rótt közszolgáltatási kötelezettségek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek-e. Ezért a Bizottság nem fűz kommentárt a Cdl e kérdéssel kapcsolatos észrevételeihez,
 - a viszontgaranciát és a tőkeemlést illetően a Bizottság a (408) és a (413) preambulumbekkezdésben megállapította, hogy az ezen intézkedésekre vonatkozó vizsgálat már tárgyaltan. Ezért a Bizottság nem fűz kommentárt a Cdl ezen intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeihez,
 - ami a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdl közötti gazdasági folytonosság hiányát illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy mivel végül a Siremar üzletágát és az új szerződést az SNS-nek ítélték oda, a fentiekben kifejtett okok miatt nem szükséges külön értékelni a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdl közötti esetleges gazdasági folytonosság fennállását. Ellenkezőleg, a Bizottság az 11. szakaszban azt fogja értékelni, hogy fennáll-e bármilyen gazdasági folytonosság a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és az SNS között ⁽¹⁸¹⁾. Ezenkívül a Bizottság további érvként megjegyzi, hogy a Cdl jelenleg felszámolás alatt áll és inaktív. Mint ilyen, a részére nyújtott bármilyen támogatásra vonatkozóan az ezen állami támogatási ügyben folytatott vizsgálat tárgyaltan lenne. Mindezek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdl közötti esetleges gazdasági folytonosság értékelése is tárgyaltan lenne. Ezért a Bizottság nem fűz kommentárt a Cdl-nek a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdl közötti gazdasági folytonosság hiányával kapcsolatos észrevételeihez.

9. KÖVETKEZTETÉS

- (508) A Bizottság megállapítja, hogy Olaszország az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével, jogellenesen hajtott végre a vizsgált támogatási intézkedések némelyikét. Az előző értékelés alapján a Bizottság úgy határozott, hogy a Siremar részére a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a közszolgáltatásért odaítélt kompenzáció az EUMSZ 106. cikke értelmében összegegyeztethető a belső piaccal. Emellett mivel a kikötési elsőbbség elválaszthatatlan az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak a Siremar általi teljesítésétől, ez az intézkedés az EUMSZ 106. cikke értelmében szintén összegegyeztethető a belső piaccal. Az érintett hús közszolgáltatási útvonal közül négy tekintetében Olaszország mentesült az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt előzetes bejelentési kötelezettség alól, mivel a Siremarnak ezen útvonalak kiszolgálásáért a közszolgáltatással összefüggésben adott kompenzáció és kikötési elsőbbség megfelelt a 2005. évi ÁGÉSZ-határozatnak.

⁽¹⁸¹⁾ A Bizottság mellékesen megjegyzi, hogy mivel az üzletágot visszaadták a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak, majd az új szerződéssel együtt odaítélték az SNS-nek, nem merül fel a Cdl és az SNS közötti esetleges gazdasági folytonosság kérdése, amely két különálló fél az ajánlattételi eljárásban.

- (509) Ugyanakkor a Siremarnak nyújtott megmentési támogatás, amelyet jogellenesen hosszabbítottak meg 2011. augusztus 28. és 2012. szeptember 18. között, összeegyeztethetetlen a belső piaccal. Végezetül a Siremar üzletágának átruházásával összefüggő műveletek és cselekmények után fizetendő közvetett adók alóli, a Siremarnak és az SNS-nek biztosított mentesség, valamint a Siremar értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó alóli, a Siremarnak biztosított mentesség szintén a Siremarnak és az SNS-nek nyújtott működési támogatásnak minősül, amely összeegyeztethetetlen a belső piaccal.
- (510) E határozat nem érinti a többi olyan kérdést, amelyekkel a 2011. évi és a 2012. határozat foglalkozik, vagy amelyeket az érdekelt felek az említett határozatok szerint megindított vizsgálat folyamán hoztak a Bizottság tudomására.

10. VISSZAFIZETTETÉS

- (511) Az EUMSZ és az uniós bíróságok állandó ítélezési gyakorlata szerint a Bizottság hatáskörébe tartozik annak eldöntése, hogy az érintett államnak módosítania kell-e vagy meg kell-e szüntetnie azt a támogatást, amely a Bizottság álláspontja szerint nem egyeztethető össze a belső piaccal⁽¹⁸²⁾. Szintén az uniós bíróságok állandó ítélezési gyakorlata azt mutatja, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében a támogatás megszüntetése vonatkozásában a tagállamra kirótt kötelezettség célja a korábbi helyzet visszaállítása⁽¹⁸³⁾.
- (512) A uniós bíróságok e tekintetben kimondták, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a belső piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot⁽¹⁸⁴⁾.
- (513) Az ítélezési gyakorlatnak megfelelően az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet⁽¹⁸⁵⁾ 16. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „[a]mennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.
- (514) Így, tekintettel arra, hogy a szóban forgó intézkedéseket az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtották végre, és hogy jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak kell tekinteni, vissza kell fizettetni őket, hogy visszaálljon a belső piacon a támogatásnyújtás előtt fennálló helyzet. A visszafizettetés arra az időszakra vonatkozik, amely a támogatásnak a kedvezményezett részére történő rendelkezésre bocsátásával veszi kezdetét és a támogatás tényleges visszafizetésével fejeződik be. A visszafizettetendő összegek tartalmazzák a tényleges visszafizetés időpontjáig esedékes kamatokat is.
- (515) Ebben az ügyben a támogatás kedvezményezettjével, a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarral szemben már fizetési képtelenségi eljárás van folyamatban. A tényleges visszafizettetés tehát úgy érhető el, hogy a visszafizettetendő támogatással kapcsolatos követelést felveszik a kötelezettségek jegyzékébe⁽¹⁸⁶⁾. Ebben az esetben a követelés nyilvántartásba vételét i. a teljes támogatási összeg visszatérítésének, vagy ha ez továbbra is lehetetlen, ii. a vállalkozás felszámolásának és tevékenységei végleges beszüntetésének kell követnie.
- (516) A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak és az SNS-nek nyújtott, az (505) preambulumbekkezdésben felsorolt összeegyeztethetetlen állami támogatást Olaszországnak vissza kell fizettetnie annyiban, amennyiben az említett támogatás kifizetésre került. Különösen a visszafizettetendő támogatást a Bizottság a következőképpen állapítja meg:
- a) a megmentési támogatás tőkeösszege, azaz 15 121 838,33 EUR, plusz a visszafizetési kamat, amely a két hitelrészlet kifizetésének napjától, illetve az állami kezességvállalás BIIS általi lehívásától (azaz az első, 12 000 000 EUR részlet tekintetében 2011. február 28-tól, a második, 3 000 000 EUR részlet tekintetében 2011. március 23-tól, a 121 838,33 EUR tekintetében 2011. július 11-től) a teljes visszafizetésig halmozódott fel. A Bizottság megjegyzi, hogy a tőkeösszeget és a visszafizetési kamat egy részét a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar már visszafizette;
- b) amennyiben a Siremar üzletágának átruházásával kapcsolatos műveletekre és cselekményekre kivetett közvetett adókat az eladó (azaz a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar) köteles megfizetni, a támogatás tőkeösszege megegyezik az ilyen típusú ügyletekért szokásosan fizetendő adókkal. Olaszország kiszámítja továbbá az SNS által a Siremar üzletága adásvételi szerződésének bejegyzéséért a 2010. évi törvény alapján fizetett rögzített díj és a nemzeti jog alapján szokásosan fizetendő díj közötti különbözetet. [...] Olaszország benyújtja továbbá az

⁽¹⁸²⁾ A Bíróság 1973. július 12-i ítélete, Bizottság kontra Németország, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. pont.

⁽¹⁸³⁾ A Bíróság 1990. március 21-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. pont.

⁽¹⁸⁴⁾ A Bíróság 1999. június 17-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. és 65. pont.

⁽¹⁸⁵⁾ 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.).

⁽¹⁸⁶⁾ A nemzeti jog szabályozza az állami támogatási követelések rangsorát a kötelezettségek jegyzékében, azzal a kikötéssel, hogy ez a mód megfelel a tényleges érvényesülés elvének és az egyenértékűség elvének. Lásd a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatások visszafizetéséről szóló bizottsági közlemény 64. pontját, HL C 247., 2019. 7. 23., 1. o. Az állami támogatási követelés semmi esetre sem rangsorolható hátrébb a szokásos, biztosítékkal nem rendelkező követeléseknél. Az állami támogatási követelés végleges nyilvántartásba vételét követően nem halmozódik fel további visszafizetési kamat.

összes olyan dokumentum jegyzékét, amelyek tekintetében ténylegesen adómentességet állapítottak meg, és kiszámítja a Siremar és az SNS által szokásosan fizetendő adók és a ténylegesen befizetett adók közötti különbséget. Ezen összegekhez visszafizetési kamatot kell adni, amely az adómentességgel érintett hivatalos dokumentumok keltétől a teljes visszafizetésig halmozódott fel.

- (517) Emellett Olaszország nem mentesíti a Siremar értékesítéséből származó bevételeket a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar által fizetendő társasági adó alól.

11. GAZDASÁGI FOLYTONOSSÁG

- (518) Amennyiben a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás kedvezményezettjét értékesítik vagy átruházzák, a visszafizetési kötelezettség kiterjeszhető olyan más vállalkozásokra, amelyekre a kedvezményezett részvényeit vagy üzleti tevékenységét átruházták⁽¹⁸⁷⁾. Részvényügylet esetén, ha a kedvezményezett még mindig jelen van és aktív a piacon, pusztán a tulajdonosai változtak meg, a támogatás visszafizetésének kötelezettsége a kedvezményezettet terheli továbbra is. Eszközügylet esetén, ha a másik vállalkozás folytatja az üzleti tevékenységet az eredeti kedvezményezett néhány vagy minden eszközével, e másik vállalkozást kell az állami támogatás kedvezményezettjének tekinteni, feltéve, hogy az átruházási vagy értékesítési struktúrából arra lehet következtetni, hogy a két vállalat között gazdasági folytonosság áll fenn.
- (519) Ezzel szemben, ha igazolható, hogy az eszközök egy részének vagy összességének átruházása ellenére a jogellenes támogatás előnyét az eredeti kedvezményezett élvezi továbbra is, és az átvevő vállalat lényegesen különböző tevékenységet folytat, a visszafizetési kötelezettség továbbra is a támogatás eredeti kedvezményezettjét terheli. Az ítélezési gyakorlat szerint a gazdasági folytonosság fennállásának értékelése során a következő tényezők vehetők figyelembe: az átruházás tárgya (eszközök és kötelezettségek, a munkaerő folytonossága, a vagyoni eszközök egyben tartása), az átruházási ár, az átvevő vállalkozás és az eredeti vállalkozás tulajdonosainak azonossága, az átruházás (vizsgálat megkezdése, eljárás megindítása vagy a végleges határozat meghozatala utáni) időpontja, és végül az ügylet gazdasági logikája⁽¹⁸⁸⁾.
- (520) Ugyanezen ítélezési gyakorlat értelmében a fenti tényezők változó mértékben vehetők figyelembe, a szóban forgó ügy konkrét jellemzői alapján. Ebből az következik, hogy a Bizottság nem köteles arra, hogy a fentiekben említett összes körülményt figyelembe vegye, amit a „*vehető figyelembe*” kifejezés használata⁽¹⁸⁹⁾ és az is alátámaszt, hogy e tényezők között nincs hierarchia. A szóban forgó ügyben a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a gazdasági folytonosság értékelésénél különösen a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és az SNS közötti ügylet sajátos jellegét kell figyelembe venni, amely ügylet egy állami vállalat olyan közbeszerzési eljárásban történő privatizációjában állt, amely eljárás egy tizenkét éves közszolgáltatási szerződésre irányult, és részét képezték az említett szerződésben megfogalmazott általános gazdasági érdekű szolgáltatás teljesítéséhez szükséges eszközök is. A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar a mai napig önálló jogalanyként működik, de nem folytat üzleti tevékenységet, és továbbra is csődeljárás alatt áll, amelynek elsődleges célja a hitelezők kifizetése és a felszámolás lezárása.
- (521) Annak eldöntéséhez, hogy fennáll-e gazdasági folytonosság a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és az SNS között, és ezért hogy megállapítsa, hogy az utóbbi vállalat is felel-e az előbbinek nyújtott összeegyeztethetetlen támogatás visszafizetéséért, a Bizottság a fentiekben említett mutatókat a szóban forgó ügy körülményeire alkalmazta.

11.1. Az átruházás tárgya

- (522) Ez a mutató a meglévő eszközök és kötelezettségek, többek között a munkavállalókkal és beszállítókkal fenn tartott szerződéses jogviszonyok (később rendkívüli igazgatás alatt álló) Siremarról az SNS-re történő átruházásának mértékére vonatkozik. Először meg kell jegyezni, hogy a meglévő kötelezettségeket nem ruházták át: azok teljes egészében a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnál maradtak, és e határozat elfogadásának idején is ők terheltek. Az átruházással teljesen leírtak az átruházott eszközökön fennálló minden követelést, például jelzálogot, zár alá vételt és elsőbbségi igényt.
- (523) Emellett az eszközöket érintően a Bizottság először is megjegyzi, hogy a Siremar üzletágának értékesítési eljárását a Tirrenia di Navigazione egészének, összes eszközének és kötelezettségének, valamint többek között a Siremar nevű leányvállalatának a privatizációjára irányuló sikertelen kísérlet előzte meg. A Siremar üzletágának második,

⁽¹⁸⁷⁾ A Bíróság ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

⁽¹⁸⁸⁾ A Törvényszék ítélete, Fortischem a.s. kontra Bizottság, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, 208. pont.

⁽¹⁸⁹⁾ A Törvényszék ítélete, Ryanair kontra Bizottság, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, 156. pont.

sikeres privatizációs kísérlete a Siremar márkára⁽¹⁹⁰⁾, a Siremarra rótt közszolgáltatási kötelezettség ellátásához szükségesnek ítélt eszközökre és a beszállítókkal fennálló szerződéses jogviszonyokra terjedt ki, amelyek köre az első kísérlethez képest más volt, és szűkebb (megközelítőleg 45 % a hajók számában kifejezve). A rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar azon eszközeit, amelyeket nem tartottak szükségesnek a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez, külön értékesítették, más és független pályázat útján; ide tartozott a Guizzo gyorsjáratú hajó.

- (524) Végezetül a Bizottság azt is megjegyzi, ami a munkaerőt illeti, hogy nem ruházták át a munkaszerződéseket a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarról a Cdl-re és később az SNS-re. Az olasz polgári törvénykönyv 2112. cikke előírja ugyanis, hogy egy vállalkozás átruházásakor a vevőnek fenn kell tartania a meglévő munkaszerződéseket, és a munkavállalók megőrzik az ebből eredő jogaikat. Ugyanakkor a 270/1999. sz. törvényerejű rendelet értelmében ez az általános rendszer nem alkalmazandó egy vállalat rendkívüli igazgatási eljárás alatt álló és alapvető közszolgáltatásokat nyújtó üzletágára. Ezzel szemben az új tulajdonos a szolgáltatás nyújtásához szükséges személyzet átvételére köteles, és két évig tartózkodnia kell a csoportos létszámcökkentéstől (lásd a (195) preambulumbekendést). A Bizottság megjegyzi, hogy míg a főszabály egyértelmű folytonosságot teremtett volna a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és a Cdl-n keresztül az SNS munkaereje között, ez a kivétel ténylegesen lehetővé tette a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar számára, hogy felmondja a munkavállalóival kötött összes szerződést. Ezt követően a Cdl és később az SNS új szerződéseket ajánlott fel azoknak a munkavállalóknak, akiket ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése céljából foglalkoztattak.
- (525) A munkavállalók létszámának fenntartásával kapcsolatos kötelezettséget egy általános jogszabály állapította meg, így azt az olasz hatóságoknak tiszteletben kellett tartaniuk az értékesítési eljárás kialakításakor. Ugyanakkor a Bizottság megjegyzi, hogy a hajózási üzleti tevékenységhez még e jogi kötelezettség nélkül is szükség van egy minimálisan kötelező munkavállalói létszámra, akik a hajókat üzemeltetik és nagyon egyedi készségekkel rendelkeznek, a személyzeti táblázatokban meghatározottak szerint (lásd a (210) preambulumbekendést). A jelen ügyben az új szerződés elnyerését követően a Cdl-nek és később az SNS-nek ugyanis több mint 500 munkavállalót fel kellett volna vennie rövid időn belül, hogy kötelezettségeit teljesíteni tudja. Ezért nagyon valószínű, hogy az SNS a gyorsaság és a felvételi költségek csökkentése érdekében a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar legtöbb munkavállalóját felvette volna, akkor is, ha nem lett volna köteles munkaszerződéseket felkínálni a számukra.
- (526) Mindezek figyelembevételével a Bizottság megállapítja, hogy míg ténylegesen folytonosság állt fenn a munkaerő tekintetében, az az ügy ténybeli körülményeinek (azaz az átruházás nagyságának) és az általánosan alkalmazandó munkajogi jogszabályoknak volt betudható. Másfelől, a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar eszközeinek szinte egészét átruházták az SNS-re, kötelezettségét viszont egyetlen egyet sem. Összességében, ami az átruházás tárgyát illeti, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy e vállalatok közötti gazdasági folytonosság jelei mutatkoznak.

11.2. Az átruházási ár

- (527) Az állandó ítélezési gyakorlat szerint az eszközök piaci ár alatt történő átruházása is a felszámolt, a támogatás államnak történő visszafizetésére köteles vállalat és az újonnan létrejött vállalat közötti gazdasági folytonosság jele lehet. Ebben az ügyben a Bizottság megjegyzi, hogy az eszközöket közbeszerzési eljárásban ruházták át, amely kellően nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes volt, hogy piaci árat érjenek el, amint azt a 8.1.3.4. szakasz is bemutatja. Nincs bizonyíték arra, hogy az eszközök és a közszolgáltatási szerződés közös pályázatása negatív hatást gyakorolt volna az eljárás kimenetelére. Ellenkezőleg, Olaszország igazolta, hogy amikor külön eljárást írtak ki a Tirrenia néhány és a Siremar többi hajójára, e hajókat csak hulladékértéken lehetett eladni. A vevővel szemben szabott feltételek, mint például a személyzet létszámának két évig történő fenntartása nem nyomta le az árat, amint az Ecorys-jelentés is (lásd a (121) preambulumbekendést) megállapította. Emellett az SNS által végül fizetett 55,1 millió EUR ár magasabb volt a Banca Profilo által a független szakértői értékelésben meghatározott minimálárnál, azaz 55 millió EUR-nál, és az SNS-nek évente 1,5 %-os kamatot kell fizetnie a két, egyenként 9 millió EUR összegű halasztott részletre. Továbbá, amint arra a (122) preambulumbekendés rámutat, az üzletágnak az SNS-re való átruházásakor a második Ecorys-jelentésben a piaci értéket jóval alacsonyabbra, 39,9 millió EUR-ra becsülték a sajátjöke-értékelési módszer alapján. Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy az ajánlattételi eljárás során a kedvezőbb ajánlatokra vonatkozó számos felhívás (lásd a (79)–(100) preambulumbekendést) egyértelműen azt mutatja, hogy a Cdl és az SNS között versenydinamika volt, és annak ellenére, hogy a Cdl-t végül kizárták az eljárásból, az SNS sikeres ajánlatának első megfogalmazása idején a Cdl még aktív ajánlattevő volt az eljárásban. Az állandó ítélezési gyakorlat szerint, ha valamely állami hatóság egy vállalkozást nyílt, átlátható és feltételektől mentes pályázati eljárás útján értékesíti, vélelmezhető, hogy a piaci ár megfelel a

⁽¹⁹⁰⁾ Ugyanakkor, amint az a 41. lábjegyzetben szerepel, az SNS szolgáltatásait jelenleg kizárólag Caronte & Touristként vagy Liberty Linesként, nem pedig saját jogán kínálja (lásd például a Siremar honlapját, <http://siremar.it>, amely azonnal a két vállalat weboldalainak egyikére irányítja az érdeklődőket).

beérkezett legmagasabb kötelező erejű és hiteles árajánlatnak. Emellett az ítélezési gyakorlat szerint a pályázati eljárás jogellenes feltételei esetén sem kérdőjelezhető meg ez a megállapítás, amennyiben e feltételek hiányosságai nem csökkentették ezen ajánlat összegét⁽¹⁹¹⁾.

- (528) A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy az átruházás körülményei kizárják a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremarnak juttatott gazdasági előny SNS-re történő átruházását. Ezért az átruházás ára ebben az esetben nem tekinthető a gazdasági folytonosság mutatójának.

11.3. A tulajdonosok azonossága

- (529) Ha az eszközök átruházására két kapcsolt vállalat között kerül sor, az arra utaló jel, hogy az átruházás célja az is lehet, hogy megkerüljék a bizottsági határozatban jogellenesként és összeegyeztethetetlenként azonosított támogatás visszafizetésének kötelezettségét. A Bizottság megjegyzi, hogy ebben az ügyben a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és az SNS között nem volt és nincs semmilyen kapcsolat. Az előbbi egy állami vállalat volt, amely végül a Gazdasági és Pénzügyminisztérium 100 %-os tulajdonában állt (lásd a (22) preambulumbekendést). Az utóbbi egy magánvállalat, amely 50 %-ban az Ustica S.p.A. és 50 %-ban a Caronte & Tourist S.p.A. tulajdonában áll. A Bizottság megjegyzi, hogy tehát a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar nem gyakorolhatott ellenőrzést az SNS felett, sem az SNS a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar felett.
- (530) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy a részvényesek azonosságára vonatkozó kritérium is arra utal, hogy ebben az esetben nem áll fenn gazdasági folytonosság.

11.4. Az átruházás időzítése

- (531) Ha az eszközök átruházására a már odaítélt támogatás összeegyeztethetőségét illetően kétségeket megfogalmazó bizottsági határozat elfogadását követően kerül sor, az szintén arra utal, hogy az átruházással a visszafizetési felszólítást kívánhatták megkerülni. A Bizottság megjegyzi, hogy a jelen ügyben a részvételi szándék kifejezésére való felhívást 2010. október 4-én tették közzé, míg az SNS 2011. május 23-án tette kötelező erejű ajánlatát. A Bizottságnak a többek között a Siremar üzletágának privatizációjára vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatát több hónappal később, 2011. október 5-én fogadták el. Ezt követően 2011. október 20-án a CdI aláírta az adásvételi szerződést a 2011. október 13-án benyújtott utolsó ajánlata alapján. Az átruházást csak 2012. július 30-án végezték az üzletág és az új szerződés CdI-nek történő odaítélésével szembeni keresetek miatt. Ezt követően 2012. november 7-én a Bizottság a hivatalos vizsgálatot kiterjesztette többek között a CdI-vel aláírt új szerződésre. Az üzletágot végül 2016 áprilisában ítélték oda az SNS-nek, a 2.3.3.2. szakaszban leírt bírósági eljárásokat követően.
- (532) Mindezek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy még ha az SNS-re történő átruházásra a 2011. és 2012. évi határozatot követően került is sor, amikor az SNS kötelező érvényű ajánlatát kidolgozta és benyújtotta, azaz 2011 májusában sem az SNS, sem a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar nem tudhatta, hogy néhány hónappal később a Bizottság hivatalos vizsgálatot indít. Nagyon valószínűtlennek tűnik, hogy bármelyik fél már ismerte volna a 2011. és 2012. évi határozatok tartalmát, felmérte az azokkal járó kockázatokat, és úgy döntött, hogy az eszközöket átruházza bármilyen irányú vizsgálat meghiúsítása érdekében.
- (533) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország már idejekorán, a tengeri kabotázst szabályozó rendelet végrehajtásával kapcsolatban a Bizottsággal folytatott megbeszélések keretében tájékoztatta a Bizottságot a Siremar üzletága és az új szerződés egy csomagban történő értékesítésére irányuló szándékáról (lásd még a 2.4. szakaszt). Emellett Olaszország a jogbiztonság érdekében bejelentette az új szerződés tervezetét is (lásd a (9) preambulumbekendést). Ez újabb jelzése annak, hogy Olaszország nem kívánt megkerülni semmilyen jövőbeli visszafizetési felszólítást azzal, hogy az üzletág értékesítését és az új szerződés megkötését a 8.1.3. szakaszban leírtak és értékelték szerint szervezte meg.
- (534) A fentiek fényében, még ha feltételezzük is, hogy az SNS-re történő átruházásra a 2011. és a 2012. évi határozat elfogadását követően került sor, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy figyelembe véve az imént leírt körülményeket és különösen az üzletágnak a CdI részére történő első odaítélésével szembeni hosszadalmas bírósági eljárást, az események időzítése arra enged következtetni, hogy ebben az esetben nem áll fenn gazdasági folytonosság.

11.5. Az átruházás gazdasági logikája

- (535) Ez a mutató az eszközátruházás feleinek szándékával, valamint – az eszközöket használó vállalat jövőbeli üzleti tevékenységének figyelembevételével – az átruházás gazdasági indokával foglalkozik. E tekintetben a Bizottság először is megjegyzi, hogy egyfelől az olasz hatóságok szándéka az volt, hogy megfeleljenek a tengeri szállítási ágazatban a tengeri kabotázst szabályozó rendelet alapján végrehajtandó liberalizációval kapcsolatos kötelezettségüknek azzal, hogy privatizálják a legfontosabb közszolgáltatót, a Tirrenia-csoportot, ideértve a Siremar is, és hogy az átvevő vállalatokra bízzák a közszolgáltatási kötelezettség teljesítését. Noha az említett rendelet ezt nem teszi kötelezővé, az eszközök és a közszolgáltatásért járó kompenzáció átruházása valóban az Olaszország rendelkezésére álló alternatívák egyike volt (lásd a (136) preambulumbekendést), amellyel e liberalizációt megvalósíthatta, és az adott körülmények között – a két különálló eljárásához képest – az eszközök eladási ára

⁽¹⁹¹⁾ Lásd: a Bíróság 2013. október 24-i ítélete, Land Burgenland kontra Bizottság, C-214/12 P, C-215/12 P és C-223/12 P egyesített ügyek, ECLI:EU:C:2013:682, 94–96. pont.

szempontjából is optimális megoldás volt (lásd a (393) preambulumbekendést). Másrészt az SNS-nek az volt a szándéka, hogy a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalakat hatékonyabban üzemeltesse, mint a (később rendkívüli igazgatás alá vont) Siremar, és ezáltal nyereséget érjen el.

- (536) A tevékenységi kör, azaz az egyes szicíliai szigetek felé irányuló és azok közötti tengeri szolgáltatások nyújtása a gyakorisággal, viteldíjjal és a hajók jellemzőivel kapcsolatos konkrét közszolgáltatási kötelezettségek mellett lényegében változatlan maradt.
- (537) Ami a vállalat jövőbeli üzleti tevékenység illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy még ha igaz is, hogy az SNS ugyanazokat az útvonalakat szolgálja ki, mint a Siremar, vagy nagyon hasonlókat azokhoz, és ugyanolyan vagy nagyon hasonló gyakorisággal, ez annak logikus következménye, hogy folyamatosan szükség van az új szerződésben meghatározott valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtására. Ez azt jelenti, hogy a közszolgáltatás folyamatossága nem keverendő és mosható össze az állami támogatási szabályok szerinti gazdasági folytonossággal. A Bizottság valóban úgy ítéli meg, hogy Olaszország nem változtathatta volna meg önkényesen az SNS által nyújtott közszolgáltatások körét az új szerződés céljának, azaz i. a szárazföld és a szigetek közötti területi folytonosság biztosításának és ii. az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez való hozzájárulásnak a meghiúsítása nélkül.
- (538) A Bizottság megjegyzi emellett, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek SNS általi napi szintű végrehajtására vonatkozó feltételek eltérnek a 2009. évvel bezárólag érvényes feltételektől. A kompenzáció összegét más mechanizmussal határozzák meg, amely megköveteli, hogy a szolgáltató hatékonyan működjön. Emellett mivel a költségek teljeskörű fedezése nem garantált, és mivel a névleges kompenzáció összegét több évre rögzítették (azaz reálértéken csökken), az SNS-nek nem volt más választása, minthogy átalakítsa a Siremar által alkalmazott üzleti stratégiát. Ez utóbbi, a Tirrenia-csoporttal közös, régre visszanyúló múltja során mindig és következetesen közszolgáltatásként működött, és nem rendelkezett fenntartható jövedelmezőség elérésére irányuló stratégiával, míg a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar célja pusztán az volt, hogy szabályszerűen felszámolják a vállalatot, egyúttal biztosítva a közszolgáltatás folyamatosságát, a tulajdonjog közbeszerzési eljárást követő, Cdi-re és később az SNS-re történő átruházásáig.
- (539) A Bizottság megjegyzi, hogy a 2011–2022 közötti időszakra vonatkozó, 2011 májusában kidolgozott első üzleti tervében az SNS célul tűzte ki, hogy növeli a flotta hatékonyságát a karbantartás, a biztosítás és az üzemanyagköltségek tekintetében; javítja az online értékesítést; munkaerőköltséget takarít meg új munkaszerződések révén; és csökkenti a költségeket azáltal, hogy új szerződéseket köt a beszállítókkal. A 2016 és 2027 közötti időszakra vonatkozó, 2016 februárjában kidolgozott második üzleti tervében az SNS aktualizálta pénzügyi előrejelzéseit és feltevéseit a Cdi adatai alapján, megváltoztatta az egyes hajók különböző útvonalakhoz való hozzárendelését, különösen a kizárólag személyszállítási szolgáltatásokat illetően, és megváltoztatott bizonyos feltevéseket a személyzeti költségekre és az amortizációra vonatkozóan⁽¹⁹²⁾. Végezetül 2016. szeptember 1-jétől az SNS ténylegesen felosztotta tevékenységét a kompszolgáltatások és a kizárólag személyszállítási szolgáltatások között, és azokat a Caronte & Touristnak, illetve a Liberty Linesnek osztotta ki, az eszközeit pedig arányosan átruházta. A Bizottság megjegyzi, hogy ez kulcsfontosságú különbséget jelent a közszolgáltatások működtetésében az SNS és a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar között.
- (540) Ezért az SNS a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremartól eltérő működési feltételek mellett teljesítette közszolgáltatási kötelezettségeit, saját üzleti stratégiája alapján. Az olasz hatóságok valóban nem követelték meg az SNS-től, hogy konkrét üzleti modellt alkalmazzon, vagy megtartson bizonyos tevékenységi köröket az új szerződésben meghatározottakon túlmenően, sem azt, hogy átvegyen konkrét eszközöket vagy munkavállalókat, amelyek/akik nem kötődnek elválaszthatatlanul az új szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettség ellátásához. E tekintetében az SNS szabadon dönthetett (és dönthet továbbra is) arról, hogy az üzletvitelén az általa alkalmasnak ítélt módon változtasson.
- (541) Mindezek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy míg maguk a közszolgáltatási kötelezettségek az útvonalakat és a gyakoriságot tekintve elkerülhetetlenül hasonlóak, minthogy hasonló közszolgáltatási igényt elégítenek ki, a végrehajtásuk feltételei és a mögöttük húzódó üzleti stratégia más. A végzett tevékenység e tényleges hasonlósága az ügy nagyon sajátos körülményeinek tudható be, és azt az SNS műveleteire vonatkozó különböző pénzügyi korlátok mérsékeltek is. Összességében, ami az ügylet gazdasági logikáját illeti, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ebben az esetben vannak arra utaló jelek, hogy gazdasági folytonosság áll fenn.

11.6. Következtetés a rendkívüli igazgatás alatt álló Siremar és az SNS között meglévő gazdasági folytonosságáról

- (542) A fentiek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy a vételár, az átruházás időzítése és a tulajdonosok kiléte nem utal a gazdasági folytonosságra. Noha az ügylet tárgyában és gazdasági logikájában fellelhetők olyan tényezők, amelyek gazdasági folytonosságot sugallnak, e kritériumok tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy a potenciális folytonosság bármely elemét az ezen ügylet nagyon sajátos körülményei indokolják, azaz az eszközátruházás és a

⁽¹⁹²⁾ A 2016–2027 közötti üzleti terv nem tartalmazta az egyes útvonalakon a gyakoriságot (lásd a (123) preambulumbekendést). Nem tartalmazta továbbá az üzleti terv fő stratégiai „hajtóerőit”, amelyek szerepeltek a 2011–2022-es tervben: új munkaszerződések valamennyi alkalmazott számára, internetes értékesítés, üzemanyag-hatékonyság, működési hatékonyság.

közszolgáltatási szerződés egyetlen eljárásban történő összekapcsolása, az ügylet mérete és az általánosan alkalmazandó munkajogi jogszabályok. Nincs arra utaló jel különösen, hogy megkerülnék a visszafizetési kötelezettséget. Mindezek figyelembevételével a Bizottság megállapítja, hogy összességében nem áll fenn gazdasági folytonosság a Siremar és az SNS között. Ez azt is jelenti, hogy a Siremarnak nyújtott jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás visszafizetésének kötelezettsége nem terjed ki az SNS-re,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Siremar részére a 2009. január 1-jétől 2012. július 30-ig tartó időszakra meghosszabbított eredeti szerződés szerinti tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásáért adott kompenzáció és kikötési elsőbbség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A D1 (Trapani–Pantelleria), a D4 (Porto Empedocle–Linosa–Lampedusa), a D5 (Palermo–Ustica) és az ALD/1 (Palermo–Ustica) útvonal üzemeltetéséhez nyújtott állami támogatás kivételével Olaszország a támogatást jogellenesen, az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve nyújtotta.

(2) Az e cikk (1) bekezdésében említett támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

(1) A megmentési támogatás 2011. augusztus 28-tól 2012. szeptember 18-ig történő meghosszabbítása az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak minősül. Az állami támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(2) Az e cikk (1) bekezdésében említett támogatás, amelynek összege 15 121 838,33 EUR, összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

3. cikk

(1) A Siremar üzletágának az SNS részére történő átruházásából származó bevételeket terhelő közvetett adók alóli mentesség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak minősül. Az állami támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(2) Az, hogy az SNS a 2010. évi törvény értelmében a Siremar üzletága adásvételi szerződésének bejegyzéséért rögzített összegű díjat, nem pedig a nemzeti jog alapján szokásosan fizetendő díjat fizetett, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében az SNS-nek nyújtott állami támogatásnak minősül. Az állami támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(3) A Siremar üzletágának az SNS részére történő értékesítéséből származó bevételeket terhelő társasági adó alóli mentesség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak minősül. Az állami támogatást Olaszország jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtotta.

(4) Az e cikk (1), (2) és (3) bekezdésében említett támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

(5) E határozat elfogadásáig Olaszország nem fizette ki az e cikk (3) bekezdésében említett támogatást.

4. cikk

(1) Az új szerződésnek a 2016. április 11. és 2028. április 11. közötti időszakra az SNS számára történő odaitélése a Siremar üzletágával és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

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

(3) A Siremar esetében nem éltek azzal a lehetőséggel, hogy a flotta fejlesztésére és korszerűsítésére már lekötött pénzügyi forrásokat a 2010. évi törvény alapján ideiglenesen a sürgős likviditási szükségletek fedezésére használják fel. Ezért az az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül a Siremarnak nyújtott állami támogatásnak.

5. cikk

(1) Olaszország visszafizeteti a kedvezményezett a 2. és a 3. cikkben említett jogellenes támogatásokat annyiban, amennyiben azokat már folyósították.

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

(3) A kamat kiszámítása a 794/2004/EK rendelet V. fejezetével, valamint a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK rendelettel összhangban kamatos kamatként történik.

(4) A rendelkezésére álló információk alapján a Bizottság elismeri, hogy a kedvezményezett már visszafizette a 2. cikkben említett támogatás tőkeösszegét és a visszafizetési kamat egy részét.

(5) Olaszország e határozat elfogadásának napjától kezdve megszünteti a 3. cikk (2) bekezdésében említett állami támogatás valamennyi függőben lévő kifizetését.

6. cikk

(1) Az 5. cikkben említett támogatást haladéktalanul és ténylegesen vissza kell fizettetni.

(2) Olaszország biztosítja, hogy ezt a határozatot az értesítés napjától számított négy hónapon belül végrehajtsa.

7. cikk

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

- a kedvezményezettekkel visszafizetendő teljes összeg (tőke és a kamatok),
- az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes bemutatása,
- az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezett felszólítást kapott a támogatás visszafizetésére.

(2) Mindaddig, amíg a 6. cikkben említett támogatást teljes egészében vissza nem fizetik, Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében meghozott nemzeti intézkedések előrehaladásáról. Olaszország a Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Olaszország továbbá részletes tájékoztatást nyújt a kedvezményezettek által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

8. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

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

Kelt Brüsszelben, 2021. június 17-én.

a Bizottság részéről
Margrethe VESTAGER
ügyvezető alelnök

ISSN 1977-0731 (elektronikus kiadás)
ISSN 1725-5090 (nyomtatott kiadás)



Az Európai Unió Kiadóhivatala
L-2985 Luxembourg
LUXEMBURG

HU