



2025/440

2025.3.14.

A BIZOTTSÁG (EU) 2025/440 HATÁROZATA

(2024. július 8.)

**az Olaszország és Campania régió által a Caremar és felvásárlója, az SNAV/Rifim javára végrehajtott
SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről**

(az értesítés a C(2024) 4656 számú dokumentummal történt)

(Csak az angol 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 ⁽¹⁾ megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

- (1) A Bizottság 2011. október 5-én több panasz ⁽²⁾ nyomán és az olasz hatóságokkal folytatott információcserét ⁽³⁾ követően hivatalos vizsgálati eljárást indított az Olaszország által a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok javára elfogadott egyes intézkedések tekintetében (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat). ⁽⁴⁾ A Bizottság a 2012. december 19-én módosított 2012. november 7-i határozatával (a továbbiakban: az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat) ⁽⁵⁾ kiterjesztette a hivatalos vizsgálati eljárást az említett vállalatok javára elfogadott egyes további állami támogatási intézkedésekre.

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

⁽²⁾ A Bizottsághoz 2009. március 23-án, 2009. december 9-én, 2009. december 21-én, 2010. január 6-án, 2010. szeptember 27-én és 2010. október 12-én hat panasz érkezett az olasz állam által a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai javára elfogadott különböző támogatási intézkedésekkel kapcsolatban. A Tirrenia-csoport a következő hajózási társaságokból állt: Tirrenia di Navigazione S.p.A. (a továbbiakban: Tirrenia), Adriatica S.p.A. (a továbbiakban: Adriatica), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (a továbbiakban: Caremar), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (a továbbiakban: Saremar), Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (a továbbiakban: Siremar) és Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (a továbbiakban: Toremar).

⁽³⁾ A Caremart illetően megjegyzendő, hogy az olasz hatóságok 2010. július 29-én bejelentették a Bizottságnak az olasz állam által 2009-ben és 2010-ben a Caremarnak nyújtott, közszolgáltatásért járó kompenzációt. A bejelentést és az azt követően az olasz hatóságokkal folytatott levélváltásokat, amelyek többek között a 2011 végéig kifizetett kompenzációra is kiterjesztették a bejelentés hatályát, N 338/2010. számon vették nyilvántartásba. Ezt követően azonban az intézkedést SA 32014., SA 32015. és SA 32016. ügyszámon, bejelentés nélküli támogatásként vette nyilvántartásba a Bizottság, mivel az állami támogatást azt megelőzően nyújtották, hogy a Bizottság állást foglalt volna annak a belső piaccal való összeegyeztethetőségéről. Olaszország 2011. szeptember 28-án tájékoztatta a Bizottságot arról a szándékáról, hogy privatizálni kívánja a korábbi Tirrenia-csoport regionális vállalatait, köztük a Caremart is.

⁽⁴⁾ Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatot közzétették az Európai Unió Hivatalos Lapjában (HL C 28., 2012.2.1., 18. o.). A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy terjesszék elő a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

⁽⁵⁾ Az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatot közzétették az Európai Unió Hivatalos Lapjában (HL C 84., 2013.3.22., 58. o.). A Bizottság felhívta az érdekelt feleket, hogy terjesszék elő a vizsgált intézkedésekkel kapcsolatos észrevételeiket.

- (2) A Tirrenia, a Saremar, a Siremar, a Toremar és a Laziomar tekintetében a Bizottság a Tirrenia-csoport minden egyes vállalatára vonatkozóan elfogadott külön határozatokkal már lezárta a fent említett hivatalos vizsgálati eljárást ⁽⁶⁾.
- (3) A Caremart illetően az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat a következő intézkedésekre vonatkozott:
- a 2009. január 1. és 2011. december 31. közötti időszakban több tengeri útvonal üzemeltetéséért nyújtott kompenzációk,
 - a 2009. november 20-i 166. sz. törvénnyé (a továbbiakban: 2009/166. sz. törvény) alakított 2009. szeptember 25-i 135. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: 135/2009. sz. törvényerejű rendelet) által előírt kikötési elsőbbség,
 - a 2010. október 1-jei 163. sz. törvénnyé (a továbbiakban: 2010/163. sz. törvény) alakított 2010. augusztus 5-i 125. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: 125/2010. sz. törvényerejű rendelet) által előírt intézkedések, valamint
 - a Caremar privatizációjának folyamata.
- (4) Olaszország 2011. november 15-én, 2011. november 30-án és 2012. március 16-án nyújtotta be észrevételeit az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat hatálya alá tartozó intézkedésekkel kapcsolatban. 2012. július 19-én kelt levelükben az olasz hatóságok további információkkal szolgáltak a Caremar privatizációjáról. Ezeket az információkat, amelyek az olasz hatóságok által a potenciális ajánlattevőkkel szemben támasztott feltételek részletes leírását tartalmazzák, az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat elfogadásáig nem bocsátották a Bizottság rendelkezésére. A Bizottság által 2012. július 18-án küldött tájékoztatási kérelmet követően az olasz hatóságok 2012. október 4-én további információkat szolgáltattak.
- (5) A Caremar 2012. március 19-én és 21-én nyújtotta be az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozattal kapcsolatos észrevételeit, amelyeket 2012. március 26-án továbbítottak Olaszországnak. 2012. április 26-án Olaszország megerősítette, hogy osztja a Caremar észrevételeit.
- (6) A Bizottsághoz számos társaságtól érkeztek észrevételek, valamint panaszok a Caremar részére a Nápolyi-öbölben nyújtott szolgáltatásokért juttatott kompenzációval kapcsolatban. Ezeket a panaszokat a Bizottság a hivatalos vizsgálati eljárás keretében érdekelt felek észrevételeiként kezelte, mivel azok tárgya megegyezett az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatával.
- (7) 2012. február 28-án az Alilauro S.p.A. vállalat (a továbbiakban: Alilauro) panaszt nyújtott be, amelyben előadta, hogy az eredeti szerződés meghosszabbítása a Caremar részére nyújtott jogellenes állami támogatást eredményezett. 2012. március 7-én az Alilauro benyújtotta az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatra tett észrevételeit.

⁽⁶⁾ Az SA.32014. (2011/C), SA.32015. (2011/C) és SA.32016. (2011/C) sz., a szardíniai régió által a Saremarnak nyújtott állami támogatásról szóló, 2014. január 22-i (EU) 2018/261 bizottsági határozattal (HL L 49., 2018.2.22., 22. o.) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a szardíniai régió által a Saremarnak nyújtott egyes intézkedések tekintetében. Az Olaszország és Szardínia régió által a Saremar javára végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről szóló, 2021. szeptember 30-i (EU) 2022/756 határozattal (HL L 138., 2022.5.17., 19. o.) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Saremarnak nyújtott többi intézkedés tekintetében. 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 szóló, 2020. március 2-i (EU) 2020/1412 bizottsági határozattal (HL L 332., 2020.10.12., 45. o.) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Tirrenia és felvásárlója, a Compagnia Italiana di Navigazione javára a 2009 és 2020 közötti időszakban nyújtott intézkedések tekintetében. Az Olaszország és Toszkána régió által a Toremar és felvásárlója, a Moby tekintetében végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről szóló, 2021. június 17-i (EU) 2022/348 bizottsági határozattal (HL L 64., 2022.3.2., 6. o.) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Toremar és felvásárlója, a Moby S.p.A. javára a 2009 és 2023 közötti időszakban nyújtott intézkedések tekintetében. 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 szóló, 2021. június 17-i (EU) 2022/448 bizottsági határozattal (HL L 97., 2022.3.24., 1. o.) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Siremar és felvásárlója, a Società Navigazione Siciliana javára a 2009 és 2028 közötti időszakban nyújtott intézkedések tekintetében. Az Olaszország és Lazio régió által a Laziomar javára végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről szóló, 2021. szeptember 30-i (EU) 2022/1328 bizottsági határozattal (HL L 200., 2022.7.29., 154. o.) a Bizottság lezárta a hivatalos vizsgálati eljárást a Laziomar és felvásárlója, a Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. javára a 2011 és 2024 közötti időszakban nyújtott intézkedések tekintetében.

- (8) A Bizottság 2012. február 29-én észrevételeket kapott a Medmar Navi S.p.A. vállalatától (a továbbiakban: Medmar) és a Navigazione Libera del Golfo S.r.l. társaságtól (a továbbiakban: NLG), 2012. március 1-jén az SNAV S.p.A. társaságtól (a továbbiakban: SNAV) és az Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei szervezettől (a továbbiakban: ACAP), valamint 2012. március 5-én a Grandi Navi Veloci társaságtól (a továbbiakban: GNV). 2012. március 16-án a Bizottság továbbította Olaszországnak az NLG, az SNAV, az ACAP és a GNV észrevételeit, amelyekre Olaszország az olasz hatóságok részére 2012. október 1-jén küldött emlékeztető ellenére nem reagált. 2012. március 19-én a Bizottság továbbította a Medmar észrevételeit Olaszország részére, amelyekre Olaszország 2012. április 24-én válaszolt.
- (9) 2012. november 7-én az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozattal a Bizottság kiterjesztette a vizsgálati eljárást mindazon kompenzációkra, amelyet a Tirrenia-csoport valamennyi vállalata részére a közszolgáltatásért fizettek ki a privatizációs eljárás befejezéséig. A Caremar esetében az eljárás kiterjesztése a következő intézkedéseket érintette:
- a Caremar részére 2012. január 1-jétől kezdődően a 2011. évi kompenzációval azonos feltételek mellett nyújtott kompenzáció,
 - az új közszolgáltatási szerződés értelmében a közszolgáltatások üzemeltetéséért fizetett kompenzáció, valamint
 - az olasz hatóságok által a Caremar értékesítési eljárásában a potenciális ajánlattevők számára előírt feltételek.
 - Olaszország az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozattal kapcsolatos észrevételeit a 2012. december 7-én és 2012. december 13-án kelt leveleiben nyújtotta be.
- (10) A Bizottság észrevételeket kapott továbbá a GNV-től 2012. december 3-án, a Medmartól 2013. február 29-én és 2013. március 5-én, az NLG-től 2013. március 5-én, az Alilaurotól pedig 2013. március 13-án.
- (11) 2013. február 26-án, 2013. március 12-én és 2013. április 12-én az olasz hatóságok további információkat nyújtottak be a kompenzációról és a Caremar privatizációjáról.
- (12) 2014. június 20-án az olasz hatóságok megküldték a Bizottságnak a campaniai tartományi közigazgatási bíróság 2014. május 28-i határozatát, amely megsemmisítette a Caremar privatizációjára kiírt közbeszerzési eljárást. Az olasz hatóságok arról tájékoztatták a Bizottságot, hogy a campaniai tartományi közigazgatási bíróság határozatával szemben az olasz Államtanács előtt fellebbezés van folyamatban. 2015. február 10-én az olasz Államtanács megsemmisítette a campaniai tartományi közigazgatási bíróság 2014. május 28-i határozatát, és helybenhagyta a Caremar üzleti tevékenységének az SNAV/Rifim S.r.l. (a továbbiakban: SNAV/Rifim) részére történő végleges odaítélését.
- (13) 2015. július 15-én a Marworld Ship Management and Service S.p.A. társaság (a továbbiakban: Marworld) panaszt nyújtott be a Bizottsághoz a Caremar privatizációs eljárásával kapcsolatban ⁽⁷⁾. Mivel a panasz az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat hatálya alá tartozó tárgyra vonatkozott, a Bizottság azt a hivatalos vizsgálati eljárás keretében érdekelt felek észrevételeiként kezelte.

⁽⁷⁾ A panaszt a Bizottság az SA.42685. számú ügy részeként vette nyilvántartásba.

- (14) 2014 és 2019 között a Bizottság a Tirrenia-csoport többi vállalatára vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárásra összpontosított, az olasz hatóságok kérésének megfelelően előnyben részesítve a Saremart ⁽⁸⁾ és a Tirreniát ⁽⁹⁾. A vizsgálat eredményeként a 2014 és 2022 közötti időszakban a Saremar, a Tirrenia, a Siremar, a Toremar és a Laziomar társaságokra vonatkozóan végleges határozatok kerültek elfogadásra (lásd a (2) preambulumbekzdést). Ezzel párhuzamosan a Bizottság 2020. március 2-án lezárta a Tirrenia-csoport Tirreniától eltérő vállalataira, köztük a Caremarra vonatkozó vizsgálatot az 1992–2008-as időszakra vonatkozóan ⁽¹⁰⁾.
- (15) 2018. január 25-én, 2019. március 14-én, 2021. augusztus 10-én és 2022. december 8-án a Bizottság kiegészítő információt kért az olasz hatóságoktól a Caremarral kapcsolatban. Az olasz hatóságok 2018. május 9-én, 2019. június 14-én, 2019. június 14-én, 2021. október 1-jén, 2022. december 27-én és 2023. február 3-án közölték ezeket az információkat. Emellett 2022 októbere és 2023 májusa között több informális levélváltásra került sor e-mailben az olasz hatóságokkal.
- (16) 2024. május 29-én Olaszország kivételes jelleggel beleegyezett, hogy lemond az EUMSZ 342. cikkéből eredő jogairól az 1/1958 rendelet ⁽¹¹⁾ 3. cikkével kapcsolatban, és hogy ezt a határozatot angol nyelven fogadják el és a róla szóló értesítést angol nyelven teszik közzé.
- (17) E határozat lezárja az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozattal megindított és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozattal kiterjesztett hivatalos vizsgálati eljárást a Caremarnak és felvásárlójának, az SNAV/Rifim elnevezésű ideiglenes vállalkozástársulás részére nyújtott intézkedésekre vonatkozó rész tekintetében.

2. ELŐZMÉNYEK

- (18) A Caremar főként Olaszország kontinentális területe (Nápoly, Sorrento és Pozzuoli) és a Nápolyi-öböl szigetei (Capri, Ischia, Procida) között, valamint 2011. június 1-jéig Olaszország kontinentális területe (Formia és Anzio), továbbá a Pontino-szigetekhez tartozó Ponza és Ventotene szigetek között nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokat.
- (19) Ezeket a szolgáltatásokat a Caremar közszolgáltatási kötelezettséggel járó közszolgáltatási szerződések keretében üzemeltette. Ez a határozat a Caremar által a következők alapján nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkozik: i. az eredetileg 2008 végén lejáró közszolgáltatási szerződés (a továbbiakban: az eredeti szerződés), amelyet a 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakra meghosszabbítottak, és ii. a 2015. július 16. és 2024. július 15. közötti időszakra vonatkozó új közszolgáltatási szerződés.

⁽⁸⁾ Szardínia régió 2013. május 14-i levelében arra kérte a Bizottságot, hogy válassza szét az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozattal és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozattal indított hivatalos vizsgálati eljárást és a Saremarral kapcsolatos intézkedéseket, és ez utóbbiaknak adjon elsőbbséget, különösen a társaság küszöbön álló privatizációjára tekintettel.

⁽⁹⁾ 2017. augusztus 2-i feljegyzésükben az olasz hatóságok felkérték a Bizottságot, hogy kezelje prioritásként a Tirrenia és felvásárlója, a CIN tekintetében folytatott vizsgálat lezárását a CIN-nel kötött adásvételi szerződés bizonyos rendelkezéseinek fényében. Emellett a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak felvásárlóival kötött valamennyi új közszolgáltatási szerződés közül a CIN-nel kötött szerződés lejárta ideje volt a legkorábbi.

⁽¹⁰⁾ A Bizottság (EU) 2020/1411 határozata (2020. március 2.) az Olaszország által az Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar hajózási társaságok (Tirrenia-csoport) részére nyújtott C 64/99. (korábbi NN 68/99.) számú állami támogatásokról (HL L 332., 2020.10.12., 1. o.).

⁽¹¹⁾ A Tanács 1. rendelete az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL 17., 1958.10.6., 385. o.).

- (20) A Caremar 2012. augusztus 1-jétől 2015. július 15-ig a Campania régió és a Caremar között 2012. december 19-én aláírt közszolgáltatási szerződés (a továbbiakban: áthidaló szerződés) alapján nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokat ⁽¹²⁾. E szerződés rendelkezett a Caremar által a Nápolyi-öbölben nyújtott szolgáltatásoknak a 2012. augusztus 1-jétől történő meghosszabbításáról (2012. augusztus 1. az az időpont, amelytől kezdődően az eredeti szerződésnek a 163/2010. sz. törvényben meghatározott meghosszabbítása nem volt alkalmazandó). Az áthidaló szerződés eredetileg 2012. december 31-én járt volna le, de először 2013. december 31-ig, majd ezt követően Campania régió több végrehajtási határozatával ⁽¹³⁾ 2015. július 15-ig (azaz a Caremar privatizációs folyamatának befejezéséig és a Caremar felvásárlójával kötött új közszolgáltatási szerződés hatálybalépéséig) meghosszabbították. Az áthidaló szerződés nem képezi az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat hatálya alá tartozó hivatalos vizsgálat tárgyát ⁽¹⁴⁾, ezért azt a Bizottság e határozatban nem értékeli.
- (21) A Caremar tevékenysége az olasz hatóságok által megrendelt tengeri közszolgáltatások nyújtására korlátozódik, nevezetesen azokéira, amelyek a meghosszabbított eredeti szerződés, az áthidaló szerződés, később pedig az új közszolgáltatási szerződés hatálya alá estek.
- (22) A Tirrenia-csoport hagyományosan Olaszország tulajdonában állt a Fintecna ⁽¹⁵⁾ vállalaton keresztül, és eredetileg hat vállalatot foglalt magában, nevezetesen a Tirreniát, az Adriatica S.p.A. (a továbbiakban: Adriatica), a Caremart, a Saremart, a Siremart és a Toremart. Ezek a vállalatok tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtottak az Olaszországgal 1991-ben kötött különálló közszolgáltatási szerződések értelmében, amelyek húsz évig, 1989 januárjától 2008 decemberéig voltak hatályban. A Fintecna tulajdonában állt a Tirrenia részvénytőkéjének 100 %-a, a Tirrenia pedig 100 %-os tulajdonosa volt az Adriatica, a Caremar, a Siremar, a Saremar és a Toremar regionális vállalatoknak. Az Adriatica, amely Olaszország és Albánia, Horvátország, Görögország, illetve Montenegró között üzemeltetett több útvonalat, 2004-ben összeolvadt a Tirreniával.
- (23) E közszolgáltatási szerződések célja az érintett útvonalakon nyújtott tengeri szállítási szolgáltatások járatsűrűségének és megbízhatóságának biztosítása volt. E célból Olaszország állami kompenzációt juttatott a Tirrenia-csoport vállalatainak a szóban forgó közszolgáltatási szerződések alapján nyújtott szolgáltatásokért.
- (24) Az eredeti szerződés 1. cikke előírta, hogy a kiszolgálandó kikötőket, az igénybe veendő hajótípusokat és a Tirreniára bízott szolgálatát megkívánt gyakoriságát ötéves tervekben kell részletezni. A Caremar hivatalosan jóváhagyott utolsó ötéves terve a 2000 és 2004 közötti időszakra vonatkozott, míg a 2005–2008-as időszakra vonatkozó tervet elkészítették ugyan, de az illetékes minisztériumok hivatalosan nem hagyták jóvá. Az olasz hatóságok kifejtették, hogy a hosszabb távú tervezés a szükséges pénzeszközök költségvetésbe beállításának hiánya miatt többé már nem volt lehetséges, és ehelyett a kormány ad hoc döntéseket hozott.

⁽¹²⁾ Campania régió a 2012. szeptember 21-i 502. sz. határozatával engedélyezte az áthidaló szerződésnek a Caremarral történő megkötését, majd a 2012. december 19-i 314. sz. regionális végrehajtási rendelettel jóváhagyta az áthidaló szerződést.

⁽¹³⁾ Az áthidaló szerződést a Caremar privatizációs folyamatának befejezéséig többször meghosszabbították (nevezetesen a 2013. június 18-i 191. sz. regionális végrehajtási határozattal 2013. december 31-ig; a 2013. december 27-i 632. sz. regionális végrehajtási határozattal 2014. február 28-ig, a 2014. február 28-i 60. sz. regionális végrehajtási határozattal 2014. április 30-ig, a 2014. április 29-i 123. sz. regionális végrehajtási határozattal 2014. június 30-ig, a 2014. június 27-i 243. sz. regionális végrehajtási határozattal 2014. december 31-ig, a 2014. december 23-i 697. sz. regionális végrehajtási határozattal 2015. március 31-ig, a 2015. március 28-i 161. sz. regionális végrehajtási határozattal pedig legkésőbb 2015. július 31-ig). A 2012. december 24-i 228. sz. törvénnyel Olaszország jóváhagyta, hogy Campania régió részére a Caremar privatizációs folyamatának lezárulásáig folyósítsák a regionális tengeri szolgáltatások területi folytonosságának biztosításához szükséges forrásokat.

⁽¹⁴⁾ Lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (54) és (55) preambulumbekzdését.

⁽¹⁵⁾ A Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) 100 %-ban az olasz Gazdasági és Pénzügyminisztérium tulajdonában áll, és részese a privatizációs eljárásokra szakosodott, továbbá olyan projektekkal foglalkozik, amelyek segítenek az ágazati, pénzügyi vagy szervezeti nehézségekkel küzdő vállalatok észszerűsítésében és szerkezetátalakításában.

- (25) Az Olaszország és a Caremar közötti eredeti szerződést a Bizottság már értékelte a Tirrenia-csoportnak a Tirreniától eltérő vállalatokra vonatkozó állami támogatási vizsgálat lezárásáról szóló (EU) 2020/1411 határozatában ⁽¹⁶⁾ az 1992 és 2008 közötti időszakra vonatkozóan ⁽¹⁷⁾. E határozatban a Bizottság megállapította, hogy a Caremar részére a tengeri kabotázsszolgáltatásokért nyújtott támogatás létező támogatásnak minősül.
- (26) A kínált tengeri kabotázsszolgáltatások elsősorban a helyi lakosság mobilitási szükségleteinek feleltek meg, és járatsűrűség és menetrend tekintetében egy, helyi városok közötti közlekedési hálózathoz voltak hasonlatosak, különösen a Nápolyi-öböl tekintetében.

3. A HIVATALOS VIZSGÁLAT TÁRGYÁT KÉPEZŐ INTÉZKEDÉSEK

- (27) A Caremar tekintetében az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat hatálya alá tartozó hivatalos vizsgálat a következő intézkedéseket érinti:
- a) a Caremar részére a (2009. január 1-jétől 2012. július 31-ig) meghosszabbított eredeti szerződés szerinti tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásáért adott kompenzáció;
 - b) a 166/2009. sz. törvény által előírt kikötési elsőbbség;
 - c) a 163/2010. sz. törvényben megállapított intézkedések;
 - d) a Caremar privatizációja, beleértve az olasz hatóságok által a Caremar értékesítési eljárásában a potenciális ajánlattevők számára előírt feltételeket;
 - e) a tengeri szállítási szolgáltatásoknak az új közszolgáltatási szerződés alapján történő nyújtásáért juttatott kompenzáció.

3.1. A Caremar tengeri szállítási szolgáltatásainak megszervezése 2009. január 1-jétől 2012. július 31-ig

3.1.1. A közszolgáltatási kötelezettség

- (28) A 2009. február 27-i 14. sz. törvénnyé (a továbbiakban: 14/2009. sz. törvény) 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 szerződés (ideértve a Tirrenia-csoport többi vállalatával megkötött közszolgáltatási szerződéseket) egy évvel, 2009. december 31-ig történő meghosszabbításáról.

⁽¹⁶⁾ A Bizottság (EU) 2020/1411 határozata (2020. március 2.) az Olaszország által az Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar és Toremar hajózási társaságok (Tirrenia-csoport) részére nyújtott C 64/99. (korábbi NN 68/99.) számú állami támogatásokról (HL L 332., 2020.10.12., 1. o.).

⁽¹⁷⁾ 1999. augusztus 6-án a Bizottság megindította az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdésében meghatározott eljárást a Tirrenia-csoport hat vállalata, köztük a Caremar részére fizetett kompenzáció tekintetében. A vizsgálati szakaszban az olasz hatóságok kérték, hogy a Tirrenia-csoportot válasszák szét, így elsőbbséget lehetne rendelni ahhoz, hogy a Tirreniát illetően jogerős határozat szülessen. Ezt a kérést az olasz hatóságoknak az a terve motiválta, hogy a csoportot a Tirrenián kezdve privatizálják, továbbá azon szándékuk, hogy a folyamatot felgyorsítsák az említett vállalat vonatkozásában. A Bizottság úgy határozott, hogy eleget tud tenni az olasz hatóságok kérésének, és az Olaszország által a Tirrenia di Navigazione hajózási társaságnak folyósított állami támogatásról szóló 2001. június 21-i 2001/851/EK bizottsági határozattal (HL L 318., 2001.12.4., 9. o.) lezárta a Tirrenia számára odaítélt támogatás tekintetében indított eljárást. A Bizottság a támogatást az olasz hatóságok bizonyos kötelezettségvállalásaira is figyelemmel összeegyeztethetőnek nyilvánította a belső piaccal. Az Olaszország által az Adriatica, a Caremar, a Siremar, a Saremar és a Toremar tengerhajózási társaságok (Tirrenia-csoport) számára nyújtott állami támogatásokról szóló 2004. március 16-i 2005/163/EK határozatával (HL L 53., 2005.2.26., 29. o.) a Bizottság a Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok (a 2001/851/EK bizottsági határozat hatálya alá tartozó Tirrenia kivételével) javára Olaszország által odaítélt kompenzációt részben összeegyeztethetőnek ítélte a belső piaccal, részben Olaszország kötelezettségvállalásainak teljesítésétől függően ítélte összeegyeztethetőnek, részben pedig a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánította. A 2005/163/EK határozatot a Törvényszék a Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), a Caremar SpA és társai (T-292/04) és a Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04) kontra az Európai Közösségek Bizottsága egyesített ügyekben 2009. március 4-én hozott ítéletével (ECLI:EU:T:2009:48) megsemmisítette. Az ítéletnek való megfelelés érdekében a Bizottság újból megindította a hivatalos vizsgálati eljárást, amely végül az (EU) 2020/1411 bizottsági határozattal zárult.

- (29) A 166/2009. sz. törvénnyé alakított, 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikke úgy rendelkezett, hogy a Tirrenia-csoport vállalatainak privatizációjára tekintettel a Caremar részesedését ellenszolgáltatás nélkül átruházzák a Tirrenia anyavállalatról Campania régióra. Campania régió ezt követően Lazio régióra ruhazza át a Caremarnak a Pontino-szigetekkel fennálló közlekedési összeköttetéseket egyedi alapon kiszolgáló, Laziomar név alatt működő vállalkozását ⁽¹⁸⁾.
- (30) A 166/2009. sz. törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikke azt is előírta, hogy az olasz állam, valamint a Tirrenia és a Siremar 2009. december 31-ig új közszolgáltatási szerződésekről állapodik meg. Hasonlóképpen, a regionális szolgáltatásokat a Szardínia regionális hatóságai és a Saremar között, illetve Toszkána regionális hatóságai és a Toremar között 2009. december 31-ig, valamint a Campania régió és a Caremar között 2010. február 28-ig elfogadandó közszolgáltatási szerződések tervezetbe is belefoglalják. Az új közszolgáltatási szerződések tervezeteit megpályáztatják magukkal a vállalatokkal egy csomagban, majd az e vállalatok privatizációjának véglegesítését követően írják alá a vevőkkel ⁽¹⁹⁾.
- (31) E célból a Caremart illetően a 166/2009. sz. törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikke 2010. január 1-jétől 2010. szeptember 30-ig újra meghosszabbította az eredeti szerződést.
- (32) A 166/2009. sz. törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikke a közszolgáltatások üzemeltetése kapcsán megállapította a kompenzáció 2010. január 1-jétől bevezetendő rögzített éves felső határait (a meghosszabbított eredeti szerződés, valamint az új közszolgáltatási szerződések szerint). A Caremar esetében megállapított felső határ összesen 29 869 832 EUR volt ⁽²⁰⁾.
- (33) A 2010/163. sz. törvénnyé alakított 125/2010. sz. törvényerejű rendelet 1. cikkének (5bis) bekezdése úgy rendelkezett, hogy az eredeti szerződést meghosszabbítja 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának lezárulásáig, amelyre 2012. július 19-én, illetve 2012. július 31-én került sor. A Caremar tekintetében tehát a meghosszabbított eredeti szerződés 2012. július 31-ig volt hatályban.
- (34) A Caremar által a meghosszabbított eredeti szerződés alapján üzemeltetett és a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak a következők voltak:
- a) a 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban nyolc útvonal a Nápolyi-öbölben (Capri/Sorrento, Capri/Nápoly, Ischia/Procida/Nápoly, Ischia/Nápoly, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Nápoly, Procida/Pozzuoli) – ebben az időszakban a Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettség a gyakoriság és a menetrend tekintetében csak nagyon csekély mértékben változott (lásd a (39) preambulumbekendést); valamint
 - b) a 2009. január 1. és 2011. május 31. közötti időszakban ⁽²¹⁾ a Pontino-szigeteken három útvonal (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) – ebben az időszakban a Caremarra az ezen útvonalak tekintetében előírt közszolgáltatási kötelezettség nem változott.

⁽¹⁸⁾ Ez az átruházás 2011. június 1-jén vált hivatalossá.

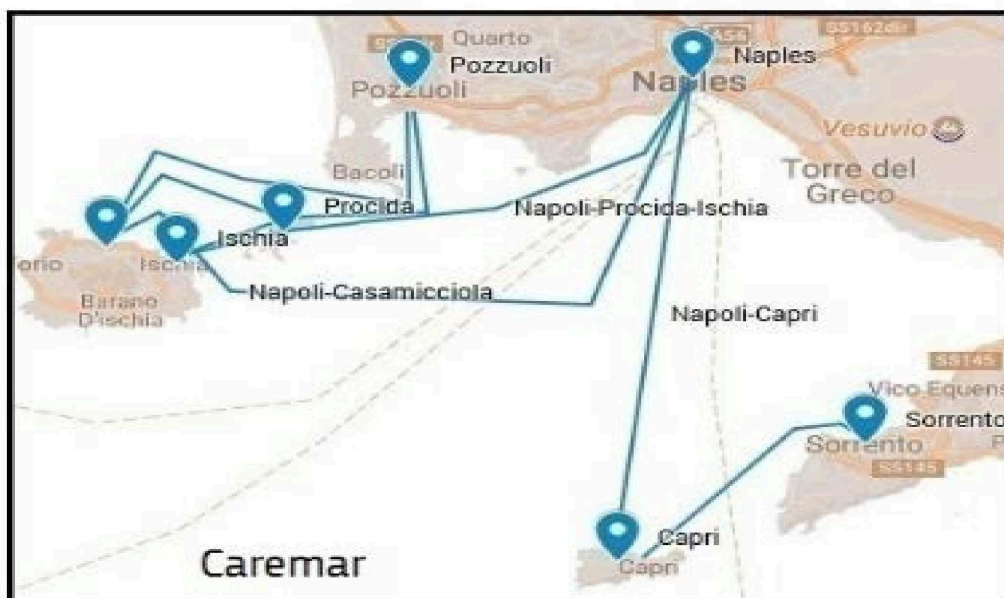
⁽¹⁹⁾ A 166/2009. sz. törvény 19-ter cikkének (10) bekezdése.

⁽²⁰⁾ Amelyből 19 839 226 EUR Campania, 10 030 606 EUR Lazio részéről.

⁽²¹⁾ 2011. június 1-jétől ezeket az útvonalakat az újonnan alapított Laziomar üzemeltette. A Bizottság az Olaszország és Lazio régió által a Laziomar javára végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (2011/C) (korábbi 2011/NN) számú intézkedésekről szóló 2021. szeptember 30-i határozatában (HL L 200., 2022.7.29., 154. o.) értékelte a Laziomar részére az említett útvonalak 2011. június 1. és 2024. január 14. között történt üzemeltetéséért nyújtott kompenzációt, lásd a 6. lábjegyzetet.

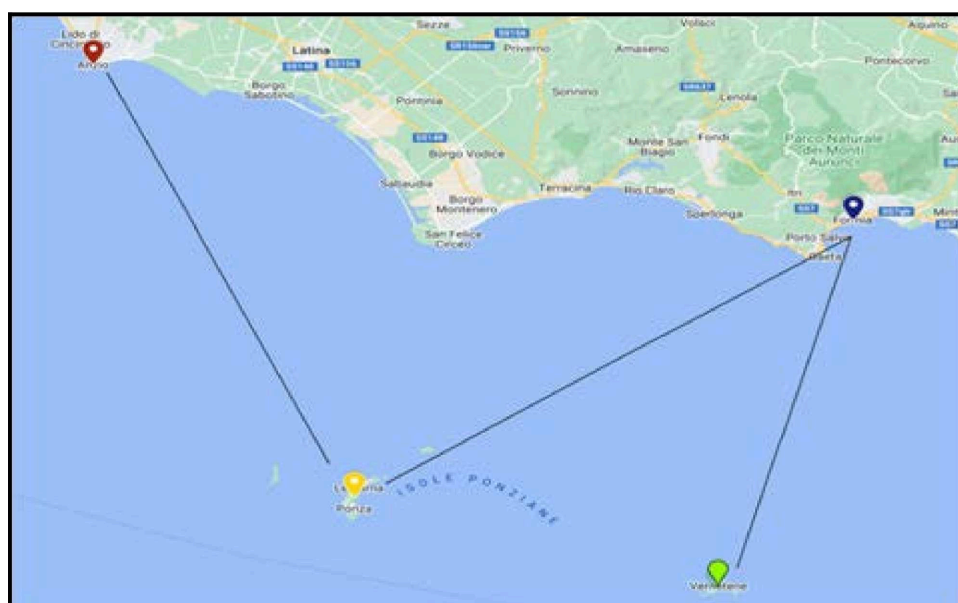
1. ábra

A Caremar által a Nápolyi-öbölben 2009 és 2012 között üzemeltetett útvonalak



2. ábra

A Caremar által a Pontino-szigeteken 2009 és 2011 között üzemeltetett útvonalak



- (35) A (34) preambulumbekzdésben említett útvonalakhoz kapcsolódó kötelezettségek megegyeztek az eredeti szerződés alapján a Caremarra rótt kötelezettségekkel, és szinte változatlanok maradtak, kivéve a Campania régió által az évek során az általa jóváhagyott és közzétett kikötési keretekben („quadri accosti”) bevezetett, a gyakoriságot és a menetrendet érintő bizonyos eltéréseket, melyek célja, hogy a kínálatot a felhasználói igényekhez igazítsák, az alábbiakban kifejtettek szerint.

- (36) 2009. január 1-jén, vagyis az eredeti szerződés első meghosszabbításakor ⁽²²⁾ a Caremarra a hajótípus, a gyakoriság és a menetrendek tekintetében előírt közszolgáltatási kötelezettség megegyezett az eredeti szerződésben meghatározottakkal ⁽²³⁾. Konkrétan:
- a) A **Capri/Sorrento** útvonalon a Caremar egész évben napi nyolc vegyes szolgáltatásokat (azaz utasok, járművek és postai küldemények szállítását) nyújtó járatot volt köteles biztosítani gyorskomppal (a továbbiakban: TMV ⁽²⁴⁾) ⁽²⁵⁾.
 - b) A **Capri/Nápoly** útvonalon a Caremar egész évben napi hat vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot volt köteles biztosítani Nápolyba/Nápolyból (Calata Massa) ⁽²⁶⁾ TMV-vel (menetidő: 50 perc)/komppal (menetidő: 1 óra 20 perc) ⁽²⁷⁾. Ezenkívül a Caremar a nyári időszakban további nyolc vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot volt köteles biztosítani: hetet TMV-vel/komppal a teljes nyári időszakban ⁽²⁸⁾, egy további pedig csak TMV-vel a június 1-jétől szeptember 30-ig tartó időszakban ⁽²⁹⁾.
 - c) Az **Ischia/Nápoly** útvonalon a Caremar egész évben napi három vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot volt köteles biztosítani Nápolyba/Nápolyból (Calata Massa) ⁽³⁰⁾ komppal és napi négy személyszállító járatot Nápolyba/Nápolyból (Beverello) ⁽³¹⁾ szárnyashajóval.
 - d) Az **Ischia/Procida/Nápoly** útvonalon a Caremar egész évben napi tizennégy vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot volt köteles biztosítani Nápolyba/Nápolyból (Calata Massa) ⁽³²⁾ és napi nyolc személyszállító szárnyashajójáratot Nápolyba/Nápolyból (Beverello) ⁽³³⁾.
 - e) Az **Ischia/Procida/Pozzuoli** útvonalon a Caremar egész évben napi hat vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot kellett biztosítani ⁽³⁴⁾.
 - f) Az **Ischia/Procida** útvonalon a Caremar az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon nyújtott szolgáltatásokon kívül nem volt köteles egyéb szolgáltatást nyújtani.
 - g) A **Procida/Pozzuoli** útvonalon a Caremar az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon biztosítandó járatokon túl egész évben naponta két személyszállító szárnyashajójáratot volt köteles biztosítani ⁽³⁵⁾.

⁽²²⁾ A 14/2009. sz. törvénnyé alakított 207/2008. sz. törvényerejű rendeletben foglaltak szerint; lásd a (28) preambulumbekendést.

⁽²³⁾ A 2007. április 1-jei 548. sz. regionális végrehajtási határozat.

⁽²⁴⁾ A „TMV” a „Traghetto Motonave Veloce” olasz kifejezés rövidítése.

⁽²⁵⁾ Nevezetesen: Capri-ról Sorrentóba (menetidő: 25 perc) **7:00**-kor, **8:40**-kor, **13:40**-kor és **18:15**-kor, és Sorrentó-ból Capri-ra (menetidő: 20 perc) **7:45**-kor, **9:25**-kor, **14:30**-kor és **19:00**-kor.

⁽²⁶⁾ A nápolyi kikötő több mólóval rendelkezik, amelyek közül a legfontosabb a Calata Massa móló (a TMV-k és kompok esetében) és a Beverello móló (a szárnyashajók esetében).

⁽²⁷⁾ Nevezetesen Nápolyból Capri-ra **5:40**-kor (TMV-vel), **17:00**-kor (TMV-vel) és **18:40**-kor (komppal), és Capri-ról Nápolyba **14:50**-kor (komppal), **15:40**-kor (TMV-vel) és **19:50**-kor (TMV-vel).

⁽²⁸⁾ Nevezetesen Nápolyból Capri-ra **7:35**-kor (komppal), **12:15**-kor (TMV-vel) és **12:55**-kor (komppal), és Capri-ról Nápolyba **5:45**-kor (komppal), **9:30**-kor (komppal), **10:25**-kor (TMV-vel), **20:05**-kor (TMV-vel), melynek időpontját a június 1. és szeptember 30. közötti időszakban 22:20-ra módosították.

⁽²⁹⁾ Nevezetesen Nápolyból Capri-ra **21:10**-kor.

⁽³⁰⁾ Nevezetesen Ischia kikötő-ből Nápolyba (menetidő: 1 óra 25 perc) **9:00**-kor, **13:50**-kor és **20:10**-kor.

⁽³¹⁾ Nevezetesen Ischia kikötő-ből Nápolyba (menetidő: 45 perc) **6:50**-kor és **8:50**-kor, Nápolyból Ischia kikötő-be (menetidő: 45 perc) **7:50**-kor és **18:15**-kor.

⁽³²⁾ Nevezetesen Nápolyból Procidára, majd ezt követően Ischiára (teljes menetidő: 1 óra 40 perc) **6:25**-kor (kihajózás Procidáról 7:30-kor), **8:55**-kor (kihajózás Procidáról 10:00-kor), **10:40**-kor (kihajózás Procidáról 11:55-kor), Nápolyból Procidára **14:30**-kor (kihajózás Procidáról 15:35-kor), **15:40**-kor (kihajózás Procidáról 16:45-kor), **17:30**-kor (kihajózás Procidáról 18:35-kor), **19:20**-kor (kihajózás Procidáról 20:25-kor), és **21:55**-kor (kihajózás Procidáról 23:00-kor), Ischiáról Procidára, majd ezt követően Nápolyba (teljes menetidő: 1 óra 35 perc) **6:45**-kor (kihajózás Procidáról 7:15-kor), **12:30**-kor (kihajózás Procidáról 12:55-kor), **15:20**-kor (kihajózás Procidáról 16:50-kor), **17:15**-kor (kihajózás Procirából 17:45-kor), **19:30**-kor (kihajózás Procidáról 20:00-kor).

⁽³³⁾ Nevezetesen Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára (teljes menetidő: 1 óra 10 perc) **9:55**-kor (kihajózás Procidáról 10:35-kor), **13:10**-kor (kihajózás Procidáról 13:50-kor), **15:10**-kor (kihajózás Procidáról 15:50-kor) és **20:20**-kor (kihajózás Procidáról 20:55-kor).

Ischiáról Procidára, majd ezt követően Nápolyba (teljes menetidő: 1 óra 10 perc) **12:00**-kor (kihajózás Procidáról 12:10-kor), **14:15**-kor (kihajózás Procidáról 15:05-kor), **16:15**-kor (kihajózás Procidáról 16:25-kor), **19:10**-kor (kihajózás Procidáról 19:20-kor).

⁽³⁴⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Pozzuoliba (teljes menetidő: 1 óra) **8:30**-kor (kihajózás Procidáról 08:50-kor), **11:20**-kor (kihajózás Procidáról 11:40-kor) és **17:35**-kor (kihajózás Procidáról 18:00-kor).

Pozzuoliból Procidára, majd azt követően Ischiára (teljes menetidő: 1 óra) **09:55**-kor (kihajózás Procidáról 10:30-kor), **13:50**-kor (kihajózás Procidáról 14:20-kor), **18:55**-kor (kihajózás Procidáról 19:30-kor).

⁽³⁵⁾ Nevezetesen Procidáról Pozzuoliba (menetidő: 15 perc) **8:25**-kor és Pozzuoliból Procidára (menetidő: 15 perc) at **8:50**-kor.

- h) A **Procida/Nápoly** útvonalon a Caremar az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon biztosítandó járatokon túl egész évben naponta két személyszállító szárnyashajójáratot volt köteles biztosítani ⁽³⁶⁾.
- i) A **Ponza/Formia** útvonalon a Caremar egész évben naponta két vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot volt köteles biztosítani (menetidő: 2 óra 30 perc) és napi egy személyszállító szárnyashajójáratot.
- j) A **Ponza/Anzio** útvonalon a Caremar főszezonban naponta két személyszállító gyorsjáratot volt köteles biztosítani hétfőtől szombatig és naponta négy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot vasárnap és ünnepnapokon.
- k) A **Formia/Ventotene** útvonalon a Caremar egész évben naponta két vegyes szolgáltatást nyújtó kompjáratot volt köteles biztosítani (menetidő: 2 óra) és naponta két ⁽³⁷⁾ személyszállító szárnyashajójáratot (menetidő: 60 perc).

(37) A fent említett közszolgáltatási kötelezettség 2010. január 1-jén és 2010. október 1-jén, vagyis az eredeti szerződés második és harmadik meghosszabbításakor nem módosult ⁽³⁸⁾.

(38) A 2010 novemberében és decemberében lefolytatott nyilvános konzultációt követően Campania régió a 2011. augusztus 9-i 443. sz. regionális végrehajtási határozattal és a 2011. szeptember 21-i 172. sz. végrehajtási rendelettel hároméves programot fogadott el (a 2011 és 2013 közötti időszakra nézve), amely a Nápolyi-öbölben nyújtandó minimális szolgáltatásokat írta elő. A Caremart illetően e program megerősítette a Caremar által az eredeti szerződés alapján korábban üzemeltetett útvonalakat, illetve teljesített kötelezettségeket, és 2011. október 1-jétől 2013. december 31-ig bizonyos módosításokat vezetett be a szolgáltatások menetrendjében ⁽³⁹⁾. Ezt a programot Campania régió a 2011. december 30-i 857. sz. (kizárólag a Caremarra vonatkozó) regionális végrehajtási határozatával kismértékben módosította: 2012. január 16-i hatállyal módosította a hároméves programban meghatározott szolgáltatások menetrendjét és járatsűrűségét. Ezekről a változtatásokról Campania régió azt követően döntött, hogy a helyi közösségek és önkormányzatok kérték, hogy bizonyos esetekben a menetrendeket és a járatsűrűségeket az ingázók igényeihez igazítsák ⁽⁴⁰⁾. Ezt követően Campania régió további jogalkotási aktusok ⁽⁴¹⁾ útján 2015 végéig meghosszabbította a 2011–2013-as hároméves programot, amelyet belefoglaltak az új közszolgáltatási szerződésbe (lásd a (83) preambulumbekendést).

(39) A következőképpen foglalhatók össze azok a módosítások, amelyeket Campania régió a Caremar által a Nápolyi-öbölben teljesített közszolgáltatási kötelezettség tekintetében a (38) preambulumbekendésben említett 2011–2013-as hároméves programmal vezetett be:

- a) A **Capri/Sorrento** útvonalon a Caremar egész évben továbbra is naponta nyolc vegyes szolgáltatásokat nyújtó gyorskompjáratot volt köteles biztosítani (jöllehet a (36) preambulumbekendés a) pontjában említett 2009-es menetrenden két alkalommal minimális időbeli kiigazítást hajtottak végre, először 2011. október 1-jétől kezdődően ⁽⁴²⁾, másodszor pedig 2012. január 16-tól kezdődően ⁽⁴³⁾).

⁽³⁶⁾ Nevezetesen Procidáról Nápolyba (menetidő: 40 perc) **6:35**-kor és **9:20**-kor; és Nápolyból Procidára (menetidő: 40 perc) **7:30**-kor és **17:45**-kor.

⁽³⁷⁾ Hétfőnként napi négy járatot.

⁽³⁸⁾ Ezt a 166/2009. sz. törvényé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet (lásd a (31) preambulumbekendést) és a 163/2010. sz. törvényé alakított 125/2010. sz. törvényerejű rendelet (lásd a (33) preambulumbekendést) írta elő.

⁽³⁹⁾ A 2011. augusztus 9-i 443. sz. regionális végrehajtási határozattal elfogadott hároméves program kidolgozásához vezető megbeszélések leírását lásd a (178)–(181) preambulumbekendésben.

⁽⁴⁰⁾ Különös tekintettel arra, hogy az Ischián élő, de Procidán tanuló diákok számára megfelelő szállítási szolgáltatásokat kell biztosítani, amint azt a 2011. december 30-i 857. sz. regionális végrehajtási határozat preambulumbekendései kifejtik, mely határozat a menetrendek bizonyos módosításait és a Procida szigetével való összeköttetések számának enyhe növekedését eredményezte.

⁽⁴¹⁾ Nevezetesen a 2012. december 27-i 632. sz. regionális végrehajtási határozattal (2014. szeptember 30-ig) és a 2015. május 5-i 230. sz. regionális végrehajtási határozattal (2015. december 31-ig).

⁽⁴²⁾ Nevezetesen: Capriról Sorrentóba (menetidő: 25 perc) **7:00**-kor, **8:40**-kor, **13:35**-kor (13:40 helyett) és **18:30**-kor (18:15 helyett), és Sorrentóból Caprira (menetidő: 20 perc) **7:45**-kor, **9:25**-kor, **14:25**-kor (14:30 helyett), és a nyári időszakban **19:00**-kor (a téli időszakban 19:15-kor).

⁽⁴³⁾ Nevezetesen: Capriról Sorrentóba (menetidő: 25 perc) **7:00**-kor, **8:40**-kor, **13:35**-kor (13:40 helyett) és **18:45**-kor (18:30 helyett), és Sorrentóból Caprira (menetidő: 20 perc) **7:45**-kor, **9:25**-kor, **14:30**-kor (14:25 helyett), és **19:25**-kor (a nyári időszakban 19:00 helyett, a téli időszakban 19:15 helyett).

- b) A **Capri/Nápoly** útvonalon a Caremar egész évben naponta hat vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot volt köteles biztosítani Nápolyba/Nápolyból (Calata Massa), 2011. október 1-jétől ⁽⁴⁴⁾ és 2012. január 16-tól ⁽⁴⁵⁾ kezdődően a (36) preambulumbekzdés b) pontjában foglaltakhoz képest bizonyos módosításokkal. A nyári időszakban biztosítandó további nyolc vegyes szolgáltatásokat nyújtó járat (lásd a (36) preambulumbekzdés b) pontját) 2011. október 1-jétől vált elérhetővé (a menetrenden 2012. január 16-ától kezdődően bevezetett kisebb módosításokkal): egész évben további napi hat vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot kell biztosítani (a nyári időszakban ⁽⁴⁶⁾ és a téli időszakban ⁽⁴⁷⁾ más-más menetrenddel), és további két járatot csak a június 1-jétől szeptember 30-ig tartó időszakban ⁽⁴⁸⁾ kell biztosítani.
- c) Az **Ischia/Nápoly** útvonalon a Caremar egész évben naponta három vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot volt köteles biztosítani (2011. október 1-jétől ⁽⁴⁹⁾ és 2012. január 16-tól ⁽⁵⁰⁾ kezdődően a (36) preambulumbekzdés c) pontjában foglaltakhoz képest kisebb módosításokkal). 2012. január 16-tól kezdődően ehhez hozzáadódott napi egy további vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjárat: a Caremarnak egy további kompjáratot kellett biztosítania az ischiai Casamicciola kikötőjébe ⁽⁵¹⁾. A Nápolyba/Nápolyból (Beverello) induló személyszállító szárnyashajójáratokat illetően megjegyzendő, hogy a Caremar által biztosítandó járatok száma idővel csökkent. 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Caremar napi négy személyszállító szárnyashajójáratot volt köteles biztosítani (lásd a (36) preambulumbekzdés c) pontját). Ez a négy járat 2011. október 1-jétől kezdődően már nem szerepelt a menetrendben, és 2012. január 16-tól kezdődően is csak részben vezették vissza, amikor a Caremart kötelezték arra, hogy naponta egy személyszállító szárnyashajójáratot biztosítson Nápolyból Ischia kikötőjébe ⁽⁵²⁾.
- d) Az **Ischia/Procida/Nápoly** útvonalon a Caremar egész évben naponta több vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot volt köteles biztosítani Nápolyba/Nápolyból (Calata Massa) és naponta több személyszállító szárnyashajójáratot Nápolyba/Nápolyból (Beverello). A vegyes szolgáltatásokat illetően megjegyzendő, hogy a Caremar által üzemeltetendő járatok száma idővel kis mértékben, fokozatosan csökkent. A Caremar által egész évben naponta biztosítandó vegyes szolgáltatást nyújtó járatok számát tizenegyről (lásd a (36) preambulumbekzdés d) pontját) tizenháromra csökkentették ⁽⁵³⁾ 2011. október 1-jétől kezdődően (egy járat az ischiai Casamicciola kikötőből ⁽⁵⁴⁾ és tizenkettő Ischia kikötőjébe/kikötőjéből ⁽⁵⁵⁾), majd 2012. január 16-tól kezdődően tízre csökkentették ⁽⁵⁶⁾ (egy járat az ischiai Casamicciola kikötőből ⁽⁵⁷⁾ és kilenc Ischia

⁽⁴⁴⁾ Nevezetesen Nápolyból Caprira TMV-vel: **5:35**-kor (5:40 helyett), **12:00**-kor és **17:00**-kor; és Capriról Nápolyba TMV-vel: **10:25**-kor, **15:30**-kor (15:40 helyett) és **19:55**-kor (19:50 helyett).

⁽⁴⁵⁾ Nevezetesen Nápolyból Caprira TMV-vel: **5:35**-kor (5:40 helyett), **12:00**-kor és **17:25**-kor (17:00 helyett); és Capriról Nápolyba TMV-vel: **10:20**-kor (10:25 helyett), **15:35**-kor (15:30 helyett) és **20:15**-kor (19:55 helyett).

⁽⁴⁶⁾ Nevezetesen Nápolyból Caprira komppal: **7:35**-kor, **13:00**-kor, **18:40**-kor; és Capriról Nápolyba **5:45**-kor, **9:20**-kor és **14:50**-kor. 2012. január 16-án a menetrend a következő volt: Nápolyból Caprira komppal: **7:25**-kor, **13:00**-kor és **18:35**-kor; és Capriról Nápolyba komppal: **5:40**-kor, **9:20**-kor és **14:50**-kor.

⁽⁴⁷⁾ Nevezetesen Nápolyból Caprira komppal: **9:05**-kor és **14:20**-kor; és Capriról Nápolyba komppal: **6:45**-kor, **11:00**-kor, **16:15**-kor, **20:10**-kor. 2012. január 16-án a menetrend a következő volt: Nápolyból Caprira komppal: **9:00**-kor, **14:20**-kor; és Capriról Nápolyba komppal: **6:45**-kor, **11:00**-kor, **16:15**-kor és **20:10**-kor.

⁽⁴⁸⁾ Nevezetesen Nápolyból Caprira TMV-vel: **21:30**-kor, és Capriról Nápolyba TMV-vel **23:30**-kor. 2012. január 16-án a menetrend a következő volt: Nápolyból Caprira TMV-vel **21:35**-kor, és Capriról Nápolyba TMV-vel **23:50**-kor.

⁽⁴⁹⁾ Nevezetesen Ischiáról Nápolyba (menetidő: 1 óra 25 perc) **8:45**-kor; és Nápolyból Ischiára (menetidő: 1 óra 20 perc) **16:05**-kor és **20:25**-kor.

⁽⁵⁰⁾ Nevezetesen Ischiáról Nápolyba (menetidő: 1 óra 25 perc) **8:45**-kor; és egy további járat **13:50**-kor; és Nápolyból Ischiára (menetidő: 1 óra 20 perc) **20:15**-kor (20:25 helyett; a 16:05-ös járatot megszüntették).

⁽⁵¹⁾ Nevezetesen Nápolyból Ischiára (menetidő: 1 óra 15 perc) **15:45**-kor.

⁽⁵²⁾ Nevezetesen Nápolyból Ischiára (menetidő: 1 óra 05 perc) **14:45**-kor.

⁽⁵³⁾ A Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischia kikötőjébe 15:40-kor induló járatot megszüntették.

⁽⁵⁴⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba (teljes menetidő: 1 óra) **12:55**-kor Casamicciola kikötőjéből (kihajózás Procidáról 13:35-kor).

⁽⁵⁵⁾ Nevezetesen Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára (teljes menetidő: 1 óra 35 perc) **6:25**-kor (kihajózás Procidáról 7:30-kor), **09:10**-kor (8:55 helyett; kihajózás Procidáról 10:20-kor), **10:45**-kor (10:40 helyett; kihajózás Procidáról 11:45-kor), **15:15**-kor (14:30 helyett; kihajózás Procidáról 16:15-kor), **17:45**-kor (17:30 helyett; kihajózás Procidáról 18:45-kor), **19:30**-kor (19:20 helyett; kihajózás Procidáról 20:30-kor) és **22:15**-kor (21:55 helyett; kihajózás Procidáról 23:15-kor). Ischiáról Procidára, majd ezt követően Nápolyba (teljes menetidő: 1 óra 35 perc) **7:00**-kor (6:45 helyett; kihajózás Procidáról 7:30-kor), **13:55**-kor (12:30 helyett; kihajózás Procidáról 14:35-kor), **15:30**-kor (15:20 helyett; kihajózás Procidáról 16:15-kor), **17:25**-kor (17:15 helyett; kihajózás Procidáról 18:05-kor), **19:55**-kor (19:30 helyett; kihajózás Procidáról 20:30-kor).

⁽⁵⁶⁾ Az Ischiáról Procidára, majd azt követően Ischia kikötőjébe 7:00-kor és 13:55-kor induló járatokat megszüntették.

⁽⁵⁷⁾ A menetrend változatlan maradt (azaz a járat **12:55**-kor indul Casamicciola (Ischia) kikötőjéből, lásd az 54. lábjegyzetet).

kikötőjébe/kikötőjéből)⁽⁵⁸⁾, azonban a június 15-től szeptember 15-ig tartó időszakra napi két vegyes szolgáltatást nyújtó járatot írtak elő⁽⁵⁹⁾. A személyszállítási szolgáltatásokat illetően megjegyzendő, hogy a Caremar által üzemeltetendő járatok száma idővel kis mértékben megnőtt. A Caremar által az egész évben biztosítandó személyszállító járatok számát (lásd a (36) preambulumbekzdés d) pontját) 2011. október 1-jétől napi nyolcra napi tízre növelték⁽⁶⁰⁾, illetve a június 1. és szeptember 30. közötti időszakra további két hajójáratot írtak elő⁽⁶¹⁾. 2012. január 16-tól a Caremar által az egész évben üzemeltetendő személyszállító járatok számát napi kilencre csökkentették⁽⁶²⁾, míg a június 1. és szeptember 30. közötti időszakban a további két hajójáratot az időpontok csekély mértékű kiigazítása mellett fenntartották⁽⁶³⁾.

- e) Az **Ischia/Procida/Pozzuoli** útvonalon a Caremarnek egész évben napi hat vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot kellett biztosítania. A (36) preambulumbekzdés e) pontjában ismertetett hat vegyes szolgáltatásokat nyújtó járat menetrendje 2011. október 1-jétől és 2012. január 16-tól kezdődően némileg módosult. 2011. október 1-jétől kezdődően a Caremar köteles volt egy járatot biztosítani az ischiai Casamicciola kikötőbe⁽⁶⁴⁾, valamint öt járatot biztosítani Ischia kikötőjébe/kikötőjéből⁽⁶⁵⁾; ezzel szemben 2012. január 16-tól kezdődően a Caremar köteles volt naponta két vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot biztosítani az ischiai Casamicciola kikötőből/kikötőbe⁽⁶⁶⁾, valamint négy járatot biztosítani Ischia kikötőjébe/kikötőjéből⁽⁶⁷⁾. Ezenkívül 2012. január 16-tól kezdődően a Caremar köteles volt két további vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot biztosítani a szeptember 16. és június 14. közötti időszakban (az iskolai időszakban)⁽⁶⁸⁾.
- f) Az **Ischia/Procida** útvonalon 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Caremar az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon és az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott szolgáltatásokon kívül nem volt köteles egyéb szolgáltatást nyújtani (lásd a (36) preambulumbekzdés f) pontját). Ez 2011. október 1. és 2012. január 15. között nem változott. 2012. január 16-tól kezdődően a Caremar köteles volt egész évben naponta egy személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetni Ischia kikötőjébe⁽⁶⁹⁾, az Ischia/Procida/Pozzuoli és az Ischia/Procida/Nápoly útvonalakon már biztosított járatokon felül.

⁽⁵⁸⁾ Nevezetesen Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára (teljes menetidő: 1 óra 35 perc) **6:25**-kor (kihajózás Procidáról 7:30-kor), **10:45**-kor (kihajózás Procidáról 11:50-kor), **15:10**-kor (15:15 helyett; kihajózás Procidáról 16:20-kor), **17:30**-kor (17:45 helyett; kihajózás Procidáról 18:35-kor), **19:30**-kor (19:20 helyett; kihajózás Procidáról 20:30-kor), és **21:55**-kor (22:15 helyett; kihajózás Procidáról 23:00-kor). Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba (teljes menetidő: 1 óra 35 perc) **15:20**-kor (15:30 helyett; kihajózás Procidáról 15:50-kor), **17:20**-kor (17:25-kor; kihajózás Procidáról 17:50-kor), **19:25**-kor (kihajózás Procidáról 20:30-kor).

⁽⁵⁹⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba (teljes menetidő: 1 óra 35 perc) **7:00**-kor (kihajózás Procidáról 07:25-kor); valamint Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára (teljes menetidő: 1 óra 35 perc) **9:25**-kor (kihajózás Procidáról 10:30-kor).

⁽⁶⁰⁾ Nevezetesen Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára (teljes menetidő: 1 óra 10 perc) **8:50**-kor (9:55 helyett; kihajózás Procidáról 9:30-kor), **11:45**-kor (kihajózás Procidáról 12:25-kor), **13:10**-kor (kihajózás Procidáról 13:50-kor), **15:10**-kor (kihajózás Procidáról 15:50-kor) és **18:15**-kor (kihajózás Procidáról 18:55-kor). Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba (teljes menetidő: 1 óra 10 perc) **7:30**-kor (kihajózás Procidáról 7:55-kor), **10:10**-kor (kihajózás Procidáról 10:35-kor), **13:05**-kor (12:00 helyett; kihajózás Procidáról 13:30-kor), **14:30**-kor (14:15 helyett; kihajózás Procidáról 14:55-kor), **16:30**-kor (16:15 helyett; kihajózás Procidáról 16:55-kor).

⁽⁶¹⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba **19:35**-kor (kihajózás Procidáról 20:00-kor). valamint Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára **20:55**-kor (kihajózás Procidáról 21:30-kor).

⁽⁶²⁾ Nevezetesen Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára (teljes menetidő: 1 óra 10 perc) **8:40**-kor (8:50 helyett; kihajózás Procidáról 9:30-kor), **11:45**-kor (kihajózás Procidáról 12:25-kor), **13:10**-kor (kihajózás Procidáról 13:50-kor) és **18:15**-kor (kihajózás Procidáról 18:55-kor). Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba (teljes menetidő: 1 óra 10 perc) **6:45**-kor (7:30 helyett; kihajózás Procidáról 7:05-kor), **10:15**-kor (10:10 helyett; kihajózás Procidáról 10:35-kor), **13:00**-kor (13:05 helyett; kihajózás Procidáról 13:15-kor), **14:30**-kor (14:15 helyett; kihajózás Procidáról 14:55-kor), **16:25**-kor (16:30 helyett; kihajózás Procidáról 16:45-kor).

⁽⁶³⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba **19:35**-kor (kihajózás Procidáról 20:00-kor). valamint Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára **21:05**-kor (20:55 helyett; kihajózás Procidáról 21:50-kor).

⁽⁶⁴⁾ Nevezetesen Pozzuoliból Procidára, majd azt követően Nápolyba (teljes menetidő: 1 óra 15 perc) **10:20**-kor (kihajózás Procidáról 10:55-kor).

⁽⁶⁵⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Pozzuoliba (teljes menetidő: 1 óra) **8:30**-kor (kihajózás Procidáról 09:10-kor), **11:30**-kor (11:20 helyett; kihajózás Procidáról 12:10-kor), **18:00**-kor (17:35 helyett; kihajózás Procidáról 18:35-kor). Pozzuoliból Procidára, majd azt követően Ischiára (teljes menetidő: 1 óra 15 perc) **13:50**-kor (kihajózás Procidáról 14:20-kor) és **19:15**-kor (18:55 helyett; kihajózás Procidáról 19:45-kor).

⁽⁶⁶⁾ Nevezetesen Pozzuoliból Procidára, majd azt követően Ischiára **10:15**-kor (kihajózás Procidáról 10:55-kor); Ischiáról Procidára, majd azt követően Pozzuoliba **17:30**-kor Casamicciola kikötőjéből (kihajózás Procidáról 18:00-kor).

⁽⁶⁷⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Pozzuoliba **8:35**-kor (kihajózás Procidáról 9:00-kor), **11:30**-kor (kihajózás Procidáról 11:55-kor); Pozzuoliból Procidára, majd azt követően Ischiára **14:00**-kor (kihajózás Procidáról 14:30-kor) és **18:55**-kor (kihajózás Procidáról 19:35-kor).

⁽⁶⁸⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Pozzuoliba **07:20**-kor (kihajózás Procidáról 07:50-kor); és Pozzuoliból Procidára, majd azt követően Ischiára **09:00**-kor (kihajózás Procidáról 09:40-kor).

⁽⁶⁹⁾ Nevezetesen Procidáról Ischiára (menetidő: 20 perc) **15:30**-kor.

- g) A **Procida/Pozzuoli** útvonalon a Caremar köteles volt az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon biztosítandó hajójáratok mellett egész évben két személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetni (lásd a (36) preambulumbekézdés g) pontját); e járatok menetrendje 2011. október 1-jén ⁽⁷⁰⁾ és 2012. január 16-án ⁽⁷¹⁾ elhanyagolható mértékben módosult.
- h) A **Procida/Nápoly** útvonalon a Caremar köteles volt az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon biztosítandó hajójáratok mellett egész évben naponta négy személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetni Nápolyba/Nápolyból (Beverello) ⁽⁷²⁾ (lásd a (36) preambulumbekézdés h) pontját); e járatok menetrendje 2011. október 1-jén és 2012. január 16-án elhanyagolható mértékben módosult ⁽⁷³⁾.
- (40) A meghosszabbított közszolgáltatási szerződés 1. cikke értelmében a Caremarnak a folyamatosságra és gyakoriságra, a járatsűrűsége és a pontosságra vonatkozó kötelezettségekkel összhangban kellett biztosítania a fenti menetrend szerinti járatokat.
- (41) Az üzemeltetett tengeri útvonalakhoz rendelt hajók száma, típusa és kapacitása kapcsán a meghosszabbított eredeti szerződés 1. cikke az öt éves tervek tartalmára hivatkozik.
- (42) A viteldíjakat illetően megjegyzendő, hogy a meghosszabbított eredeti szerződése 4. cikke értelmében a Caremar évente köteles volt bemutatni az illetékes olasz hatóságoknak az általa alkalmazni kívánt díjszintet, és azt meg is kellett indokolnia.
- (43) A meghosszabbított eredeti szerződés nem tartalmazott a szolgáltatás minőségére vonatkozó rendelkezéseket.
- (44) A meghosszabbított eredeti szerződés 12. cikke részletesen meghatározta a szankciókat, amelyeket a Caremarral szemben alkalmazni kell a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésének elmulasztása esetén, kivéve, ha a Caremar bizonyítja, hogy a mulasztás vis maior következtében állt be, és nem a Caremarnak betudható. A meghosszabbított eredeti szerződés értelmében a szankcióként kirótt büntetés összege a jogsértés súlyosságától függően 800 EUR és 40 000 EUR között mozoghat.

3.1.2. A kompenzáció

- (45) A 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokért a Caremar összesen 97 835 927 EUR összegű állami kompenzációban részesült.
- (46) Az 1. táblázat a Caremar részére a meghosszabbított eredeti szerződés alapján 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakra kifizetett éves kompenzációk összegét mutatja.

⁽⁷⁰⁾ Nevezetesen Procidáról Pozzuoliba (menetidő: 15 perc) **8:10**-kor (8:25 helyett), és Pozzuoliból Procidára (menetidő: 15 perc) at **8:55**-kor (8:50 helyett).

⁽⁷¹⁾ Nevezetesen Procidáról Pozzuoliba (menetidő: 15 perc) **8:10**-kor (8:25 helyett), és Pozzuoliból Procidára (menetidő: 15 perc) at **8:50**-kor (8:55 helyett).

⁽⁷²⁾ Nevezetesen Procidáról Nápolyba (menetidő: 40 perc) **6:35**-kor és **9:20**-kor; és Nápolyból Procidára (menetidő: 40 perc) **7:30**-kor és **17:45**-kor.

⁽⁷³⁾ Nevezetesen Procidáról Nápolyba (menetidő: 40 perc) **6:35**-kor és **9:25**-kor (9:20 helyett); és Nápolyból Procidára (menetidő: 40 perc) **7:30**-kor és **17:30**-kor (17:45 helyett).

1. táblázat

A 2009. január 1 és 2012. július 31. közötti időszakra nyújtott kompenzáció

(EUR)

Tárgyév	Kompenzáció
2009	32 474 450
2010	29 869 832
2011	24 018 645
2012 (januártól júliusig)	11 473 000

(47) A Caremar részére a tengeri szolgáltatási szerződések teljesítéséért nyújtott éves kompenzáció összegét a következőképpen határozták meg:

- a 2009. január 1-jétől 2009. december 31-ig tartó időszakra az eredeti szerződés alapján alkalmazandó ugyanazon jogszabályi rendelkezések alapján (lásd a (48)–(52) preambulumbekendést), valamint
- a 2010. január 1-jétől 2012. július 31-ig tartó időszakra vonatkozóan a *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* 2007. november 9-i 111. sz., „A közérdekű tengeri kabotázs ágazatában a közszolgáltatási kötelezettségeknek és a viteldíj dinamikájának meghatározását érintő kritériumok” című határozatában ⁽⁷⁴⁾ (a továbbiakban: 111/2007. sz. határozat) előírt új módszertan alapján (lásd az (53) preambulumbekendést).

3.1.2.1. A 2009. január 1. és 2009. december 31. között nyújtott kompenzáció

(48) Az 1979. június 1-jei 501. sz. elnöki rendelet (a továbbiakban: 501/79. sz. rendelet) határozta meg a tengeri közszolgáltatók részére a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért fizetendő támogatás kiszámítása során figyelembe veendő 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 közszolgáltatási kötelezettségek 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 méltányos tökemegtérülést. 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.

(49) Az 501/79. sz. rendeletben és a 856/86. sz. törvényben megfogalmazott elvek az eredeti szerződésben is megjelentek.

(50) Ennek következtében a 2009. évben az általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellátásáért fizetendő kompenzációt az eredeti szerződésben megállapított módszerrel összhangban számították ki. Közelebbről, a kompenzáció megfelelt a közszolgáltatási rendszerben teljesített szolgáltatások után felhalmozott nettó veszteségnek, amelyhez hozzáadtak egy, a tökemegtérülésnek megfelelő, változó összeget.

(51) A hatóságok által meghatározott kompenzáció kiszámítása tekintetében figyelembe vett különböző költségelemek a következők voltak: jutalékköltségek, hirdetési költségek, az utasoknak nyújtott szolgáltatások költségei, berakodási, kirakodási és anyagmozgatási költségek, a parti adminisztrációs személyzet költségei, hajókarbantartási költségek, igazgatási költségek, biztosítási költségek, bérleti és lízingdíjak, üzemanyagköltségek, adók és értékcsökkenési költségek.

⁽⁷⁴⁾ Deliberazione 9 Novembre 2007 - Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse („Deliberazione n. 111/2007”) (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale No 50 del 28.2.2008).

- (52) Az éves kifizetések vonatkozásában az eredeti szerződés a következőképpen rendelkezik a közszolgáltatásért járó éves kompenzációról: minden év március 30-ig az előző évben kifizetett kompenzáció 70 %-ának megfelelő kezdeti előleget fizetnek. Június 30-ig kerül sor a második kifizetésre, az előző évi kompenzáció 20 %-ának erejéig. A november 30-ig megfizetendő összeg a kifizetett összegek, illetve a folyó évnek a korábbi évek eredményei alapján megbecsült működési költségei és bevételei közötti hiány különbsége volt. Ha az derül ki, hogy a Caremar nagyobb összeget kapott, mint a nyújtott szolgáltatások nettó költsége (bevétel mínusz veszteségek), a különbözetet a Caremar köteles visszatéríteni ⁽⁷⁵⁾.

3.1.2.2. A 2010. január 1. és 2012. július 31. között nyújtott kompenzáció

- (53) 2010. január 1-jétől 2012. július 31-ig tartó időszakban a tengeri közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért járó kompenzáció értékét a 111/2007. sz. határozatban meghatározott új módszertan alkalmazásával számították ki.
- (54) A 111/2007. sz. határozat a preambuluma értelmében a tengeri szolgáltatásokat közszolgáltatási rendszerben nyújtó állami vállalatok privatizációja céljából adták ki ⁽⁷⁶⁾. A 111/2007. sz. határozat rendelkezéseit a Tirrenia-csoport vállalatai (köztük a Caremar) által 2010-től nyújtott szolgáltatások tekintetében alkalmazták, a vonatkozó új szerződések és közszolgáltatási szerződések hatálybalépése előtt is, a privatizációkat követően.
- (55) A 111/2007. sz. határozat értelmében a közszolgáltatási kötelezettség kompenzációjának mértékét a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésének nettó költsége és a megfelelő megtérülés alapján kell kiszámítani. A megtérülési szintet a közszolgáltatási szerződés által lefedett teljes szabályozási időszakra nézve előzetesen határozták meg. A kompenzáció teljes összegét minden esetben az adott közszolgáltatási szerződésre jogszabályban elkülönített állami források szintjére korlátozták, amennyiben az alacsonyabb volt, mint a nettó költséget figyelembe vevő módszertan alapján számított kompenzáció szintje.
- (56) A közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükséges nettó költséget a társaságnál a tengeri közszolgáltatás működtetése kapcsán felmerülő költségek, illetve elért bevételek különbsége alapján számították ki. Ezen belül a költségeket és a bevételeket útvonalanként kell meghatározni, továbbá a közszolgáltatási tevékenységek és a kereskedelmi tevékenységek közös költségeit (ha vannak ilyenek) átlátható módon, a vonatkozó közszolgáltatási szerződéshez mellékként csatolt és külön jelentésben ismertetett, előzetesen meghatározott kritériumok alapján kell felosztani.
- (57) A tőke megtérülési rátát a súlyozott átlagos tőke költség (WACC) alapján számítják ki. Az elvárt tőkearányos jövedelmezőséget ⁽⁷⁷⁾ a tőkeeszköz-árazási modell szerint kell kiszámítani. E modell alapján a saját tőke-költséget i. a kockázatmentes kamatláb, ii. a béta (a vállalat részvénytőkepiacra viszonyított kockázati profiljának becslése), iii. a részvénytőkepiacra rendelt kockázati prémium függvényében származtatják.
- (58) A saját tőke-költséget konkrétan úgy számították ki, hogy a többletkockázatért prémiumot adtak 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.
- (59) A 111/2007. sz. határozat 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.

⁽⁷⁵⁾ Az eredeti szerződés 3. cikkének (10) bekezdése értelmében a túlkompensációnak a társaság igazolt beszámolója alapján kiszámított összegét a társaságnak az adott évre vonatkozó mérlege jóváhagyásától számított 15 napon belül vissza kell fizetnie.

⁽⁷⁶⁾ A 2006. december 27-i 296. sz. törvény 1. cikkének 999. pontja és az 1997. december 5-i 430. sz. törvényerejű rendelet 1. cikkének e) pontja értelmében.

⁽⁷⁷⁾ A kívánt tőke megtérülés egy tőkebefektető számára, figyelembe véve a vállalat kockázati profilját és a kapcsolódó pénzforgalmat.

- (60) A 111/2007. sz. határozat 4 %-os piaci kockázati prémiumot határoz meg. Emellett olyan szolgáltatás esetében, amelyet nem kizárólagos alapon üzemeltetnek, a szolgáltató által vélelmezetten viselt magasabb kockázatot úgy ellentételezik, hogy a piaci kockázati prémiumhoz további 2,5 %-ot adnak hozzá.
- (61) A gyakorlatban ugyanakkor a Caremarnak fizetett kompenzáció nem haladhatja meg az évi 29 869 832 EUR ⁽⁷⁸⁾felső határértéket, amelyet a 166/2009. sz. törvény állapított meg (lásd a (32) preambulumbekendést). Jóllehet a 166/2009. sz. törvény felső határértéket állapít meg a közszolgáltatási rendszerbe tartozó tengeri szolgáltatások üzemeltetéséért a Tirrenia valamennyi vállalata számára fizetett éves kompenzációra, a 111/2007. sz. határozat tartalmaz bizonyos biztosítékokat is, amelyek lehetővé teszik e szolgáltatók számára, hogy kellően fedezzék működési költségeiket.
- (62) Különösen, a 111/2007. sz. határozat szerint a szolgáltatások terjedelmét, a közszolgáltatási szerződésben meghatározott maximális viteldíjakat és a ténylegesen kifizetett kompenzációt előzetesen úgy kell meghatározni, hogy a szolgáltatónál az általános gazdasági érdekű szolgáltatás kapcsán jelentkező valamennyi költséget fedezze. A következő képletet kell alkalmazni:

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

ahol

$VA(RSP)$ a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért járó kompenzáció diszkontált értéke;

$VA(AI(X))$ az egyéb bevételek (viteldíjbevételek és egyéb) diszkontált értéke;

$VA(CA)$ az elszámolható működési költségek, adósságtörlesztések és a tőke megtérülés diszkontált értéke.

- (63) Ha utólag, a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatás üzemeltetése során mutatkoztak meg annak jelei, hogy a kifizetett kompenzáció összege alacsonyabb volt az elszámolható működési költségek fedezéséhez szükséges összegnél (figyelembe véve az egyéb bevételeket), a vállalat nem számíthatott arra, hogy a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért járó kompenzáció összegét visszamenőlegesen és automatikusan felülvizsgálják, illetve a szerződés hatálya alá tartozó szabályozási időszak alatt nem is kérhetett ilyen felülvizsgálatot, hanem csak arra kérhette az illetékes olasz hatóságokat, hogy a jövőre nézve fogadják el az alábbi intézkedések egyikét: a támogatott tevékenységek körének szűkítése vagy a szolgáltatás szervezésének (például a hajótípusoknak) a felülvizsgálata, illetve a viteldíjra vonatkozó felső határértékek módosítása.
- (64) 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 állapít meg, és amely állandó marad a szerződés tartama alatt.

- (65) A 111/2007. sz. határozat 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.
- (66) Az éves kifizetéseket illetően megjegyzendő, hogy a 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban továbbra is ugyanazok az elvek voltak alkalmazandók, mint az eredeti szerződés meghosszabbítása során (ezeket az (52) preambulumbekendés részletezi).

⁽⁷⁸⁾ Amelyből 19 839 226 EUR Campania, 10 030 606 EUR Lazio részéről.

3.2. A Caremar privatizációja

- (67) 2011. augusztus 9-i 444. sz. határozatával Campania régió regionális végrehajtó bizottsága meghatározta a Caremar privatizációjára vonatkozó meghívásos eljárás ⁽⁷⁹⁾ lefolytatására vonatkozó végrehajtási iránymutatásokat, valamint előírta azt, hogy a Caremar felvásárlójának a tengeri kabotázásra vonatkozó közszolgáltatási szerződést ítélnék oda, mely szerint a közszolgáltatásért járó kompenzáció fejében kilenc éven keresztül köteles tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtani.
- (68) Az előzetes eljárásokról szóló 2012. július 12-i 202. sz. végrehajtási rendelettel Campania régió meghívásos eljárást indított, melynek során a választott odaítélési szempont a legjobb ár volt.
- (69) Az eljárás megindítására vonatkozó felhívást közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* Kiegészítő Kiadványában 2012. július 17-én, az Olasz Köztársaság 2012. július 25-i, 86. sz. Hivatalos Közlönyében (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*), valamint Campania régió honlapján.
- (70) Az ajánlattételi eljárásban való részvétel nem függött műszaki követelményeknek való megfeleléstől. Jóllehet a Caremarra vonatkozó ajánlati felhívás eredeti tervezete tartalmazott bizonyos műszaki és pénzügyi követelményeket (vagyis a tengeri mérföldek előre meghatározott számát és a tengeri szállítási ágazatban elért forgalmat), amelyek csak a hajózási társaságok számára tették volna lehetővé a közbeszerzési eljárásban való részvételt, az olasz hatóságok és a Bizottság között az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatot követően 2011. október 26-án, 2011. december 22-én és 2012. március 14-én lezajló információcserét követően az olasz hatóságok módosították a végleges ajánlati felhívást: a műszaki kritériumokat törölték a pontozandó elemek közül, és azok helyett a megfelelő gazdasági és pénzügyi kapacitásra vonatkozó pénzügyi követelményeket írtak elő, mely kapacitás azzal bizonyítható, ha legalább két pénzügyi intézmény megerősíti 6 millió EUR gazdasági és pénzügyi kapacitás vagy legalább 6 millió EUR értékű nettó eszközállomány rendelkezésre állását.
- (71) Az ajánlati felhívás közzétételét követően, a szándéknyilatkozat benyújtására előírt határidő (2012. szeptember 21.) lejártáig tíz fél jelezte a közbeszerzési eljárásban való részvételi szándékát (nevezetesen: az Alilauro Gruson S.p.A. (a továbbiakban: Aligruson), a Delcomar S.r.l., a Moby, az NLG, a Palumbo Shipyard, a Rifim, a SNAV, a TTT lines S.p.A, a Vetur és az Ustica Lines S.p.A.)
- (72) A 2013. február 21-i 34. sz. végrehajtási rendelettel Campania régió jóváhagyta az előminősítési szakaszban végzett vizsgálat eredményeit, és a Vetur kivételével valamennyi fél számára lehetővé tette, hogy a következő szakaszba (az ajánlattételi szakaszba) lépjen.
- (73) A 2013. május 17-i 78. sz. végrehajtási rendelettel a kilenc alkalmas pályázót ajánlattételre hívták fel ⁽⁸⁰⁾. Az ajánlattételi felhívás tartalmazta a nyertes ajánlattevő és Campania régió által aláírandó új, kilencéves szerződés tervezetét, valamint a közbeszerzési eljárásra vonatkozó részletesebb információkat ⁽⁸¹⁾. A felhívás különösen azt jelezte, hogy az odaítélési szempont a következő:

⁽⁷⁹⁾ Az olasz közbeszerzési törvénykönyv – a 163/2006. sz. törvényerejű rendelet (il Codice dei Contratti pubblici) – 55. cikkének (6) bekezdése szerinti meghívásos közbeszerzési eljárás kétlépcsős eljárás volt, amelynek keretében csak az ajánlattételi szakaszra meghívott gazdasági szereplők nyújthatnak be ajánlatot.

⁽⁸⁰⁾ A 2013. május 17-i 78. sz. végrehajtási rendeletet közzétették Campania régió Hivatalos Lapjának 2013. május 27-i 28. számában, valamint Campania régió honlapján. Ezzel egy időben Campania régió a honlapján a gyakran feltett kérdésekre adott válaszok formájában pontosításokat is közzétett az ajánlattételi felhívással kapcsolatban.

⁽⁸¹⁾ Ezek az információk a nyertes ajánlattevő és Campania régió között aláírandó új, kilenc évre szóló szerződés tervezete mellett tartalmazták a Caremar adásvételi szerződésének tervezetét, a felek által az ajánlatuk bemutatása során alkalmazandó üzletiterv-mintát, az ajánlatmintát és a kötelezettségvállalási nyilatkozat mintáját (melyeket a felek felhasználhattak ajánlatuk benyújtásához), valamint a Caremar helyiségeibe és az adatszobába való belépésre vonatkozó szabályokat. Az eljárást illetően a feleket tájékoztatták többek között az alábbiak ütemezéséről és feltételeiről: i. hozzáférés a közbeszerzési eljárás adatszobájához és a Caremar üzleti helyiségeihez, ii. az ajánlatok benyújtása, iii. az ajánlatot alátámasztó garancia benyújtása, iv. a szerződés odaítélése (beleértve az odaítélési szempontot), v. az ajánlattal kapcsolatos pontosítások kérésének lehetősége.

„a versenytárs által igényelt kompenzáció értékéből ki kell vonni a részvények megvásárlására kínált árat, és a legjobb ár akkor áll elő, amikor e kettő különbsége a legkisebb lesz; a preferált érték a legalacsonyabb (x), amely a következő képlet alkalmazásával számítható ki:

$$X = (a - Da * 75 \%) - 6$$

ahol

— a 2.1. pont b) alpontjában említett ajánlati felhívás alapján a minimális szolgáltatások ellenértékének összege,

— $Da * 75 \%$ az ajánlat alapján felkínált árengedmény és a korrekciós tényező szorzata a szóban forgó csökkentés 9 évre történő eloszlásának figyelembevétele érdekében, valamint

— 6 a 2.1. pont a) alpontjában említett minimális részvényár, amelyre licitálni lehet.”

(74) Ezenkívül a Caremar minimális eladási árát illetően megjegyzendő, hogy az ajánlattételi felhívást tartalmazó levél legalább 6 000 000 EUR összeget említett ⁽⁸²⁾, a közszolgáltatásért járó kompenzáció maximális összegét pedig szerződés kilencéves időtartamára nézve 19 839 226 EUR összegben határozta meg.

(75) A határidő lejártáig három ajánlat érkezett a következő pályázóktól: i. a vállalkozások SNAV/Rifim elnevezésű ideiglenes társulása (a továbbiakban: SNAV/Rifim), ii. Aligruson, iii. ideiglenes társulás keretében a TTT Lines S.p.A., a Marittima S.r.l., a Marworld és a Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Ez utóbbit a közbeszerzési bizottság végül kizárta, mert ajánlatát nem tudta megfelelő pénzügyi garanciával alátámasztani.

(76) 2013. október 4-én a Marworld értesítette Campania régiót, hogy fellebbezést nyújtott be a campaniai tartományi közigazgatási bírósághoz, többek között a kizárási határozat ellen.

(77) A 2013. október 29-i 178. sz. végrehajtási rendelettel Campania régió megerősítette a közbeszerzési bizottság által összeállított rangsort ⁽⁸³⁾, amelyet az egyes ajánlatokban feltüntetett számértékek alapján, az ajánlati felhívásban szereplő képlet alkalmazásával határoztak meg (lásd a (73) preambulumbekszámlát): a SNAV/Rifim ajánlata 111 395 812 EUR volt (ebből 6 000 001 EUR összeget ajánlott a Caremar felvásárlására), míg az Aligruson ajánlata 128 556 568 EUR volt (ebből 6 000 060 EUR összeget ajánlott a Caremar felvásárlására). A közbeszerzési eljárás keretében tett sikeres ajánlatát követően a SNAV/Rifim nyerte el a szerződést.

(78) 2014. június 5-i ítéletével a campaniai tartományi közigazgatási bíróság megsemmisítette a szerződés odaítélését, mivel úgy ítélte meg, hogy a három pályázó közül egyiket sem lehetett volna meghívni az ajánlattételi eljárásba. Campania régió fellebbezést nyújtott be az ítélet ellen. 2015. február 10-i ítéletével az olasz legfelsőbb közigazgatási bíróság megsemmisítette a campaniai tartományi közigazgatási bíróságának határozatát, fenntartva a közbeszerzési bizottság határozatát.

⁽⁸²⁾ Az Olaszország által szolgáltatott információk szerint a Caremar 6 000 000 EUR összegű kiindulási aukciós árát úgy számították ki, hogy a Caremar könyv szerinti nettó eszközállományának 2010. december 31-i értékéhez (4 470 008 EUR) hozzáadták a flottával elért tökenyereséget, valamint az ahhoz kapcsolódó általános goodwill-összetevőt, amely ahhoz kapcsolódott, hogy a Caremar saját know-how-val rendelkezett, a maga területén hagyományosan jelen lévő vállalat volt, és elismert márkának számított a piacon, ahol működött.

⁽⁸³⁾ Ezt a rangsort a közbeszerzési bizottság a 2013. július 29-i nyilvános ülésén tette közzé. Ez alkalommal a közbeszerzési bizottság azt a tájékoztatást adta, hogy a nyertes ajánlatot ellenőrzés céljából megküldik az ajánlatkérőnek (azaz Campania régióknak). A 2012. augusztus 2-i 130. sz. végrehajtási rendelettel Campania régió úgy határozott, hogy megindítja a 136/2006. sz. törvényerejű rendelet 86. cikkének (3) bekezdése szerinti, saját hatáskörben végzett ellenőrzési eljárást, felkérve a közbeszerzési bizottságot, hogy értékelje a SNAV/Rifim ajánlatának megfelelőségét. A közbeszerzési bizottság a 2013. szeptember 16-i és 27-i ülésén részletesen megvizsgálta a SNAV/Rifim által benyújtott ajánlat alapjául szolgáló pénzügyi feltételezéseket, és kijelentette, hogy az ajánlat megfelelő és megbízható. A közbeszerzési bizottság a 2013. október 16-i nyilvános ülésén ismertette az ellenőrzési eljárás eredményeit, és egyben megerősítette a 2013. július 29-én közzétett rangsort.

- (79) A campaniai tartományi közigazgatási bíróság által hozott ítéletet követően, amely fenntartotta a közbeszerzési bizottság azon határozatát, mellyel a szerződést a SNAV/Rifim részére ítélte oda, a SNAV/Rifim ajánlatának teljesítését attól tette függővé, hogy Campania régió erősítse meg: a Caremar pénzügyi feltételei nem változtak azokhoz képest, amelyeket az ajánlattevők a 2013-ban lefolytatott közbeszerzési eljárás során értékeltek. Miután Campania régió meggyőződött afelől, hogy a Caremar saját tőkéje 2024. december 31-én 2 155 008 EUR összeggel volt alacsonyabb, mint a SNAV/Rifim sikeres ajánlata idején, úgy határozott, hogy a Caremar sajáttőke-szintjét visszaállítja a 2013 végén fennálló szintre. E célból Campania régió a 2015. május 21-i 316. sz. regionális határozattal ⁽⁸⁴⁾ 2 155 008 EUR összeget juttatott a Caremar részére a nyertes ajánlattevő általi felvásárlás esetére, annak érdekében, hogy a Caremar pénzügyi helyzetét a Caremar felvásárlására vonatkozó sikeres ajánlat időpontjában fennálló értéken helyreállítsa.
- (80) A Campania régió és a SNAV/Rifim között létrejött adásvételi szerződést 2015. július 16-án írták alá, mely napon a Caremar részvényeinek tulajdonjogát Campania régióról a SNAV/Rifimre ruházták át 6 000 001 EUR rögzített áron.
- (81) Mivel a vevő kollektív szervezet volt, a Caremar részvényeit a SNAV és a Rifim értékesítette és vásárolta meg, egyetemlegesen vállalva az összes szerződéses kötelezettséget. Nevezetesen a SNAV és a Rifim 75 000-75 000 részvényt vásárolt, tehát a Caremar részvénytőkéjét 50-50 %-ban szerezték meg.

3.3. Az új közszolgáltatási szerződés

3.3.1. A közszolgáltatási kötelezettség

- (82) Campania régió és a Caremar 2015. július 16-án írta alá az új közszolgáltatási szerződést tengeri szolgáltatások nyújtásáról. Ez a közszolgáltatási szerződés kilenc éve van hatályban (azaz 2024. július 15-ig bezárólag).
- (83) A Caremarra (és következképpen felvásárlójára, a SNAV/Rifimre) rótt közszolgáltatási kötelezettség a Campania régió 2011. december 30-i 857. sz. regionális végrehajtási határozatával módosított 2011. augusztus 9-i 443. sz. regionális végrehajtási határozatában szereplő (az új közszolgáltatási szerződés D. mellékletében csatolt) tengeri szállítási programban megadott menetrend szerinti tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkozik, melyek keretében utasok és/vagy utasok, járművek (többek között mentőjárművek) és postai küldemények menetrend szerinti, előre meghatározott viteldíjak melletti, komppal és gyors járművekkel (azaz vegyes szolgáltatások esetében TMV-vel, csak személyszállítás esetében szárnyashajóval) történő szállítását kell végrehajtani.
- (84) Az üzemeltetendő tengeri útvonalakat illetően megjegyzendő, hogy a Caremar a következő nyolc útvonalon volt köteles tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtani az új közszolgáltatási szerződés D. és E. mellékletében szereplő menetrendeknek megfelelően: Capri/Nápoly, Capri/Sorrento, Ischia/Nápoly, Ischia/Procida/Nápoly, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli és Procida/Nápoly.
- (85) A közszolgáltatási kötelezettség részletei az egyes útvonalakon a hajótípusok (komp, TMV, szárnyashajó), a menetrend és a gyakoriság (éves/szezonális) tekintetében megegyeznek a 2012. január 16-tól kezdődően a meghosszabbított eredeti szerződés alapján alkalmazott részletekkel, a (39) preambulumbekkezdésben leírtak szerint.
- (86) Az új közszolgáltatási szerződés 8. cikke (4) bekezdésének d) pontja értelmében a Caremarnak a folyamatosságra és gyakoriságra, a járatsűrűsége és a pontosságra vonatkozó kötelezettségekkel összhangban kell teljesítenie a közszolgáltatási kötelezettséget. A 8. cikk (4) bekezdésének l) pontja egyértelműsítette, hogy a kötelezettségeknek való megfelelést minden esetben biztosítani kell, a hajók rendes és rendkívüli felújításának időszakában is.

⁽⁸⁴⁾ Közzétéve Campania régió Hivatalos Lapjának 2015. június 8-i 35. számában. Ezt a határozatot megerősítette a Campania régió Hivatalos Lapjának 2015. július 20-i 45. számában közzétett, 2015. július 15-i 116. sz. elnöki rendelet.

- (87) Az új közszolgáltatási szerződés 8. cikke (4) bekezdésének c) pontja értelmében a Caremar a vegyes szolgáltatások esetében köteles előnyben részesíteni a postai küldemények szállítását (12 folyóméterig), amennyiben arra az egyetemes postai szolgáltatásokat nyújtó szolgáltató kéri. Ezenkívül az új közszolgáltatási szerződés 9. cikke értelmében a Caremar Campania régió kérésére köteles kiegészítő kompenzáció nélkül évente legfeljebb tíz további utat megtenni a rendkívüli közszolgáltatási igények kielégítése érdekében.
- (88) Az üzemeltetett tengeri útvonalakhoz rendelt hajók számát, típusát és kapacitását illetően megjegyzendő, hogy az új közszolgáltatási szerződés 8. cikkének (1) bekezdése, 8. cikke (4) bekezdésének m) pontja és 8. cikkének (5) bekezdése értelmében a Caremar köteles a szerződés H. mellékletében felsorolt hajók közül legalább hetet használni (vagy a szóban forgó hajókkal a darabszám, műszaki jellemzők, kapacitás és kényelem tekintetében egyenértékű hajókat), és mindenkor köteles garantálni az említett H. mellékletben feltüntetett jellemzőkkel rendelkező tartalékhajó rendelkezésre állását. Ezenkívül a Caremar köteles mindenkor garantálni a H. mellékletben feltüntetett hajók hatékonyságát. ⁽⁸⁵⁾
- (89) A viteldíjak tekintetében az új közszolgáltatási szerződés 8. cikke (4) bekezdésének e) pontja és 13. cikke értelmében a Caremar köteles megfelelni a 2011. április 29-i 183. sz. regionális végrehajtási határozatban és a 2013. március 7-i 67. sz. regionális végrehajtási határozatban megállapított – és a közszolgáltatási szerződéshez B. és C. mellékletként csatolt – viteldíjaknak, valamint azok esetleges későbbi módosításainak. A Caremar évente kérheti Campania régiótól a viteldíjak inflációhoz való igazítását, jóllehet Campania régió dönthet úgy, hogy nem engedélyezi a kért kiigazítást vagy felfüggeszti a már engedélyezett kiigazítást ⁽⁸⁶⁾. Ezenkívül a 8. cikk (4) bekezdésének b) pontja értelmében a Caremar köteles térítésmentesen biztosítani a betegek sürgősségi szállítását a nemzeti egészségügyi szolgálat mentőautójával.
- (90) A szolgáltatás minőségét illetően az új közszolgáltatási szerződés 8. cikke (4) bekezdésének v. pontja előírja, hogy a Caremar köteles megfelelni az új közszolgáltatási szerződés 11. cikkében meghatározott minőségi követelményeknek a pontosság, az utazási kényelem és a felhasználók tájékoztatása tekintetében. E követelmények az új közszolgáltatási szerződés O. mellékletében szerepelnek, amely meghatározza a követelmények be nem tartása esetén alkalmazandó szankciókat is. Ezenkívül a 8. cikk (4) bekezdésének f) pontja értelmében a Caremar köteles biztosítani a Campania régió által a 2012. március 16-i 3. sz. regionális végrehajtási határozattal elfogadott „*Carta di Servizio*”-ban meghatározott minőségi szinteket.
- (91) Az új közszolgáltatási szerződés 11. cikkében meghatározott minőségi minimumkövetelmények be nem tartása esetére az O. mellékletben megállapított szankciókon túl az új közszolgáltatási szerződés 25. cikke részletezi a Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettség (pl. a folyamatosságra és a járatsűrűsége ⁽⁸⁷⁾, a pontosságra ⁽⁸⁸⁾ és a díjszabásra vonatkozó kötelezettségek ⁽⁸⁹⁾ vonatkozó kötelezettségek) be nem tartása esetén alkalmazandó további szankciókat, melyek abban az esetben nem alkalmazandók, ha a Caremar bizonyítja, hogy a mulasztás *vis maior* következtében állt be, és nem a Caremarnak betudható.

⁽⁸⁵⁾ Az új közszolgáltatási szerződés 8. cikke (4) bekezdésének m) pontja.

⁽⁸⁶⁾ Az új közszolgáltatási szerződés 13. cikkének (4) és (5) bekezdése.

⁽⁸⁷⁾ Például az új közszolgáltatási szerződés 25. cikke (1) bekezdésének A. pontja 80 EUR/mérföld összegű kötbért határoz meg minden egyes elmaradt út után, és 5 000 EUR összegű kiegészítő kötbért irányoz elő arra az esetre, ha ugyanaz az út egy hónap alatt hétnél több alkalommal marad el. Ha egy háromhónapos időszakban két alkalommal kerül sor arra, hogy a Caremar egy hónapon több mint hét alkalommal mulasztja el ugyanazon út végrehajtását, a közszolgáltatási szerződést visszavonják.

⁽⁸⁸⁾ Például az új közszolgáltatási szerződés 25. cikke (1) bekezdésének B. pontja 150 EUR összegű kötbért ír elő a 30 percet meghaladó késés esetére, minden olyan esetben, amikor 24 órán belül nem kerül sor az indokolást tartalmazó kommunikációra. Minden 30 percet meghaladó késés esetén a kötbér összege 500 EUR, amennyiben a késés olyan utat érint, amely kapcsán ugyanabban a hónapban már előállt 30 percet meghaladó késés.

⁽⁸⁹⁾ Például az új közszolgáltatási szerződés 25. cikke (1) bekezdésének I. pontja 1 500 EUR összegű kötbért ír elő arra az esetre, ha egy negyedéven két írásbeli panasz érkezik a viteldíjakat érintő megszegésével kapcsolatban; a kötbér összege 5 000 EUR-ra emelkedik, ha egyazon negyedéven belül egy harmadik panasz is beérkezik.

3.3.2. A kompenzáció

- (92) A közbeszerzési eljárás alapján a közszolgáltatási kötelezettségeknek a (84) preambulumbekkezdésben meghatározott tengeri útvonalakon történő ellátásáért az új szerződés szerint kompenzációként járó éves alapdíjat Campania régió 178 553 034 EUR összegben állapította meg a kilencéves szerződéses időszakra (azaz évente 19 839 226 EUR összegben), lefelé irányuló módosításra is figyelemmel. A SNAV/Rifim által ajánlott és a pályázat eredményeként megállapított összeg 97 010 073 EUR (évi 10 778 897 EUR⁽⁹⁰⁾) volt, amelyre a kilencéves szerződéses időszak alatt 81 542 961 EUR kedvezményt állapítottak meg. A 2015. július 16. és 2015. december 31. közötti időszakra a kompenzáció összegét 4 940 327,79 EUR-ban állapították meg⁽⁹¹⁾.
- (93) Az új közszolgáltatási szerződés 16. cikke értelmében a közszolgáltatásért járó kompenzáció számszerűsítése a 111/2007. sz. határozatban meghatározott módszer alapján történik⁽⁹²⁾, amely szerint a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során felmerült nettó költség – és ezzel együtt a méltányos nyereség – fedezéséhez szükséges mértéket (gazdasági-pénzügyi egyensúly) (lásd az (55)–(66) preambulumbekkezdést).
- (94) Az új közszolgáltatási szerződés 17. cikke előírja, hogy a felek kötelesek a 111/2007. sz. határozatban megállapított stabilitási szempontoknak megfelelően háromévente ellenőrizni a szerződés gazdasági egyensúlyának feltételeit. A szóban forgó szerződéses egyensúlytól való eltérés esetére (például a teljes kompenzáció összegének 5 %-át meghaladó mértékű alulkompenzáció esetére) az új közszolgáltatási szerződés a 17. cikkében egy olyan egyensúlyhelyreállító mechanizmusról rendelkezik, amely értékeli a kompenzáció kifizetéséhez kapcsolódó valamennyi paramétert. Ezért ha a kompenzáció összege nem bizonyul elegendőnek a szolgáltatás nyújtása során felmerülő összes költség fedezésére, az új közszolgáltatási szerződés lehetővé teszi a kompenzáció fő paramétereinek, nevezetesen: i. a díjszábsí rendszernek, ii. a kínált közszolgáltatások terjedelmét érintő csökkentésnek, iii. vagy a szolgáltatások nyújtásához szükséges, a társaság rendelkezésére álló tárgyi eszközök felülvizsgálatát. Túlkompenzáció esetén Campania régió köteles csökkenteni a következő szabályozási időszakra kifizetett kompenzáció összegét, továbbá köteles visszafizettetni a már kifizetett túlkompenzációt (lásd a 17. cikk (4) bekezdését és a 18. cikket).
- (95) A kompenzáció kifizetésére évente, három részletben kerül sor: minden év április 30-ig a kompenzáció 70 %-ának megfelelő kezdeti előleget fizetnek; szeptember 30-ig kerül sor a második kifizetésre, a kompenzáció 20 %-ának erejéig; az esedékes összeget a levonások és a kötbér levonása után következő év január 31-ig kell megfizetni⁽⁹³⁾.
- (96) Az új közszolgáltatási szerződés 18. cikke értelmében a túlkompenzáció összegét Campania régió kérésére 30 napon belül vissza kell fizetni Campania régióknak. A 2015. július 16. és 2017. december 31. közötti időszakban az ellenőrzési eljárás megállapította, hogy 835 057 EUR összegű túlkompenzációra került sor, mely összeget Campania régió részére visszafizettek. A 2018. január 1. és 2021. december 31. közötti időszakra vonatkozóan a 2017. december 31-ig tartó időszakot vizsgáló ellenőrzési eljárás eredményeként a 10 778 897 EUR összegű éves kompenzációt 9 093 983 EUR-ra csökkentették. A rendelkezésre álló pénzügyi beszámolók alapján a 2018 és 2021 közötti időszakot vizsgáló ellenőrzési eljárás 1 389 811 EUR összegű túlkompenzációt állapított meg, mely összeget Campania régió részére visszafizettek.
- (97) Az új közszolgáltatási szerződés 20. cikke értelmében Campania régió felügyeleti hatáskörrel rendelkezik a szerződés felett, és a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során ellenőrzi annak megfelelő teljesítését, a szolgáltató eszközeinek megfelelőségét és minőségét, a jogi kötelezettségeknek való megfelelést és a minőségi célkitűzések elérését.

⁽⁹⁰⁾ Az új közszolgáltatási szerződés 16. cikkének (2) bekezdése. „A fent említett kompenzáció összege a jelen szolgáltatási szerződés időtartama alatt nem haladhatja meg az ajánlati felhívásban a naptári évre nézve maximális összegként feltüntetett 10 778 897 EUR (héával megnövelt) összeget.”

⁽⁹¹⁾ Az új közszolgáltatási szerződés 16. cikkének (3) bekezdése.

⁽⁹²⁾ Az új közszolgáltatási szerződés 16. cikkének (1) bekezdése.

⁽⁹³⁾ Az új közszolgáltatási szerződés 16. cikkének (5) bekezdése. Az új közszolgáltatási szerződés 16. cikkének (6) bekezdése előírta, hogy a 2015. július 16. és 2015. december 31. közötti időszakra fizetendő kompenzációt két részletben kell kifizetni: az első, 70 %-os részletet 2015. augusztus 15-ig, a második, 30 %-os részletet pedig 2016. január 31-ig.

- (98) A szerződés gazdasági egyensúlyának a 17. cikk szerinti időszakos felülvizsgálatát követően a közbeszerzési eljárás alapján előzetesen megállapított kompenzáció összegét (10 778 897 EUR) Campania régió a 2018–2021-es időszakra 9 093 983 EUR-ra csökkentette, majd a 2022–2024-es időszakra 9 087 149 EUR-ra csökkentette. A 2. táblázat tartalmazza a kompenzációt az előzetesen megállapított összegét, valamint a Caremar részére a 2015 és 2021 augusztusa közötti időszakra ténylegesen kifizetett kompenzációs összeget.

2. táblázat

A Caremar részére az új közszolgáltatási szerződés alapján megállapított és kifizetett kompenzáció (EUR), 2015–2021

(EUR)

Tárgyév	Megállapított kompenzáció	Kifizetett kompenzáció
2015 (2015 júliusától)	10 778 897	4 961 000
2016	10 778 897	10 778 000
2017	10 778 897	10 778 897
2018	9 093 983	10 363 306
2019	9 093 983	8 462 289
2020	9 093 983	10 365 064
2021	9 093 983	8 593 982

3.4. **A kikötési elsőbbség**

- (99) A 166/2009. sz. törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikkének (21) bekezdése megállapította, hogy a szigetekkel való területi folytonosság garantálása és közszolgáltatási kötelezettségeik teljesítése érdekében a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, ideértve a Caremart is, a résidők kiosztásakor megtartják a hozzájuk rendelt kikötőhelyeket és az elsőbbségi helyüket, összhangban az 1994. január 28-i 84. sz. törvényben és az olasz tengerészeti törvénykönyvben meghatározott tengerészeti hatóságok által előírt eljárásokkal.

3.5. **A 163/2010. sz. törvényben megállapított intézkedések**

- (100) A 163/2010. sz. törvény lehetőséget adott a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai (köztük a Caremar) számára, hogy ideiglenesen inkább a sürgető új likviditási szükségletek fedezésére vegyék igénybe a flotta fejlesztésére és korszerűsítésére már lekötött pénzügyi erőforrásokat⁽⁹⁴⁾. A korábbi Tirrenia-csoport vállalkozásai, amelyek éltek ezzel a lehetőséggel, ugyanakkor újra fel kellett töltsék ezeket a célirányos erőforrásokat, hogy továbbra is vállalni tudják hajóik szükséges korszerűsítését. A korszerűsítések az 1996. évi Stockholmi Megállapodásból következő új nemzetközi biztonsági normáknak való megfeleléshez volt szükség⁽⁹⁵⁾.
- (101) Közelebről: két eszközből⁽⁹⁶⁾ összesen 23 750 000 EUR-t különítettek el a teljes Tirrenia-csoport fejlesztéseire. A Caremar hajóinak korszerűsítése érdekében vette igénybe ezeket a létesítményeket.

⁽⁹⁴⁾ A 2009. augusztus 3-i 102. sz. törvénnyé (a továbbiakban: 102/2009. sz. törvény) alakított 2009. július 1-jei 78. sz. törvényerejű rendelet 19. cikkének (13a) bekezdésében és a 166/2009. sz. törvény 19-ter cikkének (19) bekezdésében megállapítottak szerint.

⁽⁹⁵⁾ Ezeket a biztonsági előírásokat ezt követően a 2000. február 4-i 45. sz. törvényerejű rendelettel átültetett, a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló, 1998. március 17-i 98/18/EK tanácsi irányelv (HL L 144., 1998.5.15., 1. o.), a 2005. március 8-i 52. sz. törvényerejű rendelettel átültetett, a személyhajókra vonatkozó biztonsági szabályokról és követelményekről szóló 98/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló 2003. április 14-i 2003/24/EK parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 123., 2003.5.17., 18. o.), valamint a 2005. március 14-i 65. sz. törvényerejű rendelettel átültetett, a Ro-Ro személyhajókra vonatkozó speciális stabilitási követelményekről szóló, 2003. április 14-i 2003/25/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 123., 2003.5.17., 22. o.) részletezte.

⁽⁹⁶⁾ A 166/2009. 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.

(102) Emellett a 163/2010. sz. törvény 1. cikke a következőkről is rendelkezett:

- a) a módosításokkal 166/2009. sz. törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19-ter cikke kiegészült a (24-bis) bekezdéssel. E bekezdés szerint a 166/2009. sz. törvény 19-ter cikkének (1)–(15) bekezdéseiben előírt rendelkezéseit végrehajtó valamennyi hivatalos aktus és művelet adómentességben részesült. Ezek a bekezdések a tengeri kabotázsgazatnak a Tirrenia-csoport privatizációján keresztül történő liberalizációjához kapcsolódnak, amelynek előkészítő lépése a regionális vállalatok átruházása a megfelelő régiókra;
- b) a közszolgáltatás folyamatosságának biztosítása és a korábbi Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok privatizációs eljárásának támogatása érdekében az érintett régiók a 2009. március 6-i *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* 1. sz. határozata ⁽⁹⁷⁾ értelmében felhasználhatják a *Fondo Aree Sottoutilizzate* ⁽⁹⁸⁾ (a továbbiakban: FAS) forrásait.

4. A 2007/4609. számú kötelezettség-szegési eljárás

(103) 2008. december 19-én a bizottsági szolgálatok és Olaszország közötti korábbi levélváltásokat követően a Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója 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.

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

- a) az eredeti szerződés 2009. december 31-ig történő meghosszabbítására azért volt szükség, hogy a Tirrenia-csoport privatizációja révén megvalósuljon a tengeri kabotázsgazat liberalizációja Olaszországban;
- b) a Tirrenia-csoport számára a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció a szigetek területi folytonosságát volt hivatva biztosítani olyan tengeri összeköttetésekkel, amelyeket a piaci magánszereplők nem szolgáltattak ki kielégítően;
- c) az útvonalak alapos észszerűsítési eljárása 2009. március 10-én lezárult. Ez az eljárás figyelembe vette a kapcsolódó társadalmi, foglalkoztatási és gazdasági vonatkozásokat, továbbá annak szükségességét, hogy a területi folytonosság érdekében védeni kell az alapvető összeköttetéseket, és keretében konzultáltak a hat érintett régióval. Az észszerűsítés eredményeként a közszolgáltatás nettó költsége megközelítőleg 66 millió EUR-val csökkent, és a teljes Tirrenia-csoport legénységének mintegy 600 tagját bocsátották el. Olaszország emlékeztetett arra is, hogy a 2009-es észszerűsítés a korábbi (2004-es, 2006-os és 2008-as) erőfeszítéseket egészítette ki, amelyek célja a Tirrenia-csoport által nyújtott szolgáltatások csökkentése volt;
- d) az észszerűsítés célja az volt, hogy i. fenntartsa a szigetek és a szárazföld közötti, illetve a szigetek közötti területi folytonosság, valamint az egészséghez, a tanuláshoz és a mobilitáshoz való jog biztosításához szükséges összeköttetéseket, ii. észszerűsítse az összeköttetéseket azokban az esetekben, ahol voltak olyan magánszereplők, amelyek ugyanezeket a csatlakozásokat ugyanabban az időszakban a minőség és a folyamatosság hasonló garanciái mellett biztosították, és iii. észszerűsítse a csak személyszállítási célú nyári és nagy sebességű összeköttetéseket;
- e) a levélben Olaszország áttekintést adott a Tirrenia-csoport vállalatai által 2008-ban üzemeltetett útvonalokról és a Tirrenia-csoport vállalatai által 2009-ben üzemeltetendő, csökkentett számú útvonalról. Olaszország szerint az utóbbi útvonalak képezik a Tirrenia-csoport vállalatainak új tulajdonosaival megkötendő új szerződések alapját.

⁽⁹⁷⁾ *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, 137. sz., 2009. június 16.

⁽⁹⁸⁾ A kihasználatlan területek támogató alap (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) az olasz regionális politika végrehajtását támogató nemzeti alap. Forrásait főleg az olasz hatóságok által ilyenként meghatározott régiók számára különítik el.

- (105) A Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója 2009. december 21-én levelet küldött Olaszországnak, amelyben többek között megjegyezte, hogy az olaszországi tengeri kabotázsszágazat radikális átalakításának fényében és a privatizáció jelentős várható társadalmi hatására való tekintettel ha a pályáztatást egyszerű közszolgáltatási szerződések alapján végzik el, az ilyen szerződésekkel rendelkező hajózási vállalatokra kiírt pályázatok a tengeri kabotázst szabályozó 3577/92/EGK tanácsi rendeletben⁽⁹⁹⁾ megállapított, az uniós hajótulajdonosok körében alkalmazandó megkülönböztetésmentességi kritériumnak való megfelelés biztosítása szempontjából elvben és kivételesen elfogadhatók. A Bizottság megjegyzi, hogy az 3577/92/EGK rendelet csak e konkrét piac liberalizálását írja elő a tagállamok számára, a tengeri fuvarozási vállalatok privatizációját nem.
- (106) A Bizottság 2010. január 29-én⁽¹⁰⁰⁾ felszólító levelet küldött a 3577/92/EGK rendelet helytelen alkalmazása miatt. A levélben a Bizottság emlékeztetett arra, hogy az említett rendelet megköveteli, hogy amennyiben egy tagállam közszolgáltatási szerződést köt vagy közszolgáltatási kötelezettséget ró ki, akkor azt az összes unióbeli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés tilalmának elvét követve kell megtennie. A rendelet 4. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a már megkötött közszolgáltatási szerződések hatályban maradhatnak a lejáratuk napjáig. A Bizottság ugyanakkor megjegyezte, hogy a Tirrenia-csoport vállalatai a megfelelő közszolgáltatási szerződések lejáta után is nyújtottak tengeri szállítási szolgáltatásokat. Közelebbről: e szerződések 2008 végén jártak volna le, de Olaszország többször meghosszabbította őket. A Bizottság ezért felkérte Olaszországot észrevételei előterjesztésére.
- (107) Ugyanazon a napon és külön a Bizottság energiaügyi és közlekedési főigazgatója válaszolt Olaszország 2010. január 22-i levelére. A főigazgató hangsúlyozta, hogy a válasza csak a 3577/92/EGK rendeletnek való megfelelést érinti, állami támogatási problémákat nem. Minderre tekintettel a főigazgató rámutatott arra, hogy az egyes útvonalakkal kapcsolatban közölt indokolások kellő mértékben eloszlattak egyes korábban kifejtett kételyeket. A főigazgató emlékeztetett arra, hogy közszolgáltatási szerződés csak olyan útvonalakra vonatkozhat, amelyek tekintetében piaci hiányosság áll fenn.
- (108) Olaszország 2010. március 29-én válaszolt a Bizottság 2010. január 29-i felszólító levelére.
- (109) Olaszország 2010. szeptember 10-én arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a többek között a Pontino-szigeteknek az akkoriban a Caremar által üzemeltetett útvonalait érintő szerződésre vonatkozó versenyeljárás késedelmet szenvedett. Ezt követően a 163/2010. sz. törvény ismét meghosszabbította az eredeti szerződést a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának befejeződéséig (lásd még a (33) preambulumbekendést).
- (110) Ezekre a fejleményekre való tekintettel a Bizottság 2010. november 24-én kiegészítő felszólító levelet küldött. Ebben a levélben a Bizottság a következőket állapította meg:
- a) többek között a Caremar eredeti szerződését automatikusan, versenyeljárás nélkül hosszabbították meg;
 - b) míg a szóban forgó közszolgáltatási szerződések továbbra is alkalmazandók voltak, nem zárult le a versenyeljárás, többek között a Caremar tekintetében sem;
 - c) a Bizottság fenntartotta a jogot, hogy indokolással ellátott véleményt adjon ki, ha szükséges (figyelembe véve Olaszország esetleges észrevételeit).
- (111) A Bizottság 2012. június 21-én indokolással ellátott véleményt fogadott el a korábbi Tirrenia-csoport három vállalatára (a Caremarra, a Laziomarra és a Saremarra) rótt közszolgáltatási kötelezettség meghosszabbításairól. Mivel a másik három vállalatra (Tirrenia, Toremar és Siremar) kiírt közbeszerzési eljárások lezárultak 2011 során⁽¹⁰¹⁾, e vállalatokat nem érintette az indokolással ellátott vélemény. A Bizottság megjegyezte, hogy Olaszország a megfelelő eredeti szerződés rendes lejáratát követően több mint három évvel sem indított versenyeljárást a többek között a Caremar által üzemeltetett tengeri kabotázásra irányuló közszolgáltatási szerződések odaítélésére. Ezeket a szerződéseket automatikusan és határozatlan időre meghosszabbították, ezáltal megakadályozták, hogy az uniós hajótulajdonosok versenyezzenek az említett szerződésekért.

⁽⁹⁹⁾ A Tanács 3577/92/EGK rendelete (1992. december 7.) a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázis) történő alkalmazásáról (HL L 364., 1992.12.12., 7. o.).

⁽¹⁰⁰⁾ A felszólító levelet 2010. január 28-án fogadták el, azonban Olaszországot csak a következő napon értesítették róla.

⁽¹⁰¹⁾ Még akkor is, ha a Tirrenia, a Toremar és a Siremar feletti tulajdonjog átruházására csak 2012-ben került sor.

- (112) Olaszország 2012. augusztus 8-án azt válaszolta az indokolással ellátott véleményre, hogy az új közszolgáltatási szerződéssel megbízott vállalatok odaítélésére vonatkozó eljárást megindító hirdetményt közzétették vagy közzé fogják tenni az Európai Unió Hivatalos Lapjában. Ezen belül a Caremar esetében a hirdetményt 2012. július 20-án tették közzé, a Laziomar esetében pedig 2012. augusztus 1-jén küldték meg közzétételre.
- (113) A CLN 2014. január 14-én a Laziomar új tulajdonosa lett, és tízéves közszolgáltatási szerződést kötött a Pontino-szigetekkel való összeköttetésekről.
- (114) 2015. július 16-án az SNAV-Rifim megszerezte a Caremar tulajdonjogát; a Caremar kilencéves közszolgáltatási szerződésre kapott megbízást.
- (115) 2016. július 15-i levelében Olaszország arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy a korábbi Tirrenia-csoport minden vállalatának privatizációja lezárult. A Bizottság 2016. december 8-án úgy határozott, hogy lezárja a kötelezettség-szegési eljárást.

5. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK ÉS KITERJESZTÉSÉNEK INDOKLÁS

5.1. A tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásáért adott kompenzáció 2009. január 1-jétől 2012. július 31-ig

5.1.1. A támogatás megléte

- (116) Az eljárás megindításáról szóló 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 hibákat. Konkrétabban: a Bizottságnak nem volt teljes rálátása arra, hogyan viszonyulnak egymáshoz a Caremar számára a Nápolyi-öbölben és a Pontino-szigeteken található útvonalak üzemeltetésével kapcsolatban előírt tényleges kötelezettségek és a versenytársak által az ugyanezen útvonalak némelyikén kínált szolgáltatások (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (194), (203), (205) és (208) preambulumbekendését). Ezenkívül a Nápolyi-öbölben található útvonalakat illetően a Bizottságnak kétségei voltak azzal kapcsolatban, hogy a szigetekeken található kikötők esetében az éjszakai állandó jelenlét tekinthető-e valódi közszolgáltatásnak, és felkérte az olasz hatóságokat annak pontosítására, hogy bizonyos betegségek esetében valóban nem lehetséges-e a helikopteres szállítás, továbbá hogy nyújtsanak tájékoztatást az alternatív orvosi szállítási szolgáltatások elérhetőségéről és kapacitásáról (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (206) preambulumbekendését).
- (117) A Bizottságnak az volt az előzetes álláspontja, hogy az Altmark-ítélet⁽¹⁰²⁾ második kritériuma teljesült, jelesül, hogy a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetesen és az átláthatósági követelményeket tiszteletben tartva állapították meg (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (239) preambulumbekendését). Közelebbről: az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (240) preambulumbekendésében a Bizottság megjegyezte, hogy ezeket a paramétereket az eredeti szerződés (a 2009. évre vonatkozó kompenzáció tekintetében), illetve a 111/2007. sz. határozat (a 2010-es és azt követő kompenzációk tekintetében) írta le.
- (118) 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 (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (244) preambulumbekendését). A Bizottság különösen kétségeit fejezte ki a korábbi Tirrenia-csoporthoz tartozó vállalatoknak 2009-től fizetett kompenzáció arányosságát illetően, mivel nem határozták meg egyértelműen az e vállalatokra rótt kötelezettségeket (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (245) preambulumbekendését). A Bizottság ugyanígy kétségbe vonta, hogy a 2010-től alkalmazott 6,5 %-os kockázati prémium a kockázat megfelelő szintjét tükrözi-e, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a Caremar viselné az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan együtt járó kockázatokat (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (247) preambulumbekendését).

⁽¹⁰²⁾ A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH és Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

- (119) A Bizottságnak az volt az előzetes álláspontja továbbá, hogy a negyedik Altmark-kritérium sem teljesül annyiban, amennyiben az eredeti szerződés meghosszabbítására nem írtak ki közbeszerzési eljárást (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (249) preambulumbekzdését). A Bizottság emellett megjegyezte, hogy nem érkezett be hozzá olyan bizonyíték, amely alátámasztaná azt az érvet, hogy a Caremar a szolgáltatást ténylegesen a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (251) preambulumbekzdését).
- (120) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban a Bizottság tehát előzetesen azt állapította meg, hogy a szolgáltatók számára az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján állami támogatásnak minősül (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (255) preambulumbekzdését). Emellett a Bizottság úgy látta, hogy ezt a támogatást új támogatásnak kell tekinteni (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (257) preambulumbekzdését).
- (121) Az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban a Bizottság ugyanezen kétségeinek adott hangot a Caremar részére a 2012 januárja és a Caremar privatizációja közötti időszakban nyújtott kompenzáció tekintetében is (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (42), (180) és (181) preambulumbekzdését).

5.1.2. Összeegyeztethetőség

- (122) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 2009., 2010. és 2011. évre folyósított, közszolgáltatásért járó kompenzáció nem tartozott sem 2005/842/EK ⁽¹⁰³⁾ bizottsági határozat, sem a közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály ⁽¹⁰⁴⁾ (a továbbiakban: 2005. évi ÁGÉSZ-keretszabály) 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 (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (315) preambulumbekzdését).
- (123) Az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy 2012. január 31-én új ÁGÉSZ-csomag lépett hatályba, amelynek része 2012/21/EU ⁽¹⁰⁵⁾ bizottsági határozat és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály. A Bizottság azonban arra az előzetes álláspontja helyezkedett, hogy az eredeti szerződés meghosszabbítása szerinti közszolgáltatásért járó kompenzáció nem tekinthető összeegyeztethetőnek a belső piaccal, és nem mentesíthető a 2012/21/EU határozat szerinti bejelentési kötelezettség alól, mivel ez a meghosszabbítás nem felelt meg a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének, amely kimondja, 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 (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (256) preambulumbekzdését). A Bizottság nem zárta ki, hogy a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a közszolgáltatásért járó kompenzáció elvben az ÁGÉSZ-keretszabály hatálya alá tartozhat (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (258) preambulumbekzdését), a Bizottság azonban nem rendelkezett elegendő információval ahhoz, hogy e tekintetben következtetést vonjon le (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (267) preambulumbekzdését).

5.2. A Caremar privatizációja

- (124) Az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatában a Bizottság kétségeket fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy a Caremar értékesítésére kiírt közbeszerzési eljárás kellően átlátható és feltételhez nem kötött volt-e, hogy biztosítható legyen, hogy az értékesítésre piaci áron kerül sor (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (242) preambulumbekzdését). A Bizottság különösen úgy ítélte meg, hogy a Caremar üzleti tevékenységének értékesítése az új közszolgáltatási szerződéssel együtt korlátozhatta az ajánlattevők számát, vagy befolyásolhatta az eladási árat (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (243) preambulumbekzdését).

⁽¹⁰³⁾ A Bizottság 2005/842/EK határozata (2005. november 28.) az EK-Szerződés 86. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások működtetésével megbízott vállalkozásoknak közszolgáltatással járó ellentételezés formájában megítélt állami támogatásokra történő alkalmazásáról (HL L 312., 2005.11.29., 67. o.).

⁽¹⁰⁴⁾ A közszolgáltatással járó ellentételezés formájában nyújtott állami támogatásról szóló közösségi keretszabály (HL C 297., 2005.11.29., 4. o.).

⁽¹⁰⁵⁾ A Bizottság 2012/21/EU határozata (2011. december 20.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 106. cikke (2) bekezdésének az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásával megbízott egyes vállalkozások javára közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról (HL L 7., 2012.1.11., 3. o.).

- (125) A Bizottság emellett az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat kiadásakor rendelkezésre álló információk alapján úgy ítélte meg, hogy a privatizációs eljárásból esetlegesen eredő bármely támogatás összeegyeztethetetlen lehetett (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (305) preambulumbekvezését).

5.3. Az új közszolgáltatási szerződés

5.3.1. A támogatás megléte

- (126) Az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a Caremarnak fizetett kompenzáció nem felel meg az Altmark-ítéletben megállapított kritériumoknak, tehát az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében támogatásnak minősül. A Bizottság ezt a következőkre tekintettel állapította meg: i. a Caremar által üzemeltetett útvonalak legalább egy részén jelen voltak látszólag hasonló szolgáltatásokat kínáló versenytársak, és nem állt rendelkezésre elegendő információ, amely lehetővé tette volna a Bizottság számára annak megállapítását, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás olyan valós közszolgáltatási igényt tükrözött-e, amelyet a piaci erők önmagukban nem tudtak kielégíteni, ii. az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban már kifejtett okokból úgy tűnt, hogy a kompenzációnak a 111/2007. sz. határozat szerinti számítása folytán a szolgáltatót túlkompensálták a közszolgáltatás nyújtásáért, iii. az Altmark-ítélet negyedik kritériuma láthatólag nem teljesült, tekintettel arra, hogy a közszolgáltatásra azzal a feltétellel írtak ki közbeszerzési eljárást, hogy a sikeres ajánlattevő az egész Caremar vállalatot is felvásárolja. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ha a közszolgáltatási szerződésre a felvásárlási követelmény nélkül írtak volna ki közbeszerzési eljárást, az kevesebb költséggel járt volna a közösség számára.

5.3.2. Összeegyeztethetőség

- (127) A Caremarnak nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségét illetően a Bizottság az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban megjegyezte, hogy az olasz hatóságok által szolgáltatott információk alapján a 2012/21/EU határozat nem tűnik alkalmazandónak. Mindenesetre a Bizottság nem tudott következtetést levonni a 2012/21/EU határozat alkalmazásáról, mivel akkoriban az aláírt szerződést még nem nyújtották be (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (283) preambulumbekvezését). A Bizottság nem kapott semmilyen információt (például a megbízást megelőző két évben szállított utasok száma) a 2012/21/EU határozat fennmaradó összeegyeztethetőségi feltételeinek vizsgálatához. A Bizottság ezt követően a támogatást a 2011. évi ÁGÉSZ-keret szabály alapján értékelte, de megállapította, hogy kétségei vannak a tekintetben, hogy teljesültek-e a keret szabály összeegyeztethetőségi feltételei, különösen a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás valamennyi útvonalon való meglétét és a Caremarnak biztosított méltányos nyereség szintjét illetően (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (298) és (300) preambulumbekvezését).

5.4. A kikötési elsőbbség

- (128) Az eljárás megindításáról szóló 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 (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (278) preambulumbekvezését). A Bizottság úgy ítélte meg, hogy ha a kikötési elsőbbségért ellentételezést fizetnek, hogy amennyiben a Caremar 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 (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (279) preambulumbekvezését). Mindazonáltal a Bizottság felkérte Olaszországot és a harmadik feleket, hogy szolgáltatassanak további információkat az intézkedésről (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (280) preambulumbekvezését).

- (129) Mivel megkérdőjelezte az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra való megbízás jogszerűségét, a Bizottság nem állapíthatta meg, hogy az intézkedés összeegyeztethető lenne-e a belső piaccal, ha támogatásnak minősülne (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (319) preambulumbekvezését).

5.5. A 163/2010. sz. törvényben megállapított intézkedések

- (130) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (289) preambulumbekkezdésében a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 163/2010. sz. törvényben megállapított intézkedések a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, köztük a Tirrenia javára nyújtott állami támogatásnak minősülnek. Ezek az intézkedések a következőket tartalmazták: i. a hajók korszerűsítésére elkülönített források likviditási célokra történő esetleges felhasználása, ii. a privatizációs eljárással összefüggő adómentességek, iii. az FAS-források lehetséges felhasználása. A Bizottság felkérte Olaszországot, hogy tisztázza, ezek az intézkedések szükségesek-e a közszolgáltatás nyújtásához, és ha igen, milyen szempontból.
- (131) A Bizottság előzetes álláspontja szerint továbbá ezek az intézkedések valószínűleg a Caremar 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 összeegyeztethetetlennek kell tekinteni (lásd az eljárás megindításáról szóló határozat (320) preambulumbekkezdését).

6. A CAREMAR ÉSZREVÉTELEI

6.1. A közszolgáltatási kötelezettségről és a versenykörnyezetről

- (132) A Caremar előadta, hogy a közszolgáltatási kötelezettséget Campania régió jogi aktusai pontosan meghatározták, továbbá hogy Campania régió a Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettség meghatározásakor kellően figyelembe vette a Nápolyi-öbölben nyújtott tengeri szolgáltatások versenykörnyezetét és a helyi lakosság tengeri szállítás iránti igényeit.
- (133) A Caremar szerint a rá rótt közszolgáltatási kötelezettség meghatározását az eredeti szerződés, az ötéves tervek és a Campania régió által jóváhagyott és közzétett kikötési keretek („*quadri accosti*”) határozzák meg annak érdekében, hogy a kínálatot a felhasználói igényekhez igazítsák. A szükséges szolgáltatások szintjét illetően a Caremar megjegyezte, hogy a közszolgáltatási kötelezettség nemcsak a kiszolgáló útvonalra vonatkozik, hanem számos kötelezettséget is tartalmaz a járatok folyamatosságát és gyakoriságát, a járatsűrűséget és a pontosságot, a viteldíjakat, valamint a használandó hajók kapacitásával és jellemzőivel kapcsolatos egyéb követelményeket illetően, ami valódi közszolgáltatási igényt tükröz.
- (134) A Caremar részletes tájékoztatást nyújtott a különböző tengeri útvonalakról, bizonyítandó, hogy a közszolgáltatási követelményeknek való megfelelést szolgáló egyedi követelményeknek megfelelően működött (ilyen volt például a szárazföld felé induló reggeli első hajójárat üzemeltetésének kötelezettsége, amelynek következtében biztosítani kell a hajók éjszakai tartózkodását a szigeten, és vállalni kell ennek többletköltségeit), tehát a versenytársaihoz képest más feladatokat látott el. A Caremar kifejtette, hogy e kötelezettségek teljesítésének érdekében személyzete hajónként összesen napi 16 órán keresztül van szolgálatban, vagyis a vonatkozó jogszabályok által megengedett maximális időtartamban.
- (135) A Nápolyi-öböl és a Pontino-szigetek versenykörnyezetét illetően a Caremar kijelentette, hogy mindig is ő volt az egyetlen olyan gazdasági szereplő, amely képes volt rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatást nyújtani, biztosítandó a szigetek és a szárazföld közötti zökkenőmentes összeköttetést. A Caremar felhívta a figyelmet arra, hogy kulcsszerepet játszik a területi folytonosság elvének való megfelelés biztosításában, tekintettel arra, hogy a piaci erők önmagukban soha nem voltak képesek kielégíteni a szigetek lakosságának a szigetek és a szárazföld közötti összeköttetést biztosító rendszeres és közvetlen szolgáltatások iránti elvárásait és igényeit. A Caremar véleménye szerint ez annak tudható be, hogy a Nápolyi-öbölben számos igen sűrűn lakott sziget található, amiből elkerülhetetlenül következik (például a szakmai vagy oktatási célból utazni kívánó személyek részéről) a rendszeres összeköttetés iránti napi kereslet.

6.2. Az eredeti szerződés meghosszabbításának az Altmark-kritériumoknak való megfeleléséről

- (136) A Caremar előadja, hogy az eredeti szerződés meghosszabbításának időszakában nyújtott kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, mivel az Altmark-ügyhöz kapcsolódó ítélkezési gyakorlatban meghatározott négy együttesen teljesítendő (kumulatív) feltétel mindegyike teljesült.
- (137) Az első Altmark-kritériumot illetően a Caremar előadja, hogy egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével bízták meg, ezért az első kritérium teljesül (lásd a 6.1. szakaszban tett észrevételeket).

- (138) A második Altmark-kritériumot illetően a Caremar emlékeztet arra, hogy az kompenzáció kiszámításának kritériumait előzetesen (vagyis az eredeti szerződésben és a 111/2007. sz. határozatban) objektív és átlátható módon állapították meg, így a második Altmark-kritérium is teljesül.
- (139) A harmadik Altmark-kritériumot illetően a Caremar azzal érvel, hogy a meghosszabbítással érintett időszakban nyújtott kompenzáció mértéke nem haladta meg a szolgáltatás többletköltségeinek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és a méltányos nyereségre, így a harmadik Altmark-kritérium teljesül. Válaszul a Bizottság által felvetett kételyekre, miszerint 2010 óta a Caremar túlzott mértékű kompenzációban részesül a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért, a Caremar előadja, hogy a kifizetett kompenzáció nem volt elegendő a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével kapcsolatban felmerült költségek fedezésére, továbbá haszonkulcsot sem tartalmazott.
- (140) Végezetül a negyedik Altmark-kritériumot illetően a Caremar kijelenti, hogy közbeszerzési eljárás hiányában a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségeinek elemzése alapján határozták meg (pl. a hajók teljes értékcsökkenési költségei, a személyzet és a teljesítmény közötti arány optimalizálása, a legalacsonyabb viteldíjak fenntartása a magasabb üzemanyagköltségek ellenére).

6.3. Az eredeti szerződés meghosszabbításának az EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének való megfeleléséről

- (141) A Caremar kijelenti, hogy – amint az az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (308) preambulumbekkezdésében is szerepel – az összeegyeztethetőség értékelése során három feltétel egyidejű teljesülését vizsgálják:
- a) a szolgáltatásoknak általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak kell lenniük;
 - b) az államnak megfelelő módon kell megbíznia a kedvezményezettet a szolgáltatások nyújtásával;
 - c) a kompenzációnak arányosnak kell lennie az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtása kapcsán felmerülő költséggel.
- (142) Az első feltétel kapcsán a Caremar kifejti, hogy a szolgáltatásokat egyedi közszolgáltatási követelményeknek megfelelően nyújtják, biztosítva a területi folytonosságot (lásd a 6.1. szakaszban szereplő megjegyzéseket).
- (143) A második feltétel kapcsán a Caremar fenntartja, hogy a tengeri szolgáltatásokat az eredeti szerződés alapján nyújtja, mely részletesen rendelkezik a Caremar által teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségről.
- (144) Végezetül, az arányossági feltétel kapcsán a Caremar megismétli, hogy például 2010-ben és 2011-ben alulkompenzációra került sor, amint azt a vállalat elszámolásai is mutatják.

6.4. A kikötési elsőbbségről

- (145) A Caremar előadja, hogy a kikötési elsőbbség biztosítása nem jár gazdasági előnnyel, ezért ez az intézkedés nem minősíthető állami támogatásnak. A Caremar hangsúlyozza továbbá, hogy a kikötési elsőbbséget kizárólag a közszolgáltatási szerződésből eredő kötelezettségeinek teljesítésére használja.

6.5. A 163/2010. sz. törvényben megállapított intézkedésekről

- (146) A 163/2010. sz. törvény alapján a Caremar részére nyújtott pénzügyi támogatási intézkedéseket illetően a Caremar megerősíti, hogy számára 2 115 000 EUR összeget különítettek el kizárólag flottájának korszerűsítése céljából. A Caremar ezért úgy véli, hogy a 163/2010. sz. törvényben előírt intézkedések nem minősülnek a részére nyújtott állami támogatásnak, mivel azok a rá rótt közszolgáltatási kötelezettség finanszírozásához szükségesek.

7. A CAREMAR VERSENYTÁRSAINAK ÉSZREVÉTELEI

7.1. A Medmar észrevételei

7.1.1. A közszolgáltatási kötelezettségről és a versenykörnyezetről

- (147) A Medmar felhívta a figyelmet arra, hogy az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat hatálya alá tartozó állami támogatási intézkedések és a piaci feltételek továbbra is megegyeznek azokkal, amelyekre a 2005/163/EK határozat hatálya kiterjed. Ezek az állami támogatási intézkedések a következőkre vonatkoznak: a) a Caremar részére a Nápoly/Capri útvonal üzemeltetéséért évente nyújtott kompenzáció, amelyre vonatkozóan a 2005/163/EK határozat elrendelte a Caremarnak nyújtott valamennyi támogatás visszafizetését, és b) a Caremar részére az Ischia/Procida útvonal üzemeltetéséért évente nyújtott kompenzáció, amelyre vonatkozóan a 2005/163/EK határozat arra kötelezte Olaszországot, hogy korlátozza a Caremar által üzemeltetett összeköttetések számát, és csak a Caremar által elszenvedett nettó működési veszteségeket kompenzálja. A Medmar szerint a 2005/163/EK határozatot azért hozták meg, mert a magánszektor képes volt arra, hogy a Caremar által nyújtott szolgáltatásokhoz hasonló szolgáltatásokat nyújtson, hasonló eszközökkel.
- (148) A Medmar megjegyezte, hogy Campania régió mind a Caremarra, mind a Medmarra közszolgáltatási kötelezettséget rótt az Ischia/Procida, a Procida/Nápoly és az Ischia/Procida/Pozzuoli összeköttetések üzemeltetése kapcsán. Azonban a Caremarral ellentétben a Medmar nem részesült kompenzációban az említett szolgáltatások működtetéséért. Nem indítottak közbeszerzési eljárást azoknak a vállalkozásoknak az azonosítására, amelyek a közösség számára a legalacsonyabb költség mellett tudják teljesíteni a közszolgáltatási kötelezettséget. Ehelyett Campania régió arra kötelezett magánvállalkozásokat, hogy írjanak alá olyan elfogadó dokumentumokat, amelyek értelmében kötelesek közszolgáltatási kötelezettségeket teljesíteni a Campania régió által a menetrend és a viteldíjak tekintetében meghatározott feltételek mellett. A Medmar szerint ha a magánvállalkozások nem írnák alá az említett dokumentumokat, akkor megtagadnák tőlük az engedélyt arra, hogy a térségben bármilyen szolgáltatást nyújtsanak.
- (149) A Medmar fenntartotta: nem volt szükséges, hogy Campania régió a Caremarra kompenzáció ellenében közszolgáltatási kötelezettséget rójon, mivel a Medmar ugyanazt a szolgáltatást kompenzáció nélkül is nyújthatná.
- (150) Konkrétan, a Medmar kifejtette, hogy 2011-ben napi rendszerességgel járatokat üzemeltetett, az alábbiak szerint:
- Ischia/Nápoly: naponta hét járat (ebből öt Procidát is érintette),
 - Ischia/Pozzuoli: naponta 13 járat, valamint naponta egy csatlakozás Casamicciola felé a nyári időszakban.
- (151) Másrészt a Medmar szerint a Caremar kevesebb hajójáratot üzemeltetett az említett útvonalakon, az alábbiak szerint:
- Ischia/Nápoly: naponta 11 járat, a nyári időszakban további három,
 - Ischia/ Procida/Pozzuoli: naponta három járat.
- (152) A Medmar hangsúlyozta továbbá, hogy a szolgáltatásainak és hajóinak minősége megfelel a Caremar szolgáltatásai és hajói minőségének. Ezenkívül ugyanezen a területen más magánvállalkozások is tevékenykednek.
- (153) E körülményekre tekintettel a Medmar arra a következtetésre jutott, hogy nem volt szükség arra, hogy közszolgáltatási kötelezettséget rójanak a Caremarra, ezért ez az intézkedés összeegyeztethetetlen az EUMSZ-szel.
- (154) Arra az esetre, ha a Bizottság úgy ítélné, hogy szükséges volt a közszolgáltatási kötelezettséget ily módon kiróni, a Medmar azzal érvel, hogy ez sérti a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének (1) és (2) bekezdését, amely szerint „[...] [a] mennyiben egy tagállam közszolgáltatási szerződést köt vagy közszolgáltatási kötelezettséget ró ki, akkor azt az összes közösségbeli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés tilalmának elvét követve kell megtennie” és „[...] minden közösségbeli hajótulajdonos részére ellentételezés jár a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért”.

- (155) A Medmar továbbá azzal érvelt, hogy Olaszország nem nyújtott tájékoztatást a Caremar által üzemeltetett egyes összeköttetésekre odaítélt összegekről.

7.1.2. A kikötési elsőbbségről

- (156) A Medmar előadja, hogy a Caremar kikötési elsőbbsége sérti a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének (1) és (2) bekezdését, mivel a gazdaságilag legjövedelmezőbb órákban biztosítja a legjobb összeköttetéseket a Caremar számára, és ezáltal hátrányosan megkülönbözteti az uniós hajótulajdonosokat és megakadályozza őket abban, hogy a nyílt piacon történő szolgáltatásnyújtáshoz való jogukat gyakorolják.
- (157) A Medmar hivatkozik továbbá az olasz versenyhatóság, az *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (a továbbiakban: AGCM) 2009. július 13-i ajánlására⁽¹⁰⁶⁾, amely azon rendelkezés visszavonását érinti, melynek értelmében a Caremar szolgáltatásai nyújtása során kikötési elsőbbséget élvez. Az AGCM szerint ez a rendelkezés a verseny megszüntetésével fenyeget, mivel megakadályozza a magánvállalkozásokat abban, hogy a nap gazdaságilag jövedelmező időszakában összeköttetéseket üzemeltessenek.

7.1.3. A 163/2010. sz. törvényben megállapított intézkedésekről

- (158) A Medmar rámutat, hogy a 163/2010. sz. törvény értelmében Olaszország a privatizációs folyamat végéig meghosszabbította az eredeti szerződést. A meghosszabbítás sérti a 3577/92/EGK rendeletet, mivel a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével megbízott vállalkozást nem közbeszerzési eljárás keretében választották ki, ami a Medmar számára hátrányos megkülönböztetést jelentett.
- (159) Ezenkívül a 163/2010. sz. törvény 19. cikke szerint a Caremar 2 115 000 EUR összegben támogatásban részesült flottájának korszerűsítésére, mely összeg a Medmar szerint működési támogatásnak, tehát összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül. Ezenkívül a 163/2010. sz. törvény szerint a Caremar és a korábbi Tirrenia-csoport többi vállalata 49 000 000 EUR összegben részesült likviditási szükségleteik fedezésére, mely összeg a Medmar szerint működési támogatásnak, tehát összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül.
- (160) Végezetül a Medmar előadja, hogy a Caremar privatizációs folyamatához kapcsolódó adómentességek összeegyeztethetetlen támogatásnak minősülnek.

7.2. A SNAV és az ACAP észrevételei

- (161) A Caremarnak közszolgáltatási kötelezettséggel való megbízásával kapcsolatban a SNAV és az ACAP előadta, hogy a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás meglétét előíró Altmark-kritérium nem teljesült, és hogy nem volt szükség a szóban forgó megbízásra, mivel a Caremar által üzemeltetett útvonalakat magánvállalkozások is üzemeltették. Konkrétan, a SNAV a következő útvonalakat üzemeltette:

- Sorrento/Capri: naponta hét járat hétköznapokon, öt járat hétvégén,
- Nápoly/Ischia: naponta négy járat, ezek közül három Procida érintésével,
- Procida/Ischia: naponta négy járat,
- Procida/Nápoly: naponta négy járat.

- (162) A SNAV és az ACAP azzal érvel, hogy a Caremarnak az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával történő megbízása és az ahhoz kapcsolódó kompenzáció EUMSZ 107. cikke értelmében vett összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül.

7.3. A GNV észrevételei

- (163) A GNV észrevételei a kikötési elsőbbséget és a 163/2010. sz. törvényben megállapított intézkedéseket érintették.
- (164) A kikötési elsőbbséget illetően a GNV megjegyezte, hogy a Caremar és a Tirrenia-csoport többi vállalata az időpontok és a kikötés szempontjából a legkedvezőbbben tudta kihasználni a piac által kínált személyszállítási lehetőségeket: a kikötésre a kényelmesebb időpontokat választotta, a magánvállalkozások kárára javítva a személyszállítási szegmensben betöltött pozícióját.

⁽¹⁰⁶⁾ A 135/2009. sz. törvényerejű rendelet 19b. cikke.

- (165) A 163/2010. sz. törvényben előírt intézkedéseket illetően a GNV azt állította, hogy azok működési támogatásnak minősülnek, melyeknek köszönhetően a Caremar és a Tirrenia-csoport többi vállalata el tudja kerülni azokat a költségeket, amelyeket általában saját pénzügyi forrásaikból kellene fedezni.

7.4. Az Alilauro észrevételei

- (166) Az Alilauro előadta, hogy Campania régió a Caremar privatizációját megelőzően visszaélt erőfölényével azáltal, hogy a Nápolyi-öböl teljes forgalmát koordinálta a közszolgáltatási kötelezettség kirovásával és a díjak szintjének meghatározásával. Az Alilauro szerint összeférhetetlenség állt fenn, aminek hatására Campania régió nem írt közbeszerzési eljárást ki a Caremar értékesítésére.
- (167) Az Alilauro előadta továbbá, hogy a Caremar által üzemeltetett valamennyi útvonalon más magánszolgáltatók is nyújtottak szolgáltatást, anélkül, hogy bármilyen állami kompenzációban részesültek volna, és a Caremar által a hajóknak a szigetek kikötőiben való kötelező tartózkodásából eredő költségnövekedésre vonatkozóan tett állítás megalapozatlan, vagy azért, mert a kikötőkben tartózkodnak magánhajók, vagy azért, mert sürgősségi egészségügyi szolgáltatások esetén kifejezetten erre a célra épített motorcsónakok, valamint helikopterek is igénybe vehetők.

7.5. Az NLG észrevételei

- (168) Az NLG szerint a Nápoly/Capri útvonalon nem állt fenn valódi közérdekű szükségesség, tekintettel arra, hogy az NLG naponta kétszer több olyan hajójáratot indított Capri szigetére, amely véleménye szerint a hajók minősége, a folytonosság és a kényelem tekintetében a Caremaréival egyenértékű volt.
- (169) Az NLG továbbá kifogásolta, hogy az eredeti szerződés meghosszabbítására előzetes közbeszerzési eljárás nélkül került sor, ami hátrányos megkülönböztetést jelentett a számára.
- (170) Ezenkívül az NLG előadta, hogy a 163/2010. sz. törvényben előírt intézkedések jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak minősülnek, mivel jellegüket tekintve működési támogatások, míg a Caremar kikötési elsőbbsége további jogsértésnek minősül, mivel lehetővé tette a Caremar számára, hogy a legjobb útvonalak és menetrendek előnyeit élvezze.

7.6. A Marworld észrevételei

- (171) A Marworld azt állította, hogy Campania régió a privatizációs folyamat során támogatást nyújtott a Caremarnak. Konkrétan a Marworld arra hívta fel a figyelmet, hogy Campania régió a 2015. május 21-i 316. sz. regionális határozattal 2 155 008 EUR összeget juttatott a Caremar részére a SNAV/Rifim általi felvásárlás esetére, annak érdekében, hogy a Caremar pénzügyi helyzetét arra az értékre állítsa vissza, amely akkor állt fenn, amikor a SNAV/RIFIM 6 000 001 EUR összeget ajánlott érte.

8. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

8.1. A közszolgáltatási kötelezettségekről és a versenykörnyezetről

- (172) Olaszország kifejti, hogy a Caremar tevékenységét kizárólag a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése keretében végzi, és hogy a Caremar szinte kizárólagos hatáskörrel rendelkezik a járművek szállítása és a teherszállítás (pl. postai küldemények szállítása) terén a Nápolyi-öböl szigetei és a szárazföld közötti viszonylatban, ami csekély kereskedelmi jelentőséggel bír, ezzel szemben a versenytársak alapvetően a személyszállításra összpontosítanak (lásd különösen a (182)–(185) preambulumbekendést).
- (173) Olaszország szerint a Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettség a szigetek lakosságának valós és jelenlegi igényeit elégíti ki, amit a piaci szereplők önmagukban nem tudnának megtenni, különös tekintettel a területi folytonosságra és a járatok gyakoriságára, sűrűségére és pontosságára, valamint a hajók és a személyzet kapacitására vonatkozó több követelményre.

- (174) Annak szemléltetésére, hogy a felhasználók részéről tényleges igény van a szóban forgó tengeri szolgáltatások iránt, Olaszország adatokat szolgáltatott a Caremar által a meghosszabbított eredeti szerződés, az áthidaló szerződés és az új közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó és közszolgáltatási kötelezettség által érintett útvonalakon bonyolított forgalomról.
- (175) A Nápolyi-öböl útvonalait illetően megjegyzendő, hogy a Caremar által az ezeken útvonalakon 2009 és 2021 között nyújtott tengeri szolgáltatásokra vonatkozó adatok (lásd az alábbi 3–8. táblázatot) azt mutatják, hogy a felhasználói kereslet mindig is fennállt, és nem csak a személyforgalom, hanem a vegyes forgalom (vagyis a járművek szállítása és az áru fuvarozás) tekintetében is. Továbbá Olaszország szerint az, hogy a Caremar forgalma az évek során stabil maradt, egyértelműen jelzi, hogy a Caremar kínálata a helyi lakosságnál jelentkező felhasználói keresletet elégítette ki, amely meglehetősen stabil – tekintettel arra, hogy a lakosok egész évben napi szinten igénylik a tengeri szállítási szolgáltatásokat – és amelyet nem érint a turisztikai forgalom ingadozása.

Személyforgalom

3. táblázat

A 2009 és 2014 közötti időszakban szállított utasok

Útvonalak	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Capri/Nápoly	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Ischia/Procida/Nápoly ⁽¹⁾	1 699 501	1 710 889	1 242 689	1 228 687	1 662 685	1 662 737
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	316 538	333 832	419 320	415 943	398 620	389 428

⁽¹⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta az Ischia/Procida és a Procida/Nápoly szakaszokon, valamint az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon bonyolított forgalmat is. Olaszország a Caremar 2011–2021-es utasforgalmára vonatkozó adatokat szakaszonkénti bontásban is benyújtotta; az adatok azt mutatják, hogy a forgalom az egyes szakaszon is stabil maradt az évek során.

⁽²⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta a Procida/Pozzuoli szakaszon bonyolított forgalmat is. Olaszország a Caremar 2011–2021-es utasforgalmára vonatkozó adatokat szakaszonkénti bontásban is benyújtotta; az adatok azt mutatják, hogy a forgalom az egyes szakaszon is stabil maradt az évek során.

4. táblázat

A 2015 és 2021 közötti időszakban szállított utasok

Útvonalak	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	249 908	266 393	259 228	259 228	244 645	[100 000–200 000]	[100 000–200 000]
Capri/Nápoly	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000–400 000]	[400 000–500 000]
Ischia/Procida/Nápoly ⁽¹⁾	1 653 493	1 835 132	1 990 603	1 981 824	2 093 347	[1 000 000–2 000 000]	[1 000 000–2 000 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	383 164	412 319	400 977	399 792	398 994	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]

⁽¹⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta az Ischia/Procida és a Procida/Nápoly szakaszokon, valamint az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon bonyolított forgalmat is.

⁽²⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta a Procida/Pozzuoli szakaszon bonyolított forgalmat is.

5. táblázat

A 2009 és 2014 közötti időszakban szállított járművek

Járművek

Útvonalak	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Capri/Nápoly	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Ischia/Procida/Nápoly ⁽¹⁾	74 733	68 959	71 065	64 208	76 738	77 773
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	48 110	46 674	49 568	59 461	71 879	69 451

(¹⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta az Ischia/Procida és a Procida/Nápoly szakaszokon, valamint az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon bonyolított forgalmat is. Olaszország a Caremar 2013–2021-es forgalmára vonatkozó adatokat szakaszonkénti bontásban is benyújtotta; az adatok azt mutatják, hogy a Caremar által az egyes szakaszon szállított járművek száma is stabil maradt az évek során.

(²⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta a Procida/Pozzuoli szakaszon bonyolított forgalmat is. Olaszország a Caremar 2013–2021-es forgalmára vonatkozó adatokat szakaszonkénti bontásban is benyújtotta; az adatok azt mutatják, hogy a Caremar által az egyes szakaszon szállított járművek száma is stabil maradt az évek során.

6. táblázat

A 2015 és 2021 közötti időszakban szállított járművek

Útvonalak	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	16 650	18 587	17 578	18 110	18 679	[10 000–20 000]	[10 000–20 000]
Capri/Nápoly	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000–30 000]	[20 000–30 000]
Ischia/Procida/Nápoly ⁽¹⁾	93 769	90 080	83 052	74 932	79 265	[70 000–80 000]	[90 000–100 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	65 930	70 001	65 724	64 840	64 554	[40 000–50 000]	[60 000–70 000]

(¹⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta az Ischia/Procida és a Procida/Nápoly szakaszokon, valamint az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon bonyolított forgalmat is.

(²⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta a Procida/Pozzuoli szakaszon bonyolított forgalmat is.

7. táblázat

Fuvarozott áru (folyóméterben) a 2009 és 2014 közötti időszakban

Áru (folyóméter)

Útvonalak	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capri/Sorrento	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Capri/Nápoly	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Ischia/Procida/Nápoly ⁽¹⁾	268 111	243 034	218 932	189 496	323 259	306 694
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	86 664	80 566	76 346	118 274	124 758	120 259

(¹⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta az Ischia/Procida és a Procida/Nápoly szakaszokon, valamint az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon bonyolított forgalmat is. Olaszország a Caremar 2013–2021-es forgalmára vonatkozó adatokat szakaszonkénti bontásban is benyújtotta; az adatok azt mutatják, hogy a Caremar által az egyes szakaszon szállított áruk folyóméterben megadott mennyisége stabil maradt az évek során.

(²⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta a Procida/Pozzuoli szakaszon bonyolított forgalmat is. Olaszország a Caremar 2013–2021-es forgalmára vonatkozó adatokat szakaszonkénti bontásban is benyújtotta; az adatok azt mutatják, hogy a Caremar által az egyes szakaszon szállított áruk folyóméterben megadott mennyisége stabil maradt az évek során.

8. táblázat

Fuvarozott áru (folyóméterben) a 2015 és 2021 közötti időszakban

Útvonalak	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Capri/Sorrento	107 316	112 092	110 778	110 454	112 212	[80 000 – 90 000]	[100 000 – 200 000]
Capri/Nápoly	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000–300 000]	[200 000–300 000]
Ischia/Procida/Nápoly ⁽¹⁾	306 439	293 423	292 172	295 761	283 142	[200 000–300 000]	[300 000–400 000]
Ischia/Procida/Pozzuoli ⁽²⁾	209 392	196 346	185 996	189 423	126 693	[80 000–90 000]	[90 000–100 000]

⁽¹⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta az Ischia/Procida és a Procida/Nápoly szakaszokon, valamint az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon bonyolított forgalmat is.

⁽²⁾ Ezen az útvonalon a forgalom magában foglalta a Procida/Pozzuoli szakaszon bonyolított forgalmat is.

- (176) A Pontino-szigeteket találhatók útvonalakat illetően – amelyeket a Caremar csak 2009. január 1. és 2011. május 31. ⁽¹⁰⁷⁾ között üzemeltetett – megjegyzendő, hogy Olaszország megadta a Caremar által ezen útvonalakon 2009-ben és 2010-ben kiszolgált utasok számát, valamint az ezen útvonalakon 2009-ben szállított járművek számát, lásd a 9. táblázatot. Olaszország szerint ezek az adatok részlegesek ⁽¹⁰⁸⁾ ugyan, de megállapítható belőlük, hogy a szóban forgó útvonalakon volt felhasználói kereslet, és stabil volt.

9. táblázat

A 2009 és 2010 közötti időszakban szállított utasok és járművek

Útvonalak	2009		2010	
	Utasok	Járművek	Utasok	Járművek
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	N/A
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	N/A
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	N/A

- (177) Az SNCM-ítélet kritériumainak ⁽¹⁰⁹⁾ a Nápolyi-öbölre jellemző tengeri szállítási helyzetre való alkalmazását illetően Olaszország előadja, hogy ezek a kritériumok nem megfelelőek, mivel a szállítási kínálat és kereslet összehasonlításán alapuló, tisztán mennyiségi elemzést határoznak meg, amely nem veszi figyelembe a helyi lakosság közszolgáltatás iránti igényeinek sajátosságait.

⁽¹⁰⁷⁾ 2011. június 1-jétől kezdődően a Pontino-szigetek útvonalait a Laziomar üzemeltette.

⁽¹⁰⁸⁾ Olaszország szerint a 2011-es utasforgalomra, a 2010-ben és 2011-ben szállított járművekre, valamint a 2009–2011-es áruforgalomra vonatkozó többi adat lekérdezésére már nem volt mód.

⁽¹⁰⁹⁾ A Bíróság 2017. március 1-jei ítélete, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) v Commission, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130. és 134. pont.

- (178) A felhasználói kereslet és a piaci kínálat meghatározását illetően Olaszország kifejtette, hogy azok a döntések, amelyeket Campania régió hozott a meghosszabbított eredeti szerződés hatálya alá tartozó útvonalakon a Caremar által nyújtandó szolgáltatások gyakorisága és menetrendje tekintetében, a helyi hatóságok által kifejezett igényeken alapultak, és olyan megbeszélések nyomán születtek, melyeket a Nápolyi-öbölben működő hajózási társaságokkal folytattak arról, hogy képesek-e a szolgáltatások piaci feltételek mellett vagy egyoldalúan előírt közszolgáltatási kötelezettség alapján történő nyújtására.
- (179) Konkrétabban: Olaszország kifejtette, hogy a tengeri szállítási ágazat tekintetében a közszolgáltatási kötelezettség Campania régió általi meghatározására vonatkozó eljárási keretről a 2002. március 28-i 3. sz. regionális törvény 17. cikke rendelkezik, mely szerint Campania régió a közszolgáltatási kötelezettség hatályának meghatározását megelőzően köteles konzultálni a szolgáltatást igénybe vevő felekkel és a szolgáltatókkal. Ugyanezen cikk szerint a közszolgáltatási kötelezettség terjedelmét háromévente ellenőrizni kell, és szükség esetén felül kell vizsgálni. A meghosszabbított eredeti szerződés vonatkozásában a Caremar által 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között teljesített közszolgáltatási kötelezettség a Campania régió által 2006–2007-ben lefolytatott nyilvános konzultáción alapult ⁽¹¹⁰⁾. A közszolgáltatási kötelezettség terjedelmét a gyakoriság és a menetrendek tekintetében 2011-ben felülvizsgálták a regionális kormányzat 2011. augusztus 9-i 443. sz. határozatával, a 2010 novemberében indított és 2010–2011-ben lefolytatott nyilvános konzultáció alapján (a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak változatlanok maradtak).
- (180) Olaszország részletesen ismertette azokat tevékenységeket, melyek nyomán elfogadták a 2011. augusztus 9-i 443. sz. regionális végrehajtási határozatot, amelyben Campania régió hároméves (2011–2013) programról rendelkezett a Nápolyi-öbölben biztosítandó minimális szolgáltatásokra vonatkozóan (lásd a (38) preambulum-bekezdést). A program 2011. október 1-jén lépett hatályba. A szóban forgó program a Nápolyi-öbölben működő tengeri szolgáltatók mindegyikét érintette. A Caremarra vonatkozóan megjegyzendő, hogy Campania régió a 2011. december 30-i 857. sz. határozatával 2012. január 16-i hatállyal csekély mértékben módosította a Caremar által üzemeltetendő járatok menetrendjét és gyakoriságát.
- (181) Olaszország kifejtette, hogy a 2010 novemberében és decemberében lefolytatott nyilvános konzultációt követően 2011 elején Campania régió meghívta a Nápolyi-öböl településeinek képviselőjét, hogy megvitassák a nyilvános konzultáció során azonosított lakossági szükségleteket, tekintettel a nápolyi-öbölbeli tengeri szállítási szolgáltatási program felülvizsgálatára ⁽¹¹¹⁾. 2011. július 22-én találkozóra került sor Campania régió és a Nápolyi-öbölben működő hajózási társaságok (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP) között, hogy megvitassák a régió és a helyi hatóságok által közösen azonosított közszolgáltatási igényeket, és ellenőrizték, hogy a piac alkalmas-e olyan szolgáltatás nyújtására, amely képes ezen igények kielégítésére. Az eszmecsere során megerősítést nyert, hogy a piac önmagában nem nyújtott volna minden olyan szolgáltatást, amelyet Campania régió a lakosság szükségleteinek kielégítéséhez szükségesnek ítélt. 2011. július 28-án újabb találkozóra került sor Campania régió és a Nápolyi-öböl szigeteinek képviselői között, azzal a céllal, hogy meghatározzák a hároméves program (2011–2013) technikai részleteit a gyakoriság és a menetrend tekintetében ⁽¹¹²⁾. A Nápolyi-öbölben biztosítandó minimális szolgáltatásokra
- ⁽¹¹⁰⁾ A 2007. április 2-i 548. sz. regionális végrehajtási határozattal.
- ⁽¹¹¹⁾ Például 2011. február 25-én Campania régió meghívta Ischia településeinek képviselőit a Nápoly/Pozzuoli és Ischia közötti tengeri szállítási szolgáltatások programjának meghatározásáról szóló, 2011. március 2-i szakmai ülésre. Ezen az ülésen Ischia településeinek képviselői hangsúlyozták, hogy biztosítani kell az Ischiára érkező/Ischiáról kiinduló összeköttetéseket: a) a nap legkorábbi időszakában és éjszaka az áruk beszerzésének lehetővé tétele érdekében, b) 6:30 és 9:00 között, hogy a tanulók és a munkavállalók napi rendszerességgel ingázhassanak Nápolyba/Pozzuoliba, valamint 12:30 és 15:00 között, hogy Ischiára visszatérhessenek, c) 9:00 és 12:30, illetve 15:00 és 18:00 között annak érdekében, hogy Ischia lakossága a nap folyamán a szárazföldön végezhesen tevékenységeket, majd a nap folyamán visszatérhessen Ischiára; az ezekben az időszakokban biztosított összeköttetések továbbá azt is lehetővé teszik, hogy a szárazföldön vasúti és légi közlekedési szolgáltatásokat vegyenek igénybe, anélkül, hogy Nápolyban/Pozzuoliban kellene éjszakázniuk, d) 18:00 és 24:00 között annak érdekében, hogy éjszaka is biztosított legyen a területi folytonosság, és lehetővé váljon a kulturális tevékenységekben való részvétel.
- ⁽¹¹²⁾ Ezzel kapcsolatban például Ischia képviselője azt kérte, hogy az első reggeli járat Casamicciólából való indulását 7:00-ról halasszák 7:10-re. Capri önkormányzata két további hajójáratot kért Nápolyból/Nápolyba, nevezetesen egy járatot 18:10-kor Capri-ról Nápolyba és 19:10-kor Capri-ról Nápolyba. Procida önkormányzata azt kérte, hogy a Procidáról 6:30-ról induló szárnyashajójárat indulásának időpontját halasszák 6:40-re, valamint hogy az Ischiáról 10:35-kor Nápolyba induló hajók érintsék Procidát. Campania régió tudomásul vette a kérélmeket, és időt kért azok megvalósíthatóságának ellenőrzésére.

vonatkozó hároméves program (2011–2013) elfogadását követően (lásd a (38) preambulumbekendést) Procida önkormányzata kifogásolta, hogy az új hároméves program keretében számára elérhető szolgáltatás nem elégséges⁽¹¹³⁾. Ezért 2011. október 7-én Campania régió meghívta a Nápolyi-öböl településeinek képviselőit egy szakmai ülésre, hogy megvitassák az elfogadott hároméves program esetleges kiigazításait.

- (182) A versenykörnyezetet illetően Olaszország úgy vélte, hogy a Caremar versenytársai által nyújtott szolgáltatások nem elégítették ki megfelelő módon a szigetek lakosainak igényeit. Olaszország kifejtette, hogy Capri⁽¹¹⁴⁾, Ischia⁽¹¹⁵⁾ és Procida⁽¹¹⁶⁾ rendkívül magas népsűrűsége (a három sziget lakossága több mint 96 000, amely körülbelül 3 %-a tartományuk – Nápoly tartomány – több mint 3 millió lakosának)⁽¹¹⁷⁾ szükségessé teszi, hogy a tengeri közlekedés gyakorisága szinte megegyezzen a helyi szárazföldi közlekedés gyakoriságával, hogy a tanulók és a munkavállalók naponta ingázhassanak a szárazföldről/szárazföldre.
- (183) 2017-ig a nápolyi-öbölbeli tengeri szállítási szolgáltatási program a tengeri szállítási szolgáltatásokat a következő három kategóriába sorolta:
- a) Piaci szolgáltatások: a tengeri hajózási társaságok előzetes engedély birtokában működhetnek a Nápolyi-öbölben⁽¹¹⁸⁾. A járatok menetrendjét és gyakoriságát a tengeri hajózási társaság az útvonal üzemeltetésére vonatkozó engedély iránti kérelmének benyújtásakor választja ki. A piaci szereplő nincs kötelezve az adott szolgáltatást nyújtására, de ha a szolgáltatást vagy annak egy részét – például bizonyos órákban vagy napokon – egy meghatározott időszakon át nem nyújtják, akkor sor kerül az elmaradt szolgáltatásokat érintő működési engedély visszavonására⁽¹¹⁹⁾.

⁽¹¹³⁾ Nevezetesen: Procida képviselői megjegyezték, hogy az Ischiáról indítani tervezett 41 járat közül csak 18 érinti Procidát keresztül, és azt kérték, ezek számát növeljék.

⁽¹¹⁴⁾ Capri szigetének területe 10,4 négyzetkilométer, és két településből (Capri és Anacapri) áll, összesen mintegy 13 900 lakossal. Capri településnek mintegy 7 300 lakosa van (ami körülbelül 1 800 fő/km² népsűrűséget jelent), Anacaprinak pedig mintegy 6 600 lakosa (ami körülbelül 1 000 fő/km² népsűrűséget jelent). Forrás: <https://www.italiapeddia.it> (legutóbbi hozzáférés: 2024.5.31.).

⁽¹¹⁵⁾ Ischia szigetének területe 46,3 négyzetkilométert foglal magában, és hat településből áll (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana) összesen mintegy 61 500 lakossal. Olaszország harmadik legsűrűbben lakott szigete (Szicília és Szardínia után), annak ellenére, hogy területét tekintve csak a nyolcadik legnagyobb. Ischia településnek körülbelül 18 600 lakosa van (ami körülbelül 2 300 fő/km² népsűrűséget jelent), Barano d'Ischia településnek körülbelül 9 800 (ami körülbelül 900 fő/km² népsűrűséget jelent), Casamicciola Terme településnek körülbelül 8 300 (ami körülbelül 1 500 fő/km² népsűrűséget jelent), Forio településnek körülbelül 17 000 lakosa van (ami körülbelül 1 300 fő/km² népsűrűséget jelent), Lacco Ameno településnek körülbelül 4 600 (ami körülbelül 2 300 fő/km² népsűrűséget jelent), Serrara Fontana településnek körülbelül 3 200 (ami körülbelül 480 fő/km² népsűrűséget jelent). Forrás: <https://www.italiapeddia.it> (legutóbbi hozzáférés: 2024.5.31.).

⁽¹¹⁶⁾ Procida szigetének területe 4,1 négyzetkilométer, és egy település található rajta (Procida település), mintegy 10 600 lakossal (ami körülbelül 2 500 fő/km² népsűrűséget jelent). Forrás: <https://www.italiapeddia.it> (legutóbbi hozzáférés: 2024.5.31.).

⁽¹¹⁷⁾ Forrás: <https://www.italiapeddia.it> (legutóbbi hozzáférés: 2024.5.31.).

⁽¹¹⁸⁾ Olaszország kifejtette, hogy ez az engedélyezési rendszer 2017. január 9-ig a 2003. február 21-i 80. sz. regionális végrehajtási rendeleten alapult. E rendelet 4. cikke értelmében a működési engedélyt azon hajózási társaságok kapták meg, amelyek megfeleltek a törvény által a tengeri szállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozóan előírt követelményeknek. 2017. január 10-től kezdődően az engedélyezési rendszer a 2016. augusztus 2-i 442. sz. regionális végrehajtási határozaton alapul.

⁽¹¹⁹⁾ Campania régió például a 2012. évi 269. sz. végrehajtási rendelettel visszavonta a Medmar részére az Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli útvonalon az alábbi járatok üzemeltetésére 2011. szeptember 21-én kiadott engedélyt: Ischiáról Pozzuoliba 6:00-kor, 14:00-kor, 17:45-kor; és Pozzuoliból Ischiára 11:00-kor, 15:40-kor és 19:30-kor. Az engedélyt azért vonták vissza, mert ezeket a járatokat a Medmar soha nem üzemeltette. Az Ischia és Pozzuoli közötti 20:30-as járatot illetően (mely járatot a Medmar csak június 15. és szeptember 15. között, pénteken/szombaton/vasárnap üzemeltetett) megjegyzendő, hogy az engedély a szolgáltatásoknak csak ténylegesen nyújtott részére vonatkozott.

- b) Köszolgáltatási kötelezettség kompenzáció nélkül: az útvonal üzemeltetésére engedéllyel rendelkező tengeri hajózási társaságok kompenzáció nélküli közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozhatnak (a gyakoriság, a járatsűrűség, az igénybe vett hajótípusok és a maximális viteldíjak tekintetében) ⁽¹²⁰⁾. Ezek a közszolgáltatási kötelezettségek olyan tengeri szállítási szolgáltatásokra vonatkoztak, amelyeket Campania régió a szárazföld és a szigetek közötti folytonosság biztosítása szempontjából fontosnak ítélt. Azonban, amint azt Olaszország kifejtette, Campania régió nem rendelkezett tényleges ellenőrzéssel e szolgáltatások tényleges nyújtása felett, tekintettel arra, hogy a tengerhajózási üzemeltetők 45 nappal előre megküldött értesítéssel leállíthatták a szóban forgó szolgáltatások nyújtását, anélkül, hogy szankciókat lehetett volna alkalmazni velük szemben. Ha a szolgáltatást vagy annak egy részét – például bizonyos órákban vagy napokon – egy meghatározott időszakon át nem nyújtották, akkor sor került a nem nyújtott szolgáltatásokra vonatkozó működési engedély visszavonására. Olaszország kifejtette továbbá, hogy a Caremar versenytársai mindig kérhették Campania régiót, hogy ideiglenesen függessze fel a rájuk rótt közszolgáltatási kötelezettségeket. Ez történt például 2009-ben, amikor a Caremar néhány versenytársa arra kérte Campania régiót, hogy csökkentse a Nápolyi-öbölben általuk teljesítendő közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó járatok számát, és növelje a fennmaradó közszolgáltatási kötelezettség keretében üzemeltetett járatokon felszámítható maximális viteldíjakat, tekintettel azokra a pénzügyi nehézségekre, amelyekkel a tengerhajózási üzemeltetők a gazdasági válság miatt szembesültek ⁽¹²¹⁾. Campania régió, miután nyilvános konzultációt folytatott a helyi szükségletekről, úgy határozott, hogy nem növeli meg a közszolgáltatási kötelezettség alá tartozó útvonalakon felszámítható viteldíjak maximális összegét, továbbá hogy lehetővé teszi a Caremar versenytársai által üzemeltetett, közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá járatok egy részének ideiglenes ⁽¹²²⁾ felfüggesztését egyes útvonalakon ⁽¹²³⁾. Olaszország továbbá felhívta a figyelmet arra, hogy 2010. december vége és 2011. október 1. között csak a Caremar, a Gestour és a Procida Lines nyújtott közszolgáltatási kötelezettség keretében tengeri szolgáltatásokat a Nápolyi-öbölben, mivel az összes többi hajózási szolgáltató hirtelen megtagadta a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatások további üzemeltetését ⁽¹²⁴⁾. Olaszország lényegében arra mutatott rá, hogy ez a közszolgáltatási kötelezettség rendszere azért nem működött, mert a hajózási szolgáltatók csak azért egyeztek bele abba, hogy egy adott útvonalat a Campania régió által meghatározott közszolgáltatási kötelezettség alapján üzemeltessenek, hogy megszerezzék az adott résidőt a Campania régió által jóváhagyott és közzétett kikötési keretben. A gyakorlatban e szolgáltatások nyújtására sok esetben nem került sor ⁽¹²⁵⁾, vagy nem a közszolgáltatási kötelezettségnek megfelelően került sor (a menetrend és a maximális viteldíjak tekintetében ⁽¹²⁶⁾). Ez a jelenség különösen a holt szezonban volt megfigyelhető. Olaszország ezért hangsúlyozta, hogy a Caremar versenytársai által a közszolgáltatási kötelezettség keretében kínált szolgáltatások nem hasonlíthatók össze a Caremar által nyújtott szolgáltatásokkal, és nem csak a gyakoriság, hanem a megbízhatóság (pl. pontosság, minőség és általában véve a garantált működés) tekintetében sem.

⁽¹²⁰⁾ A nem kompenzált közszolgáltatási kötelezettségek rendszere 2017. január 9-ig volt hatályban. 2017. január 10-től a Caremar volt az egyetlen olyan tengerhajózási vállalkozás, amelyre közszolgáltatási kötelezettség vonatkozott a Nápolyi-öbölben, az összes többi szolgáltató továbbra is csak az engedélyezési rendszer keretében működhetett.

⁽¹²¹⁾ Ezt a pontot a 2009. évi 374. sz. regionális végrehajtási rendelet preambulumbekzdése is említi. A végrehajtási rendelet emlékeztet a Caremar versenytársai által Campania régióknak küldött 2009. március 25-i levélre, amely a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó járatok csökkentéséről szól, valamint 2009. június 22-i levelükre, amely a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakon a felhasználók felé felszámítható maximális viteldíjak megnöveléséről szól.

⁽¹²²⁾ 2009. július 15-től 2009. szeptember 15-ig.

⁽¹²³⁾ Az érintett útvonalak: Capri/Sorrento, Capri/Nápoly, Ischia/Procida/Nápoly és Ischia/Nápoly. A Nápolyi-öböl versenykörnyezetének értékelése során figyelmen kívül hagyták azokat a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatásokat, amelyeket a Caremar versenytársai a szóban forgó útvonalakon nem nyújtottak.

⁽¹²⁴⁾ Campania régió a 2010. évi 402. sz. regionális végrehajtási rendelettel tudomásul vette a helyzetet, felfüggesztette az akkor hatályos kikötési keret, és vészhelyzeti kikötési keret fogadott el, amely 2011. szeptember 30-ig volt hatályban. A vészhelyzeti kikötési keret szerint a Caremar volt az egyetlen olyan tengerhajózási üzemeltető, amely közszolgáltatási kötelezettség keretében kiszolgált a Capri/Sorrento, a Capri/Nápoly, az Ischia/Procida/Nápoly, az Ischia/Procida/Nápoly, az Ischia/Procida/Pozzuoli, az Ischia/Procida és a Procida/Nápoly útvonalakat, míg a Gestour és a Procida Lines a Procida/Pozzuoli útvonalat üzemeltette közszolgáltatási kötelezettség keretében.

⁽¹²⁵⁾ A Caremar versenytársai által a Nápolyi-öbölben nyújtott szolgáltatások gyakori elmaradására vagy felfüggesztésére az olasz versenyhatóság is rámutatott az I689C. sz. ügyben 2015. január 28-án hozott 25295. sz. határozatában, melyben szankciókat vezetett be az NLG, az Alilauro, az Alicost S.p.A., az Alilauro Gruson S.p.A., a Medmar, a SNAV, a Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., a Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, a Gescab S.r.l. és az Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei társaságokkal szemben, mivel azok 1998 óta horizontális megállapodás alapján korlátozták a versenyt a tengeri személyszállítás piacán a Nápolyi-öbölben (lásd különösen az olasz versenyhatóság 2015. január 28-i 25295. sz. határozatának 255. pontját).

⁽¹²⁶⁾ Az olasz versenyhatóság 2012-ben szankciókat vezetett be a Medmar és az Alilauro társaságokkal szemben, mivel azok olyan kereskedelmi gyakorlatokat folytattak, amelyek megakadályozták, hogy a lakosok kedvezményes áron vásárolhassanak menetjegyeket (az olasz versenyhatóság 2012. január 31-i 23258. sz. határozata a Medmar társaságot érintő PS5983. sz. ügyben, valamint az olasz versenyhatóság 2012. január 31-i 23264. sz. határozata az Alilauro társaságot érintő PS7667. sz. ügyben).

- c) Közzolgáltatási kötelezettség kompenzációval: a Caremarral kötött közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó szolgáltatások a folyamatosság és a gyakoriság, a járatsűrűség, a pontosság, az igénybe vett hajók minősége, típusa és kapacitása, valamint a viteldíjak tekintetében kompenzáció ellenében teljesítendő közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartoznak. Olaszország kifejtette, hogy ezek a szolgáltatások olyan napszakokat érintenek, amikor az ingázóknak a legnagyobb szükségük van a tengeri szállításra (kora reggel, kora délután és este) ⁽¹²⁷⁾. A szerződéses keret, beleértve a szankciók rendszerét is, e szolgáltatások nyújtásának biztosítását célozta.

(184) Olaszország kifejtette, hogy a Caremar versenytársai *de facto* nem biztosították a Campania régió által jóváhagyott és közzétett kikötési keretben („*quadri accosti*”) említett összes hajójáratot. Ennek oka egyrészt az volt, hogy a piaci feltételek mellett működő hajózási társaságok számára engedélyezték (de nem kötelezték őket arra), hogy az említett kikötési keretben meghatározott résidőket kihasználják, másrészt pedig az, hogy a közszolgáltatási kötelezettség keretében működő hajózási társaságokkal szemben nem alkalmaztak hatékony szankciókat a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtásának elmulasztása esetén ⁽¹²⁸⁾.

(185) Olaszország kifejtette, hogy – tekintettel a Campania régió által a szóban forgó évekre jóváhagyott és közzétett kikötési keretre, valamint a Caremar versenytársai által a 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban ténylegesen nyújtott szolgáltatásokra – a Nápolyi-öbölben a versenyhelyzet a következő volt:

- a) A **Capri/Sorrento** útvonalon a Caremar mellett négy másik hajózási társaság is engedélyt kapott a működésre: az Aligruson, az NLG, a SNAV valamint a 2009 és 2010 közötti időszakban az Ali Maritime Agency S.r.l. (a továbbiakban: Alimar). Olaszország szerint azonban az e társaságok által nyújtott szolgáltatások nem elégitették ki a Campania régió által azonosított közszolgáltatási igényt, vagyis nem biztosították egész évben elegendő összeköttetést (vegyes szolgáltatást), amely lehetővé tette volna Capri lakosai számára, hogy szakmai vagy tanulmányi okokból a szárazföldre ingázzanak (vagyis személygépjárműveiket is magukkal vihessék), valamint a szigetekre történő áruszállítást (beleértve a postai küldeményeket is). Amint azt a (36) preambulumbekzdés a) pontja és a (39) preambulumbekzdés a) pontja említi, a Caremar köteles volt egész évben két reggeli menettérti, két kora délutáni menettérti és két esti menettérti TMV-járatot biztosítani. Ezzel szemben a Caremar versenytársai vagy csak tengeri személyszállítási szolgáltatásokat nyújtottak (ilyen volt például az NLG ⁽¹²⁹⁾ és az Alimar ⁽¹³⁰⁾), vagy nyújtottak ugyan vegyes szolgáltatásokat is, de csak a nyári időszakban (ilyen volt a SNAV ⁽¹³¹⁾ és az Aligruson ⁽¹³²⁾).

⁽¹²⁷⁾ Olaszország hangsúlyozta, hogy az ilyen típusú menetrend megköveteli, hogy a Caremar egyik hajója éjszaka a szigeten tartózkodjon (ez olyan többletköltségeket jelent, amelyek a Caremar versenytársainál nem jelentkeznek).

⁽¹²⁸⁾ Amennyiben az illetékes hatóságok megállapították, hogy a szolgáltatás nyújtása hosszabb időn keresztül elmaradt, csak az érintett résidő üzemeltetésére vonatkozó engedélyt vonják vissza (függetlenül attól, hogy piaci feltételek melletti vagy közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatásnyújtásról volt-e szó).

⁽¹²⁹⁾ Az NLG naponta két hajójáratot biztosított a holt szezonban, naponta hét járatot pedig a főszezonban (ebből három közszolgáltatási kötelezettség keretében: kettőt Sorrentóból 9:40-kor és 13:10-kor, 2010-től kezdődően pedig egyet Capri-ról 8:55-kor). Olaszország megjegyezte, hogy az NLG Capri/Sorrento útvonalon nyújtott szolgáltatásai nem igazán állnak versenyben a Caremar szolgáltatásaival, amit az is megerősít, hogy az NLG észrevételei nem a Capri/Sorrento útvonalra, hanem csak a Nápoly/Capri útvonalra vonatkoztak (lásd a (168) preambulumbekzdést).

⁽¹³⁰⁾ Olaszország szerint az Alimar napi két személyszállító járat üzemeltetésére kapott engedélyt (az egyik Capri-ról indult Sorrentóba 6:00-kor, a másik pedig Sorrentóból Capri-ra 22:55-kor, de csak július 1-jétől augusztus 31-ig).

⁽¹³¹⁾ A vegyes szolgáltatások tekintetében – mind a 2007. évi, mind pedig a 2011. évi tengeri szállítási program keretében, vagyis 2009-től kezdődően – a SNAV arra kapott engedélyt, hogy napi tíz TMV-járatot üzemeltessen (hat járat Capri-ról Sorrentóba: 7:35-kor, 9:15-kor, 12:10-kor, 15:55-kor, 17:40-kor és 18:05-kor; és négy járat Sorrentóból Capri-ra: 8:10-kor, 11:25-kor, 13:50-kor, 16:35-kor), de csak a nyári időszakban, azaz április 1-jétől november 3-ig.

⁽¹³²⁾ A vegyes szolgáltatások tekintetében – mind a 2007. évi, mind pedig a 2011. évi tengeri szállítási program keretében, vagyis 2009-től kezdődően – az Aligruson napi négy hajójárat üzemeltetésére kapott engedélyt (két járat Sorrentóból Capri-ra: 11:30-kor és 14:00-kor; és két járat Capri-ról Sorrentóba: 12:30-kor és 18:05-kor), de csak a nyári időszakban.

- b) A **Capri/Nápoly** útvonalon a Caremar mellett négy másik hajózási társaság is engedélyt kapott a működésre: a SNAV ⁽¹³³⁾, az NLG ⁽¹³⁴⁾, a Consorzio Linee Marittime Neapolis (a továbbiakban: Neapolis) ⁽¹³⁵⁾ és a Metrò del Mare S.c.a.r.l. (a továbbiakban: Metrò del Mare) ⁽¹³⁶⁾. Ezek a szolgáltatók azonban csak tengeri személyszállítási szolgáltatásokat nyújtottak, míg a Caremar köteles volt vegyes szolgáltatásokat nyújtani (lásd a (36) preambulumbekzdés b) pontját és a (39) preambulumbekzdés b) pontját). Olaszország szerint a Caremar versenytársai által nyújtott szolgáltatások nem elégítették ki a Campania régió által azonosított közszolgáltatási igényt, vagyis nem biztosítottak egész évben elegendő összeköttetést (vegyes szolgáltatást), amely lehetővé tette volna Capri lakosai számára, hogy szakmai vagy tanulmányi okokból a szárazföldre ingázzanak (vagyis személygépjárműveiket is magukkal vihessék), valamint a szigetekre történő áruszállítást (beleértve a postai küldeményeket is).
- c) Az **Ischia/Nápoly** útvonalon a Caremar mellett két másik hajózási társaság is engedélyt kapott a működésre: az Alilauro (amely kizárólag személyszállítási szolgáltatásokat nyújt) és a Medmar (amely kizárólag vegyes szolgáltatásokat nyújt). Olaszország szerint a Caremar versenytársai által nyújtott szolgáltatások nem voltak elegendőek a helyi lakosság szükségleteinek kielégítésére. A személyszállítási szolgáltatásokat illetően megjegyzendő, hogy az Alilauro főként a nyári időszakban működött, és az egész évben nyújtott (korlátozott) szolgáltatásokat a Caremar által nyújtott szolgáltatásokéitól eltérő időpontokban biztosította (lásd a (36) preambulumbekzdés c) pontját és a (39) preambulumbekzdés c) pontját). Az Alilauro ugyanis 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között 20 szárnyashajójaratot üzemeltetett (19-et közszolgáltatási kötelezettség keretében és egyet piaci feltételek mellett), egy közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó járat kivételével mindet csak a nyári időszakban ⁽¹³⁷⁾. 2011. október 1-jétől kezdődően az Alilauro 14 szárnyashajójaratot üzemeltetett (ebből ötöt közszolgáltatási kötelezettség keretében és ⁽¹³⁸⁾, 9-et pedig csak a nyári időszakban piaci feltételek mellett). A vegyes szolgáltatásokat illetően megjegyzendő, hogy a Medmar főként a nyári időszakban működött, és az egész évben nyújtott (korlátozott) szolgáltatásokat a Caremar által nyújtott szolgáltatásokéitól eltérő időpontokban biztosította (lásd a (36) preambulumbekzdés c) pontját és a (39) preambulumbekzdés c) pontját). A Medmar ugyanis 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között 19 komp/TMV-járatot üzemeltetett (12-t közszolgáltatási kötelezettség keretében és 7-et piaci feltételek mellett), kizárólag a nyári időszakban, és nem minden esetben napi rendszerességgel. 2011. október 1-jétől a Medmar 23 komp/TMV-járatot üzemeltetett (17-et piaci feltételek mellett, ezek mindegyikét a nyári időszakban, hatot pedig közszolgáltatási kötelezettség keretében. A közszolgáltatási kötelezettség keretében üzemeltetett hat járat közül csak kettő olyan volt, amely egész évben üzemelt ⁽¹³⁹⁾, míg kettő csak a téli időszakban ⁽¹⁴⁰⁾, kettő pedig csak a nyári időszakban ⁽¹⁴¹⁾).

⁽¹³³⁾ 2009-ben, 2010-ben és 2011 egy részében a SNAV naponta 12 személyszállító járatot üzemeltetett ezen az útvonalon: 11 szárnyashajójaratot a nyári időszakban (részben közszolgáltatási kötelezettség, részben pedig az engedélyezési rendszer keretében), egy járatot pedig egész évben (Capri-ról Nápolyba 8:10-kor, közszolgáltatási kötelezettség keretében). 2011. október 1-jétől kezdődően a SNAV naponta 25 személyszállító szárnyashajójaratot üzemeltetett az útvonalon, melyek közül 13 napi járat közszolgáltatási kötelezettség keretében, egész évben üzemelt (ezek közül 11-et a SNAV az NLG-vel közösen üzemeltetett).

⁽¹³⁴⁾ 2009-ben, 2010-ben és 2011 egy részében az NLG csak a nyári időszakban biztosított naponta tengeri személyszállítási szolgáltatásokat (21 szárnyashajójaratot) ezen az útvonalon, részben közszolgáltatási kötelezettség, részben pedig az engedélyezési rendszer keretében. 2011. október 1-jétől ezen az útvonalon az NLG naponta 34 személyszállító szárnyashajójaratot üzemeltetett, melyek közül 15-öt biztosított egész évben. A napi 15 járat közül kettőt (nevezetesen a Capri-ról Nápolyba 9:35-kor és 11:35-kor induló járatot) piaci feltételek mellett, a fennmaradó 13-at pedig közszolgáltatási kötelezettség keretében biztosította (ez utóbbiak közül 11-et az SNAV-val közösen).

⁽¹³⁵⁾ A Neapolis közös vállalkozást 2004. augusztus 31-én hozta létre az NLG (50 %-os részesedés) és a SNAV (50 %-os részesedés). A Neapolis a szóban forgó útvonalon 2009-ben, 2010-ben és 2011-ben működött. 2009–2010-ben a Neapolis a közszolgáltatási kötelezettség keretében naponta nyolc hajójaratot volt köteles üzemeltetni az útvonalon, nevezetesen Capri-ról Nápolyba 6:50-kor (egész évben), 8:50-kor (csak a nyári időszakban), 14:10-kor (egész évben), 17:25-kor (csak a nyári időszakban); Nápolyból Capri-ra 7:55-kor (csak a nyári időszakban), 10:00-kor (csak a nyári időszakban), 16:05-kor (csak a nyári időszakban), és 20:05-kor (csak a nyári időszakban). 2011-ben a járatok számát ötre csökkentették. E járatok piaci feltételek mellett egész évben üzemeltek (az engedélyezési rendszer keretében), és nevezetesen a következők voltak: Capri-ról Nápolyba 8:50-kor, 14:10-kor és 17:30-kor, valamint Nápolyból Capri-ra 10:00-kor, 16:05-kor.

⁽¹³⁶⁾ A Metrò del Mare közös vállalkozást 2002. május 20-án hozta létre az NLG (20 %-os részesedés), a SNAV (40 %-os részesedés), az Alilauro (20 %-os részesedés) és az Aligruson (20 %-os részesedés). A Metrò del Mare a szóban forgó útvonalon 2009-ben és 2010-ben működött. 2009–2010-ben a szóban forgó útvonalon a Metrò del Mare a nyári időszakban négy (közel napi gyakoriságú) szárnyashajójaratot üzemeltetett közszolgáltatási kötelezettség keretében, nevezetesen a Capri-ról Nápolyba 10:30-kor és 10:50-kor, illetve a Nápolyból Capri-ra 16:30-kor és 17:05-kor induló járatokat.

⁽¹³⁷⁾ Nevezetesen Nápolyból Ischiára **09:35-kor**.

⁽¹³⁸⁾ Nevezetesen Ischiáról Nápolyba **6:30-kor**, **9:25-kor** és **19:55-kor**; és Nápolyból Ischiára **07:35-kor** és **20:10-kor**. A (39) preambulumbekzdés c) pontjában említettek szerint a Caremar 2011. október 1. és 2012. január 15. között nem volt köteles személyszállítási szolgáltatásokat nyújtani ezen az útvonalon, és 2012. január 16-tól csak napi egy személyszállító szárnyashajójaratot kellett biztosítania Nápolyból Ischiára **14:45-kor**.

⁽¹³⁹⁾ Nevezetesen Nápolyból Ischiára **8:35-kor** és **14:10-kor**.

⁽¹⁴⁰⁾ Nevezetesen Ischiáról Nápolyba **16:35-kor** és Nápolyból Ischiára **18:30-kor**.

⁽¹⁴¹⁾ Nevezetesen Ischiáról Nápolyba **17:00-kor** és Nápolyból Ischiára **18:30-kor**.

- d) Az **Ischia/Procida/Nápoly** útvonalon a Caremar mellett két másik hajózási társaság is működött: a Medmar, amely engedéllyel rendelkezett vegyes szolgáltatások nyújtására a szóban forgó útvonalon ⁽¹⁴²⁾, de Olaszország szerint szinte soha nem működött; valamint a SNAV, amely a közszolgáltatási kötelezettség keretében naponta nyolc személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett. Az olasz hatóságok szerint a SNAV szolgáltatásai nem voltak összehasonlíthatók a Caremar által nyújtandó személyszállítási szolgáltatásokkal. Először is, a 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. közötti időszakban a SNAV valamennyi járata (egy kivételével ⁽¹⁴³⁾) a nyári időszakra összpontosult, míg a Caremar köteles volt valamennyi járatát egész évben üzemeltetni (lásd a (36) preambulumbekzdés d) pontját). Másodszor, annak ellenére, hogy 2011. október 1-jétől kezdődően a SNAV által egész évben üzemeltetett járatok száma hétre ⁽¹⁴⁴⁾ nőtt (a nyolcból ⁽¹⁴⁵⁾), és hogy a Caremar ezt a június 1. és szeptember 30. közötti időszakban két hajójáratall egészítette ki (lásd a (39) preambulumbekzdés d) pontját), a SNAV járatai a Caremaréitól eltérő időpontokban üzemeltek.
- e) Az **Ischia/Procida/Pozzuoli** útvonalon a Caremar mellett csak egy másik hajózási társaság, a Medmar rendelkezett engedéllyel, ez azonban vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatokat üzemeltetett, amelyek többnyire nem érintették Procidát. A 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. közötti időszakban a Medmar összesen 39 vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot üzemeltetett Ischia és Pozzuoli között (melyek többsége csak a nyári időszakban járt ⁽¹⁴⁶⁾); ezek között csak három olyan vegyes szolgáltatásokat nyújtó járat volt, amely érintette Procidát ⁽¹⁴⁷⁾. 2011. október 1-jétől kezdődően a Medmar összesen 40 vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot üzemeltetett Ischia és Pozzuoli között, melyek között csak négy olyan vegyes szolgáltatásokat nyújtó járat volt, amely érintette Procidát ⁽¹⁴⁸⁾. Az olasz hatóságok szerint a Medmar Procidát érintő járatai a gyakoriság és a menetrend tekintetében nem voltak összehasonlíthatók a Caremar járataival (lásd a (36) preambulumbekzdés e) pontját és a (39) preambulumbekzdés e) pontját). Az egész évben közlekedő járatok kapcsán megemlítendő, hogy a Caremar naponta hat vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltetett: három Ischiáról indult (8:35-kor, 11:30-kor és 17:30-kor), három pedig Pozzuoliból (10:15-kor, 14:00-kor és 18:55-kor), ezzel szemben a Medmar naponta két vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltetett Ischiáról (2:30-kor és 18:55-kor), kettőt pedig Pozzuoliból (4:10-kor és 20:30-kor). A Caremar által az iskolai időszakban nyújtott kiegészítő járatok kapcsán megjegyzendő, hogy 2012. január 16-tól kezdődően Ischiáról a Caremar 7:20-kor, Pozzuoliból pedig 9:00-kor volt köteles járatot indítani, míg a Medmar a szóban forgó útvonalon nem üzemeltetett olyan járatot, amely érintette volna Procidát ⁽¹⁴⁹⁾.

⁽¹⁴²⁾ A kikötési keretek szerint a Medmar a 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. közötti időszakban köteles volt egész évben és közszolgáltatási kötelezettség keretében két vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot üzemeltetni, nevezetesen Ischiáról **22:00**-kor (kihajózás Procidáról 22:40-kor), és Nápolyból **24:00**-kor (kihajózás Procidáról 01:00-kor). 2011. október 1-jétől kezdődően a Medmarnak egész évben napi kettő vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot kellett üzemeltetnie, nevezetesen a következőket: Ischiáról **6:25**-kor (kihajózás Procidáról 7:25-kor) és **10:35**-kor (kihajózás Procidáról 11:15-kor), valamint egy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot Ischiáról a nyári időszakban (de nem minden esetben naponta) **22:20**-kor perckor (kihajózás Procidáról 23:00-kor).

⁽¹⁴³⁾ Nevezetesen egy járat Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba, Casamicciolából indulva **9:45**-kor (kihajózás Procidáról **10:05**-kor).

⁽¹⁴⁴⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba; kihajózás Casamicciolából **7:10**-kor (Procidáról **7:30**-kor), **9:45**-kor (Procidáról **10:10**-kor), **13:50**-kor (Procidáról **14:15**-kor), **17:40**-kor (Procidáról **18:05**-kor); és Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára **8:25**-kor (Procidáról **9:05**-kor), **16:20**-kor (Procidáról **17:00**-kor), **19:00**-kor (Procidáról **19:40**-kor). E járatok mindegyikét közszolgáltatási kötelezettség keretében üzemeltették.

⁽¹⁴⁵⁾ Az egyetlen hajójárat, amely csak a nyári időszakban működött, egyúttal az egyetlen olyan volt, amely piaci feltételek mellett üzemelt. A nyári időszakban a SNAV engedélyt kapott arra, hogy személyszállító szárnyashajójáratokat üzemeltessen Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba a Casamicciolából **11:25**-kor (Procidáról **11:45**-kor).

⁽¹⁴⁶⁾ A 39-ből csak három járat működött egész évben (közszolgáltatási kötelezettség keretében): kettő az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon, egy pedig az Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli közvetlen útvonalon. Egy járat csak az iskolai időszakban (szeptember 16-tól június 14-ig) üzemelt. A fennmaradó 35 járatot csak a nyári időszakban üzemeltették.

⁽¹⁴⁷⁾ A közszolgáltatási kötelezettség keretében egész évben üzemeltetendő két járat, nevezetesen az Ischiáról (Casamicciolából) Procidára, majd azt követően Pozzuoliba **2:30**-kor közlekedő járat, és Pozzuoliból Procidára, majd azt követően Ischiára (Casamicciolába) **4:10**-kor közlekedő járat; és egy piaci feltételek mellett üzemeltetett járat, nevezetesen az Ischiáról Procidra, majd azt követően Pozzuoliba **7:30**-kor közlekedő járat, amely azonban csak az iskolai időszakban (szeptember 16-tól június 14-ig) üzemelt.

⁽¹⁴⁸⁾ E négy járat mindegyikét közszolgáltatási kötelezettség keretében egész évben kellett üzemeltetni. A járatok a következők voltak: Ischiáról (Casamicciolából) Procidára, majd azt követően Pozzuoliba **2:30**-kor és **18:55**-kor, és Pozzuoliból Procidára, majd azt követően Ischiára (Casamicciolába) **4:10**-kor és **20:30**-kor.

⁽¹⁴⁹⁾ A Medmar ekkor már nem üzemeltette az iskolai időszakban piaci feltételek mellett **7:30**-kor Ischiáról közlekedő járatát.

- f) Az **Ischia/Procida** útvonalon a Caremar mellett hét másik hajózási társaság is rendelkezett engedéllyel, többnyire egy hosszabb útvonalra (pl. Ischia/Procida/Nápoly vagy Ischia/Procida/Pozzuoli) vonatkozó engedély részeként: egyrészt a Medmar (a vegyes szolgáltatások tekintetében)⁽¹⁵⁰⁾ és a SNAV (a személyszállítási szolgáltatások tekintetében)⁽¹⁵¹⁾, részben közszolgáltatási kötelezettség keretében, részben pedig piaci feltételek mellett, másrészt az Alilauro⁽¹⁵²⁾, az Ippocampo S.r.l. (a továbbiakban: Ippocampo)⁽¹⁵³⁾, a Rumore S.r.l. (a továbbiakban: Rumore)⁽¹⁵⁴⁾, a Marine Club S.r.l. (a továbbiakban: Marine Club)⁽¹⁵⁵⁾ és a Capitan Morgan S.r.l. (a továbbiakban: Capitan Morgan)⁽¹⁵⁶⁾, amelyek csak piaci feltételek mellett üzemeltettek járatokat. Olaszország szerint a piaci szereplők által nyújtott szolgáltatások túlságosan széttagoltak, marginálisak és megbízhatatlanok⁽¹⁵⁷⁾ voltak ahhoz, hogy akár együttesen is összehasonlíthatónak lehessen őket tekinteni a Caremar által a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatásokkal. Ezt az is megerősítette, hogy a 2011-ben tartott nyilvános konzultációt követően Campania régió 2012. január 16-tól szükségesnek tartotta, hogy a Caremar által a szóban forgó útvonalon teljesített közszolgáltatási kötelezettséget kiegészítse egy további, egész évben közlekedő, Procidáról Ischiára 15:30-kor induló szárnyashajójárat, hogy kielégítse a szigetek lakosságának ingázással kapcsolatban adódó szükségleteit (lásd a (39) preambulumbekzdés f) pontját).
- g) A **Procida/Pozzuoli** útvonalon a Caremar mellett három másik hajózási társaság is engedélyt kapott a működésre: a Procida Lines S.r.l. (a továbbiakban: Procida Lines), a Gestour S.r.l. (a továbbiakban: Gestour) és az Ippocampo. Olaszország szerint azonban a Caremar versenytársai a szolgáltatás nyújtása során korlátozott kapacitású hajókat használtak, amelyek nem voltak alkalmasak a csökkent mozgásképeségű

⁽¹⁵⁰⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Medmar engedéllyel rendelkezett arra, hogy naponta négy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen Ischiára/Ischiáról: ezek közül három egész évben közszolgáltatási kötelezettség keretében (Procidáról 1:10-kor, valamint Ischiáról 2:30-kor és 22:00-kor), és csak egyet piaci feltételek mellett az iskolai időszakban (Ischiáról 7:30-kor). 2011. október 1-jétől kezdődően a Medmarnak engedélye volt arra, hogy naponta nyolc vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen Ischiára/Ischiáról, hatot egész évben (Procidáról 5:00-kor és 21:20-kor, Ischiáról pedig 2:30-kor, 6:25-kor, 10:35-kor, 18:55-kor), kettőt pedig csak a nyári időszakban (Procidáról 1:30-kor és Ischiáról 22:20-kor), valamennyit közszolgáltatási kötelezettség keretében. Olaszország azonban kifejtette, hogy az útvonalon egyes járatokat a Medmar szinte soha nem üzemeltetett (nevezetesen az Ischia/Procida szakaszt érintő járatokat).

⁽¹⁵¹⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a SNAV naponta 14 személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett Ischiára/Ischiáról, négyet egész évben – nevezetesen három közszolgáltatási kötelezettség keretében (Ischiáról 7:10-kor, 9:45-kor, Procidáról 13:10-kor), egyet pedig piaci feltételek mellett (Ischiáról 8:30-kor) –, tízet pedig csak a nyári időszakban, nevezetesen hatot közszolgáltatási kötelezettség keretében (Procidáról 9:00-kor, 17:00-kor, 19:05-kor és 19:20-kor; valamint Ischiáról 13:35-kor, 17:40-kor), négyet pedig piaci feltételek mellett (Procidáról 7:50-kor, 17:50-kor; és Ischiáról 18:30-kor és 19:45-kor). 2011. október 1-jétől kezdődően a SNAV egész évben napi 16 személyszállító szárnyashajójáratot biztosított Ischiára/Ischiáról: nevezetesen nyolcat közszolgáltatási kötelezettség keretében (Ischiáról 7:10-kor, 9:45-kor, 13:50-kor, 17:40-kor, és Procidáról 9:05-kor, 13:15-kor, 17:00-kor, 19:40-kor), és egyet piaci feltételek mellett (Ischiáról 8:30-kor); és hetet csak a nyári időszakban piaci feltételek mellett (Procidáról 7:50-kor, 11:00-kor, 17:50-kor, 19:20-kor; és Ischiáról 11:25-kor, 18:30-kor és 19:45-kor).

⁽¹⁵²⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között az Alilauro társaságnak engedélye volt arra, hogy a nyári időszakban piaci feltételek mellett naponta három személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltessen Ischiára, nevezetesen Procidáról 8:35-kor, 12:35-kor és 18:35-kor. 2011. október 1-jétől kezdődően az Alilauro már nem rendelkezett engedéllyel a szóban forgó útvonal üzemeltetésére.

⁽¹⁵³⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között az Ippocampo társaságnak engedélye volt arra, hogy két vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen piaci feltételek mellett, de csak a nyári időszakban, és nem minden esetben naponta (főként hétvégén), nevezetesen Ischiáról 9:25-kor és Procidáról 17:00-kor. 2011. október 1-jétől kezdődően az Ippocampo társaságnak engedélye volt arra, hogy hat vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen piaci feltételek mellett, de csak a nyári időszakban, és nem minden esetben naponta, nevezetesen Ischiáról 9:25-kor, 11:40-kor, 14:30-kor; és Procidáról 11:00-kor, 13:00-kor és 17:00-kor.

⁽¹⁵⁴⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Rumore társaságnak engedélye volt arra, hogy négy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen piaci feltételek mellett, melyből három csak a nyári időszakban közlekedett, és nem minden esetben naponta (Procidáról 12:20-kor és 18:30-kor; és Ischiáról 15:10-kor) egy pedig naponta és egész évben (Ischiáról 10:40-kor). A Rumore szolgáltatásai és menetrendje 2011. október 1-jétől nem változtak.

⁽¹⁵⁵⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Marine Club társaságnak engedélye volt arra, hogy egy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen piaci feltételek mellett csütörtökönként a nyári időszakban (Procidáról 12:15-kor). 2011. október 1-jétől a Marine Club már nem rendelkezett engedéllyel az útvonal üzemeltetésére.

⁽¹⁵⁶⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Capitan Morgan társaságnak engedélye volt arra, hogy naponta két vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen piaci feltételek mellett a nyári időszakban (Ischiáról 15:10-kor és Procidáról 18:00-kor). 2011. október 1-jétől kezdődően a Capitan Morgan számára engedélyezték, hogy a nyári időszakban piaci feltételek mellett napi három vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen (Ischiáról 15:10-kor és 18:35-kor; és Procidáról 18:00-kor).

⁽¹⁵⁷⁾ A kisebb hajózási szolgáltatók, mint például az Ippocampo, a Rumore, a Marine Club és a Capitan Morgan például a Caremar által használt hajóknál kisebb méretű és teljesítményű hajókat használtak, amelyek a Caremar által használt hajóktól eltérően csak jó időjárási körülmények között tudtak működni.

vagy kerekesszékekkel közlekedő utasok szállítására. Ezenkívül a Caremar versenytársai által biztosított járatok vagy csak a nyári időszakban jártak, vagy nem feltétlenül naponta (ez volt a helyzet az Ippocampo esetében) ⁽¹⁵⁸⁾, vagy felfüggesztették, illetve törölték azokat, így nem voltak alkalmasak olyan járatsűrűség biztosítására, mint a Caremar járatai (ez történt a Procida Lines esetében) ⁽¹⁵⁹⁾. Olaszország szerint a 2012 és 2015 közötti időszakban a Caremar mellett csak Gestour társaság ⁽¹⁶⁰⁾ üzemeltetett járatokat a szóban forgó útvonalon egész évben. Olaszország azonban felhívta a figyelmet arra, hogy a Gestour járatai a tengeri utazás időtartamát tekintve nem hasonlíthatók össze a Caremar szolgáltatásaival (a Caremar köteles volt szárnyashajót igénybe venni, melynek menetideje 15 perc, míg a Gestour kompot használt, melynek menetideje 50 perc).

- h) A **Procida/Nápoly** útvonalon a Caremar mellett két másik hajózási társaság is engedélyt kapott a működésre: a SNAV ⁽¹⁶¹⁾ (személyszállító szárnyashajójáratok üzemeltetése) és a Medmar ⁽¹⁶²⁾ (vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok üzemeltetése). Olaszország szerint a SNAV által egész évben nyújtott személyszállítási szolgáltatások nem voltak összehasonlíthatók a Caremar által nyújtott szolgáltatásokkal, mivel azokra más-más időpontokban került sor.

(186) A Caremar által a Pontino-szigeteken 2009 és 2011 között kiszolgált tengeri útvonalak versenyhelyzetét illetően Olaszország a következőket fejtette ki:

- a) A **Ponza/Formia** útvonalon a Caremar mellett csak egy másik olyan hajózási társaság működött – a Vetur S.r.l. (a továbbiakban: Vetur) –, amely egész évben naponta két személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett közszolgáltatási kötelezettség keretében (Ponzából 8:30-kor és Formiából 16:00-kor). Olaszország szerint a Vetur szolgáltatásai nem voltak megbízhatóak, mivel a Vetur gyakran törölt járatokat, különösen rossz időjárás esetén, és e szolgáltatások semmiképpen sem voltak összehasonlíthatóak a Caremar által nyújtott vegyes szolgáltatásokkal, amelyek a lakosok számára, továbbá a jármű- és áruszállítás tekintetében is egész évben napi szintű összeköttetést biztosítottak. A személyszállítási szolgáltatásokat

⁽¹⁵⁸⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között az Ippocampo társaságnak engedélye volt arra, hogy négy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen a nyári időszakban (főként csak vasárnap), nevezetesen Procidáról 18:45-kor és 20:00-kor, valamint Pozzuoliból 19:20-kor és 20:50-kor. Ezek a szolgáltatások 2011. október 1-jétől a menetrendek tekintetében is változatlanok maradtak.

⁽¹⁵⁹⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Procida Lines társaságnak engedélye volt arra, hogy 16 vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen egész évben, de nem minden esetben naponta, ebből 11-et piaci feltételek mellett (Procidáról 5:50-kor, 10:45-kor, 15:25-kor, 17:30-kor, 19:15-kor; és Pozzuoliból 5:05-kor, 9:25-kor, 13:35-kor, 16:25-kor, 20:00-kor) és ötöt közszolgáltatási kötelezettség keretében (Procidáról 4:00-kor (csak péntekenként), 7:50-kor, 12:40-kor; Pozzuoliból 7:05-kor, 11:50-kor). 2011. október 1-jétől kezdődően a Procida Lines társaságnak engedélye volt arra, hogy 15 vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltessen egész évben, de nem minden esetben naponta, ebből 14-et piaci feltételek mellett (Procidáról 4:00-kor (csak péntekenként), 07:50-kor, 10:45-kor, 12:40-kor, 15:25-kor, 17:30-kor, 19:15-kor; és Pozzuoliból 5:05-kor, 7:05-kor, 11:50-kor, 13:35-kor, 16:25-kor, 20:00-kor) és egy járat közszolgáltatási kötelezettség keretében (Procidáról 5:50-kor). Olaszország azonban kifejtette, hogy e szolgáltatások nyújtására a 2012 és 2015 közötti időszakban szinte soha nem került sor. Például miután a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatást illetően Campania régió meggyőződött afelől, hogy a Procida Lines nem felelt meg a közszolgáltatási kötelezettségnek, a 2012. február 29-i 18. sz. végrehajtási rendelettel visszavonta a Procida Lines közszolgáltatási kötelezettségét, és azzal a Gestour társaságot bízta meg 2012. december 31-ig.

⁽¹⁶⁰⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Gestour naponta 13 vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot üzemeltetett (menetidő: 50 perc) egész évben: nyolcat piaci feltételek mellett (Pozzuoliból 6:00-kor, 8:30-kor, 10:35-kor, 12:55-kor; Procidáról 6:50-kor, 9:30-kor, 11:20-kor, 17:05-kor) és ötöt közszolgáltatási kötelezettség keretében (Pozzuoliból 15:05-kor, 17:55-kor, 19:50-kor; Procidáról 14:05-kor, 18:55-kor). 2011. október 1-jétől kezdődően a Gestour naponta kilenc vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot üzemeltetett (menetidő: 50 perc) egész évben, piaci feltételek mellett (Pozzuoliból 6:00-kor, 8:30-kor, 10:35-kor, 12:55-kor, 19:50-kor; Procidáról 6:50-kor, 09:30-kor, 11:20-kor, 18:55-kor).

⁽¹⁶¹⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a SNAV közszolgáltatási kötelezettség keretében napi kilenc személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett: kettőt egész évben (nevezetesen Procidáról 7:35-kor és 10:05-kor), hetet pedig a nyári időszakban (Nápolyból (Beverello) 8:20-kor, 12:30-kor, 16:20-kor, 18:40-kor, 18:45-kor; és Procidáról 13:50-kor és 18:00-kor). 2011. október 1-jétől kezdődően a SNAV naponta tíz személyszállító szárnyashajójáratot (menetidő: 20 perc) üzemeltetett az útvonalon, ezek közül nyolcat közszolgáltatási kötelezettség keretében egész évben (nevezetesen Procidáról 7:30-kor, 10:10-kor, 14:15-kor, 18:05-kor) és Nápolyból (Beverello) 8:25-kor, 12:30-kor, 16:20-kor és 19:00-kor; kettőt pedig csak a nyári időszakban, piaci feltételek mellett (Procidáról 11:45-kor és Nápolyból (Beverello) 18:45-kor).

⁽¹⁶²⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Medmar közszolgáltatási kötelezettség keretében naponta két vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratot (menetidő: 60 perc) üzemeltetett egész évben, nevezetesen Nápolyból (Calata Massa) 24:00-kor és Procidáról 22:40 perckor. 2011. október 1-jétől kezdődően a Medmar két vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot üzemeltetett közszolgáltatási kötelezettség keretében egész évben, nevezetesen Nápolyból (Calata Massa) 00:20-kor, Procidáról pedig 11:15-kor, valamint egy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot közszolgáltatási kötelezettség keretében a nyári időszakban (nem minden esetben naponta) Procidáról 23:00-kor.

illetően Olaszország kifejtette, hogy a Caremarnak éjszaka a szigeten kellett tartania a hajókat annak érdekében, hogy biztosítsa az első járatot (indulás Ponzából 5:30-kor), valamint hogy a tanulmányi és munkavégzési okokból ingázó személyek számára napi összeköttetést biztosítson a szárazfölddel (visszatérés Ponzába 17:30-kor). A szigeten a hajók éjszakai rendelkezésre állása azt is szolgálta, hogy biztosítva legyen a szárazföld irányában történő tengeri szállítás olyan egészségügyi vészhelyzet esetén, amely helikopteres sürgősségi légi szállítás amelyet sürgősségi légi szállítással (pl. helikopterrel) nem megoldható.

- b) A **Ponza/Anzio** útvonalon a Caremar mellett csak egy másik olyan hajózási társaság működött – a Vetur – amely a főszezonban piaci feltételek mellett naponta két személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett. A holt szezonban ezzel szemben a Vetur csak két hajójáratot üzemeltetett közszolgáltatási kötelezettség keretében (szombatonként). Olaszország szerint a Caremar által nyújtott vegyes szolgáltatásokra társadalmi és gazdaságfejlesztési okokból volt szükség, és céljuk annak biztosítása volt, hogy a járművekkel Ponzába/Ponzából utazó utasok egész évben vissza tudjanak térni kiindulási pontjukra. A személyszállítási szolgáltatásokat illetően Olaszország kifejtette, hogy a Vetur szolgáltatásai nem voltak megbízhatóak, mivel a Vetur gyakran törölt járatokat, különösen rossz időjárás esetén.
- c) A **Formia/Ventotene** útvonalon a Caremar mellett két másik hajózási társaság is engedélyt kapott a működésre: a Vetur és a *Società Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* (a továbbiakban: SNAP). A Vetur a holt szezonban naponta egy személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett, a főszezonban pedig hétfőnként egy személyszállító szárnyashajójáratot, mindkettőt közszolgáltatási kötelezettség keretében. A SNAP a főszezonban naponta egy személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett piaci feltételek mellett. Olaszország szerint a Caremar szolgáltatásai szükségesek voltak ahhoz, hogy Ventotene lakosai munkavállalási vagy tanulmányi célokból a szárazföldre utazhassanak, tekintettel arra, hogy a Caremar 5:30-kor biztosította az első kompjáratot Ventotenéből, továbbá biztosított egy személyszállító szárnyashajójáratot Ventotenéből 6:45-kor. Ezenkívül, mivel a Caremar hajói éjszaka a szigeten maradtak, biztosították a szárazföld irányában történő tengeri szállítás egészségügyi vészhelyzet esetére.

(187) A Medmar észrevételei kapcsán (lásd a 7.1. szakaszt) Olaszország részlegesnek és hiányosnak minősítette azokat a következtetéseket, amelyeket a Medmar saját szolgáltatásainak a Caremar által nyújtott szolgáltatásokkal való egyenértékűségére vonatkozóan vont le. Olaszország szerint a Medmar saját szolgáltatásait csupán a Caremar által bizonyos útvonalakon nyújtott szolgáltatásokkal hasonlíthatja össze, és csak a járatok napi gyakoriságát veszi alapul, míg a menetrendre, a szezonálisra, a szállítási módokra és a viteldíjakra tekintettel nem kerül sor értékelésre. Különösen az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalat illetően hangsúlyozta Olaszország, hogy a közszolgáltatási kötelezettség meghatározásának időpontjában a Caremar volt az egyetlen olyan társaság, amely kellően megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtott, továbbá hogy az útvonal mindig is elengedhetetlen volt a tanulók mobilitási igényeinek kielégítéséhez mindkét szigeten, valamint azon egészségügyi követelmény teljesüléséhez, hogy Procida lakosai számára lehetővé kell tenni, hogy eljussanak Pozzuoli és Ischia kórházaiba.

(188) Válaszul a Medmar azon állítására, miszerint nem volt szükséges, hogy a Caremar kompenzációban részesüljön az általa nyújtott szolgáltatások fejében mivel a Medmar kompenzáció nélkül is nyújtott bizonyos szolgáltatásokat ugyanazon útvonalakon közszolgáltatási kötelezettség keretében, Olaszország kifejtette, hogy a közszolgáltatási kötelezettséget a 3577/92/EGK rendelet alapján rögzítette, mely rendelet lehetővé teszi, hogy a közszolgáltatási kötelezettséget valamennyi érdekelt hajótulajdonosnak, horizontálisan ítélje oda. A közszolgáltatási kötelezettség kirovására két lépésben került sor. Először is, Olaszország bizonyos útvonalakon kompenzáció nélküli közszolgáltatási kötelezettséget írt elő az érdekelt szolgáltatók számára. Másodszor, amennyiben a társaságoknak nem állt volna szándékukban kompenzáció nélkül üzemeltetni az útvonalakat, Campania régió közbeszerzési eljárást indított volna azon vállalkozás azonosítására, amelynek a közszolgáltatási szerződés és az azzal összefüggő kompenzáció odaítélhető. Ezért Campania régió véleménye szerint a Medmar elfogadta, hogy a közszolgáltatási kötelezettséget kompenzáció nélkül teljesíti, amint az a vállalat által elfogadott dokumentumban szerepel.

- (189) Általánosságban elmondható, hogy – figyelembe véve a Caremarra és a versenytársaira rótt közszolgáltatási kötelezettséget (lásd a (182)–(186) preambulumbekendést) – Olaszország fenntartja, hogy a versenytársak közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatásai lényegében olyan szolgáltatásoknak minősülnek, amelyeknek tengeri tevékenységeik keretében történő végrehajtását a Caremar versenytársai elfogadták. Ezek a közszolgáltatási kötelezettségek nem hasonlíthatók össze a Caremar által teljesítendő kötelezettségekkel, mivel a többi szolgáltató mentesülhetett azok teljesítése alól, ha ezt rövid határidővel jelezték Campania régió felé, továbbá a kötelezettségek teljesítésének elmaradása esetében nem került sor szankció kivetésére. Végezetül, a Caremar versenytársaira rótt közszolgáltatási kötelezettségek fennállása nem érvénytelenítette a Caremarral kötött közszolgáltatási szerződést, mely szerint a Caremar továbbra köteles kielégíteni a helyi hatóságok területi folytonosság iránti igényeit, melyeket Campania régió a tengeri programok felülvizsgálata során rendszeresen ellenőrzött, figyelembe véve mind a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatásokat, mind pedig a Caremarral kötött közszolgáltatási szerződést.

8.2. A Caremar privatizációjáról

- (190) Olaszország kijelenti, hogy a Bizottság 2011. október 26-i tájékoztatás iránti megkeresését, valamint a Bizottság 2011. december 22-i és 2012. március 14-i észrevételeit követően módosította a Caremar privatizációjára kiírt ajánlattételi felhívást, a Bizottság követelményeinek megfelelően és az eljárás átláthatóságának és megkülönböztetés-mentességének biztosítása érdekében.
- (191) Megszüntették például az ajánlatot tevő gazdasági szereplő állampolgársága alapján történő megkülönböztetést. Olaszország mindenesetre hangsúlyozza, hogy a kiírási feltételekben nem szerepelt olyan pont, amely a Caremar által alkalmazott személyzet megtartására utalt volna, vagy a vállalattal fennálló munkaviszonyokra vonatkozó feltétel.
- (192) Emellett Olaszország módosította a gazdasági és pénzügyi kapacitásra vonatkozó jogosultsági követelményt: törölte azokat a záradékokat, amelyek csak hajózási társaságok számára tették lehetővé a közbeszerzési eljárásban való részvételt. Ezzel lehetővé vált a lehető legnagyobb mértékű részvétel és az eljárás gazdasági értékeit figyelembe vevő legjobb súlyozás. Az odaítélési szempont kapcsán Olaszország megerősíti, hogy a kiválasztási szempont a legmagasabb nettó ár volt.
- (193) Olaszország ezért úgy véli, hogy a Caremar privatizációs folyamatát – bár nem részvények tőzsdei eladásaként alakították ki – átlátható, feltételhez nem kötött és megkülönböztetésmentes eljárásnak kell tekinteni, amely ennek köszönhetően biztosítja a lehető legnagyobb mértékű részvételt.

8.3. Az új közszolgáltatási szerződés Altmark-kritériumoknak való megfeleléséről

- (194) Olaszország előadja, hogy az új közszolgáltatási szerződés megfelel a négy Altmark-kritériumnak, mégpedig a következő okok miatt:
- az első Altmark-kritériumot illetően Olaszország előadja, hogy a szerződésben meghatározott közfeladat az Olaszország kontinentális területét a kis szigetek kikötőivel összekötő kabotázsútvonalakra vonatkozik. A szoban forgó útvonalakon a cél az, hogy a gyakoriság és a járatsűrűség tekintetében olyan szolgáltatás legyen elérhető, amely elengedhetetlen a szigetek gazdasági fejlődéséhez, ugyanakkor kielégíti a szigetek lakosságának alapvető mobilitási szükségleteit, biztosítva a területi folytonossághoz való alkotmányos jog tiszteletben tartását. Az új szerződés továbbá egyértelműen meghatározza a nyújtandó szolgáltatásokat, az igénybe veendő hajótípusokat, a kötelező résidőket (beleértve az esti és éjszakai járatokat is), valamint az alkalmazandó viteldíjakat;
 - a második Altmark-kritériumot a Bizottság az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatában nem vitatta;
 - a harmadik Altmark-kritérium kapcsán Olaszország kizárja annak lehetőségét, hogy a Caremar olyan kompenzációban részesült volna, amelynek mértéke meghaladta a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre. Olaszország különösen azzal érvel, hogy az új közszolgáltatási szerződés megfelelő visszakövetelési rendelkezéseket tartalmaz, mivel – amint azt például „A túlkompensáció visszafizetése” címet viselő 18. cikke előírja – a túlkompensációt a vállalat a vonatkozó kérelem benyújtásától számított 30 napon belül köteles visszafizetni. Ez történt a 2015-ös, a 2016-os, a 2017-es, a 2018-as és a 2019-es pénzügyi évben, amikor a szerződésben előírt ellenőrzési eljárás során a szóban forgó időszakok tekintetében túlkompensációt tártak fel, illetve fizetettek vissza (lásd a (96) preambulumbekendést);

- d) Olaszország úgy véli, hogy a negyedik Altmark-kritérium is teljesül, mivel a közszolgáltatási szerződés odaítélése átlátható és versenyen alapuló közbeszerzési eljárás tárgyát képezte, amely lehetővé tette – több üzemeltető részvétele mellett – a szolgáltatásokat a lehető legalacsonyabb áron nyújtani képes ajánlattevő kiválasztását. A kételyek kapcsán, melyeket a Bizottság az új közszolgáltatási szerződésnek a Caremar privatizációjával való összekapcsolása vonatkozásában vetett fel, Olaszország egyértelműsíti, hogy a Bizottság kérése alapján minden szükséges kiigazítást elvégeztek a pályázati dokumentáció tervezetén annak érdekében, hogy azok összhangba kerüljenek a vonatkozó jogszabályi kerettel.

8.4. A 111/2007. sz. határozatban 2010-től kezdődően meghatározott 6,5 %-os kockázati prémium és az új közszolgáltatási szerződés kapcsán alkalmazott 10,55 %-os kockázati prémium

- (195) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a 6,5 %-os kockázati prémium láthatólag nem tükrözi a kockázat megfelelő szintjét, mivel a jelek szerint a piaci szereplők nem a tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása során szokásosan viselt kockázatokat vállalják (lásd az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozat (247) preambulumbekzdését).
- (196) Olaszország szerint a Bizottság előzetes következtetései a jelek szerint a kockázati prémium paraméterének téves értelmezésén alapulnak. A kockázati prémium nem minősül olyan kompenzációnak, amely azon költségek fedezésére szolgál, amelyet a gazdasági szereplőnek mindenképpen viselnie kellene tevékenysége végzése során, mert máskülönben a tevékenység veszteséges lenne. Olaszország azzal érvel, hogy egyetlen vállalkozó sem dönt úgy, hogy kizárólag költségeinek fedezése céljából végez egy tevékenységet. A harmadik Altmark-kritérium írja elő a méltányos tőkemegtérülést (nyereséget), amely alapján egy átlagos vállalkozás dönt arról, hogy a megbízási időszakban biztosítsa-e az általános gazdasági érdekű szolgáltatást. A szóban forgó kockázati prémium tehát a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükséges ellentételezés, amely az üzleti kockázatot vállaló és kezelő vállalkozót illeti.
- (197) Olaszország hangsúlyozza, hogy a kockázati prémiumot makrogazdasági elemzések alapján határozzák meg, amelyek átlagos kockázati prémiumot rendelnek a szóban forgó ágazat referenciaországához vagy -területéhez. Az IESE Business School szerint Olaszország tekintetében a 6,4 %-os országgkockázati prémium lenne megfelelő. Ez a prémium tehát teljes mértékben összhangban van a 111/2007. sz. határozatban meghatározott 4 %-os kockázati prémiummal, és 2,5 %-os növekedést jelent a nem kizárólagos szolgáltatások esetében (6,5 %-os kockázati prémium). Olaszország egyértelműsíti, hogy a 6,5 %-os kockázati prémium megfelelt a befektetett tőke azon megtérülési rátájának, amelyet a Caremar 2009-ben (az eredeti szerződés meghosszabbításának első évében) könyvelhetett el. Olaszország hivatkozik továbbá a Messina és Reggio Calabria közötti olaszországi gyors tengeri személyszállítási összeköttetésről szóló, 2017. június 13-i bizottsági határozatra, amelyben nem vitatták a rögzített 8 %-os ellentételezési rátát alkalmazó számítási módszert. Konkrétabban: ez utóbbi ügyben a Bizottság elfogadta a 8 %-os mértéket, amely egyfelől a 111/2007. sz. határozatban előírt 6,5 %-os kockázati prémiumból állt, tekintettel arra, hogy a szerződés nem foglalta magában kizárólagos jogok odaítélését, másfelől a szerződés rövid időtartamára tekintettel egy további 1,5 %-os emelésből.
- (198) A 6,5 %-os (bruttó) prémiumot 2015-ig alkalmazták, majd ezt követően az új közszolgáltatási szerződésben a befektetett tőkének a kompenzáció megállapításához figyelembe veendő tőkemegtérülést 10,55 %-ban állapították meg, melyet – figyelemmel a Caremar által a közszolgáltatási kötelezettség keretében biztosított szolgáltatások nyújtása során viselt kockázatra – méltányos nyereségnek tekintettek. Olaszország előadja, hogy ez a prémium azért magasabb, mint a korábbi szerződések esetében volt – amelyek 6,5 %-os mértéket írtak elő –, mert a Caremar nagyobb vállalkozói kockázatnak van kitéve az esetleges alulkompenzáció miatt, amely az új közszolgáltatási szerződés kilencéves időtartama alatt következhetett be (például az üzemanyagárak ingadozása miatt). Olaszország felhívja a figyelmet arra, hogy az új közszolgáltatási szerződés értelmében a Caremar teljes mértékben viseli a teljes kompenzáció 5 %-ának megfelelő vagy annál alacsonyabb mértékű alulkompenzációt, de ki van téve a teljes kompenzáció 5 %-át meghaladó mértékű alulkompenzáció kockázatának is. Az új közszolgáltatási szerződés 17. cikkében előírt egyensúly-helyreállítási mechanizmus alkalmazása valójában nem kötelező (a kompenzáció fő paramétereinek felülvizsgálatára csak „lehetőség van”, ami azt jelenti, hogy Campania régió azt nem feltétlenül köteles elfogadni), és tekintettel a sajátosságaira (azaz a visszamenőleges hatály hiányára, továbbá arra, hogy a

kompenzáció csak a szolgáltatásnyújtás paramétereinek módosítása útján igazítható ki) csak korlátozott hatást képes gyakorolni a szerződés gazdasági egyensúlyára. Olaszország szerint a Caremar i. viseli a szerződés első három évében és a szerződés utolsó három évében felmerülő alulkompenzációt (akkor is, ha annak mértéke meghaladja a teljes kompenzáció 5 %-át), tekintettel arra, hogy az egyensúly-helyreállítási mechanizmus csak a szolgáltatásnyújtáshoz kapcsolódó kompenzációs paramétereket érinti, és csak a jövőre nézve, ii. viseli a szerződés fennmaradó hat évében felmerülő 5 %-os vagy annál kisebb mértékű alulkompenzációt, és iii. a szerződés fennmaradó hat évében 5 %-ot meghaladó alulkompenzációt szenvedhet el, ha az egyensúly-helyreállítási mechanizmust nem aktiválják vagy a hat évből csak három évben aktiválják.

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

- (199) Olaszország egyértelművé teszi, hogy a szolgáltatási szerződést nyílt, átlátható és megkülönböztetésmentes közbeszerzési eljárást követően ítélték oda. A Nápolyi-öböl szigetei közötti tengeri összeköttetés biztosítja a területi folytonosságot, lehetővé téve azoknak a lakosoknak a mobilitását, akik a szolgáltatást napi rendszerességgel veszik igénybe a munkavégzéshez és az oktatásban való részvételhez. Ezekben az esetekben a nyújtott szolgáltatás nem tekinthető összehasonlítható szolgáltatásnak a járatsűrűség, az összeköttetések gyakorisága, valamint a hajó típusa tekintetében. Ezenkívül a kompenzáció összege nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges költséget, figyelemmel a méltányos nyereségre is. Végezetül, a kompenzáció összegét közbeszerzési eljárás keretében állapították meg, a 111/2007. sz. határozatban meghatározott szempontok alapján.
- (200) Ezzel összefüggésben Olaszország fenntartja, hogy mechanizmusokat vezettek be (például a közszolgáltatási szerződés 17. cikkével a gazdasági-pénzügyi egyensúly ellenőrzését, illetve a közszolgáltatási szerződés 18. cikkével a túlkompenzáció visszafizettetését) a Caremar túlkompenzációjának megakadályozására, amint azt a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 49. pontja előírja.
- (201) Továbbá annak kapcsán, hogy az új közszolgáltatási szerződés megkötése előtt sor került-e a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 14. pontjában előírt nyilvános konzultációra, Olaszország hangsúlyozza, hogy a regionális ÁGÉSZ tengeri összeköttetéseire vonatkozó stratégiai tervek meghatározása Campania régióban egy összetett döntéshozatali folyamat eredménye, amelyben többek között az érintett helyi hatóságok és szakmai szövetségek vesznek részt. Campania régió részletes, rendszeresen frissített piaci vizsgálatokkal rendszeresen ellenőrizte a piaci helyzetet és azt, hogy a közszolgáltatások megfelelnek-e a helyi hatóságok és a felhasználók által közölt igényeknek.

8.6. A kikötési elsőbbségről és a 163/2010. sz. törvényben megállapított intézkedésekről

- (202) Olaszország tisztázta, hogy minden kompenzálható – ideértve a Caremart is – rendszeres díjat fizet a megfelelő kikötői hatóságoknak a kikötésért. Azt azonban Olaszország elismeri, hogy a Caremar a kikötési elsőbbségért nem fizetett további díjat. Olaszország előadja, hogy a kikötés elsőbbségére vonatkozó rendelkezés alkalmazására soha nem került sor. A kikötési elsőbbséget nem ellentételezik, ami azt jelenti, hogy az intézkedés szabályozási előnyt biztosít, amely nem jár állami források átruházásával, és csak a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakat érinti. Ezért Olaszország szerint az intézkedés nem minősül állami támogatásnak.

- (203) A 163/2010. sz. törvényben előírt intézkedéseket illetően Olaszország rámutat, hogy a Caremar 2 115 000 EUR összegben részesült, amelyet kizárólag hajóinak korszerűsítésére fordított a nemzetközi biztonsági előírásoknak való megfelelés érdekében ⁽¹⁶³⁾, és amelyet soha nem használt fel likviditási célokra. Ezen túlmenően az adókedvezményeket illetően Olaszország egyértelműsíti, hogy a Caremar nem részesült ezekben az előnyökben, míg az FAS forrásai kapcsán megjegyzi, hogy azokat nem folyósították a Caremar részére. Konkrétabban: Olaszország egyértelműsítette, hogy a 163/2010. sz. törvény 1. cikkének (5-ter) bekezdése lehetővé tette a régiók számára, hogy az FAS forrásait a rendszeres közszolgáltatási kompenzáció egy részének finanszírozására használják fel, és ezáltal biztosítsák a tengeri közszolgáltatások folytonosságát abban az esetben, ha a költségvetési előirányzatok elégtelennek bizonyulnak, valamint hogy az FAS forrásait nem a Caremar vagy a SNAV/Rifim (vagy a korábbi Tirrenia-csoport bármely más vállalata vagy azok felvásárlói) számára juttatandó kiegészítő kompenzációnak szánták.

9. ÉRTÉKELÉS

9.1. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett támogatás megléte

- (204) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”.
- (205) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított kritériumok kumulatív jellegűek. Ezért annak meghatározása érdekében, hogy a bejelentett intézkedések az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek-e, a fentiekben említett összes feltételnek teljesülnie kell. Nevezetesen:
- a pénzügyi támogatást az államnak kell nyújtania vagy állami forrásból kell nyújtani;
 - annak előnyben kell részesítenie bizonyos vállalkozásokat vagy bizonyos áruk termelését;
 - torzítania kell a versenyt, vagy ezzel kell fenyegetnie;
 - érintenie kell a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (206) A Bizottság megjegyzi, hogy a kikötési elsőbbség elválaszthatatlanul összefügg az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak a Caremar és felvásárlója, a SNAV/Rifim általi teljesítésével. Ezért ezt az intézkedést együtt kell értékelni az e vállalatoknak a közszolgáltatásért fizetett kompenzációval (lásd a 9.1.1. és a 9.1.2. szakaszt).
- (207) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az Olaszország és a Caremar közötti új közszolgáltatási szerződést a Caremar privatizációjával együtt kell értékelni. Ezt az együttes vizsgálatot az indokolja, hogy Olaszország lényegében olyan közbeszerzési eljárást írt ki az új közszolgáltatási szerződésre, amelynek értelmében a nyertes ajánlattevőnek kellett vásárolnia a Caremar teljes részvénytőkéjét ahhoz, hogy teljesíteni tudja a közszolgáltatási szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket. Az eljárás során nem nyílt lehetőség arra, hogy az ajánlattevők külön ajánlatokat nyújtsanak be a Caremar privatizációjára és az új közszolgáltatási szerződésre.

9.1.1. A Caremar részére tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásáért a 2009. január 1-jétől 2012. július 31-ig tartó időszakra a meghosszabbított eredeti szerződés szerint adott kompenzáció és kikötési elsőbbség

9.1.1.1. Állami források

- (208) A Caremart Olaszország bízta meg az eredeti, később meghosszabbított szerződésben részletesen megadott útvonalakon zajló tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásával. Az eredeti szerződést az állam kötötte meg, és az abból eredő, a közszolgáltatásért a Caremarnak járó kompenzációt az állam és Campania régió fizette ki a saját költségvetéséből. A Caremarnak a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció tehát az államnak tudható be, és azt állami forrásokból finanszírozzák.

⁽¹⁶³⁾ A Caremar 1 410 000 EUR összeget fordított két hajó (a Quirino és a Tetide) korszerűsítésére, amelyeket később ingyenesen ruházott át a Laziomarra. A fennmaradó 705 000 EUR összeget egy olyan hajó korszerűsítésére fordították, amely jelenleg is a Caremar tulajdonában van.

- (209) A Bizottság nyugtázza, hogy Olaszország szerint minden kompüzemeltető rendszeres díjat fizet a megfelelő kikötői hatóságoknak a kikötőhelyekért, de a Caremar nem fizetett további díjat a kikötési elsőbbségért. Mindazonáltal a Bizottság úgy ítéli meg, hogy Olaszország elvben dönthetett volna úgy, hogy további díjat állapít meg a kikötési elsőbbségért, és azzal, hogy nem így járt el, állami bevételekről mondott le. Emellett, mivel a kikötési elsőbbséget törvényben ítélik oda (lásd a (99) preambulumbeközdést), ezért az államnak tudható be.

9.1.1.2. Szelektivitás

- (210) Az állami támogatáskénti minősítéshez az intézkedésnek szelektívnek kell lennie. Egy intézkedés akkor szelektív, ha azt csak bizonyos vállalkozásoknak ítélik oda, míg az ugyanazon vagy más ágazatokon belül hasonló jogi és ténybeli helyzetben lévő más vállalkozás (figyelembe véve, hogy elvben valamennyi gazdasági szereplőnek viselnie kell a saját költségeit) nem részesül ugyanazon előnyben. A szóban forgó tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében a közszolgáltatásért fizetett kompenzációban csak a Caremar részesült, ezért az szelektív⁽¹⁶⁴⁾. Mivel a kikötési elsőbbséget csak a korábbi Tirrenia-csoport vállalatának ítélték oda, ideértve a Caremart, az is szelektív.

9.1.1.3. Gazdasági előny

- (211) A Bizottság emlékeztet arra, hogy szigorúan meghatározott feltételek mellett az egy adott vállalatnak a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció nem feltétlenül jelent gazdasági előnyt.
- (212) A Bíróság különösen az Altmark-ügyben hozott ítéletében kimondta, hogy amennyiben az adott állami beavatkozást úgy kell tekinteni, mint a kedvezményezett vállalkozás által a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéseként nyújtott szolgáltatások ellenértékét képviselő ellentételezést, olyan módon, hogy ezek a vállalkozások ebből gyakorlatilag pénzügyi előnyhöz nem jutnak, és így nem kerülnek e beavatkozás folytán versenytársaiknál kedvezőbb helyzetbe, úgy az ilyen beavatkozás nem tartozik az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének hatálya alá.
- (213) 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 (a továbbiakban: *Altmark*-kritériumok) kell teljesülnie:
- a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie (a továbbiakban: első *Altmark*-kritérium),
 - a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon, előzetesen kell megállapítani (a továbbiakban: második *Altmark*-kritérium),
 - a kompenzáció 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 (a továbbiakban: harmadik *Altmark*-kritérium),
 - amikor egy adott esetben a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt az ajánlattevőt válasszák ki, amely a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani a szolgáltatást, a szükséges kompenzáció 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 (a továbbiakban: negyedik *Altmark*-kritérium).
- (214) A Bizottság az állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának kompenzálására való alkalmazásáról szóló közleményében⁽¹⁶⁵⁾ (a továbbiakban: ÁGÉSZ-közlemény) kifejtette, hogy miként alkalmazza az *Altmark*-kritériumokat.

⁽¹⁶⁴⁾ 2017. december 13-i ítélet, Görögország kontra Bizottság, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, 79. pont.

⁽¹⁶⁵⁾ A Bizottság közleménye az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

- (215) Tekintettel arra, hogy az Altmark-kritériumoknak egyidejűleg kell teljesülniük, bármelyikük nem teljesülése esetén a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó intézkedés gazdasági előnyhöz juttatja a kedvezményezettet. Jelen ügyben a Bizottság először a negyedik Altmark-kritérium teljesülését vizsgálja.
- (216) A negyedik Altmark-kritérium szerint a kompenzációnak a szükséges minimumra kell korlátozódnia ahhoz, hogy ne minősüljön állami támogatásnak. Ez a kritérium teljesítettnek tekinthető, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció kedvezményezettjét olyan közbeszerzési eljárás keretében választották ki, amely lehetővé teszi, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, amely a közösségnek legkevesebb költséggel tudja nyújtani a szolgáltatást, vagy ennek hiányában ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.
- (217) Az eredeti szerződés 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban történő meghosszabbításai közül egyik esetben sem olyan közbeszerzési eljárást követően választották ki a Caremart, amely lehetővé tette volna, hogy a szolgáltatásnyújtásra a közösség számára a legkisebb költség mellett kerüljön sor. Olaszország az eredeti szerződés meghosszabbításával pusztán meghosszabbította a már hatályos rendszert, feljogosítva az előre meghatározott szolgáltatót arra, hogy továbbra is kompenzációban részesüljön a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért.
- (218) Olaszország emellett nem szolgáltat semmilyen bizonyítékkal a Bizottság számára arra nézve, hogy a kompenzáció szintjét azon költségek elemzése alapján állapította meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és a közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és a kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre is.
- (219) A meghosszabbított eredeti szerződés alapján nyújtott kompenzációra vonatkozóan a Caremar információkat nyújtott be az Altmark-kritériumok alkalmazásáról. A Caremar azon érvét illetően, miszerint a negyedik Altmark-kritérium azért teljesül, mert a kompenzáció mértékét egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki (lásd a (140) preambulumbekendést), a (220)–(222) preambulumbekendésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a benyújtott információk nem elegendőek ahhoz, hogy megfeleljenek az említett feltétel jogi normájának, melyet az ÁGÉSZ-közlemény részletez (lásd különösen a 69–76. pontot).
- (220) Először is: az, hogy a Caremar költségei versenytársaiéihoz képest alacsonyabbak voltak, nem elégséges kritérium ahhoz, hogy a Caremart jól vezetett vállalkozásnak tekintsék. Az alacsonyabb költségek adódhatnak az eszközök (pl. hajók) értékcsökkenéséből is (amely egy számviteli módszer, mellyel az számítható ki, hogy a vállalat eszközeinek értéke idővel hogyan változik), és ezért nem használható a vállalat hatékonyságának mérésére.
- (221) Másodszor, azt az állítást, miszerint a Caremar a munkaszerződés által megengedett maximális munkaidőben használta fel a munkaerőt, optimalizálva ezzel a személyzeti költségek és a személyzet teljesítménye közötti arányt, nem támasztotta alá semmilyen olyan információ, amely a termelékenységet elemző reprezentatív mutatóra vonatkozott volna, és a Caremar munkaerő-felhasználási gyakorlatát sem vetették össze az ágazatban működő más vállalkozások költségstruktúrájával.
- (222) Harmadszor, a Caremar azzal érvel, hogy az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban az üzemanyagárak jelentős emelkedése ellenére továbbra is a piacon elérhető legalacsonyabb viteldíjak mellett teljesítette közszolgáltatási kötelezettségét, anélkül, hogy a kompenzáció kiigazítását kérte volna. A Bizottság úgy véli, hogy ez az érv nem elegendő ahhoz, hogy a Caremart hatékony vállalkozásnak tekintsék. A Caremar nem szolgáltatott olyan további információkat, amelyek azt szemléltették volna például, hogy e gyakorlat hogyan mutatkozik meg a vállalat pénzügyi beszámolóiban, továbbá költségstruktúráját sem hasonlította össze az ágazatban működő más vállalkozások költségstruktúrájával. Emiatt a Caremar nem azonosított olyan referenciáértéket, amely alapján értékelhető lenne az által nyújtott szolgáltatás állítólagosan hatékony ellátása.
- (223) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a negyedik Altmark-kritérium nem teljesül ebben az esetben az eredeti szerződés meghosszabbítása kapcsán.
- (224) Mivel a négy Altmark-kritérium nem teljesül egyidejűleg ebben az esetben, a Bizottság megállapítja, hogy a tengeri útvonalak kiszolgálásáért az eredeti szerződés meghosszabbításának időszakában fizetett kompenzáció gazdasági előnyhöz juttatta a Caremart.

- (225) A kikötési elsőbbséget illetően a Bizottság először is emlékeztet arra, hogy az az AGCM legalább két alkalommal úgy ítélte meg, hogy ez az intézkedés gazdasági értékkel bír ⁽¹⁶⁶⁾. Mindazonáltal a Caremar nem fizet díjat a kikötési elsőbbségért. A Bizottság azonban 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 tengeri szállítási szolgáltatás használói előnyben részesíthetik azt az szolgáltatót, amely ezen intézkedés kedvezményezettje. Még ha ezek a hatások csak nagyon korlátozott körülmények között valósulnak is meg, vagy viszonylag csekélyek, a kikötési elsőbbség gazdasági előnyhöz juttatja a Caremart.

9.1.1.4. A versenyre és a kereskedelemre gyakorolt hatás

- (226) Ha egy tagállam által nyújtott támogatás valamely vállalkozás helyzetét megerősíti az Unión belüli kereskedelemben versenytársaival szemben, a támogatást olyannak kell tekinteni, mint amely érinti az utóbbiakat ⁽¹⁶⁷⁾. Elegendő, ha a támogatás kedvezményezettje a verseny számára nyitott piacon más vállalkozásokkal verseng ⁽¹⁶⁸⁾.
- (227) A jelen ügyben a kedvezményezett versenyben áll más, az Unióban tengeri szállítási szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokkal, különösen azóta, hogy a nemzetközi tengeri szállítás, illetve a tengeri kabotázs piacát liberalizáló 4055/86/EGK tanácsi rendelet ⁽¹⁶⁹⁾ és 3577/92/EGK rendelet hatályba lépett. 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.

9.1.1.5. Következtetés

- (228) Mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében megállapított valamennyi követelmény teljesül, a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az eredeti szerződés egymást követő meghosszabbításai alapján a Caremar részére a 2009. január 1. és 2012. július 31. között a közszolgáltatásért fizetett kompenzáció, valamint a közszolgáltatási útvonalakra vonatkozó kikötési elsőbbség a Caremar részére nyújtott állami támogatásnak minősül.

9.1.1.6. Új vagy létező támogatás

- (229) A Bizottság először is megjegyzi, hogy (az akkoriban) a Caremarnak a tengeri közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért 2008 végéig nyújtott kompenzációt e határozat nem vizsgálja (lásd a (17) preambulumbekendést). Az említett kompenzáció vizsgálata, és az, hogy létező támogatásnak minősül-e vagy sem a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének (3) bekezdése alapján, az (EU) 2020/1411 határozat tárgyát képezi (lásd a (25) preambulumbekendést).

⁽¹⁶⁶⁾ Az (EU) 2020/1412 határozatának (265) preambulumbekendése.

⁽¹⁶⁷⁾ A Bíróság 1980. szeptember 17-i ítélete, Philip Morris kontra Bizottság, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, 11. pont; a Bíróság 2001. április 29-i ítélete, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, 21. pont; a Bíróság 2004. április 29-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, 44. pont.

⁽¹⁶⁸⁾ A Törvényszék 1998. április 30-i ítélete, Het Vlaamse Gewest kontra Bizottság, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽¹⁶⁹⁾ 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.).

(230) Az (EU) 2015/1589 rendelet⁽¹⁷⁰⁾ 1. cikkének c) pontja szerint új támogatás az „*olyan támogatás, azaz támogatási program és egyedi támogatás, amely nem létező támogatás, beleértve a létező támogatások módosítását is*”. Emellett az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy minden létező támogatás nyújtására és módosítására irányuló szándékról kellő időben tájékoztatni kell a Bizottságot, és hogy a tervezett intézkedések nem hajthatók végre, amíg ebben az eljárásban végső határozat nem születik⁽¹⁷¹⁾. Az uniós bíróságok álláspontjával⁽¹⁷²⁾ összhangban a Bizottság úgy ítéli meg, hogy egy egyértelmű lejáratú idővel (2008. december 31.) rendelkező támogatási intézkedés időtartamának módosítása (meghosszabbítása) elegendő ahhoz, hogy új támogatásnak minősüljön, függetlenül attól, hogy az intézkedés egyéb jellemzői megváltoztak-e vagy sem. Ez az érvelés a meghosszabbított eredeti szerződésre vonatkozik, amely jogalapot szolgáltat az eredeti szerződés alapján a Caremarra bízott, kompenzáció melletti közszolgáltatási kötelezettség ideiglenes meghosszabbításaihoz (a Caremar 2009-ben bejelentett privatizációjáig, lásd a (29) preambulumbekendést).

(231) A fenti okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy tekintet nélkül arra, hogy (az akkoriban) a Caremar részére 2008 végéig odaítélt kompenzációt létező támogatásnak minősítette az (EU) 2020/1411 határozat, az eredeti szerződés egymás követő meghosszabbításai alapján a Caremar részére a 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban a közszolgáltatásért kifizetett kompenzációt új támogatásnak kell tekinteni. Ez a következtetés az ugyanezen időszakban alkalmazandó kikötési elsőbbségre is vonatkozik.

9.1.2. Az új közszolgáltatási szerződésnek a Caremar privatizációjával egy csomagban történő odaítélése

(232) Annak megállapítása érdekében, hogy az új közszolgáltatási szerződésnek a Caremar privatizációjával egy csomagban történő odaítélése az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében előnyt jelent-e a Caremar és felvásárlója számára, a Bizottságnak értékelnie kell az Altmark-kritériumoknak való megfelelést (lásd a (213) preambulumbekendést).

9.1.2.1. Az első Altmark-kritérium

(233) 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 vett általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülhet⁽¹⁷³⁾. A 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.”

(234) A nemzeti hatóságoknak ezért jogában áll úgy tekinteni, hogy bizonyos szolgáltatások közérdekűek és közszolgáltatási kötelezettség keretében kell ellátni őket a közérdek védelmének abban az esetben történő biztosítása érdekében, amikor a piaci erők nem tudják a szükséges szintnek vagy feltételeknek megfelelően garantálni őket.

⁽¹⁷⁰⁾ 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.).

⁽¹⁷¹⁾ 2016. október 26-i ügy, P DEI és Bizottság kontra Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, 45. pont.

⁽¹⁷²⁾ A Törvényszék 2002. március 6-i ítélete (egyesített ügyek), Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco and Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) és Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) kontra Európai Községek Bizottsága, ECLI:EU:T:2002:59, 175. pont.

⁽¹⁷³⁾ A Törvényszék ítélete, BUPA és társai kontra Bizottság, T-289/03, EBHT 2008, II 81, 96. pont. Lásd még: Tizzano főtanácsnok Ferring-ügyre vonatkozó indítványa, C-53/00, EBHT I. 9069. o., Jacobs főtanácsnok GEMO-ügyre vonatkozó indítványa, C-126/01, EBHT 2003., I. 13769. o.

(235) A kabotázs területén részletes, közszolgáltatási kötelezettségeket szabályozó uniós szabályok kerültek megállapításra a 3577/92/EGK rendeletben, a tengeri szállításban érintett vállalkozásoknak nyújtott potenciális állami támogatások vizsgálata céljából pedig a tengeri szállítás állami támogatására vonatkozó közösségi iránymutatásban (a továbbiakban: tengeri iránymutatás) ⁽¹⁷⁴⁾.

(236) A 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének (1) bekezdése a következőképpen szól:

„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.”

(237) A 3577/92/EGK rendelet 2. cikkének (3) bekezdése 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.

(238) 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.

(239) Az állandó ítélkezési gyakorlatból következően közszolgáltatási kötelezettségek csak akkor állapíthatók meg, amennyiben azt a piaci erők által egyedül nem biztosítható, megfelelő, rendszeres tengeri szállítási szolgáltatások biztosításának igénye indokolja ⁽¹⁷⁵⁾. A 3577/92/EGK rendelet értelmezéséről szóló közlemény ⁽¹⁷⁶⁾ 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 3577/92/EGK rendelet 2. cikkének (4) bekezdése a „közszolgáltatási kötelezettségeket” olyan kötelezettségekként határozza meg, „amelyeket a közösségbeli hajótulajdonos, amennyiben a saját kereskedelmi érdekeit tartaná szem előtt, nem vállalna, illetve azonos mértékben vagy azonos feltételek mellett nem vállalna”.

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

- a) fennállt-e **felhasználói kereslet**;
- b) ezt a keresletet a hatóságok által előírt ilyen értelmű kötelezettség hiányában a piaci szereplők nem tudták-e kielégíteni (**a piaci hiányosság megléte**);
- c) pusztán a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazása nem lett volna elegendő e hiányosság orvoslásához (**a legkevésbé ártalmas megközelítés**).

⁽¹⁷⁴⁾ A Bizottság közleménye C(2004) 43 – Közöségi iránymutatás a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatásról (HL C 13., 2004.1.17., 3. o.).

⁽¹⁷⁵⁾ A Bíróság 2001. február 20-i ítélete, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) és társai kontra Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

⁽¹⁷⁶⁾ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának a szolgáltatásnyújtás szabadsága elvének a tagállamokon belüli tengeri fuvarozásra (tengeri kabotázs) történő alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet értelmezéséről szóló közlemény (COM(2014) 232 final, 2014.4.22.) naprakészé tételéről és helyesbítéséről.

⁽¹⁷⁷⁾ A Bíróság 2017. március 1-jei ítélete, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) v Commission, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 130. és 134. pont.

Felhasználói kereslet

- (241) Az új közszolgáltatási szerződés értelmében a Caremart azzal bízták meg, hogy a Campania régió által meghatározott (a 3.3.1. szakaszban ismertetett) tengeri szállítási programban megjelölt menetrendeknek megfelelően előre meghatározott viteldíjak mellett, kompokkal és gyors járművekkel (azaz vegyes szolgáltatások esetében TMV-vel, csak személyszállítás esetében szárnyashajóval) biztosítsa utasok, járművek (többek között mentőjárművek) és postai küldemények szállítását. A Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettségek a kiszolgált kikötőkre, a közszolgáltatási rendszer keretében üzemeltetett tengeri összeköttetésekre kijelölt hajók típusára a szolgáltatás gyakoriságára, menetrendjére és folytonosságára, valamint a felszámítandó maximális viteldíjakra vonatkoztak (lásd a (83)–(91) preambulumbekendést).
- (242) A Bizottság megjegyzi, hogy a Caremarra az új közszolgáltatási szerződés alapján rótt közszolgáltatási kötelezettség célja a szárazföld és a szigetek közötti területi folytonosság biztosítása a helyi lakosság (főként a munkavégzéshez és az oktatásban való részvételhez kapcsolódó) közlekedési igényeinek rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokkal történő kielégítése útján (lásd a (199) preambulumbekendést). A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezek valóban jogos közérdekű célok.
- (243) A helyi lakosság szükségleteit illetően Olaszország kifejtette, hogy azok az évek során alapvetően nem változtak, amint azt a Campania régió által 2006–2007-ben és 2010–2011-ben folytatott nyilvános konzultációk is mutatják (lásd a (179) preambulumbekendést), melyek megerősítették, hogy a Nápolyi-öböl szigeteinek lakosai a szárazföldre való napi ingázáshoz veszik igénybe a tengeri szállításat. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a Nápolyi-öbölben a tengeri forgalom helyzete nagyon sajátos, mivel Capri, Ischia és Procida szigetek népsűrűsége rendkívül nagy, amint azt Olaszország kifejtette (lásd a (182) preambulumbekendést).
- (244) A fentieket alátámasztják a Caremar által 2009 és 2021 között szállított utasokra, járművekre és árukra vonatkozó részletes, útvonalankénti bontásban megadott statisztikai adatok, melyeket Olaszország tett elérhetővé, és amelyek azt mutatják, hogy a Caremar által kiszolgált útvonalak iránt jelentős kereslet volt, amely az idő múlásával is stabil maradt (lásd a (174) preambulumbekendést).
- (245) Tekintettel arra, hogy a felhasználói kereslet stabilan tartós volt – többek között az azt megelőző két évben is, hogy a Caremart az új közszolgáltatási szerződés alapján közszolgáltatási kötelezettséggel bízták meg –, Olaszország és különösen az érintett regionális hatóságok helyesen vélték úgy, hogy a Capri, Ischia és Procida szigeteket a szárazfölddel (Nápolyal, Sorrentóval és Pozzuolival) összekötő nápolyi-öbölbeli útvonalakon valódi igény mutatkozik a tengeri személyszállítási és vegyes szolgáltatások iránt.

A piaci hiányosság megléte

- (246) Az ÁGÉSZ-közlöny 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”⁽¹⁷⁸⁾. A Bizottságnak ezért meg kell vizsgálnia, hogy a szolgáltatás nem megfelelő lenne-e, ha annak nyújtását kizárólag a piaci erőkre bíznák. Az ÁGÉSZ-közlöny 48. pontja megjegyzi e tekintetben, hogy „a Bizottság értékelése annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy követett-e el a tagállam nyilvánvaló hibát”.
- (247) Tekintettel arra, hogy az új közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó útvonalakon más hajózási társaságok is működtek (lásd a (184) preambulumbekendést), a Bizottság elemezni fogja, hogy az új közszolgáltatási szerződés megkötése előtt az egyes útvonalakon milyen volt a versenyhelyzet, így ellenőrizve azt, hogy a szóban forgó szolgáltatók által nyújtott szolgáltatások egyenértékűek voltak-e azokkal, amelyeket a Caremar az új közszolgáltatási szerződés keretében volt köteles nyújtani, továbbá hogy elegendőek voltak-e a szigetek (Capri, Ischia és Procida) és a szárazföld közötti területi folytonosság biztosításához.

⁽¹⁷⁸⁾ A Bíróság 2001. február 20-i ítélete, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) és társai kontra Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

- (248) E tekintetben a Bizottság először is megjegyzi, hogy a Nápolyi-öböl szigeteire irányuló, illetve onnan kiinduló tengeri szállítást e szigetek lakosai helyi szállításként használják, amely lehetővé teszi számukra a szárazfölddel való igen nagy gyakoriságú összeköttetést. Amint azt Olaszország kifejtette ((182) preambulumbekzdés), Capri, Ischia és Procida szigetek a rendkívül magas népsűrűségük miatt a szárazföldi körzetekhez hasonlítanak. Ez a helyzet megköveteli, hogy a tengeri szállítás gyakorisága szinte ugyanolyan legyen, mint a helyi szárazföldi közlekedése, hogy kielégítse a szárazföldre/szárazföldről napi rendszerességgel ingázó tanulók és munkavállalók igényeit. A piaci hiányosság fennállásának értékelése során megfelelően figyelembe kell venni ezt a sajátosságot.
- (249) A 10. táblázat a Caremar által a 2012 és 2015 közötti időszakban (vagyis az új közszolgáltatási szerződés megkötése előtt) üzemeltetett nyolc útvonal versenyhelyzetét mutatja be a Caremar versenytársai által az észrevételeikben szolgáltatott információk (lásd a (150), (151), (161) és (168) preambulumbekzdést), valamint Olaszország által szolgáltatott információk alapján (lásd a (184) preambulumbekzdést). A Bizottság a (250)–(259) preambulumbekzdésben ismerteti a 10. táblázatban bemutatott versenyhelyzet értékelését.

10. táblázat

A Caremar által üzemeltetett útvonalakon fennálló versenyhelyzet, 2012–2015

Útvonal	Caremar	Versenytársak
Capri/ Sorrento	Vegyes szolgáltatásokat nyújtó TMV-járatok egész évben: naponta nyolc járat (Caprirol 7:00-kor, 8:40-kor, 13:35-kor és 18:45-kor; és Sorrentóból 7:45-kor, 9:25-kor, 14:30-kor és 19:25-kor).	NLG: csak személyszállítási szolgáltatások. Aligruson: vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatok, de csak a nyári időszakban (Sorrentóból 11:30-kor és 14:00-kor; Caprirol 12:30-kor és 18:05-kor) piaci feltételek mellett. SNAV: vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatok, de csak a nyári időszakban (Caprirol 7:35-kor, 9:15-kor, 12:10-kor, 15:55-kor, 17:40-kor és 18:05-kor; és Sorrentóból 8:10-kor, 11:25-kor, 13:50-kor, 16:35-kor) piaci feltételek mellett.
Capri/ Nápoly	Vegyes szolgáltatásokat nyújtó TMV-járatok egész évben: naponta hat járat (Nápolyból 5:35-kor, 12:00-kor, 17:25-kor; és Caprirol 10:20-kor, 15:35-kor és 20:15-kor). Vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok a nyári időszakban: naponta hat járat (Nápolyból 7:25-kor, 13:00-kor, 18:35-kor; és Caprirol Nápolyba 5:40-kor, 9:20-kor és 14:50-kor). Vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok a téli időszakban: naponta hat járat (Nápolyból 09:00-kor, 14:20-kor; és Caprirol 6:45-kor, 11:00-kor, 16:15-kor, 20:10-kor). Vegyes szolgáltatásokat nyújtó TMV-járatok június 1-jétől szeptember 30-ig: naponta két járat (Nápolyból 21:35-kor és Caprirol 23:50-kor).	SNAV: csak személyszállítási szolgáltatások. NLG: csak személyszállítási szolgáltatások. Neapolis: csak személyszállítási szolgáltatások.
Ischia/ Nápoly	Vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok egész évben: naponta négy járat (Ischiáról 08:45-kor, 13:50-kor; és Nápolyból 15:45-kor és 20:15-kor.) Személyszállító szárnyashajójáratok egész évben: naponta egy járat (Nápolyból 14:45-kor.)	Medmar: csak vegyes szolgáltatások, főként a nyári időszakban. Naponta négy járat egész évben (Nápolyból 8:35-kor, 14:10-kor és 18:30-kor; valamint Ischiáról 17:00-kor (nyáron) vagy 16:35-kor (télien), mind közszolgáltatási kötelezettség keretében). Alilauro: csak személyszállítási szolgáltatások, főként a nyári időszakban. Naponta csak öt járat egész évben (Ischiáról 6:30-kor, 9:25-kor és 19:55-kor; és Nápolyból 7:35-kor és 20:10-kor) perckor, mind az öt közszolgáltatási kötelezettség keretében.

Útvonal	Caremar	Versenybírák
Ischia/ Procida/ Nápoly	Vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok egész évben: naponta tíz járat (Nápolyból 6:25-kor (kihajózás Procidáról 7:30-kor), 10:45-kor (kihajózás Procidáról 11:50-kor), 15:10-kor (kihajózás Procidáról 16:20-kor), 17:30-kor (kihajózás Procidáról 18:35-kor), 19:30-kor (kihajózás Procidáról 20:30-kor), és 21:55-kor (kihajózás Procidáról 23:00-kor); Ischiáról 12:55-kor (kihajózás Procidáról 13:35-kor), 15:20-kor (kihajózás Procidáról 15:50-kor), 17:20-kor (kihajózás Procidáról 17:50-kor), 19:25-kor (kihajózás Procidáról 20:30-kor). Vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok június 15-től szeptember 15-ig: naponta két járat (Ischiáról 7:00-kor (kihajózás Procidáról 7:25-kor); és Nápolyból 9:25-kor (kihajózás Procidáról 10:30-kor)). Személyszállító szárnyashajójáratok egész évben: naponta kilenc hajójárat (Nápolyból 8:40-kor (kihajózás Procidáról 9:30-kor), 11:45-kor (kihajózás Procidáról 12:25-kor), 13:10-kor (kihajózás Procidáról 13:50-kor), 18:15-kor (kihajózás Procidáról 18:55-kor); Ischiáról 6:45-kor (kihajózás Procidáról 7:05-kor), 10:15-kor (kihajózás Procidáról 10:35-kor), 13:00-kor (kihajózás Procidáról 13:15-kor), 14:30-kor (kihajózás Procidáról 14:55-kor), 16:25-kor (kihajózás Procidáról 16:45-kor). Személyszállító szárnyashajó-járatok június 1-jétől szeptember 30-ig: naponta két járat (Ischiáról 19:35-kor [kihajózás Procidáról 20:00-kor]; és Nápolyból 21:05-kor [kihajózás Procidáról 21:50-kor]).	Medmar: Vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok: — naponta két járat egész évben közszolgáltatási kötelezettség keretében (Ischiáról 6:25-kor [kihajózás Procidáról 7:25-kor] és 10:35-kor [kihajózás Procidáról 11:15-kor]), valamint — egy (nem minden esetben napi rendszerességű) járat a nyári időszakban a közszolgáltatási kötelezettség keretében (Ischiáról 22:20-kor [kihajózás Procidáról 23:00-kor]). Olaszország szerint azonban a Medmar 2012–2015-ben szinte soha nem nyújtott szolgáltatásokat az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon. SNAV: személyszállítási szolgáltatás szárnyashajóval: — naponta hét járat közszolgáltatási kötelezettség keretében egész évben (Nápolyból 8:25-kor (kihajózás Procidáról 9:05-kor), 16:20-kor (kihajózás Procidáról 17:00-kor), 19:00-kor (kihajózás Procidáról 19:40-kor); és Ischiáról 7:10-kor (kihajózás Procidáról 7:30-kor), 9:45-kor (kihajózás Procidáról 10:10-kor), 13:50-kor (kihajózás Procidáról 14:15-kor), 17:40-kor [kihajózás Procidáról 18:05-kor]); valamint — naponta egy járat piaci feltételek mellett a nyári időszakban (Ischiáról 11:25-kor [kihajózás Procidáról 11:45-kor]).

Útvonal	Caremar	Versenytársak
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok egész évben: naponta hat járat (Pozzuoliból 10:15-kor (kihajózás Procidáról 10:55-kor), 14:00-kor (kihajózás Procidáról 14:30-kor), és 18:55-kor (kihajózás Procidáról 19:35-kor); és Ischiáról 8:35-kor (kihajózás Procidáról 9:00-kor), 11:30-kor (kihajózás Procidáról 11:55-kor), 17:30-kor [kihajózás Procidáról 18:00-kor]). Vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok szeptember 16-tól június 14-ig: naponta két járat (Ischiáról 7:20-kor) (kihajózás Procidáról 7:50-kor); és Pozzuoliból 9:00-kor (kihajózás Procidáról 09:40-kor).	Medmar: vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok, többnyire Procida érintése nélkül. Naponta csak négy járat Procida érintésével (Ischiáról 2:30-kor és 18:55-kor); valamint Pozzuoliból 4:10-kor és 20:30-kor, mind közszolgáltatási kötelezettség keretében és egész évben.
Ischia/ Procida	Az Ischia/Procida/Pozzuoli és az Ischia/Procida/Nápoly útvonalakon üzemeltetett járatokon kívül egész évben naponta egy személyszállító szárnyashajójárat (Procidáról 15:30-kor).	SNAV: az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott nyolc (személyszállító) hajójáraton kívül a SNAV az alábbi járatokat üzemeltette az Ischia/Procida útvonalon: — naponta egy személyszállító szárnyashajójárat egész évben közszolgáltatási kötelezettség keretében (Procidáról 13:15-kor), — naponta egy személyszállító szárnyashajójárat egész évben piaci feltételek mellett (Ischiáról 08:30-kor), — naponta hat személyszállító szárnyashajójárat a nyári időszakban piaci feltételek mellett (Procidáról 7:50-kor, 11:00-kor, 17:50-kor, 19:20-kor; és Ischiáról 18:30-kor és 19:45-kor). Medmar: az útvonalat az Ischia/Procida/Pozzuoli és az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon közlekedő járatokkal szolgálják ki. Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan: vegyes szolgáltatások piaci feltételek mellett, de többnyire a nyári időszakban, és nem minden esetben naponta. A szolgáltatás nagyon instabil volt, mivel ezek a szolgáltatók olyan típusú hajókat használtak, amelyek csak jó időjárási körülmények között tudnak közlekedni.
Procida/ Pozzuoli	Az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon üzemeltetett járatokon kívül egész évben naponta két személyszállító szárnyashajójárat (menetidő: 15 perc) (Procidáról 08:10-kor és Pozzuoliból 8:50-kor).	Gestour: naponta kilenc vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjárat (menetidő: 50 perc) egész évben, piaci feltételek mellett (indulás Pozzuoliból 6:00-kor, 8:30-kor, 10:35-kor, 12:55-kor, 19:50-kor; Procidáról 6:50-kor, 9:30-kor, 11:20-kor, 18:55-kor). Ippocampo: négy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járat piaci feltételek mellett a nyári időszakban, főként vasárnaponként (Procidáról 18:45-kor és 20:00-kor, Pozzuoliból pedig 19:20-kor és 20:50-kor). Procida Lines: Olaszország szerint a Procida Lines a 2012 és 2015 közötti időszakban nem nyújtott szolgáltatást a szóban forgó útvonalon.

Útvonal	Caremar	Versenytársak
Procida/Nápoly	Az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon üzemeltetett járatokon kívül egész évben naponta négy személyszállító szárnyashajójárat (menetidő: 40 perc) (Procidáról 6:35-kor és 9:20-kor; és Nápolyból 7:30-kor és 17:45-kor).	SNAV: az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon üzemeltetett járatokon kívül személyszállító szárnyashajójáratok: - naponta egy járat egész évben közszolgáltatási kötelezettség keretében (Nápolyból 12:30-kor), valamint - naponta két járat a nyári időszakban piaci feltételek mellett (Nápolyból 18:45-kor). Medmar: az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon üzemeltetett járatokon kívül vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratok: - naponta egy járat egész évben közszolgáltatási kötelezettség keretében (Nápolyból 00:20-kor).

(250) A 10. táblázatban szereplő információk alapján a Bizottság úgy véli, hogy azok a szolgáltatások, amelyeket 2011. október 1-jétől kezdődően a versenytársak kínáltak a Caremar által a Nápolyi-öbölben az új közszolgáltatási szerződés keretében üzemeltetendő útvonalakon, nem felcserélhetők a Caremar által kínált szolgáltatásokkal a kínált szolgáltatások típusa, járatsűrűsége és kapacitása tekintetében fennálló, alább ismertetett jelentős különbségek miatt (lásd a (251)–(259) preambulumbekendést).

(251) A **Capri/Sorrento** útvonalat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar volt az egyetlen olyan szolgáltató, amely egész évben nyújtott vegyes szolgáltatásokat az útvonalon. Ugyanis az NLG csak személyszállítási szolgáltatásokat nyújtott, míg a vegyes szolgáltatásokat is nyújtó gazdasági szereplők (Aligruson, SNAV) csak a nyári időszakban folytatták tevékenységüket. Nem volt olyan szolgáltató, amely vegyes szállítási szolgáltatásokat biztosított volna Capri és Sorrento között télen, ami azt jelentette, hogy a szigeten élő lakók/üzlettulajdonosok/tanulók járműveiket nem tudták kompon szállítani a novembertől áprilisig tartó időszakban. Az év többi hónapjában pedig az Aligruson és a SNAV által nyújtott vegyes szolgáltatások szinte egyáltalán nem fedték le az ingázók számára legjelentősebb (és a turisták által kevésbé keresett) napszakokat, nevezetesen a kora reggelt ⁽¹⁷⁹⁾ és a késő estét ⁽¹⁸⁰⁾. Ráadásul a nyári időszakban a versenytársak menetrendjei nem szolgálták volna ki megfelelő módon a naponta ingázó személyek igényeit, tekintettel a Caremar menetrendjeitől való eltérésekre. A fenti okok miatt Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

(252) A **Capri/Nápoly** útvonalat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar volt az egyetlen olyan szolgáltató, amely vegyes szolgáltatásokat nyújtott az útvonalon. A 2012 és 2015 közötti időszakban az útvonalon járatokat üzemeltető másik három hajózási társaság (SNAV, NLG és Neapolis) valójában csak személyszállítási szolgáltatásokat nyújtott. E szolgáltatások nem elégítették ki a járművekkel közlekedő felhasználók tengeri szállítás iránti igényét, mivel a sziget lakói/üzlettulajdonosai/tanulói nem szállíthatták járműveiket a kompon ingázás céljából. Itt kell megemlíteni a mentőautók tengeri szállítását is, amely ahhoz szükséges, hogy meg tudjanak birkózni egészségügyi vagy egyéb vészhelyzettel abban az esetben is, ha helikopteres sürgősségi légi szállításra nincs lehetőség. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a helikopterek csak az ilyen típusú légi közlekedéshez szükséges felszereléssel ellátott területeken képesek le- és felszállni, amennyiben az időjárási körülmények ezt lehetővé teszik ⁽¹⁸¹⁾. Capri szigetén csak egy helikopter-leszállóhely található, mégpedig Anacapri településen, amely

⁽¹⁷⁹⁾ A Caremar hiányában (amely köteles volt az első járatot 7:00-kor indítani Capriról és 7:45-kor Sorrentóból) a reggeli első járat a SNAV-é lett volna, Capriról 7:35-kor és Sorrentóból 8:10-kor. E két hajójáraton kívül a felhasználóknak nem lett volna más lehetőségük arra, hogy kora reggel megérkezzenek úti céljukhoz, tekintettel arra, hogy a következő járat csak 9:15-kor indult Capriról és 11:25-kor Sorrentóból.

⁽¹⁸⁰⁾ Az estét illetően megjegyzendő, hogy a Caremar hiányában a napi utolsó járat Sorrentóból 16:35-kor indult volna (SNAV), Capriról pedig 18:05-kor (SNAV és Aligruson). Ezzel szemben a Caremar köteles volt biztosítani egy járatot Sorrentóból 19:25-kor és Capriról 18:45-kor.

⁽¹⁸¹⁾ Lásd például a 2017. december 15-i híreket, amelyek a következő weboldalon érhetők el: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (utolsó hozzáférés: 2024.6.5.) és a 2022. január 12-i híreket, amelyek a következő weboldalon érhetők el: <https://caprinews.it/?p=31904> (legutóbbi hozzáférés: 2024.6.5.).

leszállóhely magánjáratokat is kiszolgál. A helikoptereket általában azokban az esetekben használják mentésre, ha a mentőautó által nehezen elérhető területről van szó, vagy ha a beteget sürgősen át kell szállítani a szárazföldön található kórházba. Ezzel szemben kevésbé sürgős esetekben – amikor a beteg mentőautóval vagy magángépkocsival is kórházba szállítható – vagy amikor az erős szél következtében a helikopterek számára nem lehetséges az Anacapriban található helikopter-leszállóhelyen történő fel- és leszállás, akkor a leggyakrabban komppal szállítják a beteget a szárazföldre⁽¹⁸²⁾. Ezenkívül a Caremar hiányában egyetlen szolgáltató sem kezelte volna a Caprira érkező, illetve onnan küldött postai küldeményeket. A Bizottság úgy véli, hogy a jármű- és áruszállításra korlátozódó közszolgáltatási kötelezettség nem lett volna elégséges, mivel a versenytársak által piaci feltételek mellett nyújtott személyszállítási szolgáltatások önmagukban nem voltak elegendőek a Capri és Nápoly közötti megfelelő szintű összeköttetés biztosításához. Az évek során naponta csak hét személyszállító járat üzemelt naponta és piaci feltételek mellett: a Neapolis öt járata (Capriról 8:50-kor, 14:10-kor és 17:30-kor, valamint Nápolyból 10:00-kor és 16:05-kor) és az NLG két járata (Capriról 9:35-kor és 11:35-kor). Ez azt jelenti, hogy a kora reggeli időszakban egyetlen piaci szereplő sem nyújtott szolgáltatásokat, ezzel szemben a Caremar köteles volt biztosítani a reggeli első járatot Capri és Nápoly között (5:40-kor a nyári időszakban, 6:45-kor a téli időszakban). A Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar versenytársai által egész évben biztosított hajójáratok többsége közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozott⁽¹⁸³⁾, ami annak a jele, hogy a hatóságok hivatalos kérésének a hiányában a piac elvileg nem biztosította volna azokat. Tekintettel arra, hogy – amint azt Olaszország kifejtette ((182) preambulumbekzdés) – a közszolgáltatási kötelezettségeknek a Nápolyi-öbölben érvényben lévő rendszere nem biztosította a tényleges szolgáltatásnyújtást, észszerű volt az új közszolgáltatási szerződés hatálya alá vonni a Caremarra a közszolgáltatási kötelezettség keretében ezen útvonalon kirótt közszolgáltatási kötelezettségeket. A fenti okok miatt Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

- (253) Az **Ischia/Nápoly** közvetlen útvonalat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar a Medmarral versenyezve nyújtott vegyes szolgáltatásokat komppal, valamint az Alilauroval versenyezve a személyszállító szolgáltatásokat szárnyashajóval (az Alilauro egész évben naponta több hajójáratot is biztosított). Azonban a Caremar versenytársai által az ezen közvetlen útvonalon üzemeltetett hajójáratok időpontja egyrészt eltért a Caremar által nyújtottakétól⁽¹⁸⁴⁾, másrészt pedig valamennyi közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozott. Tekintettel a Caremar által egész évben nyújtandó szolgáltatások menetrendjére és gyakoriságára (lásd a 10. táblázatot), nyilvánvaló, hogy a Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettség célja az volt, hogy a nap fő időszakában naponta állandó minimális számú olyan összeköttetést biztosítson, amelyet versenytársai nem biztosítottak. Emiatt tehát Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások és a személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn. Ez a következtetés abban az esetben is megállja a helyét, ha tekintetbe vesszük azt, hogy az Ischia és Nápoly közötti közvetlen összeköttetés (az eltérő menetidő ellenére) helyettesíthető lenne a Procidát is érintő járatral⁽¹⁸⁵⁾. Amint azt a (254) preambulumbekzdés kifejti, a Caremar versenytársai által az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott szolgáltatások nem voltak elegendőek az Ischia és Nápoly közötti elegendő és rendszeres összeköttetés biztosításához.

- (254) Az **Ischia/Procida/Nápoly** útvonalat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar mellett a Medmar és az Alilauro is rendelkezett engedéllyel arra, hogy ezen az útvonalon járatokat biztosítson. Azonban a vegyes szállítási szolgáltatások terén a piaci ajánlat nagyon korlátozott volt: a Caremaron kívül csak a Medmar nyújtott vegyes szállítási szolgáltatásokat, mégpedig egész évben napi egyszer (Ischiáról 10:35-kor), a nyári időszakban pedig napi kétszer (Ischiáról 22:20-kor és Nápolyból 00:20-kor), mely szolgáltatások nyújtására Olaszország szerint szinte

⁽¹⁸²⁾ Lásd például a 2019. augusztus 12-i híreket, amelyek a következő weboldalon érhetők el: <https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/> 72139 (legutóbbi hozzáférés: 2024.6.5.).

⁽¹⁸³⁾ Nevezetesen az ezen útvonalon a SNAV által egész évben nyújtott napi 13 személyszállító járat (melyből 11-et az NLG-vel közösen üzemeltetett) mindegyike közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozott; az ezen az útvonalon az NLG által egész évben üzemeltetett napi 15 járat közül pedig 13 (melyből 11-et az NLG-vel közösen üzemeltetett) tartozott közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá.

⁽¹⁸⁴⁾ Az egész évben nyújtott vegyes szolgáltatások kapcsán megjegyzendő, hogy Ischiáról a Caremar 8:45-kor és 13:50-kor indított járatot, míg a Medmar a nyári időszakban 17:00-kor, a téli időszakban pedig 16:35-kor; Nápolyból a Caremar 15:45-kor és 20:15-kor indított járatokat, míg a Medmar 8:35-kor, 14:10-kor és 18:30-kor. Az egész évben nyújtott személyszállítási szolgáltatások kapcsán megjegyzendő, hogy Nápolyból a Caremar 14:45-kor indított járatot, míg az Alilauro 7:35-kor és 20:10-kor. A Caremar nem nyújtott Ischiáról kiinduló személyszállítási szolgáltatásokat.

⁽¹⁸⁵⁾ A vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratokat illetően megjegyzendő, hogy a Procidán történő megállás miatt a menetidő körülbelül 15 perccel megnő (az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon a menetidő 1 óra 25 perc). A személyszállító szárnyashajójáratokat illetően megjegyzendő, hogy a Procidán történő megállás miatt a menetidő csaknem 30 perccel megnő (az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon a menetidő 45 perc).

soha nem került sor, annak ellenére sem, hogy a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartoztak. Nyilvánvaló, hogy a Medmar ajánlata nem volt alkalmas arra, hogy kielégítse az Ischia, a Procida és a Nápoly közötti gyakori és rendszeres összeköttetés iránti felhasználói keresletet. A személyszállítási szolgáltatásokat illetően megjegyzendő, hogy egyetlen szolgáltató sem nyújtott az egész évben piaci feltételek mellett tengeri személyszállítási szolgáltatásokat. A SNAV által egész évben üzemeltetett napi hét járat közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozott. Ezenkívül a SNAV-nak és a Caremar-nak a nap más-más időpontjaiban kellett szolgáltatást nyújtani ⁽¹⁸⁶⁾. Az egyetlen járat, amelyet a SNAV által ezen az útvonalon piaci feltételek mellett biztosított, az volt, amely a nyári időszakban naponta indult Ischiáról 11:25-kor. A jelek szerint e szolgáltatás elsősorban a turisztikai kereslet kielégítését célozta, és nem volt alkalmas arra, hogy teljes mértékben kielégítse a felhasználói keresletet. A fenti okok miatt Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások és a személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

- (255) Az **Ischia/Procida/Pozzuoli** útvonal kapcsán a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar ez az útvonalon versenyzett a Medmarral, amely szintén biztosított napi járatokat. Azonban az egész évben biztosított napi járatok mindegyike közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozott, emellett a számuk is korlátozott volt (naponta két járat Ischiáról és naponta két járat Pozzuoliból), az időpontjuk pedig azokra az időszakra esett, amikor a Caremar nem nyújtott szolgáltatást ⁽¹⁸⁷⁾. Ebből megállapítható, hogy amellet, hogy nem volt olyan hajózási szolgáltató, amely egész évben piaci feltételek mellett nyújtott volna szolgáltatásokat ezen az útvonalon, a Medmar által a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatások nem voltak helyettesíthetők a Caremar szolgáltatásaival, amelyek más napszakokat fedtek le. A fenti okok miatt Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.
- (256) Az **Ischia/Procida** útvonalat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar az új közszolgáltatási szerződés értelmében az Ischia/Procida/Pozzuoli és az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott szolgáltatásokon felül köteles egész évben napi egy személyszállító szárnyashajójáratot biztosítani (Procidáról 15:30-kor). Campania régió ezt a közszolgáltatási kötelezettséget belefoglalta az új közszolgáltatási szerződésébe, miután Procida önkormányzata kifejezetten kérte, hogy egész évben biztosítanak több Procidáról induló járatot (lásd a (181) preambulumbekendést). Ezt a kérést az indokolta, hogy a piac által a Procidával biztosított összeköttetések többségére a nyári időszakban került sor, és főként a turisztikai igények kielégítésére irányult. Piaci feltételek mellett egész évben csak egy stabil ⁽¹⁸⁸⁾ járat szolgált ki ezt az útvonalat (a SNAV által üzemeltetett, Ischiáról 8:30-kor induló járat). A fent említettek szerint ((254) és (255) preambulumbekendés) nem volt olyan szolgáltató, amely egész évben piaci feltételek mellett üzemeltetett volna napi járatokat (akár személyszállítási szolgáltatásokat, akár vegyes szolgáltatásokat nyújtva) ⁽¹⁸⁹⁾ az Ischia/Procida/Pozzuoli és az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon, és a Caremar versenytársai által a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatások nem biztosították az összeköttetést azon utasok számára, akik a délutáni időszakban (14:30 és 17:50 között) kívántak volna Procidáról indulni. Emiatt Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

⁽¹⁸⁶⁾ Nápolyból a Caremar 8:40-kor, 11:45-kor, 13:10-kor és 18:15-kor volt köteles járatot indítani, a SNAV pedig 8:25-kor, 16:20-kor és 19:00-kor. Ischiáról a Caremar 6:45-kor, 10:15-kor, 13:00-kor, 14:30-kor és 16:25-kor volt köteles járatot indítani, a SNAV pedig 7:10-kor, 09:45-kor, 13:50-kor és 17:40-kor.

⁽¹⁸⁷⁾ A Medmar Ischiáról 2:30-kor és 18:55-kor, Pozzuoliból pedig 4:10-kor és 20:30-kor indított járatokat, míg a Caremar Ischiáról 7:20-kor (csak a nyári időszakban), 8:35-kor, 11:30-kor és 17:30-kor, Pozzuoliból pedig 9:00-kor (csak a nyári időszakban), 10:15-kor, 14:00-kor és 18:55-kor indított járatokat.

⁽¹⁸⁸⁾ Az Ippocampo, a Rumore és a Capitan Morgan hajózási társaságok által piaci feltételek mellett nyújtott vegyes szolgáltatások túlságosan ritkák és megbízhatatlanok voltak ahhoz, hogy kielégítsék a helyi lakosság összeköttetés iránti igényét. Amint azt Olaszország is említette (a (185) preambulumbekendés f) pontja), amellet, hogy a szóban forgó szolgáltatók olyan típusú hajókat alkalmaztak, amelyek csak jó időjárási körülmények között tudnak működni, e szolgáltatók kínálata főként a nyári időszakot fedte le, és nem minden esetben biztosított napi rendszerességgel járatokat. Az Ischia/Procida útvonalat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar versenytársai többnyire a nyári időszakban üzemeltették járataikat, és nem minden esetben napi rendszerességgel. Csak a Rumore biztosított egész évben napi egy alkalommal vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot piaci feltételek mellett (Ischiáról 10:40-kor).

⁽¹⁸⁹⁾ A Caremar versenytársai által a szóban forgó útvonalakon egész évben nyújtott szolgáltatások mindegyike közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozott. Az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon a Medmar egész évben napi négy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot biztosított, amelyek mindegyike közszolgáltatási kötelezettség hatálya alatt tartozott. Az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon a Medmar egész évben napi egy vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot, a SNAV egész évben napi hét személyszállító járatot volt köteles biztosítani; e szolgáltatások mindegyike közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozott.

- (257) A **Procida/Pozzuoli** útvonalat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar köteles volt az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon nyújtott szolgáltatásokon felül egész évben napi két személyszállító szárnyashajójáratot biztosítani, míg a Caremar versenytársai (a Gestour, az Ippocampo és a Procida Lines) ezen az útvonalon csak vegyes szolgáltatásokat biztosítottak komppal. Ezek a járatok jóval lassabbak voltak, mint a Caremar által üzemeltetett járatok (a komp menetideje 50 perc, szemben a szárnyashajó 15 perces menetidejével), tehát nem voltak helyettesíthetők egymással. Mindenesetre – függetlenül a személyszállítási szolgáltatások és a vegyes szolgáltatások helyettesíthetőségének mértékétől – a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar versenytársai által egész évben nyújtott szolgáltatások (megjegyzendő, hogy csak a Gestour és a Procida Lines ⁽¹⁹⁰⁾ rendelkezett engedéllyel az egész évben történő szolgáltatásnyújtásra) időpontja eltért a Caremar által nyújtott szolgáltatások időpontjától ⁽¹⁹¹⁾, ami azt jelentette, hogy az ingázók számára fontos időszakban nem állt rendelkezésre járat (Procidáról 7:00 és 9:00 között, Pozzuoliból pedig 9:00 és 10:00 között). Emiatt Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.
- (258) A **Procida/Nápoly** útvonalat illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott szolgáltatásokon felül egész évben napi négy járatot volt köteles biztosítani ezen az útvonalon, míg a Medmar és a SNAV az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott szolgáltatásokon felül egy-egy napi járatot biztosított (Nápolyból a Medmar 00:20-kor, a SNAV 12:30-kor indított járatot). Mindegyik járat a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozott, és a Caremar járataitól eltérő napokon üzemelt ⁽¹⁹²⁾. Továbbá, még ha figyelembe is vesszük a SNAV és a Medmar által az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott szolgáltatásokat, nem volt olyan hajózási szolgáltató, amely egész évben és piaci feltételek mellett nyújtott volna személyszállítási szolgáltatásokat a szóban forgó útvonalon, továbbá a Medmar és a SNAV közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó személyszállítási szolgáltatásai nem voltak elérhetők bizonyos időszakokban, amelyek az összeköttetésnek az ingázók részére történő biztosítása szempontjából fontosak voltak (6:00 és 7:00, illetve 8:00 és 10:00 között a Procidáról induló útvonal esetében, valamint 7:00 és 8:00, illetve 17:00 és 18:00 között a Nápolyból induló útvonal esetében). Emiatt Olaszország az új közszolgáltatási szerződés kapcsán nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.
- (259) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a Caremarral kötött új közszolgáltatási szerződésben a fent említett nyolc útvonal üzemeltetésére előírt közszolgáltatási kötelezettséget a területi folytonosság biztosításának valódi közérdekű szükségessége indokolja. Az új közszolgáltatási szerződés odaítélésének időpontjában a piaci erők önmagukban nem voltak alkalmasak (még a közszolgáltatási kötelezettség előírása mellett sem) arra, hogy a gyakoriság, a folyamatosság és járatsűrűség tekintetében kielégítsék azokat a közszolgáltatások iránti igényeket, amelyeket Olaszország azonosított.
- (260) Ez a következtetés érvényes a Caremar által az új közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott szolgáltatások tekintetében élvezett kikötési elsőbbségre is. A fent említettek szerint Olaszország megerősítette, hogy a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási rendszer keretében nyújtott szolgáltatásokra vonatkozik, és hogy e szolgáltatásokat egészíti ki a szolgáltató érdekében ⁽¹⁹³⁾. A 166/2009. sz. törvény 19-ter cikkének (21) bekezdése egyértelműen meghatározza, hogy a kikötési elsőbbségre a szigetekkel való területi folytonosság biztosítása, valamint a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése érdekében van szükség (lásd a (99) preambulumbekendést). Ha ugyanis a Caremar nem rendelkezne kikötési elsőbbséggel, akkor esetenként várnia kellene a kikötésre, ami késéseket eredményezhetne, és alááshatná azt a célt, hogy a polgárok számára megbízható és kényelmes összeköttetések legyenek elérhetők. Valóban szükség van rendszeres menetrendre a szigeti lakosság mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében, és hogy hozzájáruljanak az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. Továbbá mivel az új közszolgáltatási szerződés az indulások tekintetében konkrét menetrendi kötelezettségeket állapít meg a közszolgáltatással érintett útvonalakon, a kikötési elsőbbséget biztosítja, hogy minden kikötő oly módon ossza ki a kikötőhelyeket és a kikötési időket, hogy a közszolgáltató meg tudja felelni közszolgáltatási kötelezettségének. Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezt az intézkedést azért hozták, hogy a Caremar el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthetők (lásd a (267) preambulumbekendést).

⁽¹⁹⁰⁾ Olaszország szerint azonban a Procida Lines a 2012 és 2015 közötti időszakban nem nyújtott ilyen szolgáltatást.

⁽¹⁹¹⁾ Procidáról a Caremar egész évben indított járatot 8:10-kor, míg a Gestour egész évben 6:50-kor, 9:30-kor, 11:20-kor és 18:55-kor indított járatokat (a Procida Linesnak pedig 5:50-kor, 7:50-kor, 10:45-kor, 12:40-kor, 15:25-kor, 17:30-kor és 19:15-kor kellett volna járatokat indítania). Pozzuoliból a Caremar 8:50-kor indított járatot, míg a Gestour egész évben 6:50-kor, 9:30-kor, 11:20-kor és 18:55-kor indított járatokat (a Procida Linesnak pedig 5:05-kor, 7:05-kor, 11:50-kor, 13:35-kor, 16:25-kor, 18:25-kor és 20:00-kor kellett volna járatokat indítania).

⁽¹⁹²⁾ Procidáról a Caremar 6:35-kor és 9:20-kor indított személyszállító járatot; Nápolyból a Caremar 7:30-kor és 17:45-kor indított személyszállító járatot.

⁽¹⁹³⁾ Például a Laziomar esetében amikor a Pontino-szigetek három útvonalán nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokat a Caremarról a Laziomarra ruházták át, a szóban forgó útvonalakon kiszolgált kikötőkhöz kapcsolódó kikötési elsőbbséget automatikusan átruházták a Laziomarra.

A legkevésbé ártalmas megközelítés

- (261) Olaszország úgy döntött, hogy közszolgáltatási szerződést köt egy szolgáltatóval (Caremar), annak ellenére, hogy – amint azt a 10. táblázat mutatja – több szolgáltató is üzemeltetett kompenzáció nélkül járatokat közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalakon.
- (262) A Bizottság úgy véli, hogy a közszolgáltatási kötelezettség kompenzáció nélküli rendszere, amely csak 2017-ig volt érvényben a Nápolyi-öbölben⁽¹⁹⁴⁾, semmilyen módon nem volt összehasonlítható a Caremarra az új közszolgáltatási szerződés alapján előírt rótt közszolgáltatási kötelezettséggel. Ennek okai a következők.
- (263) Először is, a Caremar versenytársaira rótt közszolgáltatási kötelezettségek eltértek az új közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozóktól, mivel azok csak a gyakoriságra, a járatsűrűsége, a (kizárólag személyszállítás, illetve személyszállítás, járművek szállítása és teherszállítás céljára használt) hajókra és a maximális viteldíjakra vonatkoztak, míg a Caremar esetében a pontosságra, a minőségre és az igénybe vett hajók kapacitására nézve is érvényben voltak kötelezettségek (lásd a (183) preambulumbekendést).
- (264) Másodszor, a Caremar versenytársaival szemben előírt közszolgáltatási kötelezettségre nézve nem voltak érvényben olyan szankciók, amelyek a közszolgáltatási kötelezettségnek megfelelő szolgáltatásnyújtást garantálták volna; ezzel szemben az új közszolgáltatási szerződés a közszolgáltatási kötelezettségek nem teljesítésének esetére kidolgozott szankciórendszert határoz meg (lásd a (90) és (91) preambulumbekendést). Az Olaszország által szolgáltatott információk alapján (lásd a (183) preambulumbekendést) a Bizottság elfogadja, hogy a felhasználói keresletet nem lehetett volna kielégíteni közszolgáltatási kötelezettség kompenzáció nélküli előírásával, mivel a Caremar versenytársai több alkalommal nem teljesítették közszolgáltatási kötelezettségeiket⁽¹⁹⁵⁾ vagy nem nyújtottak a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatásokat, tekintettel arra, hogy 45 nappal korábbi előzetes értesítéssel jogukban állt kivonni magukat közszolgáltatási kötelezettségük teljesítése alól, a szolgáltatás felfüggesztését kérni, vagy egyszerűen megtagadni a közszolgáltatási kötelezettség további teljesítését⁽¹⁹⁶⁾.
- (265) Végezetül: a nem kompenzált közszolgáltatási kötelezettségek (még ha sor is kerül a teljesítésükre) önmagukban nem lettek volna elegendőek az Olaszország által azonosított közszolgáltatási igények teljes körű kielégítéséhez – vagyis a szárazföld és a szigetek közötti területi folytonosság biztosításához a helyi lakosság (főként a munkavégzéshez és az oktatásban való részvételhez kapcsolódó) közlekedési igényeinek rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokkal történő kielégítése útján (lásd a (199) és (242) preambulumbekendést) – tekintettel arra, hogy az ingázók számára fontos időszakokban nem üzemeltek járatok.
- (266) A Bizottság ezenfelül tudomásul veszi Olaszország azon érvét, amely szerint a közszolgáltatási szerződésre a Caremar privatizációja miatt is szükség volt. Közlekedésszerű: Olaszország azzal érvel, hogy a Caremarra az új közszolgáltatási szerződéssel egy csomagban történő megpályáztatása lehetővé tette a tengeri közszolgáltatás folyamatosságának biztosítását, és az állam számára az érték maximalizálását. Ebből az okból a Bizottság tehát elfogadta (lásd a (105) preambulumbekendést), hogy Olaszország az új közszolgáltatási szerződéssel együtt pályáztatja meg a Caremart. A Bizottság ezzel azt is elfogadta, és e határozatban megismétli, hogy Olaszország nem róhatott további nem kompenzált közszolgáltatási kötelezettséget valamennyi szolgáltatóra, hanem inkább kizárólag a Caremarral kívánt közszolgáltatási szerződést kötni.

Következtetés

- (267) A fenti értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor a Caremarra bízott szolgáltatásokat általános gazdasági érdekű szolgáltatásként határozta meg a 10. táblázatban feltüntetett útvonalak esetében. A Bizottság által az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban megfogalmazott kétségek ezzel eloszlottak.

⁽¹⁹⁴⁾ A nem kompenzált közszolgáltatási kötelezettségek rendszere 2017. január 9-ig volt hatályban. 2017. január 10-től a Caremar volt az egyetlen olyan tengerhajózási vállalkozás, amelyre közszolgáltatási kötelezettség vonatkozott a Nápolyi-öbölben.

⁽¹⁹⁵⁾ Lásd a (126) lábjegyzetet.

⁽¹⁹⁶⁾ Lásd a (125) lábjegyzetet.

- (268) Annak megállapításához, hogy az első *Altmark*-kritérium teljesül-e, a Bizottságnak továbbra is ellenőriznie kell, hogy a Caremart egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettséggel bízták-e meg, és hogy a 3577/92/EGK rendelet követelményei teljesültek-e. Az első pont kapcsán a Bizottság megjegyzi, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket az új közszolgáltatási szerződés és annak mellékletei (amelyek tartalmazzák például a hajók meghatározását az egyes útvonalak tekintetében) egyértelműen leírják (lásd a (83)–(91) preambulumbekendést). A kompenzációról rendelkező szabályokat pedig az új közszolgáltatási szerződés, a 166/2009. sz. törvény és a 111/2007. sz. határozat részletezi (lásd a (92)–(96) preambulumbekendést). Az új közszolgáltatási szerződés emellett egyértelmű időtartamra szól (kilenc év), a Caremart határozza meg közszolgáltatóként, és rendelkezik a túlkompensáció elkerülésének és visszafizettetésének szabályairól (lásd a (94) preambulumbekendést). A második pontot illetően a Bizottság megjegyzi, hogy az új közszolgáltatási szerződésre a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban, az összes unióbéli hajótulajdonossal szemben a megkülönböztetés tilalmának elvét tiszteletben tartva került sor (lásd a (69) és (70) preambulumbekendést). A Bizottság tehát megállapítja, hogy az első *Altmark*-kritérium teljesült.
- (269) Mivel a kikötési elsőbbség az új közszolgáltatási szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó kiegészítő intézkedésnek minősül, a kikötési elsőbbség is megfelel az *Altmark*-ítélet első kritériumának.

9.1.2.2. A második *Altmark*-kritérium

- (270) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban (lásd az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozat (205) preambulumbekendését) azt az előzetes álláspontot fogadta el, hogy az *Altmark*-ítélet második kritériuma teljesül.
- (271) 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. Közelebbről: a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket a 111/2007. sz. határozat részletesen kifejti, és azokat az új közszolgáltatási szerződésben is alkalmazták (lásd a (93) preambulumbekendést). A kompenzáció kiszámításának módszerét, beleértve például a figyelembe veendő költségelemeket és a tőkemegtérülési rátát, a 111/2007. sz. határozat részletezi (lásd a (93) preambulumbekendést). Mivel a kikötési elsőbbség nem jár a Caremar részére pénzbeli kompenzációval, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez az intézkedés megfelel a második *Altmark*-kritériumnak.
- (272) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a második *Altmark*-kritérium teljesül.

9.1.2.3. A harmadik *Altmark*-kritérium

- (273) A harmadik *Altmark*-kritérium szerint az általános gazdasági érdekű szolgáltatás teljesítéséért kapott kompenzáció 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.
- (274) Az új közszolgáltatási szerződés 16. cikke értelmében a közszolgáltatásért járó kompenzáció számszerűsítése a 111/2007. sz. határozatban meghatározott módszer alapján történik⁽¹⁹⁷⁾, amely szerint a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése során felmerült nettó költség – és ezzel együtt a méltányos nyereség – fedezéséhez szükséges mértéket (gazdasági-pénzügyi egyensúly). A fent említettek szerint (lásd az (55)–(66) preambulumbekendést) a 111/2007. sz. határozat szerint a szolgáltatások terjedelmét a közszolgáltatási szerződésben meghatározott maximális viteldíjakat és a ténylegesen kifizetett kompenzációt úgy kell meghatározni, hogy a szolgáltatónál az általános gazdasági érdekű szolgáltatás kapcsán jelentkező valamennyi költséget fedezze, figyelemmel az egyéb bevételekre és a méltányos nyereségre.
- (275) Az *Altmark*-ügyben hozott ítélet nem határozza meg pontosan a méltányos nyereséget. Az ÁGÉSZ-közlemény szerint méltányos 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.

⁽¹⁹⁷⁾ Az új közszolgáltatási szerződés 16. cikkének (1) bekezdése.

- (276) Az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak, köztük a Caremarnak fizetett kompenzáció arányosságát illetően. Közelebbről: a 2010-től fizetett kompenzáció tekintetében a Bizottság azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a 6,5 %-os rögzített kockázati prémium nem a kockázat megfelelő szintjét tükrözi, mivel első látásra nem tűnt úgy, hogy a Caremar viselné az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan együtt járó kockázatokat. Konkrétabban: a kompenzáció kiszámításának céljából figyelembe vett költségelemek tartalmazzák a szolgáltatás nyújtásával összefüggő valamennyi költséget, emellett tekintettel voltak például az üzemanyagárak változásaira. Ennek eredményeként a Bizottság abban a szakaszban úgy ítélte meg, hogy a Caremar túlkompensációban részesülhetett.
- (277) A Bizottság megjegyzi, hogy a kompenzációs módszer új közszolgáltatási szerződésben megállapított bizonyos vonatkozásai a jelek szerint valóban csökkentik a Caremarnál felmerült kereskedelmi kockázatot. A Bizottság különösen a következő rendelkezésekre hivatkozik:
- Az új közszolgáltatási szerződés 13. cikke értelmében a Caremar évente kérheti Campania régiótól a felhasználói díjak inflációhoz való igazítását, jöllehet Campania régió dönthet úgy, hogy nem engedélyezi a kért kiigazítást vagy felfüggeszti a már engedélyezett kiigazítást (lásd a (89) preambulumbekendést).
 - Az új közszolgáltatási szerződés 17. cikkének célja a közszolgáltatás gazdasági-pénzügyi egyensúlyának fenntartása. Konkrétabban: abban az esetben, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem volna elegendő az új közszolgáltatási szerződésben előírt szolgáltatások költségeinek fedezésére, a 17. cikk lehetővé teszi a díjszabásnak, a kínált közszolgáltatások terjedelmének vagy a Caremar tengeri eszközeinek felülvizsgálatát. A szerződés 17. cikke értelmében a felek háromévente ellenőrzik a gazdasági-pénzügyi egyensúly feltételeit a 111/2007. sz. határozatban megállapított kritériumoknak, továbbá a szerződésben meghatározott szabályoknak megfelelően. E célból a Caremar minden szabályozási időszak harmadik évének június 30. napjáig naprakész jelentést küld az érintett időszak pénzügyi eredményeiről.
- (278) Bár úgy tűnik, hogy ezek a biztosítékok csökkentik a Caremar kereskedelmi kockázatát, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a vállalat továbbra is ki van téve annak a kockázatnak, hogy a kompenzáció esetleg nem lesz elegendő a szolgáltatás működtetésével kapcsolatos költségek fedezésére. A fent említetteknek megfelelően ((93) preambulumbekendés) ugyanis a szolgáltatás gazdasági-pénzügyi egyensúlyának ellenőrzésére csak háromévente kerül sor, és az egyensúly-helyreállítási mechanizmus csak abban az esetben aktiválható, ha az alulkompensáció mértéke meghaladja a teljes kompenzáció 5 %-át. Ha e felülvizsgálat azt mutatja, hogy a kompenzáció nem elegendő a közszolgáltatás költségeinek fedezésére, a Caremar és az Olaszország megállapodhatnak a következő hároméves időszakra vonatkozó módosításokban. A 17. cikk szerint a módosítás (ha sor kerül rá) tárgyalás eredménye, és amíg nem jutnak megállapodásra, a Caremarnak változatlan formában kell teljesítenie a közszolgáltatást. Ennek eredményeként a Caremar részben továbbra is ki van téve annak a kockázatnak, hogy a kompenzáció nem elegendő a szolgáltatás működtetése költségeinek fedezésére. Noha az új közszolgáltatási szerződés 17. cikkét fel lehet használni a gazdasági-pénzügyi egyensúly helyreállítására, ez csak előremutatón történhet meg, az alulkompensáció visszaható hatályú korrekciójára nincs lehetőség.
- (279) Az új közszolgáltatási szerződés által megengedett méltányos nyereség kapcsán – amint arra a (60) preambulumbekendés rámutat – a 111/2007. sz. határozat előírja, hogy 6,5 %-os kockázati prémiummal kell számolni a tőke megtérülés WACC-képlet alapul vételével történő meghatározásához.
- (280) Olaszország hangsúlyozza, hogy a kockázati prémiumot makrogazdasági elemzések alapján határozták meg, amelyek átlagos kockázati prémiumot rendelnek a szóban forgó ágazat referenciaországához vagy -területéhez. Ezek az elemzések Olaszország esetében 6,4 %-os átlagos kockázati prémiumot állapítottak meg. Ez a prémium tehát teljes mértékben összhangban van a 111/2007. sz. határozatban meghatározott 4 %-os kockázati prémiummal, és 2,5 %-os növekedést jelent a nem kizárólagos szolgáltatások esetében (6,5 %-os kockázati prémium). A 6,5 %-os (bruttó) prémiumot 2015 júliusáig alkalmazták, majd ezt követően az új közszolgáltatási szerződéshez a kompenzáció szempontjából figyelembe vett mértéket 10,55 %-ban állapították meg. Olaszország előadja, hogy ez a prémium azért magasabb, mint a korábbi szerződések esetében volt – amelyek 6,5 %-os mértéket írtak elő –, mert a Caremar az esetleges alulkompensáció miatt nagyobb vállalkozói kockázatot visel (lásd a (198) preambulumbekendést).

- (281) E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy az új közszolgáltatási szerződés nem tartalmaz olyan rendelkezést, amely szerződéses eltérések esetén kompenzációs kiigazítást tenne lehetővé, kivéve a közszolgáltatások terjedelmének és a díjszabásnak a módosítását célzó rendelkezést. Ez azt jelenti, hogy az üzemanyagárak emelkedése vagy az utasforgalom jelentős visszaesése esetén a Caremar ki van téve a költségnövekedés vagy a bevételek csökkenése, illetve az abból eredő az alulkompenzáció kockázatának. Amint arra a (278) preambulumbekkezdés rámutat, a közszolgáltatási szerződés ilyen alulkompenzáció esetére olyan korrekciós intézkedéseket ír elő, amelyek csak a közszolgáltatás jövőbeli működtetését érintik, azaz a már elszenvedett veszteségek visszamenőlegesen nem fedezhetők. Ezen túlmenően ezek a szerződés szerinti korrekciók csak a teljes kompenzáció mértékének 5 %-át meghaladó mértékű alulkompenzáció esetében alkalmazandók (lásd a (277) preambulumbekkezdést), tehát az 5 %-os vagy annál kisebb mértékű alulkompenzáció kockázatát a Caremar viseli, mely alulkompenzáció ami nyilvánvalóan jelentős éves összegnek felel meg. Ennek következtében a szolgáltatásnyújtás különösen ellensúlyozni a viteldíjak emelésével (hiszen azok csak a jövőre nézve kiigazíthatók), a kínált közszolgáltatások terjedelmének csökkentésével vagy a társaságnak a szolgáltatások nyújtásához szükséges tárgyi eszközei körének szűkítésével.
- (282) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a fent említett mechanizmus a Caremart olyan alulkompenzációs kockázatnak teszi ki, amely magasabb, mint a többi hajózási társaság által ugyanebben az időszakban a piacon viselt kockázat, mely esetében a 6,5 %-os kockázati prémiumot indokoltnak találták. Például a Compagnia Italiana di Navigazione (a Tirrenia di Navigazione felvásárlója) és a Società Navigazione Siciliana (a Siremar felvásárlója) esetében a Bizottság indokoltnak ítélte, hogy az illetékes olasz hatóságok által 2012-ben a Compagnia Italiana di Navigazione társasággal, illetve 2016-ban a Società Navigazione Siciliana társasággal kötött közszolgáltatási szerződések alapján 6,5 %-os kockázati prémiumot alkalmazzanak, tekintettel arra, hogy a hajózási szolgáltatók már a teljes kompenzáció mértékének 3 %-át meghaladó mértékű alulkompenzáció esetén is kérhetik a szerződés gazdasági-pénzügyi egyensúlyának felülvizsgálatát⁽¹⁹⁸⁾. Észszerű, hogy minél magasabb a szolgáltató által viselendő alulkompenzáció összege, annál magasabb a kockázati prémium engedélyezhető mértéke.
- (283) A fentiekben túlmenően annak megállapítása érdekében, hogy a Caremar esetében a tőkeemegtérülés 10,55 %-os mértéke méltányos-e, a Bizottság kiszámította⁽¹⁹⁹⁾ a hajógyártási és tengerhasznosítási ágazatban tevékenykedő nyugat-európai vállalatok 2014. évi (a közszolgáltatási szerződésnek a Caremar általi aláírásának évében fennálló) WACC-ját⁽²⁰⁰⁾, figyelembe véve az Olaszországra vonatkozó országkockázatot. Mivel mind a kockázatmentes kamatláb (amelyet a Bizottság a német tízéves államkötvényt figyelembe véve, közelítéssel határozott meg), mind pedig Olaszország országkockázati prémiuma (amelyet a Bizottság a Moody's országminősítése vagy a CDS-felárak alapján, közelítéssel határozott meg) egész évben változik, a Bizottság azt a tartományt adta meg, amelyen belül a WACC 2014-ben mozgott. 2014-ben az ágazatban működő vállalatok esetében a WACC 10,39 % és 11,84 % között volt. Ez azt jelenti, hogy egy, a Caremarhoz hasonlóan a hajógyártási és tengerhasznosítási ágazatban működő vállalatnak 2014-ben e tartományon belüli hozamot kellett generálnia ahhoz, hogy a külső és saját forrásból történő finanszírozás költségeit egyaránt fedezni tudja. Mindezek alapján – valamint előzetesen figyelembe véve azokat a kockázatokat, amelyeknek a Caremar ki van téve (lásd a fenti (281) preambulumbekkezdést) – a tőkeemegtérülésnek a nyílt versenytárgyalási eljárás keretében kiválasztott Caremar esetében meghatározott 10,55 %-os mértéke összhangban volt azokkal a kockázatokkal, amelyeket a Caremar az új közszolgáltatási szerződés keretében nyújtandó közszolgáltatások kapcsán vállalt. A Bizottság úgy véli, hogy a Caremar megbízását megelőző években a 10,55 %-os tőkeemegtérülés előzetes szempontból nézve összhangban volt azokkal a kockázatokkal, amelyeket a Caremar az új közszolgáltatási szerződés keretében nyújtott közszolgáltatások kapcsán vállalt.

⁽¹⁹⁸⁾ A Compagnia Italiana di Navigazione kapcsán lásd: a Bizottság (EU) 2020/1412 határozata (2020. március 2.) az Olaszország által a Tirrenia di Navigazione és felvásárlója, a Compagnia Italiana di Navigazione javára végrehajtott SA.32014., SA.32015., SA.32016. (11/C) (korábbi 11/NN) számú intézkedésekről (HL L 332., 2020.10.12., 45. o.), (244) és (361) preambulumbekkezdés. A Società Navigazione Siciliana kapcsán lásd: 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, (HL L 97., 2022.3.24., 1. o.), (362) preambulumbekkezdés.

⁽¹⁹⁹⁾ A WACC kiszámításához a Bizottság az Aswath Damodaran (a New York-i Egyetem Stern School of Business Intézetének pénzügyi professzora) honlapján közzétett adatkészleteket használta fel, a német államkötvényekre vonatkozó adatokat a www.worldgovernmentbonds.com címen szerezte be.

⁽²⁰⁰⁾ A WACC kiszámítása a tőzsdén jegyzett társaságokra vonatkozó adatok alapján történik. Jelen esetben 62 olyan tőzsdén jegyzett európai vállalatból áll, amelyek a hajógyártásban vagy a tengerhasznosítási ágazatban tevékenykednek. Ez a minta áll a legközelebb ahhoz az ágazathoz, amelyben a Caremar (mint tőzsdén nem jegyzett társaság) működik, nevezetesen a tengeri személy-, jármű- és teherszállítás ágazatához. Egy magánbefektető hasonló referenciaértékeket használna, ha azt kívánná meghatározni, hogy a Caremartól milyen hozamra számíthat.

- (284) A teljesség kedvéért utólagosan a Bizottság megállapítja, hogy az új közszolgáltatási szerződés alapján a Caremar részére nyújtott kompenzáció felső határa évi 10 778 897 EUR, függetlenül attól, hogy a Caremar milyen mértékű méltányos nyereségre jogosult (lásd a (92) preambulumbekendést). A 2011. évi ÁGESZ-keretszabály 47. pontjával összhangban a Bizottság azt vizsgálja, hogy a szerződés teljes időtartamára vetítve előfordult-e túlkompensáció. Amint azt a 11. táblázat szemlélteti az Olaszország által szolgáltatott információk alapján, a 2015–2021-es időszakra vonatkozó adatok szerint a Caremar által a közszolgáltatásért kapott kompenzáció tényleges mértéke egyes években meghaladta az adott évre engedélyezett összeget (a 2015., 2020. és 2021. évi összegek kivételével, melyek nem voltak elegendőek a szolgáltatás nettó költségének fedezésére, ami alulkompensációt eredményezett a szóban forgó években). Amint arról a (96) preambulumbekendés említést tesz, Campania régió minden túlkompensációt észlelt, és annak összegét a Caremar az új közszolgáltatási szerződés 18. cikke alapján visszafizette.

11. táblázat

A Caremar által ellátott közszolgáltatás nettó költsége, 2015–2021

(EUR)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Mindösszesen
Bevételek összesen	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000–30 000 000]	[20 000 000–30 000 000]	182 741 669
Teljes költség	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000–40 000 000]	[30 000 000–40 000 000]	228 957 910
Amortizáció	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000–2 000 000]	[1 000 000–2 000 000]	11 380 741
= A közszolgáltatás nettó költsége	– 7 012 000	– 9 417 000	– 9 734 000	– 5 149 425	– 5 439 011	–[11 000 000–12 000 000]	–[9 000 000–10 000 000]	– 57 596 982
+ tőke megtérülés (10,5 %)	– 202 000	– 775 000	– 645 000	– 751 680	– 697 858	–[700 000–800 000]	–[600 000–700 000]	– 4 479 446
= Kompenzációra jogosult összeg	– 7 214 000	– 10 192 000	– 10 379 000	– 5 901 105	– 6 136 869	–[10 000 000–20 000 000]	–[10 000 000–20 000 000]	– 62 076 428
+ Tényleges kompenzáció	4 961 000	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000–20 000 000]	[8 000 000–9 000 000]	64 301 641
= Túl-/alulkompensáció	– 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	–[1 000 000–2 000 000]	–[1 000 000–2 000 000]	2 225 213

- (285) Az új közszolgáltatási szerződés 17. cikkében előírt, a szolgáltatás gazdasági-pénzügyi egyensúlyát biztosító ellenőrzési mechanizmus nemcsak az alulkompensáció, hanem a túlkompensáció eseteire is alkalmazandó (lásd a (94) preambulumbekendést). Túlkompensáció esetén Campania régió naprakészé teszi a következő szabályozási időszakra kifizetendő kompenzációt. Az új közszolgáltatási szerződés 18. cikke előírja, hogy egy adott szabályozási időszakra vonatkozóan a túlkompensáció összegét a vonatkozó kérelem benyújtásától számított 30 napon belül kell visszatéríteni.

(286) Az Olaszország által szolgáltatott információk szerint a 11. táblázatban azonosított túlkompensáció összesített összegéből a 2015 és 2021 közötti teljes időszakra vonatkozóan ez idáig 2 224 868 EUR összeget fizettek vissza (lásd a (96) preambulumbekendést). A 2015-re, 2016-ra és 2017-re vonatkozó ellenőrzött adatokon, valamint a 2018-ra vonatkozó előzetes adatokon alapuló ellenőrzési eljárás a következőket állapította meg:

- 2015-re 2 253 000 EUR (alulkompensáció),
- 2016-ra 586 000 EUR (túlkompensáció),
- 2017-re 399 429 EUR (túlkompensáció),
- 2018-ra 2 103 400 EUR (túlkompensáció).

(287) A fenti ellenőrzés eredményei szerint a 2015 és 2018 közötti időszakban összesen 835 058 EUR összegű túlkompensációra került sor, mely összeget Campania régió visszafizettetett (lásd a (96) preambulumbekendést).

(288) A 2018 és 2021 közötti időszakra vonatkozóan az ellenőrzési eljárás a 2018-ra, 2019-re és 2020-ra vonatkozó ellenőrzött adatok, valamint a 2021-re vonatkozó előzetes adatok alapján a következőket állapította meg:

- 2018-ra 4 462 201 EUR (túlkompensáció),
- 2019-re 2 325 420 EUR (túlkompensáció),
- 2020-ra 1 676 056 EUR (alulkompensáció),
- 2021-re 1 618 352 EUR (alulkompensáció).

(289) A fent említett ellenőrzés eredményei szerint a 2018 és 2021 közötti időszakban összesen 1 389 811 EUR összegű maradvány túlkompensáció adódott, mely összeget Campania régió visszafizettetett (lásd a (96) preambulumbekendést) ⁽²⁰¹⁾.

(290) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezek az intézkedések elegendőek az esetleges túlkompensáció elkerüléséhez és feltárásához.

(291) A fenti okok miatt – figyelembe véve, hogy a tőke megtérülés, amelyet a Caremar előzetesen elvárhatott, megfelelt azoknak a kockázatoknak, amelyeket a közszolgáltatások közszolgáltatási szerződés keretében történő üzemeltetése során vállalt, továbbá hogy az új közszolgáltatási szerződés tartalmaz egy olyan visszakövetelési mechanizmust, amely biztosítja a túlkompensáció elkerülését – a Bizottság megállapítja, hogy a Caremar részére a közszolgáltatás ellentételezéseként nyújtott kompenzáció nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtása során felmerülő költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve a vonatkozó bevételeket és egy méltányos nyereséget.

(292) Ami a kikötési elsőbbséget és az abból eredő esetleges túlkompensációt illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben ez az intézkedés csökkentené a közszolgáltató működési költségeit vagy növelné a bevételeit, ezek a hatások teljes mértékben tükröződnének a szolgáltató belső elszámolásaiban, tekintettel arra, hogy a megfelelő működési költségek alacsonyabbak lennének, vagy a bevételek magasabbak lennének. A Bizottság elemzése megerősítette, hogy a 2015 és 2021 közötti időszakban a Caremar a túlkompensációt minden esetben visszafizette (lásd a (281) preambulumbekendést), és hogy megfelelő visszakövetelési mechanizmus áll rendelkezésre annak biztosítása érdekében, hogy a 2022 és 2024 közötti időszakban se kerüljön sor túlkompensációra (vagy ha mégis sor kerül rá, az összeget fizessék vissza) ((290) preambulumbekendés).

⁽²⁰¹⁾ Az Olaszország által szolgáltatott információk szerint a Caremar 2018. évi beszámolója 4 462 201 EUR összegű túlkompensációt mutatott. Tekintettel arra, hogy a 2015 és 2018 közötti időszakra vonatkozó első ellenőrzés idején a 2018. évre már 2 103 400 EUR összeget visszafizettek Campania régió részére (a 835 058 EUR egyenleggel összefüggésben), a kiszámított különbség 2 358 801 EUR volt, ami a többi év (2019, 2020 és 2021) eredményeivel együtt összesen 1 389 911 EUR összegű túlkompensációt eredményezett, amelyet a Caremar szintén visszafizetett Campania régióknak. Olaszország továbbá előadta, hogy a 2021. évi pénzügyi adatok továbbra is ideiglenesek, és azokat a közszolgáltatási szerződés 17. cikke értelmében Campania régió fogja ellenőrizni a legutóbbi szabályozási időszak (2022–2024) összefüggésében.

- (293) Következésképpen eloszlottak a Bizottság azon kételyei, amelyek azzal voltak kapcsolatosak, hogy a Caremar részére a közszolgáltatásért járó kompenzáció – beleértve a kikötési elsőbbséget is – nem összeegyeztethető az Altmark-ítélet harmadik feltételével. Ezt a következtetést nem érinti az a tény, hogy Campania régió 2015-ben 2 155 008 EUR összeget nyújtott a Caremarnak annak érdekében, hogy annak pénzügyi helyzetét a Caremar felvásárlására vonatkozó sikeres ajánlat időpontjában fennálló szinten helyreállítsa ((77) és (79) preambulumbekezdés). A források szóban forgó átruházásának feltétele volt, hogy a nyertes ajánlattevő felvásárolja a Caremart, és szigorúan arra korlátozódott, hogy kiegyenlítse az értékcsökkenést, amely a Caremar saját tőkéjében 2013 vége és 2014 vége között a közbeszerzési eljárást késleltető nemzeti jogviták miatt bekövetkezett. Általános piaci gyakorlat, hogy amennyiben a megszerzett dolog értéke csökken ahhoz az értékhez képest, amelyet a szerződés szerinti megszerzése esetében képviselt volna, a teljesítés címzettje árcsökkentésre jogosult⁽²⁰²⁾. Tekintettel arra, hogy a Caremar pénzügyi helyzetének helyreállítása ugyanolyan hatással jár, mintha a Caremar árát csökkentették volna, a Bizottság úgy véli, hogy az intézkedés nem járt előnnyel a Caremar és vevője számára.

9.1.2.4. A negyedik Altmark-kritérium

- (294) A negyedik *Altmark*-kritérium teljesítettnek tekinthető, ha az általános gazdasági érdekű szolgáltatás ellátásáért járó kompenzáció kedvezményezettjét olyan közbeszerzési eljárás keretében választották ki, amely lehetővé teszi, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó általános gazdasági érdekű szolgáltatást tudja nyújtani, vagy ennek hiányában ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.
- (295) Az ÁGÉSZ-közlöny 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⁽²⁰³⁾ és a 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel⁽²⁰⁴⁾.
- (296) A Bizottság megjegyzi, hogy ebben az ügyben a közbeszerzési eljárás a 2014/24/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁰⁵⁾ (amely a tengeri szállítási szolgáltatások ellátásáért odaítélt közbeszerzési szerződésekre is vonatkozik) és a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁰⁶⁾ hatálybalépése előtt indult. Akkoriban még a 2004/17/EK irányelv és a 2004/18/EK irányelv volt hatályban. Ugyanakkor a 2004/17/EK irányelv nem alkalmazandó az olyan tengeri szállítási szolgáltatásokra, mint amilyeneket a Caremar is nyújtott. A 2004/17/EK irányelv 5. cikke egyértelművé teszi, hogy csak a vasúton, automatizált rendszerekkel, villamossal, trolibusszal, autóbusszal vagy drótkötélpályán történő közlekedés tartozik a hatálya alá.
- (297) Az ajánlatkérők által a tengeri, part menti és folyami közlekedési szolgáltatások tekintetében odaítélt szerződések ehelyett a 2004/18/EK irányelv hatálya alá tartoznak az említett irányelv (20) preambulumbekezdése alapján. Ugyanakkor a vízi közlekedési szolgáltatásokat az említett irányelv IIB. melléklete is felsorolja, ami azt jelenti,⁽²⁰⁷⁾ 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 (lásd a 35. cikk (4) bekezdését) alkalmazandó. A 2004/18/EK irányelv többi szabálya, ideértve a közzéteendő hirdetmények tartalmáról (36. cikk (1) bekezdés) és a kiválasztási kritériumokról (45–52. cikk) szóló rendelkezéseket, nem vonatkozik a tengeri szállítási szolgáltatásokra kiírt közbeszerzési szerződésekre.

⁽²⁰²⁾ Lásd például: Principles of European Contract Law (Az európai szerződési jog alapelvei), 9:401. cikk (Az árcsökkentéshez való jog) (lásd: Lando, O. és Beale, H., Principles of European contract law, Parts I. és II., Kluwer Law International, Hága, 2000), Draft Common Frame of Reference (A közös referenciakeret tervezete), III.–3:601. cikk (Az árcsökkentéshez való jog) (lásd: von Bar, C. et al., Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, Draft Common Frame of Reference (Az európai magánjog elvei, fogalommeghatározásai és mintaszabályai – Közös referenciakeret-tervezet), vázlatos kiadás, Sellier European Law Publishers, München, 2009).

⁽²⁰³⁾ 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.).

⁽²⁰⁴⁾ 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.).

⁽²⁰⁵⁾ 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.).

⁽²⁰⁶⁾ 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.).

⁽²⁰⁷⁾ A 2004/18/EK irányelv 21. cikke szerint.

- (298) Emellett a 2004/18/EK irányelv semmiképpen sem alkalmazandó az irányelv 1. cikkének (4) bekezdésében⁽²⁰⁸⁾ meghatározott szolgáltatási koncesszióra. A Bizottság megjegyzi, hogy a bizonyos határon átvélő érdekekkel jellemzett szolgáltatási koncessziókra (és közbeszerzési szerződésekre) mindazonáltal vonatkoznak az általános átláthatósági, megkülönböztetésmentességi és egyenlő bánásmódra vonatkozó elvek. A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a 2004/18/EK irányelv csak közbeszerzési szerződésekre alkalmazandó, de szolgáltatási koncessziókra nem. Továbbá, mivel a jelen ügy közszolgáltatási szerződés tárgyát képező vízi közlekedési szolgáltatásokat érint, csak az említett irányelv bizonyos követelményei lennének alkalmazandók, a (305) preambulumbekkezdésben említettek szerint. Mindezek figyelembevételével a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem veheti alapul pusztán a közbeszerzési irányelveknek való megfelelést a negyedik *Altmark*-kritériumnak való megfelelés igazolásához.
- (299) Ebből az okból a Bizottság alább azt értékeli, hogy az Olaszország által alkalmazott közbeszerzési eljárás versenyen alapult-e, átlátható, megkülönböztetésmentes és feltételhez nem kötött volt-e. Ezen értékelés elvégzéséhez a Bizottság a támogatás fogalmáról szóló közleményében⁽²⁰⁹⁾ (különösen a 89. és azt követő pontokban), valamint az ÁGÉS-közleményben (különösen a 63. és azt következő pontokban) megfogalmazott iránymutatásra hagyatkozik.

A közbeszerzési eljárás versenyen alapuló és átlátható jellege

- (300) A támogatás fogalmáról szóló közlemény 90. pontja kimondja, hogy a közbeszerzési eljárásnak versenyen alapulónak⁽²¹⁰⁾ 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.
- (301) A jelen ügyben a részvételi szándék kifejezésére való felhívást az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* Kiegészítő Kiadványában, az Olasz Köztársaság Hivatalos Közlönyében (*Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*), valamint Campania régió honlapján tették közzé (lásd az (68) preambulumbekkezdést). A felhívás mindenkit, aki garantálni tudja a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságát és a szigetekkel való területi folytonosságot felkért részvételi szándékának kifejezésére, és további feltételt nem állapított meg. A potenciális ajánlattevőknek elegendő időt (2012. július 17-től 2012. szeptember 21-ig) biztosítottak arra, hogy megfelelően kifejezzék érdeklődésüket, ami lehetővé tette számukra, hogy ezt követően részt vegyenek a további eljárásban. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a Caremar értékesítésével és az új közszolgáltatási szerződés odaítélésével kapcsolatos információkat széles körben közzétették, oly módon, hogy az valamennyi lehetséges ajánlattevőhöz eljusson.
- (302) Ezenkívül az ajánlattevők rendelkezésére kell bocsátani az ajánlattételi eljárásban való részvételhez szükséges valamennyi dokumentumot és információt, ami lehetővé teszi számukra az értékesítésre kínált vállalat megfelelő értékelését. Ezeket az információkat átlátható és megkülönböztetésmentes módon kell a potenciális ajánlattevők rendelkezésére bocsátani, hogy valamennyi érdeklődő résztvevő egyenlő hozzáféréssel rendelkezzen a releváns információkhoz. Az alábbiakban kifejtett okok miatt (303)–(308) preambulumbekkezdés) a Bizottság megállapítja, hogy ezek a feltételek jelen esetben teljesülnek.
- (303) Először is, a részvételi szándék kifejezésére való felhívás megemlítette, hogy az ajánlattevőknek képesnek kell lenniük „a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságának biztosítására”. Noha a felhívás nem határozta meg konkrétan, hogy az ajánlattevők milyen módon tudják bizonyítani e követelmény teljesülését – kivéve bizonyos pénzügyi követelmények teljesülését, lásd a (308) preambulumbekkezdést –, ami alapértelmezetten azt jelenti, hogy bármely bizonyítási eszköz felhasználható. Ez a kiválasztási szempont – amely a közbeszerzési eljáráshoz való hozzáférés egyetlen feltétele volt – az elérni kívánt célra tekintettel indokolt volt, és azt valamennyi érdekelt ajánlattevő tudomására hozták.

⁽²⁰⁸⁾ A 2004/18/EK irányelv 1. cikkének (4) bekezdése a következőképpen szól: „*Szolgáltatási koncesszió: a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződéssel azonos típusú szerződés, kivéve azt a jellemzőjét, hogy a szolgáltatás ellenszolgáltatása vagy kizárólag a szolgáltatás hasznosításának joga, vagy e jog pénzbeli ellenszolgáltatással együtt.*”

⁽²⁰⁹⁾ Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.).

⁽²¹⁰⁾ A támogatás fogalmáról szóló közleményben a Bizottság azt az észrevétel teszi, hogy az uniós bíróságok az állami támogatással összefüggésben gyakran „nyílt” közbeszerzési eljárásra utalnak. A „nyílt” szó azonban nem a közbeszerzési irányelvek szerinti meghatározott eljárásra utal. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a „versenyen alapuló” kifejezés szó megfelelőbbnek tűnik. Ebben a közleményben a Bizottság azt is megjegyzi, hogy ennek nem célja az ítélkezési gyakorlatban meghatározott anyagi feltételektől való eltérés.

- (304) Másodszor a 166/2009. sz. törvény egyértelművé tette az érdekelt felek számára, hogy a közbeszerzési eljárás lezárultakor új közszolgáltatási szerződést kötnek, és hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció éves összegét évi 19 839 226 EUR-ban maximalizálták. Emellett a részvételi szándék kifejezésére való felhívásból kitűnt, hogy a cél a Caremarnak a 6 000 000 EUR összeg fölötti áron történő eladása volt. Emellett, amint azt Olaszország megerősítette, a közbeszerzési eljárás következő szakaszában részt vevő kilenc fél megkapta az értékesítés tárgyával kapcsolatos összes információt, ideértve a vevő és Olaszország között létrejövő szerződés tervezetét is. Ez lehetővé tette e felek számára, hogy eldöntsék, benyújtanak-e ajánlatot, és amennyiben igen, milyen összeggel. A Bizottság ennek alapján úgy ítéli meg, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívásból kellően egyértelműen kiderült, hogy az értékesítés a Caremar üzleti tevékenységét és az új közszolgáltatási szerződést együtt érintette. Részvételi szándékuk kifejezését követően a felek hozzáférést kaptak minden ahhoz szükséges információhoz, hogy az esetleges ajánlatukról döntsenek.
- (305) Harmadszor, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívás jelentős számú (tíz) potenciális ajánlattevőt vonzott.
- (306) Negyedszer, a közbeszerzési eljárás következő szakaszára meghívott mind a kilenc vállalat ezt követően részletes tájékoztatást kapott Campania régiótól a folyamatról (lásd a (73) preambulumbekendést).
- (307) Ötödször, a felhívás tartalmazta a részvételi szándék kifejezéséhez (vagyis a közszolgáltatás folytatásához) szükséges minimális információkat, és nem vezethetett az egyébként érdekelt hajózási szolgáltatók kizárásához. A tervező hatóságok úgy döntöttek, hogy biztosítják a közszolgáltatás folyamatosságát és a Nápolyi-öböl szigetei és a szárazföld közötti összeköttetést. A fentiek szerint ezt a feltételt előzetesen közzétették minden olyan potenciális szolgáltatóval, amely érdeklődését fejezte ki a közbeszerzési eljárásban való részvétel iránt. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a felhívást tartalmazó levél, melyet az ajánlattételi szakaszban részt vevő kilenc fél részére megküldtek, a kiválasztási szempontokkal és az eljárás további alakulásával kapcsolatos valamennyi lényeges információt tartalmazta; ezt a felhívást tartalmazó levelet Olaszország a Bizottság rendelkezésére bocsátotta.
- (308) Végül, amint az az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban (138–144. pont) említésre került, a Caremarra vonatkozó ajánlati felhívás eredeti tervezete tartalmazott bizonyos műszaki és pénzügyi követelményeket (vagyis a tengeri mérföldek előre meghatározott számát és a tengeri szállítási ágazatban elért forgalmat), amelyek csak a hajózási társaságok számára tették volna lehetővé a közbeszerzési eljárásban való részvételt. Azonban – amint arról a (70) preambulumbekendés említést tesz – a közzétett ajánlati felhívás már nem tartalmazta a műszaki kritériumokat, amelyek helyett a megfelelő gazdasági és pénzügyi kapacitásra vonatkozó pénzügyi követelményeket írtak elő. E kapacitás azzal bizonyítható, ha legalább két pénzügyi intézmény megerősíti 6 millió EUR gazdasági és pénzügyi kapacitás vagy legalább 6 millió EUR értékű nettó eszközállomány rendelkezésre állását (lásd a (70) preambulumbekendést). A Bizottság úgy véli, hogy az említett pénzügyi követelmények – amelyek a Caremar értékesítése kapcsán meghatározott minimálárhoz kapcsolódnak (lásd a (74) preambulumbekendést) – szükségesek ahhoz, hogy meg lehessen bizonyosodni afelől, hogy a Caremar megvásárlásában érdekelt ajánlattevők rendelkeznek a megfelelő pénzügyi kapacitással és hogy garantálni lehessen a nápolyi-öbölbeli tengeri szolgáltatásoknak az új közszolgáltatási szerződés rendelkezéseinek megfelelő folytatását. Hozzá kell tenni, hogy – amint az a pályázati eljárásból kitűnik – ezek a követelmények nem akadályozták meg a megfelelő számú lehetséges ajánlattevő részvételét.
- (309) Campania régió azon szándékát, hogy leválasztja a Caremar üzleti tevékenységét és kilencéves időtartamra új szerződést köt a nyertes ajánlattevővel, 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 kifejezhetnék részvételi szándékukat és nem kellett kötelezettséget vállalniuk semmire abban a szakaszban. Feltéve, hogy igazolják, hogy teljesítik az egyetlen kiválasztási feltételt, azaz a szolgáltatás folyamatosságának biztosítását, e feleknek minden ahhoz szükséges információ és idő a rendelkezésére állt, hogy eldönthessék, kívánnak-e ajánlatot tenni a Caremar üzleti tevékenységére és a szolgáltatások nyújtására, és amennyiben igen, milyen összeggel.
- (310) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy az érdekelt ajánlattevőkkel folytatott kommunikáció lehetővé tette az ajánlattevők számára, hogy a (67)–(77) preambulumbekendésben leírt közbeszerzési eljárás minden szakaszában egyenlő és megfelelő tájékoztatást kapjanak.
- (311) Ezen okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a pályázati eljárás összességében véve versenyalapú és átlátható volt, és eloszlatták az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban megfogalmazott kételyeit, miszerint a pályázati eljárás nem volt kellően átlátható a részvételi szándék kifejezésére való felhívás esetleges hiányosságai miatt.

A közbeszerzési eljárás megkülönböztetésmentes jellege

- (312) 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.
- (313) A fentiekben jelzettek szerint (lásd a (303) preambulumbekendést) a részvételi szándék kifejezésére való felhívás csak azt az egyetlen kiválasztási feltételt említette, miszerint az ajánlattevőknek képesnek kell lenniük „a tengeri szállítási szolgáltatás folyamatosságának biztosítására”. A felhívásra válaszoló és részvételi szándékát kifejező mind a 10 fél tudott erről a kötelezettségről. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy ez a feltétel objektív volt, azt kellően egyértelművé tették minden, a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban érdekelt fél számára. A felhívást tartalmazó levél pontosította, hogy az odaítélési szempont a legjobb ár, és meghatározta a számítás módszertanát (lásd a (73) preambulumbekendést). Ez a szempont objektív volt, és lehetővé tette az ajánlatok objektív összehasonlítását és értékelését, tekintettel arra, hogy a pályázati felhívásban meghatározott maximális kompenzáció összegére adott kedvezményen, valamint a Caremar felvásárlására ajánlott ár és az ajánlati felhívásban meghatározott minimálár összevetésén alapult.
- (314) Az eljárás következő szakaszába jutott kilenc érdekelt ajánlattevő ekkor felhívtak arra, hogy nyújtson be ajánlatot, és valamennyien ugyanazokat az információkat kapták meg (lásd a (73) preambulumbekendést). Valamennyi ajánlattevőnek lehetősége volt arra, hogy az ajánlat benyújtási határideje előtt felvilágosítást kérjen, és a legnagyobb átláthatóság biztosítása érdekében Campania régió az ajánlatok benyújtási határideje előtt közzétette a leggyakrabban feltett kérdéseket és az azokra adott válaszokat is (lásd a (73) preambulumbekendést). A kiválasztási eljárás eredményét a közbeszerzési bizottság a 2013. július 29-i nyilvános ülésén közzétette, és valamennyi ajánlattevőt tájékoztatták a Campania régió által kezdeményezett, a legjobb ajánlat megfelelőségének és megbízhatóságának ellenőrzésére irányuló, saját hatáskörben végzett ellenőrzési eljárásról, valamint ezen eljárás eredményéről (lásd a (73) preambulumbekendést).
- (315) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban megfogalmazott kétségei tehát eloszlottak azzal kapcsolatban, hogy a részvételi szándék kifejezésére való felhívás esetleg nem volt kellően átlátható és feltételekhez nem kötött. A közbeszerzési eljárás különböző lépései során minden felet helytállóan és egyenlő mértékben tájékoztattak, ami lehetővé tette számukra, hogy az eljárás és a követelmények teljes ismeretében tegyenek ajánlatot. A Bizottság úgy ítéli meg emellett, hogy az odaítélési feltételek alapján objektíven össze lehetett vetni és értékelni a benyújtott ajánlatokat.

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

- (316) Az ÁGÉSZ-közlemény 65. pontja megjegyzi, hogy a Bíróság ítélezési 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.
- (317) Ebben az esetben a Caremar üzleti tevékenységéhez kapcsolt új közszolgáltatási szerződésre, nem pedig csak magára a közszolgáltatási szerződésre írtak ki közbeszerzési eljárást, a legalacsonyabb árat határozva meg kritériumként. Olaszország úgy határozott, hogy a Caremar üzleti tevékenységének eladási ára haladja meg a 6 000 000 EUR összeget (lásd a (74) preambulumbekendést), míg az új közszolgáltatási szerződés esetében a szerződés teljes időtartamára vonatkozóan állapított meg maximális összeget, lefelé irányuló módosításra is figyelemmel.
- (318) Az ÁGÉSZ-közlemény 67. pontja szerint a legalacsonyabb ár nyilvánvalóan megfelel a negyedik *Altmark*-kritériumnak.
- (319) A Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország egy olyan szolgáltató kiválasztására helyezett hangsúlyt, amely a legalacsonyabb áron nyújtana a szolgáltatást; ehhez a (73) preambulumbekendésben ismertetett képletet használta fel. A szerződés időtartamának figyelembevétele érdekében a legmagasabb nettó ár kiszámításához használt képlet magában foglal egy kiigazítási mértéket is, amely kilencéves futamidejű államkötvények hozamán alapul. Amint arról a (308) preambulumbekendés is említést tesz, az ajánlati felhívás eredeti tervezete szerint teljesítendő műszaki kritériumokat az ajánlati felhívás közzétételét megelőzően törölték, és azok helyett pénzügyi követelményeket

határoztak meg, biztosítva ezáltal az eljárás versenyalapú és átlátható jellegét. Ezenkívül az ajánlattételi felhívást tartalmazó levél közölte a pénzügyi és műszaki ajánlatok összeállításához szükséges valamennyi információt, valamint az összes ajánlattevőt felhívta arra, hogy használják az úgynevezett adatszobát, ahol lehetőség szerint megtekinthették és másolhatták a Caremarral és annak üzleti tervével, továbbá és a szolgáltatási chartával kapcsolatos lényeges információkat. A Bizottság ezért úgy ítéli meg, hogy a Caremar üzleti tevékenysége értékesítésével összekapcsolt szolgáltatásra vonatkozóan a legalacsonyabb árak mint odaítélési szempontnak alkalmazása lehetővé tette Olaszország számára, hogy tényleges versenyt teremtsen és a lehető legnagyobb értékű szolgáltatást a közösségnek a lehető legkevesebb költséggel szerezze be.

- (320) Ami különösen a szolgáltatásnak a Caremar üzleti tevékenységének értékesítésével való összekapcsolását illeti, az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az új közszolgáltatási szerződés odaítélése a Caremar közszolgáltatás ellátásához szükséges hajói átvételének kötelezettsége nélkül kisebb költséget eredményezett volna a közösség számára.
- (321) A Bizottság a fentiekben már megállapította, hogy a közbeszerzési eljárás kellően átlátható és megkülönböztetésmentes volt ahhoz, hogy abban a lehető legtöbb potenciális ajánlattevő részt vehessen. A részvételi szándék kifejezésére való felhívás széles körű közzétételét követően ugyanis tíz tengeri szolgáltató igennel válaszolt, kilenc vállalkozást pedig továbbengedtek az ajánlattételi szakaszba. A közbeszerzési eljárással kapcsolatos valamennyi lényeges információt az e kilenc résztvevőnek küldött, a felhívást tartalmazó levél tartalmazta.
- (322) A részvételi szándék kifejezésére irányuló szakaszt követően három versengő ajánlatot nyújtottak be, amelyeket Campania régió értékel.
- (323) A közszolgáltatás folyamatosságának biztosítására vonatkozó kötelező feltétel és az eszközöknek a közszolgáltatási kötelezettségekkel való összekapcsolása összefügg egymással. Konkrétabban: azzal, hogy összekapcsolták a Caremar értékesítését az új közszolgáltatási szerződéssel, a felvásárlóra, a SNAV-re/Rifimre automatikusan vonatkozik a közszolgáltatás folyamatosságának garantálására vonatkozó követelmény, és kikötési elsőbbséget kap. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Caremar üzleti tevékenységének az új közszolgáltatási szerződéssel és a kikötési elsőbbség odaítélésével való összekapcsolása nem eredményez alacsonyabb árat, mintha az eszközöket és a szerződést külön értékesítették volna, a következő okokból.
- (324) A Caremar üzleti tevékenysége kizárólagosan a közszolgáltatás nyújtásához és a területi folytonosság biztosításához kapcsolódott. Ezzel együtt a Caremar valamennyi hajóját közszolgáltatás céljára használták, és jelenleg is arra használják. Ezenkívül a Caremar hajói megfelelnek az új közszolgáltatási szerződésben előírt műszaki követelményeknek. Ez azt jelenti, hogy e hajók értékesítésének és az új közszolgáltatási szerződés odaítélésének köszönhetően minden társaság (még azok is, amelyek nem rendelkeztek az új közszolgáltatási szerződésben előírt műszaki követelményeknek megfelelő hajókkal) megfeleltethet volna az új közszolgáltatási szerződés által az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtására használandó hajótípusok tekintetében előírt feltételeknek. Nem lehet azzal érvelni, hogy egy magáneladó magasabb árat kapott volna, ha e hajókat vagy egyes hajókat az említett feltétel nélkül értékesítették volna. A Caremar hajóinak értéke főként az új közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére való alkalmasságuk tekintetében merült fel. Az új közszolgáltatási szerződéssel való kapcsolat hiányában tehát a hajók iránti kereskedelmi kereslet alacsony lenne, kivéve, ha rövid időn belül végrehajtandó beruházás, felújítás és korszerűsítés céljából kívánnák azokat megvásárolni. Ennek ismeretében valószínűtlennek tűnik, hogy a hajókat a költségvetésben szereplőnél magasabb áron el lehetett volna adni a közszolgáltatás folytatására vonatkozó feltételt is magában foglaló céltól eltérő szállítási célokra.
- (325) Ezenkívül a Bizottság valószínűtlennek ítéli, hogy ha közszolgáltatási szerződésre irányuló eljárást a Caremar értékesítésének eljárásától külön folytatták volna le, a potenciális ajánlattevők rendelkeztek volna ilyen jelentős erőforrásokkal (kilenc hajóval, valamint ipari és kereskedelmi berendezésekkel), amelyeket azonnal át kellett volna irányítani az új közszolgáltatási szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez. Ez annál is inkább így van, mivel az új szerződés konkrét követelményeket fogalmaz meg a különböző közszolgáltatási útvonalakon használandó hajók tekintetében (lásd a (88) preambulumbekendést), valamint rendelkezik a bizonyos minőségi minimumkövetelmények be nem tartása esetén alkalmazandó szankciókról (lásd a (83) preambulumbekendést). Bármely piaci szereplő, amely rendelkezett az előírt erőforrásokkal, inkább más útvonalakon alkalmazta volna őket, és az új közszolgáltatási szerződéssel összhangban történő átirányításuk elkerülhetetlenül azzal járt volna, hogy a korábbi használatukból származó bevétel kiesik.

- (326) A Bizottság ezért úgy véli, hogy e hajóknak a közszolgáltatási szerződéssel egy csomagban való összekapcsolása lehetővé tette, hogy a Caremar hajóiért fizetendő ár magasabb legyen annál az árnál, amelyet Olaszország a hajók külön történő értékesítése során érhetett volna el. Az, hogy a hajóknak a közszolgáltatási útvonalakon történő üzemeltetése ellenében a felvásárló kilenc éven át közszolgáltatási kompenzációban részesül, üzleti szempontból vonzóbbá tette ezeket a hajókat, mint ha értékesítésükre különállóan került volna sor. A Bizottság ennek alapján megállapítja, hogy Olaszország nem szabott olyan feltételeket, amelyek valószínűleg lenyomták az árat, vagy amelyeket egy magánéladó nem írt volna elő.
- (327) A Bizottság megállapítja, hogy az a kételye, miszerint az új közszolgáltatási szerződésnek a Caremar üzleti tevékenységével együtt történő megpályáztatása nem járhatott alacsonyabb költséggel a közösség számára, eloszlott.
- (328) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy annak eredményeként, hogy a Caremar üzleti tevékenységével egy csomagban összekapcsolt új közszolgáltatási szerződés esetében a legalacsonyabb árat alkalmazták odaítélési szempontként, több tengerhajózási üzemeltető jelezte érdeklődését a Caremar üzleti tevékenységének megvásárlása és a Nápolyi-öböl szigeteit kiszolgáló tengeri közszolgáltatás nyújtása iránt.
- (329) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a negyedik Altmark-kritérium a szóban forgó intézkedés kapcsán teljesül.

9.1.2.5. Következtetés

- (330) Mivel a Bíróság által az *Altmark*-ügyben meghatározott négy feltétel egyidejűleg teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy az új közszolgáltatási szerződésnek a Caremar üzleti tevékenységével és a kikötési elsőbbséggel egy csomagban történő odaítélése nem biztosít gazdasági előnyt a Caremar és felvásárlója, a SNAV/Rifim számára.
- (331) Mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok közül nem mindegyik teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy a Caremar üzleti tevékenységével és a kikötési elsőbbséggel kapcsolt közszolgáltatási szerződés Caremar és felvásárlója, a SNAV/Rifim részére történő odaítélése nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

9.1.3. A 163/2010. sz. törvényben megállapított intézkedések

- (332) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban azt az előzetes álláspontot képviselte, hogy a módosításokkal a 163/2010. sz. törvénné alakított 125/2010. sz. törvényerejű rendelet minden intézkedése a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai (köztük a Caremar) javára nyújtott állami támogatásnak minősül, amennyiben a megfelelő kedvezményezettek arra használhatták ezeket az intézkedéseket, hogy likviditási szükségleteiket fedezzék, ezáltal javítsák az általános pénzügyi helyzetüket.
- (333) A hivatalos vizsgálat során kapott információ alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a három intézkedést külön-külön kell értékelni.

9.1.3.1. A hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközök esetleges likviditási célú felhasználása

- (334) Állami források: a szóban forgó pénzeszközöket az állam saját költségvetéséből nyújtotta (lásd a (130) preambulumbekendést), likviditási célú felhasználásukat pedig a 163/2010. sz. törvény tette lehetővé. Az intézkedés tehát az államnak tudható be, és azt állami forrásokból finanszírozzák.
- (335) Szelektivitás: az intézkedést csak a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak ítélték oda, ideértve a Caremart, ezért szelektív.
- (336) Gazdasági előny: Olaszország szerint a Caremar a szóban forgó pénzeszközöket flottája korszerűsítésére vette igénybe annak érdekében, hogy összhangba hozza azt a nemzetközi biztonsági normákkal. A munkálatok egy része a Caremar-flotta két egységét érintette, amelyeket azután ingyenesen átruháztak a Laziomarra (lásd a (203) preambulumbekendést). Olaszország szerint ezeket a pénzeszközöket sohasem használták fel likviditási célokra (lásd a (203) preambulumbekendést), és a Bizottság nem talált az ellenkezőjét alátámasztó bizonyítékot.

- (337) Mivel a Caremar ezeket a pénzeszközöket nem likviditási célokra használta fel annak érdekében, hogy elkerülje azokat a költségeket, amelyeket rendes körülmények között saját pénzügyi erőforrásaiból kellett volna fedeznie, a 2011. évi határozatban megfogalmazott kételyek már nem állnak fenn, és a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Caremarnak az említett pénzeszközök felhasználásával nem származott gazdasági előnye.
- (338) Következtetés: Mivel az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kritériumok közül nem mindegyik teljesül, a Bizottság megállapítja, hogy az intézkedés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

9.1.3.2. A privatizációs eljárással összefüggő adómentességek

- (339) Amint azt a (102) a) pontja leírja, a 163/2010. sz. törvény 1. cikke értelmében a Tirrenia-csoport privatizációjával összefüggésben végzett egyes cselekmények és műveletek, amelyeket a módosításokkal 166/2009. sz. 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.
- (340) A Bizottság először is megjegyzi, hogy az átruházások két külön csoportját kell értékelni: i. a Tirrenia korábbi leányvállalatainak, a Caremarnak, a Saremarnak és a Toremarnak a Tirreniáról Campania, Szardínia és Toszkána régióra történő átruházását, ii. a Caremarnak Campania régióról a SNAV/Rifimre történő átruházását. Az adómentesség különösen a következőket érinti: regisztrációs illeték, ingatlan- és jelzálog-nyilvántartásbavételi díjak, bélyegilletékek, héa és társasági adó. Az e támogatási intézkedés kedvezményezettjei az eladó, a vevő, vagy mindkettejük. Jelen határozat csak a második átruházásra vonatkozik. ⁽²¹¹⁾
- (341) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy az 1972. október 26-i 633. sz. elnöki rendelet szerint a működő vállalkozások vagy üzleti egységek másik vállalatra történő átruházásai nem tekinthetők termékértékesítésnek, így nem tartoznak a héa hatálya alá. Ennélfogva, mivel az olyan ügyletek, mint a Caremar üzleti tevékenységének a SNAV/Rifim részére történő értékesítése nem héakötelesek, az adómentesség nem juttathatta előnyhöz a Caremart a héa tekintetében. Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar üzleti tevékenységéről szóló adásvételi szerződés egyértelműen kimondja, hogy a vevő, azaz a SNAV/Rifim köteles megfizetni az értékesítéssel összefüggő minden költséget (azaz regisztrálási díjat, a közjegyzői díjat, a földhivatali nyilvántartásbavételi díjat stb.), és nem hivatkozik a SNAV/Rifim e költségek alóli mentességére. A társasági adó alóli mentességet illetően megjegyzendő, hogy ez az adó csak az adóalany által termelt bevételre vonatkozik. Jelen esetben azonban a SNAV/Rifim megvásárolta a Caremart Campania régiótól, ami azt jelenti, hogy ez az ügylet a SNAV/Rifim számára költségnek minősült, aminek eredményeként nem lehet társasági adót kivetni. Ez az intézkedés nem vonatkozik a SNAV/Rifimre. A fentiekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy sem a Caremar, sem a SNAV/Rifim nem részesült az említett adómentességekben.
- (342) Ezen okok miatt a fentiekben említett adómentességek egyike sem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

9.1.3.3. Az FAS-források likviditási célra történő felhasználásának lehetősége

- (343) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban a Bizottság megemlítette a (korábbi) Tirrenia-csoportba tartozó vállalatok (köztük a Caremar) azon lehetőségét, hogy az FAS forrásait ⁽²¹²⁾ az aktuális likviditási szükségletekre fordítsák. Ugyanakkor, a hivatalos vizsgálati eljárás folyamán Olaszország pontosította, hogy az FAS forrásai nem jelentettek a Caremar vagy a SNAV/Rifim (sem a korábbi Tirrenia-csoport más vállalatai, illetve azok felvásárlói) részére nyújtott további kompenzációt. Ehelyett ezeket a forrásokat azért bocsátották rendelkezésre, hogy kiegészítsék a korábbi Tirrenia-csoport vállalatainak járó, a közszolgáltatásért kifizetett kompenzációra elkülönített költségvetési előirányzatokat, ha azok elégtelennek bizonyulnának. A 163/2010. sz. törvény 1. cikkének 5-ter bekezdése ugyanis lehetővé tette a régiók számára, hogy az FAS forrásait a közszolgáltatásért járó szokásos kompenzáció egy részének finanszírozására fordítsák, ezáltal biztosítsák a tengeri közszolgáltatások folyamatosságát. Ez azt jelenti, hogy az intézkedés pusztán az olasz állami költségvetés forrásainak a közszolgáltatásért járó kompenzációk kifizetéséhez történő hozzárendelését érinti.

⁽²¹¹⁾ Az átruházások első csoportját az (EU) 2020/1412 határozat vizsgálta (lásd a (417) és az azt követő preambulumbekkezdéseket).

⁽²¹²⁾ A *Fondo Aree Sottoutilizzate* forrásai, lásd a (102) preambulumbekkezdés b) pontját.

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

9.1.4. A támogatás meglétére vonatkozó következtetés

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

- a Caremarnak a tengeri útvonalak üzemeltetéséért a 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban (vagyis az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban) nyújtott kompenzáció és a szóban forgó szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó kikötési elsőbbség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül,
- a 2015. július 16. és 2024. július 15. közötti időszakra vonatkozó, és a Caremar privatizációjával, valamint a kikötési elsőbbséggel kapcsolt új közszolgáltatási szerződés odaítélése megfelel a négy *Altmark*-kritériumnak, ezért nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak,
- mivel a Caremar nem használta fel a hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközöket likviditási célokra, amint azt a 163/2010. sz. törvény lehetővé teszi, ez az intézkedés nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett, a Caremarnak nyújtott állami támogatásnak,
- a Caremar privatizációs eljárásához kapcsolódó adómentességek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek a Caremar vagy a SNAV/Rifim részére nyújtott állami támogatásnak,
- az FAS forrásai likviditási szükségletek kielégítésére való felhasználásának lehetősége, amint azt a 163/2010. sz. törvény megállapítja, az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül állami támogatásnak.

9.2. A támogatás jogszerűsége

- (346) Az e határozat hatálya alá tartozó támogatási intézkedéseket a Bizottság általi hivatalos jóváhagyás előtt vezették be. Ezért annyiban, amennyiben ezek a támogatási intézkedések a 2005/842/EK határozat vagy a 2012/21/EU határozat értelmében nem mentesültek a bejelentési kötelezettség alól, azokat Olaszország az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve ítélte oda ⁽²¹³⁾.

9.3. A támogatás összeegyeztethetősége

- (347) A Caremarnak a meghosszabbított eredeti szerződés keretében a közszolgáltatásért folyósított kompenzáció és az ahhoz kapcsolódó kikötési elsőbbség összeegyeztethetőségét az EUMSZ 106. cikke (2) bekezdésének fényében kell értékelni.
- (348) A fentiekben (3.1.1. szakasz) már említettek szerint az eredeti szerződés 2008 vége utáni meghosszabbítását több, egymást követő jogi aktus írta elő, a következőképpen:
- a) a 14/2009. sz. törvénnyé alakított 207/2008. sz. törvényerejű rendelet az eredeti szerződés 2009. január 1. és 2009. december 31. közötti meghosszabbításáról rendelkezett;
 - b) a 166/2009. sz. törvénnyé alakított 135/2009. sz. törvényerejű rendelet többek között az eredeti szerződés 2010. január 1. és 2010. szeptember 30. közötti meghosszabbításáról rendelkezett;
 - c) a 163/2010. sz. törvénnyé alakított 125/2010. sz. törvényerejű rendelet az eredeti szerződés 2010. október 1-jétől a Tirrenia és a Siremar privatizációs eljárásának végéig történő további meghosszabbítását írta elő.
- (349) Mindezek alapján a Bizottság megjegyzi, hogy e három meghosszabbítás megelőzte a 2012/21/EU határozat és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 2012. január 31-i hatálybalépését. Ugyanakkor az 2012/21/EU határozat 10. cikke és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 69. pontja olyan szabályokat ír elő, amelyek úgy rendelkeznek, hogy ezen aktusokat a hatálybalépésük előtt odaítélt támogatásokra is alkalmazni kell.

⁽²¹³⁾ A Bizottság az 5.3.1. szakaszban értékeli, hogy valóban ez volt-e a helyzet.

- (350) Különösen a 2012/21/EU határozat 10. cikkének a) pontja kimondja, hogy: „minden olyan, az e határozat hatálybalépése előtt (vagyis 2012. január 31. előtt) létrehozott támogatási program, amely a 2005. évi ÁGÉSZ-határozat alapján összeegyeztethető volt a belső piaccal, és amelyre a bejelentési követelmény nem vonatkozott, még további két évig a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül és mentesül a bejelentési kötelezettség alól.” Ez annyit jelent, hogy a 2005/842/EK határozat 2005. december 19-i hatálybalépése és a 2012/21/EU határozat 2012. január 31-i hatálybalépése között nyújtott támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, de csak a nyújtásának napjától kezdődően 2014. január 30-ig bezárólag. A 10. cikk b) pontja továbbá kimondja, hogy: „minden olyan, az e határozat hatálybalépése [azaz 2012. január 31.] előtt létrehozott támogatás, amely a 2005/842/EK határozat alapján nem volt összeegyeztethető a belső piaccal, és amelyre a bejelentési követelmény vonatkozott, de megfelel az e határozatban meghatározott feltételeknek, a belső piaccal összeegyeztethetőnek minősül, és mentesül az előzetes bejelentés követelménye alól.”
- (351) Ami a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabályt illeti, annak 68. és 69. pontja kimondja, hogy a Bizottság minden bejelentett támogatási projektre alkalmazni fogja az e keretszabályban meghatározott elveket, függetlenül attól, hogy a bejelentés a 2012. január 31. előtt vagy után történt, illetve minden olyan jogellenes támogatásra, amelyek esetében 2012. január 31-ét követően hoz határozatot, még akkor is, ha a támogatás nyújtása ezen időpont előtt történt. Ez utóbbi esetben a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 14., 19., 20., 24., 39. és 60. pontjában foglalt rendelkezések nem alkalmazandók.
- (352) A fentiekre tekintettel a 2005/842/EK határozat és a 2012/21/EU határozat, valamint a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazására vonatkozó, fent ismertetett szabályok azt jelentik, hogy a Caremar részére a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban odaítélt, közszolgáltatásért járó kompenzáció a 2005/842/EK határozat alapján, vagy – ha a támogatás nem tartozik a 2005/842/EK határozat hatálya alá – a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján értékelhető (a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 14., 19., 20., 24., 39. és 60. pontjában foglalt rendelkezések figyelembevételével, mivel az eredeti szerződés valamennyi meghosszabbítására 2012. január 31. előtt került sor) ⁽²¹⁴⁾.
- (353) A Bizottság megjegyzi, hogy mind a 2005/842/EK határozat, mind a 2012/21/EU 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.
- (354) Az Olaszország által benyújtott számadatokból (lásd a (175) és (176) preambulumbekzdés 3. és 9. táblázatát) nem lehet arra következtetni, hogy az eredeti szerződés egyes meghosszabbításait megelőző két pénzügyi évben az átlagos éves utasforgalom nem haladta meg a 300 000 főt. A megadott adatok vagy meghaladják ezt a küszöbértéket ⁽²¹⁵⁾, vagy hiányosak ⁽²¹⁶⁾.
- (355) A Bizottság ezért értékelni fogja, hogy a Caremar részére a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a tengeri útvonalak (a Nápolyi-öböl nyolc útvonala 2009. január 1. és 2012. július 31. között, valamint a Pontino-szigeteken 2009. január 1. és 2011. május 31. között üzemeltetett három útvonal) üzemeltetéséért nyújtott közszolgáltatási kompenzáció megfelel-e a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabályban foglalt feltételeknek. Amint azt a (351) preambulumbekzdés megemlíti, mivel a támogatásnyújtásra 2012. január 31. napját (azaz a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálybalépését) megelőzően került sor, továbbra is a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazandó, a 14., a 19., a 20., a 24., a 39. és a 60. pontban foglalt rendelkezések kivételével.

⁽²¹⁴⁾ Az eredeti szerződést három alkalommal hosszabbították meg: 2008. december 30-án (2009. december 31-ig), 2009. szeptember 25-én (2010. szeptember 30-ig) és 2010. augusztus 5-én (2012. július 31-ig).

⁽²¹⁵⁾ Ez a helyzet áll fenn a Capri/Sorrento útvonalon 2009-ben és 2010-ben, valamint a Capri/Nápoly útvonalon 2009-ben, 2010-ben, 2011-ben és 2012-ben zajló utasforgalom esetében.

⁽²¹⁶⁾ Az első és második meghosszabbítás (2008. december 30. és 2009. szeptember 25.) kapcsán megjegyzendő, hogy Olaszország nem szolgáltatott adatokat a szóban forgó meghosszabbításokat megelőző két évre vonatkozóan. A második meghosszabbítást (2010. augusztus 5.) illetően Olaszország 2009-re és 2010-re vonatkozóan nyújtott be adatokat, 2008-ra vonatkozóan azonban nem. Mindenesetre ezekre az évekre vonatkozóan csak a Capri/Sorrento és Capri/Nápoly útvonalakra vonatkozó adatok értékelhetők, míg a többi útvonal esetében összesített formában tették azokat elérhetővé, vagyis az Ischia/Procida/Nápoly útvonal esetében az Ischia/Procida, a Procida/Nápoly és az Ischia/Nápoly szakaszok elkülönítése nélkül, az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonal esetében pedig a Procida/Pozzuoli szakasz elkülönítése nélkül. 2010-re vonatkozóan – a Capri/Sorrento és a Capri/Nápoly útvonalak kivételével – az adatok szolgáltatására összesített formában került sor.

9.3.1. Valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás

- (356) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 12. pontja szerint „támogatás csak a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésében említett valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatás kapcsán nyújtható”. A 13. pont egyértelművé teszi, hogy „a tagállamok nem írhatnak elő meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget olyan szolgáltatásokkal kapcsolatosan, amelyeket rendes piaci körülmények között működő vállalkozások már nyújtanak, vagy azok által kielégítően nyújthatók a közérdek állam által meghatározott feltételei – például ár, objektív minőségi jellemzők, a szolgáltatás folytonossága és a szolgáltatáshoz való hozzáférés – mellett. Ami azt a kérdést illeti, hogy a piac képes-e valamely szolgáltatás nyújtására, a Bizottság értékelése – kivéve, ha az uniós jog szigorúbb követelményt ír elő – annak ellenőrzésére korlátozódik, hogy a tagállam meghatározása tartalmaz-e nyilvánvaló hibát”. Végezetül a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 56. pontja szerint „a tagállamok jelentős mérlegelési mozgástérrel rendelkeznek” azt illetően, hogy milyen jellegű szolgáltatásokat sorolnak be általános gazdasági érdekű szolgáltatásként.
- (357) Annak értékelését, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás valódi-e, az ÁGÉSZ-közlemény (lásd a (170) és a (186) preambulumbekendést), a 3577/92/EGK rendelet (lásd a (173), a (174) és a (175) preambulumbekendést) és az ítélkezési gyakorlat (lásd a (176) és a (177) preambulumbekendést) fényében is el kell végezni. A Bizottságnak tehát vizsgálnia kell a meghosszabbítással érintett időszak tekintetében, hogy:
- a) fennállt-e **felhasználói kereslet**;
 - b) ezt a keresletet a hatóságok által előírt ilyen értelmű kötelezettség hiányában a piaci szereplők nem tudták-e kielégíteni (**a piaci hiányosság megléte**);
 - c) pusztán a közszolgáltatási kötelezettségek alkalmazása nem volt-e elegendő e hiányosság orvoslásához (**a legkevésbé ártalmas megközelítés**).

Felhasználói kereslet

- (358) A meghosszabbított eredeti szerződés értelmében a Caremar azzal bízta meg, hogy a Campania régió által meghatározott (a 3.3.1. szakaszban ismertetett) tengeri szállítási programban megjelölt menetrendeknek megfelelően előre meghatározott viteldíjak mellett, kompokkal és gyors járművekkel (azaz vegyes szolgáltatások esetében TMV-vel, csak személyszállítás esetében szárnyashajóval) biztosítsa utasok és járművek (többek között mentőjárművek) szállítását. A Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettségek a kiszolgált kikötőkre, a közszolgáltatási rendszer keretében üzemeltetett tengeri összeköttetésekre kijelölt hajók típusára a szolgáltatás gyakoriságára, menetrendjére és folytonosságára, valamint a felszámítandó maximális viteldíjakra vonatkoztak (lásd a (40)–(44) preambulumbekendést. A Caremarra a meghosszabbítások idején (azaz 2009. január 1-jén, 2010. január 1-jén és 2010. október 1-jén) rótt közszolgáltatási kötelezettség megegyezett az eredeti szerződésben előírtakkal (lásd a (37) preambulumbekendést).
- (359) A Bizottság először is emlékeztet arra, hogy Olaszország az eredeti szerződésben megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket főként azért róta ki, hogy rendszeres és megbízható tengeri szállítási szolgáltatásokkal biztosítsa a területi folytonosságot a szárazföld és a szigetek között, valamint hozzájáruljon az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. A Bizottság már megállapította (lásd a (242) preambulumbekendést), hogy ezek valóban jogos közérdekű célok.
- (360) Ami a felhasználói keresletet illetően a (243) és (244) preambulumbekendésben már kifejtett megfontolások a meghosszabbított eredeti szerződésre is vonatkoznak. A Caremar által 2009 és 2012 között szállított utasokra, járművekre és árukra vonatkozó részletes, útvonalankénti bontásban megadott statisztikai adatok, melyeket Olaszország tett elérhetővé, azt mutatják, hogy a Caremar által kiszolgált útvonalak iránt jelentős kereslet volt, amely tartósan stabil maradt (lásd a (174) preambulumbekendést).

A piaci hiányosság megléte

- (361) A Caremar által a Nápolyi-öbölben kiszolgált útvonalakon fennálló piaci hiányosság meglétét illetően az alábbi (362)–(366) preambulumbekendésben kifejtett okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a Bizottság által az új közszolgáltatási szerződés odaítélésekor fennálló versenyhelyzetre vonatkozóan levont következtetés (lásd a (259) preambulumbekendést) a 2009 és 2012 közötti időszakra, vagyis az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakra is érvényes.
- (362) Először is, a Caremar által a meghosszabbított eredeti szerződés alapján (azaz a 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban) a Nápolyi-öbölben üzemeltetett közszolgáltatási útvonalak megegyeztek az új közszolgáltatási szerződés alapján a részére előírt útvonalakkal (lásd a (34) preambulumbekendés a) pontját és a (84) preambulumbekendést), és a Caremarra ebben az időszakban előírt közszolgáltatási kötelezettség a járatsűrűség és a menetrend tekintetében csak igen kis mértékben tért el az új közszolgáltatási szerződésben előírtaktól, amint azt a (39) preambulumbekendés kifejti. Mind az új közszolgáltatási szerződés, mind pedig a meghosszabbított eredeti szerződés értelmében a Caremarra ugyanazok a kötelezettségek vonatkoztak a folyamatosság, a gyakoriság, a járatsűrűség, a pontosság, a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalak kiszolgálására kijelölt hajók száma, típusa és kapacitása, a díjszabás, valamint a szolgáltatás minősége kapcsán.

- (363) A járatsűrűséget és a menetrendet illetően a Caremar által a 2012. január 16. és 2012. július 31. közötti időszakban végrehajtandó tengeri szállítási programot Campania régió a 2011. december 30-i 857. sz. regionális végrehajtási határozattal módosított 2011. augusztus 9-i 443. sz. határozatában írta elő. A szóban forgó program megegyezett az új közszolgáltatási szerződésből eredő kötelezettségek előírásának alapjául szolgáló programmal (lásd a (83)–(85) preambulumbekendést). 2009. január 1. és 2012. január 15. között a Caremar a Campania régió által az eredeti szerződés alapján elfogadott, a 2007. április 1-jei 548. sz. regionális végrehajtási határozatban előírt tengeri szállítási program hatálya alá tartozott (lásd a (36) preambulumbekendést). A Bizottság megállapítja, hogy a 2007. évi program és a 2011. évi program közötti különbségek (melyeket a (39) preambulumbekendés vázol) elhanyagolhatóak voltak, és bevezetésüket az ebbe szükségessé, hogy a Caremar által nyújtott szolgáltatásokat a lehető legnagyobb mértékben a helyi lakosság tengeri szállítási szükségleteihez kellett igazítani. Amint azt Olaszország kifejtette ((178)–(181) preambulumbekendés), a tengeri szállítási ágazatban a közszolgáltatási kötelezettségnek a Campania régió általi meghatározására vonatkozó eljárási keretről a 2002. március 28-i 3. sz. regionális törvény 17. cikke rendelkezik, amely előírja, hogy a tengerhajózási üzemeltetők (köztük a Caremarra) rótt közszolgáltatási kötelezettség terjedelmét rendszeresen ellenőrizni és szükség esetén aktualizálni kell. Ennek megfelelően 2010-ben Campania régió nyilvános konzultációt indított a Caremar által a meghosszabbított eredeti szerződés alapján teljesített közszolgáltatási kötelezettség terjedelméről. A nyilvános konzultáció nyomán frissítették a járatsűrűséget és a menetrendet nemcsak a Caremar, hanem a Nápolyi-öbölben működő valamennyi közszolgáltatási szolgáltatást nyújtó szereplő esetében; e módosításokat a 2011. augusztus 9-i 443. sz. regionális végrehajtási határozat hagyta jóvá. A Caremar szolgáltatásainak vonatkozásában ezt a módosítást igazította ki kismértékben a 2011. december 30-i 857. sz. regionális végrehajtási határozat, azzal a céllal, hogy figyelembe vegye Procida önkormányzatának további kérelmeit, amely úgy ítélte meg, hogy a 2011. augusztus 9-i 443. sz. regionális végrehajtási határozattal jóváhagyott tengeri szállítási program keretében részére nyújtott szolgáltatás nem volt megfelelő.
- (364) Amint azt Olaszország kifejtette (lásd a (184) preambulumbekendést), a Caremar által üzemeltetett nyolc nápolyi-öbölbeli útvonal versenyhelyzete a nagyon hasonló volt a 2009. január 1. és 2012. január 15. közötti időszakban (vagyis az eredeti szerződés meghosszabbításaival érintett időszakban) és a 2012 és 2015 közötti időszakban, azaz az új közszolgáltatási szerződés odaítélése előtt, melyet a (249)–(259) preambulumbekendés értékel. Amint azt Olaszország megemlíti ((183) preambulumbekendés), kivételes helyzet volt az, hogy 2010. december vége és 2011. október 1. között a Caremar volt az egyetlen olyan tengerhajózási üzemeltető, amely közszolgáltatási kötelezettség keretében kiszolgált a Capri/Sorrento, a Capri/Nápoly, az Ischia/Procida/Nápoly, az Ischia/Procida/Nápoly, az Ischia/Procida/Pozzuoli, az Ischia/Procida és a Procida/Nápoly útvonalakat, míg a Gestour és a Procida Lines közszolgáltatási kötelezettség keretében a Procida/Pozzuoli útvonalat szolgált ki, tekintettel arra, hogy az említett időszakban az összes többi hajózási szolgáltató visszautasította a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtását. Ebben az időszakban Campania régióknak növelnie kellett a Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettség terjedelmét (a járatsűrűség és a menetrend tekintetében) annak érdekében, hogy kezelni tudja a Caremar egyes versenytársai által nyújtott szolgáltatások hirtelen megszakadása nyomán előálló helyzetet. Ez a hirtelen megszakadás egyértelműen mutatja, hogy a helyi lakosság nem támaszkodhatott teljes mértékben a Caremar versenytársai által a közszolgáltatási kötelezettségek keretében nyújtott szolgáltatásokra.
- (365) A fentiekre tekintettel, valamint a Caremar versenytársai által az észrevételeikben szolgáltatott információk alapján (lásd a (150), (151), (161) és (168) preambulumbekendést) a Bizottság a következőket állapítja meg:

- a) A **Capri/Sorrento** útvonalat illetően: a 2009 és 2011 közötti időszakban a Caremar volt az egyetlen olyan szolgáltató, amely egész évben nyújtott egyes szolgáltatásokat az útvonalon. A Caremar versenytársai vagy csak tengeri személyszállítási szolgáltatásokat nyújtottak (ilyen volt például az NLG és az Alimar⁽²¹⁷⁾), vagy nyújtottak ugyan egyes szolgáltatásokat is, de csak a nyári időszakban (ilyen volt a SNAV⁽²¹⁸⁾ és az Aligruson⁽²¹⁹⁾). Tekintettel arra, hogy a SNAV és az Aligruson által nyújtott szolgáltatások a 2009 és 2012 közötti időszakban változatlanok maradtak (lásd a (185) preambulumbekendés a) pontját), és hogy a Caremar szolgáltatásai a 2009 és 2012 közötti időszakban csak igen kis mértékben változtak, főként a menetrendek korlátozott kiigazításának eredményeként (lásd a (39) preambulumbekendés a) pontját), a Bizottság úgy véli, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a egyes tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

⁽²¹⁷⁾ Az Alimar csak 2009-ben és 2010-ben működött.

⁽²¹⁸⁾ A egyes szolgáltatások tekintetében a SNAV arra kapott engedélyt, hogy napi tíz TMV-járatot üzemeltessen (hat járat Capri-ról Sorrentóba: 7:35-kor, 9:15-kor, 12:10-kor, 15:55-kor, 17:40-kor és 18:05-kor, és négy járat Sorrentóból Capri-ra: 8:10-kor, 11:25-kor, 13:50-kor, 16:35-kor), de csak a nyári időszakban, azaz április 1-jétől november 3-ig.

⁽²¹⁹⁾ A egyes szolgáltatások tekintetében az Aligruson arra kapott engedélyt, hogy napi négy járatot üzemeltessen (két járat Sorrentóból Capri-ra: 11:30-kor és 14:00-kor; és két járat Capri-ról Sorrentóba: 12:30-kor és 18:05-kor), de csak a nyári időszakban.

- b) A **Capri/Nápoly** útvonalat illetően: a 2009 és 2011 közötti időszakban a Caremar volt az egyetlen olyan szolgáltató, amely egész évben nyújtott vegyes szolgáltatásokat az útvonalon. A szóban forgó útvonalon a Caremar versenytársai (a SNAV, az NLG, a Neapolis és a Metrò del Mare) kizárólag tengeri személyszállítási szolgáltatásokat nyújtottak, és nem minden esetben egész évben (lásd a (185) preambulumbekzdés b) pontját). Amint azt a (252) preambulumbekzdés kifejti, a személyszállítási szolgáltatások nem tekinthetők a vegyes szolgáltatások alternatívájának, mivel alkalmatlanok a felhasználói kereslet jelentős részének – vagyis a járművek, többek között a mentőautók szállítása és a postai szolgáltatások iránti keresletnek – a kielégítésére. Ezenkívül 2009-ben és 2010-ben egész évben napi személyszállítási szolgáltatásokat piaci feltételek mellett nem nyújtottak (csak közszolgáltatási kötelezettség keretében). 2011-ben a piaci szereplők megkezdtek bizonyos járatok egész évben, piaci feltételek mellett történő működtetését: nevezetesen a Neapolis öt járatot üzemeltetett (Capri-ról 8:50-kor, 14:10-kor és 17:30-kor, Nápolyból pedig 10:00-kor és 16:05-kor), az NLG pedig két járatot (Capri-ról 9:35-kor és 11:35-kor), ezek azonban önmagukban nem voltak elegendők a Capri és a szárazföld közötti összeköttetés folytonosságának biztosításához. Először is, e járatok egyike sem kora reggel (azaz 5:00 és 8:30 között) járt, amely napszakban az ingázóknak nagy szükségük van a szolgáltatásokra. Másodszor, a piaci szolgáltatások keretében üzemeltetett járatok főként a turisztikai igényeket elégítették ki, mivel a nap olyan időszakaiban jártak, amelyek nem voltak alkalmasak a tanulók és a munkavállalók igényeinek kiszolgálására. Valójában a Caremar versenytársai által egész évben biztosított hajójáratok többsége közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozott, ami annak a jele, hogy a piac elvileg nem biztosította volna azokat, ha a hatóságok hivatalosan nem róják ki e kötelezettséget. Azonban – amint azt Olaszország kifejtette – még a közszolgáltatási kötelezettség előírása sem biztosította a szolgáltatást, amit az is bizonyít, hogy 2010. december vége és 2011. október 1. között a Caremar versenytársai több útvonalon (többek között a Capri/Nápoly útvonalon) beszüntették a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtását (lásd a (183) preambulumbekzdés b) pontját). Mindezek fényében a Bizottság úgy véli, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.
- c) Az **Ischia/Nápoly** közvetlen útvonalat illetően: 2009 és 2011 között a Caremar a Medmarral versenyezve nyújtott vegyes szolgáltatásokat komppal, valamint az Alilauróval versenyezve személyszállító szolgáltatásokat szárnyashajóval. Az Olaszország által ismertetett versenyhelyzet (lásd a (185) preambulumbekzdés c) pontját) azt mutatja, hogy a Caremar versenytársai által nyújtott szolgáltatások nem voltak elegendők a helyi lakosság szükségleteinek kielégítésére. Először is, a Caremar versenytársai nem nyújtottak e közvetlen útvonalon piaci feltételek mellett szolgáltatást, a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatások pedig csak nyáron voltak elérhetők (ez volt a helyzet a Medmar által 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között nyújtott vegyes szolgáltatások esetében), vagy az adott napon belül a Caremar által nyújtott szolgáltatásokéitól eltérő időpontokban voltak elérhetők ⁽²²⁰⁾. Emiatt a Bizottság úgy véli, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások és a személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn. Ez a következtetés abban az esetben is megállja a helyét, ha tekintetbe vesszük azt, hogy az Ischia és Nápoly közötti közvetlen összeköttetés (az eltérő menetidő ellenére) helyettesíthető lenne a Procidán is érintő járatokkal ⁽²²¹⁾. Amint azt a (365) preambulumbekzdés d) pontja kifejti, a Caremar versenytársai által az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott szolgáltatások nem voltak elegendők az Ischia és Nápoly közötti elegendő és rendszeres összeköttetés biztosításához.
- d) Az **Ischia/Procida/Nápoly** útvonalat illetően: 2009 és 2011 között a Caremar volt az egyetlen olyan hajózási szolgáltató, amely az egész évben elegendő számú napi (vegyes és személyszállítási) járatot üzemeltetett az útvonalon. A vegyes szállítási szolgáltatásokat illetően megjegyzendő, hogy a szóban forgó útvonalon egyetlen hajózási szolgáltató sem nyújtott az egész évben piaci feltételek mellett szolgáltatásokat; a Medmar – az egyetlen másik vállalat, amely vegyes szolgáltatásokat nyújtott a szóban forgó útvonalon – közszolgáltatási kötelezettség keretében működött, és Olaszország szerint e közszolgáltatási kötelezettségek (amelyek teljesítésének időpontja egyébként is eltért volna a Caremar által kiszolgált napoktól) nem teljesültek (lásd

⁽²²⁰⁾ Az egész évben nyújtott vegyes szolgáltatások kapcsán megjegyzendő, hogy Ischiáról a Caremar 8:45-kor indított járatot, míg (2011. október 1-jétől kezdődően) a Medmar a nyári időszakban 17:00-kor, a téli időszakban pedig 16:35-kor; Nápolyból a Caremar 16:05-kor és 20:25-kor indított járatokat, míg (2011. október 1-jétől kezdődően) a Medmar 8:35-kor, 14:10-kor és 18:30-kor. Az egész évben nyújtott személyszállítási szolgáltatások keretein belül a Caremar Nápolyból 2009. január 1-jétől 2011. szeptember 30-ig 7:50-kor és 18:15-kor indított járatokat, míg az Alilauro 2009. január 1-jétől 2011. szeptember 30-ig 9:35-kor, 2011. október 1-jétől kezdődően pedig 7:35-kor és 20:10-kor; a Caremar Ischiáról 2009. január 1-jétől 2011. szeptember 30-ig 6:50-kor és 8:50-kor indított járatokat, míg az Alilauro a 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. közötti időszakban Ischiáról nem indított olyan járatot, amely egész évben üzemelt volna. 2011. október 1-jétől (amikor az Alilauro megkezdte a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó, egész évben elérhető járatok működtetését Ischiáról Nápolyba) a Caremar nem biztosított személyszállító járatokat Ischiáról Nápolyba.

⁽²²¹⁾ A vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratokat illetően megjegyzendő, hogy a Procidán történő megállás miatt a menetidő körülbelül 15 perccel megnő (az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon a menetidő 1 óra 25 perc). A személyszállító szárnyashajójáratokat illetően megjegyzendő, hogy a Procidán történő megállás miatt a menetidő csaknem 30 perccel megnő (az Ischia/Nápoly közvetlen útvonalon a menetidő 45 perc).

a (185) preambulumbekzdés d) pontját). A személyszállítási szolgáltatásokat illetően megjegyzendő, hogy az egyetlen olyan társaság (a SNAV), amely a szóban forgó útvonalon személyszállítási szolgáltatásokat nyújtott, csak egy olyan járatot üzemeltetett, amely egész évben járt (az összes járat a nyári időszakra koncentrálódott): ez Ischiáról (Casamicciolából) 9:45-kor, Procidáról 10:05-kor indult. Nyilvánvaló, hogy ez a szolgáltatás nem volt elegendő a helyi lakosság tengeri szállítási igényeinek kielégítéséhez, tekintettel arra, hogy ez a járat csak egy irányban járt, és a nap olyan időszakában, amely nem felelt meg az Ischiáról elutazni kívánó ingázók (főként munkavállalók és tanulók) igényeinek. Ezzel szemben – amint azt a (39) preambulumbekzdés d) pontja említi – a Caremar 2009. január 1-jétől 2011. szeptember 31-ig naponta nyolc személyszállító járatot volt köteles biztosítani egész évben, 2011. október 1-jétől kezdődően pedig naponta tíz személyszállító járatot egész évben, az ingázók számára megfelelő időpontokban ⁽²²²⁾, a június 1-jétől szeptember 30-ig tartó időszakban pedig további két hajójáratot ⁽²²³⁾. Emiatt a Bizottság úgy véli, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások és a személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

- e) Az **Ischia/Procida/Pozzuoli** útvonalat illetően: 2009 és 2011 között a Caremar a Medmarral versenyezve nyújtott vegyes szolgáltatásokat komppal ezen az útvonalon. Az Olaszország által ismertett versenyhelyzet (lásd a (185) preambulumbekzdés e) pontját) azt mutatja, hogy a Medmar által üzemeltetett, a Procidát érintő járatok nem voltak elegendők a helyi lakosság szükségleteinek kielégítéséhez, tekintettel arra, hogy a gyakoriság igen korlátozott volt (a közszolgáltatási kötelezettség keretében egész évben napi egy járat, az iskolai időszakban további egy piaci feltételek mellett üzemeltetett járat, amely 7:30-kor indul Ischiáról), továbbá hogy a járatok a kora reggeli időszakra koncentráltak, ami azt jelenti, hogy a nap fennmaradó részében nem volt elérhető a szolgáltatás ⁽²²⁴⁾. Emiatt a Bizottság úgy véli, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a vegyes tengeri szállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.
- f) Az **Ischia/Procida** útvonallal kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy 2009 és 2011 között a Caremar az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalon és az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott szolgáltatásokon kívül nem volt köteles egyéb szolgáltatást nyújtani (lásd a (39) preambulumbekzdés f) pontját). Ezért e szakasz versenyhelyzetét nem szükséges az Ischia/Procida/Nápoly és az Ischia/Procida/Pozzuoli útvonalaknak a (365) preambulumbekzdés d) és e) pontjában már ismertett versenyhelyzetétől külön értékelni.
- g) A **Procida/Pozzuoli** útvonalat illetően: a Caremar a 2009 és 2011 közötti időszakban a Procida Lines, a Gestour és az Ippocampo társaságokkal (melyek ezen az útvonalon vegyes szolgáltatásokat nyújtó kompjáratokat üzemeltettek) versenyezve nyújtott személyszállítási szolgáltatásokat szárnyashajóval. Azonban a Caremar szolgáltatásai és a Caremar versenytársai által nyújtott szolgáltatások nem helyettesíthetők egymással, tekintettel arra, hogy a szárnyashajók jóval gyorsabban közlekednek, mint a kompjáratok (a komp esetében a menetidő 50 perc, a szárnyashajó esetében 15 perc). Mindenesetre – a személyszállítási szolgáltatások és a vegyes szolgáltatások helyettesíthetőségének mértékétől függetlenül – a Caremar versenytársai által egész évben nyújtott szolgáltatások (nevezetesen a Gestour és a Procida Lines által nyújtott szolgáltatások, mivel az Ippocampo csak a nyári időszakban üzemeltetett járatokat) a napon belül más időpontban voltak elérhetők, mint a Caremar által nyújtott szolgáltatások ⁽²²⁵⁾ (lásd a (185) preambulumbekzdés g) pontját). Emiatt a Bizottság úgy véli, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.

⁽²²²⁾ Nevezetesen Nápolyból **8:50-kor** (2011. október 1-jéig 9:55-kor), **11:45-kor**, **13:10-kor**, **15:10-kor** és **18:15-kor**. Ischiáról **7:30-kor**, **10:10-kor**, **13:05-kor** (2011. október 1-jéig 12:00-kor), **14:30-kor** (2011. október 1-jéig 14:15-kor), **16:30-kor** (2011. október 1-jéig 16:15-kor).

⁽²²³⁾ Nevezetesen Ischiáról Procidára, majd azt követően Nápolyba **19:35-kor** (kihajózás Procidáról 20:00-kor), valamint Nápolyból Procidára, majd azt követően Ischiára **20:55-kor** (kihajózás Procidáról 21:30-kor).

⁽²²⁴⁾ 2009. január 1. és 2011. szeptember 30. között a Medmar csak egy járatot üzemeltetett piaci feltételek mellett (nevezetesen az Ischiáról **7:30-kor** induló járatot az iskolai időszakban, azaz szeptember 16-tól június 14-ig) és két közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó járatot egész évben (nevezetesen az Ischiáról (Casamicciola) **2:30-kor**, és a Pozzuoliból **4:10-kor** induló járatot).

⁽²²⁵⁾ Procidáról a Caremar egész évben indított járatokat **8:25-kor** (2011. október 1-jétől kezdődően **8:10-kor**), míg Gestour egész évben indított járatokat **6:50-kor**, **9:30-kor**, **11:20-kor**, **14:05-kor** (2011. szeptember 30-ig), **17:05-kor** (2011. szeptember 30-ig) és **18:55-kor**, a Procida Lines pedig **5:50-kor**, **7:50-kor**, **10:45-kor**, **12:40-kor**, **15:25-kor**, **17:30-kor**, **19:15-kor** indított járatokat. Pozzuoliból a Caremar **8:55-kor** indított járatot (2011. október 1-jétől kezdődően **8:50-kor**), míg a Gestour egész évben **6:00-kor**, **8:30-kor**, **10:35-kor**, **12:55-kor**, **15:05-kor** (2011. szeptember 30-ig), **17:55-kor** (2011. szeptember 30-ig) és **19:50-kor**, a Procida Lines pedig **5:05-kor**, **7:05-kor**, **9:25-kor** (2011. szeptember 30-ig), **11:50-kor**, **13:35-kor**, **16:25-kor**, **18:25-kor** és **20:00-kor**.

- h) A **Procida/Nápoly** útvonalat illetően: 2009 és 2011 között a Caremar a SNAV-val és a Medmarral versenyezve nyújtott személyszállítási szolgáltatásokat szárnyashajóval ezen az útvonalon. 2011. szeptember 30-ig azonban a Medmar az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon biztosított járatokon kívül nem üzemeltetett további járatokat, a SNAV pedig csak egy darab egész évben üzemeltetett hajójáratot biztosított az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon (ez Procidáról indult 7:35-kor). 2011. október 1-jétől kezdődően a Medmar az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon biztosított járatokon kívül egy járatot üzemeltetett (ez Nápolyból indult 00:20-kor), a SNAV pedig az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon üzemeltetett járatokon kívül továbbra is csak egy olyan járatot biztosított, amely egész évben járt (a szóban forgó időszakban ez Nápolyból indult 12:30-kor). Ezeket a hajójáratokat közszolgáltatási kötelezettség keretében, a Caremar által kiszolgált időpontoktól eltérő időpontokban biztosították ⁽²²⁶⁾ (lásd a (185) preambulumbekzdés h) pontját). Továbbá, még ha figyelembe is vesszük a SNAV és a Medmar által az Ischia/Procida/Nápoly útvonalon nyújtott szolgáltatásokat, nem volt olyan hajózási szolgáltató, amely egész évben és piaci feltételek mellett nyújtott volna személyszállítási szolgáltatásokat a szóban forgó útvonalon, továbbá a Medmar és a SNAV közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó személyszállítási szolgáltatásai nem voltak elérhetők bizonyos időszakokban, amelyek az összeköttetésnek az ingázók részére történő biztosítása szempontjából fontosak voltak (6:00 és 7:00, illetve 8:00 és 10:00 között a Procidáról induló útvonal esetében, valamint 7:00 és 8:00, illetve 17:00 és 18:00 között a Nápolyból induló útvonal esetében). Emiatt a Bizottság úgy véli, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó útvonalon a személyszállítási szolgáltatások nyújtása tekintetében piaci hiányosság áll fenn.
- (366) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy véli, hogy a meghosszabbított szerződésben a nápolyi-öbölbeli útvonalak üzemeltetésére előírt közszolgáltatási kötelezettséget a területi folytonosság biztosításának valódi közérdekű szükségessége indokolja. Az eredeti szerződés meghosszabbításainak időpontjában (2009, 2010) a piaci erők önmagukban nem voltak alkalmasak (még a közszolgáltatási kötelezettség előírása mellett sem) arra, hogy a gyakoriság, a folyamatosság és járatsűrűség tekintetében kielégítsék azokat a közszolgáltatások iránti igényeket, amelyeket Olaszország azonosított.
- (367) A Pontino-szigeteken található útvonalakat illetően megjegyzendő, hogy a fent említettek szerint (lásd a (34) preambulumbekzdés b) pontját), a Caremar 2011. május 31-ig nyújtott személyszállítási és vegyes szolgáltatásokat a Ponza/Formia, a Ponza/Anzio és a Formia/Ventotene útvonalakon. A Caremarra az Pontino-szigetek útvonalai kapcsán rótt közszolgáltatási kötelezettségek a kiszolgált kikötőkre, a közszolgáltatási rendszer keretében üzemeltetett tengeri összeköttetésekre kijelölt hajók típusára és kapacitására, a szolgáltatás gyakoriságára és a felszámítandó maximális viteldíjakra vonatkoztak (lásd a (36) preambulumbekzdés d) pontját, a (36) preambulumbekzdés e) pontját, a (36) preambulumbekzdés f) pontját, továbbá a (40)–(44) preambulumbekzdést).
- (368) A Bizottság megjegyzi, hogy 2009. január 1. és 2011. május 31. között két másik szolgáltató, a Vetur és/vagy a SNAP nyújtott személyszállítási szolgáltatást a Ponza/Formia, a Ponza/Anzio és a Formia/Ventotene útvonalakon. Olaszország magyarázata szerint azonban a Vetur és a SNAP szolgáltatásai a folytonosság és a járatsűrűség tekintetében nem tekinthetők a Caremar által kínált szolgáltatásokat helyettesíthető szolgáltatásoknak (lásd a (186) preambulumbekzdést).
- (369) Konkrétabban: a **Ponza/Formia** útvonalon a Vetur egész évben napi gyakorisággal üzemeltetett egy személyszállító szárnyashajójáratot a közszolgáltatási kötelezettség keretében; míg a Caremar egész évben nem csupán naponta egy személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett, hanem naponta két vegyes szolgáltatásokat nyújtó hajójáratot is (lásd a (36) preambulumbekzdés d) pontját). A Vetur által nyújtott szolgáltatások tehát nem terjedtek ki a járművek és az áru (például postai küldemények) szállításra, amely pedig Olaszország szerint elengedhetetlen volt ahhoz, hogy a járművekkel utazó ingázók számára biztosítsák a napi szintű összeköttetés a szárazfölddel. A személyszállítási szolgáltatásokat illetően Olaszország kifejtette (lásd a (185) preambulumbekzdés a) pontját), hogy a Caremarnak éjszaka a szigeten kellett tartania a hajókat annak érdekében, hogy biztosítsa az első járatot, valamint hogy a tanulmányi és munkavégzési okokból ingázó személyek számára napi összeköttetést biztosítson a szárazfölddel. A szigeten a hajók éjszakai rendelkezésre állása azt is szolgálta, hogy biztosítva legyen a szárazföld irányában történő tengeri szállítás olyan egészségügyi vészhelyzet esetén, amely helikopterrel nem megoldható. A Bizottság tehát megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy ezen az útvonalon piaci hiányosság áll fenn.

⁽²²⁶⁾ Nevezetesen Procidáról Nápolyba (menetidő: 40 perc) **6:35-kor** és **9:20-kor** (2011. október 1. és 2012. január 16. között 9:25-kor); és Nápolyból Procidára (menetidő: 40 perc) **7:30-kor** és **17:45-kor** (2011. október 1. és 2012. január 16. között 17:30-kor).

- (370) A **Ponza/Anzio** útvonalon a Vetur a főszezonban naponta, a holszezonban pedig szombatnapként egy személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett közszolgáltatási kötelezettség keretében, ezzel szemben a Caremar a főszezonban naponta biztosított egy nagy sebességű személyszállító járatot hétfőtől szombatig, továbbá naponta két vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot egész évben vasárnaponként és ünnepnapokon (lásd a (36) preambulumbekzdés e) pontját). Olaszország kifejtette (lásd a (185) preambulumbekzdés b) pontját), hogy a közszolgáltatási kötelezettséget társadalmi és gazdaságfejlesztési okok indokolták, és célja annak biztosítása volt, hogy a járművekkel Ponzába/Ponzából utazó utasok egész évben (legalább vasárnaponként és az ünnepnapokon) vissza tudjanak térni kiindulási pontjukra (és ezzel lehetővé váljanak például a családi látogatások). A Bizottság megállapítja, hogy a Vetur által nyújtott szolgáltatások nem elégtették ki a járművek és az áruk (például postai küldemények) szállítása iránti közszolgáltatási igényt. Ezenkívül a Vetur által a főszezonban piaci feltételek mellett nyújtott személyszállítási szolgáltatások elsősorban az idegenforgalmi ágazatot célozták, míg a Caremar jelenlétének célja a lakosok forgalmának lebonyolítása volt, többek között a megfizethető viteldíjak biztosításával. A Bizottság tehát megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy ezen az útvonalon piaci hiányosság áll fenn.
- (371) A **Formia/Ventotene** útvonalon a Vetur a holszezonban naponta egy személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett, a főszezonban pedig hétfőnként egy további járatot, mindkettőt közszolgáltatási kötelezettség keretében, míg a SNAP a főszezonban naponta egy személyszállító szárnyashajójáratot üzemeltetett piaci feltételek mellett. Ezzel szemben a Caremar naponta két vegyes szolgáltatásokat nyújtó járatot és naponta két⁽²²⁷⁾ személyszállító járatot üzemeltetett egész évben (lásd a (36) preambulumbekzdés f) pontját). A Vetur és a SNAP által nyújtott szolgáltatások nem elégtették ki a járművek és az áruk (például postai küldemények) szállítása iránti közszolgáltatási igényt, a személyszállítás tekintetében pedig – korlátozott gyakoriságuk és járatsűrűségük miatt – nem voltak elégségesek a szárazfölddel való folytonosság biztosításához. Amint azt Olaszország kifejtette (lásd a (185) preambulumbekzdés c) pontját), a Caremar szolgáltatása lehetővé tették a lakosok számára, hogy munkavállalási vagy tanulmányi célokból a szárazföldre utazzanak. Ezenkívül, mivel a Caremar hajói éjszaka a szigeten maradtak, biztosították a szárazföld irányában történő tengeri szállítást egészségügyi vészhelyzet esetére. A Bizottság tehát megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor úgy vélte, hogy ezen az útvonalon piaci hiányosság áll fenn.

A legkevésbé ártalmas megközelítés

- (372) A Bizottság megjegyzi, hogy a Caremar tervezett privatizációjára tekintettel és az eredeti szerződés szerint ellátott közszolgáltatás folyamatosságának garantálása érdekében Olaszország úgy döntött, hogy változatlan formában hosszabbítja meg az eredeti szerződést (a kompenzációs módszertan 2010-től alkalmazandó módosítását kivéve).
- (373) A Bizottság elismeri, hogy a felhasználói keresletet nem lehetett volna kielégíteni kizárólag a Caremar versenytársaira a szóban forgó útvonalak tekintetében rótt, nem kompenzált közszolgáltatási kötelezettségre támaszkodva. A már említett okok miatt ((262)–(265) preambulumbekzdés) a közszolgáltatási kötelezettségeknek a Nápolyi-öbölben érvényben lévő rendszere semmilyen módon nem volt összehasonlítható a Caremarra a meghosszabbított eredeti szerződés alapján rótt közszolgáltatási kötelezettséggel. Érdemes felidézni, hogy 2010. december vége és 2011. október 1. között a Caremar versenytársai (a Gestour és a Procida Lines kivételével) felhagytak a nem kompenzált közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott szolgáltatásokkal. A Caremar jelenléte nélkül a Nápolyi-öböl útvonalainak többsége nem lett volna kiszolgálva (lásd a (183) preambulumbekzdés b) pontját). A Pontino-szigetek útvonalait illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a szóban forgó útvonalakon a többi szolgáltató ajánlata nem felelt meg a járatsűrűséggel, a folyamatossággal, a kapacitással és az árakkal kapcsolatos (valamennyi) követelménynek, továbbá hogy a legtöbb (adott esetben az összes) útvonal üzemeltetése veszteséges – különösen a holszezonban –, ami azt jelenti, hogy a közszolgáltatásért járó kompenzáció hiányában valószínűleg egyetlen szolgáltató sem szolgálná ki azokat. Emellett a Bizottság elfogadja, hogy a Caremar privatizációjára irányuló eljárásra tekintettel az eredeti szerződés meghosszabbítása volt az egyetlen mód annak garantálására, hogy a közszolgáltatás a Caremar privatizációjának lezárultáig folyamatos legyen.

Következtetés

- (374) A Bizottság tehát megállapítja, hogy Olaszország nem követett el nyilvánvaló hibát, amikor a Caremarra bízott szolgáltatásokat általános gazdasági érdekű szolgáltatásként határozta meg a (365) és (367)–(371) preambulumbekzdésben meghatározott útvonalak tekintetében. Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatban és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatban a Bizottság által megfogalmazott kétségek ezzel eloszlottak.

⁽²²⁷⁾ Hétfőnként napi négy járatot.

9.3.2. A közszolgáltatási kötelezettségeket és az ellentételezés kiszámításának módszereit meghatározó megbízási aktus szükségessége

- (375) Az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokról szóló 2011. évi keretszabály 2.3. pontjával összhangban az általános gazdasági érdekű szolgáltatás fogalma az EUMSZ 106. cikke értelmében azt jelenti, hogy az adott vállalkozást egy vagy több hivatalos aktussal megbízzák az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásával.
- (376) 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, valamint e) a túlkompensáció elkerülésére és visszafizettetésére hozott intézkedések.
- (377) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatában és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatában a Bizottság kételyeket fogalmazott meg azzal kapcsolatban, hogy a megbízási aktus átfogóan írta-e le a Caremar közszolgáltatási kötelezettségének jellegét a meghosszabbítással érintett időszakban. 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 Caremar megbízási aktusa tartalmazta a (többször módosított és meghosszabbított) eredeti szerződést, a 2007. április 1-jei 548. sz. regionális végrehajtási határozatot, amely 2011. szeptember 30-ig határozta meg a Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettséget a hajótípusok, a járatsűrűség és a menetrend tekintetében, a 2011. augusztus 9-i 443. sz. regionális végrehajtási határozatot, amely a 2011. október 1. és 2012. január 15. közötti időszakra nézve határozta meg a Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettséget a hajótípusok, a járatsűrűség és a menetrend tekintetében, a 2011. december 30-i 857. sz. regionális végrehajtási határozatot, amely a 2012. január 16. és 2012. július 31. közötti időszakra nézve határozta meg a Caremarra rótt közszolgáltatási kötelezettséget a hajótípusok, a járatsűrűség és a menetrend tekintetében (lásd a (36) és (38) preambulumbekendést), Olaszország számos eseti határozatát, Olaszország több ad hoc döntését, a 111/2007. sz. határozatot és a 166/2009. sz. törvényt.
- (378) Mindezek alapján a Bizottság először is megjegyzi, hogy a Caremar megbízási aktusát alkotó meghosszabbított eredeti szerződés 2012. július 31-ig teljes mértékben hatályos maradt (lásd a (348) preambulumbekendést).
- (379) A meghosszabbított eredeti szerződés szerint az ötéves tervek határozzák meg a kiszolgáló útvonalakat és kikötőket, a szóban forgó tengeri összeköttetésekhez használandó hajók típusát és kapacitását, a szolgáltatás gyakoriságát és a fizetendő viteldíjakat, ideértve a különösen a szigeti régiók lakosai számára biztosított, támogatott viteldíjakat. A Bizottság megjegyzi, hogy 2007-ben (vagyis az eredeti szerződés első meghosszabbítását megelőzően) Campania régió a 2007. április 1-jei 548. sz. regionális végrehajtó határozattal elfogadta a 2007–2011-es időszakra vonatkozó ötéves tervet, amely a közszolgáltatási kötelezettség terjedelmét illetően 2011. szeptember 30-ig változatlan formában volt hatályban. A szóban forgó terv tehát az eredeti szerződés első meghosszabbításakor (2008 decemberében), az eredeti szerződés második meghosszabbításakor (2009 szeptemberében) és az eredeti szerződés harmadik meghosszabbításakor (2010 augusztusában) hatályban volt. A 2011–2015-es időszakra vonatkozó ötéves tervet Campania régió a 2011. augusztus 9-i 443. sz. regionális végrehajtási határozattal fogadta el. A terv a 2011. december 30-i 857. sz. regionális végrehajtási határozattal módosított formában 2011. október 1-jétől 2015 végéig volt hatályban. A 2011–2015-ös időszakra vonatkozó ötéves terv a 2011. október 1-jétől 2012. július 31-ig tartó, a meghosszabbított eredeti szerződés által érintett időszakban nem változott. Ennek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket a Caremarnak teljesítenie kellett a meghosszabbítással érintett időszakban, kellően egyértelműen meghatározták.
- (380) A Bizottság az eljárás megindításáról szóló 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 a meghosszabbított eredeti szerződés (lásd a (48)–(52) preambulumbekendést) kimerítő és pontos listát adott a figyelembe veendő költségelemről, valamint a szolgáltatónál jelentkező tökemegtérülés kiszámításának módszeréről. A 2010. január 1. és 2012. december 31. közötti időszak tekintetében a módszert a 111/2007. sz. határozat írja elő (lásd az (53) preambulumbekendést). Konkrétabban: a 111/2007. sz. határozat részletesen előírja a figyelembe veendő költségelemeket, valamint a tökemegtérülést. A meghosszabbított eredeti szerződés biztosította, hogy a kompenzáció a közszolgáltatás nyújtása során felmerült tényleges költségeken és bevételeken alapuljon. Ily módon a túlkompensáció feltárható és könnyen kiküszöbölhető volt. Adott esetben az állam visszafizettethette a túlkompensációt a Caremarral.

- (381) 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 túlkompensáció elkerülésére és visszafizetetésére hozott intézkedéseket, amint azt a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály előírta.

9.3.3. A megbízás időtartama

- (382) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontja szerint „[...] a megbízási időtartam hosszát objektív kritériumokkal, például a nem átruházható befektetett eszközök amortizációjával kell alátámasztani. A megbízás időtartama elvileg nem haladhatja meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához szükséges legfontosabb eszközök leírásához szükséges időt”.
- (383) A Bizottság megjegyzi, hogy az eredeti szerződés meghosszabbításaira azért volt szükség, hogy biztosítsák a közszolgáltatás folyamatosságát a privatizáció lezárásáig.
- (384) Tekintettel arra, hogy az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakot időtartamát a Caremar privatizálásának szükségessége indokolta, és hogy e meghosszabbítások következtében az általános gazdasági érdekű szolgáltatással való megbízás időtartama nem haladta meg a Caremar által az általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtásához használt hajók leírásához szükséges időt (amely meghaladhatja a 25 évet), a Bizottság megállapítja, hogy a meghosszabbított eredeti szerződés megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 17. pontjának.

9.3.4. A 2006/111/EK irányelvnek való megfelelés

- (385) A 2011-es ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontja szerint „a Szerződés 106. cikkének (2) bekezdésével összefüggésben a támogatás csak akkor tekinthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek, ha a vállalkozás szükséges esetben megfelel a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról szóló 2006/111/EK irányelvnek”⁽²²⁸⁾.
- (386) 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 szolgáltatásától elkülönítve kell kimutatnia belső számláiban a 31. pontban előírt elvekkel összhangban.”
- (387) Olaszország megerősítette, hogy a Caremar csak közszolgáltatásokat nyújtott a meghosszabbított eredeti szerződés alapján. Ezért a Caremar nem minősül a 2006/111/EK irányelv értelmében vett „elkülönített elszámolás vezetésére kötelezett vállalkozásnak”⁽²²⁹⁾, és a 2006/111/EK irányelv 1. cikkének (2) bekezdésében előírt átláthatósági követelmények nem alkalmazandók, mivel azok csak olyan vállalkozásokra vonatkoznak, amelyek a megbízás tárgyát képező általános gazdasági érdekű szolgáltatásoktól eltérő tevékenységeket is folytatnak.
- (388) A 2006/111/EK irányelv 1. cikkének (1) bekezdésében előírt átláthatósági követelményeket illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a meghosszabbított eredeti szerződésből egyértelműen kitűnik a hatóságok által a Caremar rendelkezésére bocsátott állami források összege és azok tényleges felhasználása.

⁽²²⁸⁾ A Bizottság 2006/111/EK irányelve (2006. november 16.) a tagállamok és a közvállalkozások közötti pénzügyi kapcsolatok átláthatóságáról, illetve egyes vállalkozások pénzügyi átláthatóságáról (HL L 318., 2006.11.17., 17. o.).

⁽²²⁹⁾ A 2006/111/EK irányelv 2. cikke (1) bekezdésének d) pontja szerint „elkülönített elszámolások vezetésére kötelezett vállalkozás” minden olyan vállalkozás, amely a Szerződés 86. cikkének (1) bekezdése [106. cikkének (1) bekezdése] alapján valamely tagállamtól különleges vagy kizárólagos jogot kapott, vagy amely a Szerződés 86. cikkének (2) bekezdése [106. cikkének (2) bekezdése] alapján általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtására kapott megbízást, és az ilyen szolgáltatással kapcsolatban bármilyen jellegű állami támogatásban részesül és amely egyéb tevékenységet is folytat.

- (389) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az ÁGÉSZ-keretszabály 18. pontja teljesül, a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 44. pontja pedig nem alkalmazandó.

9.3.5. A kompenzáció összege

- (390) A 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 21. pontja kimondja, hogy „[a]z ellentételezés összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerülő nettó költség ⁽²³⁰⁾ – és ezzel együtt a méltányos nyereség – fedezéséhez szükséges összeget”.
- (391) A szóban forgó ügyben – és különösen ami az eredeti szerződés meghosszabbítását illeti – mivel a kompenzáció a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály hatálybalépése előtt nyújtott jogellenes támogatásnak minősül, a keretszabály 69. pontja kifejezetten előírja, hogy az állami támogatások értékelésének alkalmazásában a nettó elkerülhető költség módszere (melyet az 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 24. pontja tartalmaz) nem alkalmazandó. Ehelyett a közszolgáltatási kötelezettség ellátásához szükséges nettó költségek kiszámításának alternatív módszerei alkalmazhatók, például a költségallokáción alapuló módszer. Ez utóbbi módszer szerint a nettó költséget a kijelölt szolgáltató közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével összefüggő, a megbízási aktusban meghatározott és megbecsült költségei és bevételei különbségeként számítják ki. A 2011. évi keretszabály 28–38. pontja részletesebben megállapítja, hogy e módszert miként kell alkalmazni.
- (392) Az eljárás megindításáról szóló 2011. évi határozatában és az eljárás kiterjesztéséről szóló 2012. évi határozatában a Bizottság ugyanakkor kétségeket fogalmazott meg a 2010-től alkalmazandó 6,5 %-os kockázati prémium tekintetében is. Közelebbről a Bizottság megkérdőjelezte, hogy e prémium a kockázat megfelelő szintjét tükrözi-e, figyelembe véve, hogy első látásra úgy tűnt, a Caremar nem az ilyen szolgáltatások nyújtásával szokásosan összefüggő kockázatokat vállal. Konkrétabban: a kompenzáció kiszámításának céljából figyelembe vett költségelemek tartalmazzák a szolgáltatás nyújtásával összefüggő valamennyi költséget, emellett tekintettel voltak például az üzemanyagárak változásaira. Ennek eredményeként a Bizottság abban a szakaszban úgy ítélte meg, hogy a Caremar túlkompensációban részesülhetett.
- (393) A méltányos nyereség szintjét illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a tőke megtérülést a 6,5 %-os kockázati prémium alapján számították ki a WACC-képlet alkalmazásával ⁽²³¹⁾. Amint az már megállapításra került (lásd a (280) preambulumbekendést), ez a kockázati prémium teljes mértékben összhangban van a tagállam által az ágazatra vonatkozóan makrogazdasági elemzések alapján meghatározott 6,4 %-os kockázati prémiummal.
- (394) Emellett a Bizottság összevetette a Caremarra alkalmazott 6,5 %-os tőke megtérülést egy referenciacsoport által 2008-ban és 2011-ben (a Caremar külön megbízásai előtti évben) generált tőke megtérülés mediánjával. A referenciacsoport kiválasztott kompüzemeltetőkből állt, amelyek tengeri összeköttetéseket kínáltak Olaszországon belül, illetve Olaszország és más tagállamok között ⁽²³²⁾; e referenciacsoportot a Bizottság a piaci helyzet szempontjából kellően reprezentatívnak tartja. Az elemzésből kitűnik, hogy a Caremar esetében alkalmazott tőke megtérülés hasonló a referenciacsoport vállalataira jellemző medián jövedelemhez. A 6,5 %-os tőke megtérülés tehát előzetesen nézve összhangban volt azokkal a kockázatokkal is, amelyeket a Caremar a meghosszabbított eredeti szerződés szerinti közszolgáltatások nyújtása során viselt.

⁽²³⁰⁾ Ebben az összefüggésben a nettó költség a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 25. pontjával összhangban meghatározott nettó költséget jelenti, vagy – amennyiben a nettó elkerülhető költség módszertana nem alkalmazható – a költségek és a bevételek különbözetét.

⁽²³¹⁾ A kockázatmentes kamatlábhoz hozzáadott kockázati prémiumból adódott a kockázati tőke költségének értéke, amely a WACC alapján kiszámított tőke megtérülési ráta meghatározásához szükséges.

⁽²³²⁾ Különösen a következő vállalatokról van szó: Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries és Caronte & Tourist. A korábbi Tirrenia-csoport többi vállalatát (például CIN, Laziomar, Siremar és Toremar) kivették a referenciacsoportból.

- (395) Azzal a kérdéssel kapcsolatban, hogy ez a prémium tükrözi-e annak a kockázatnak a szintjét, amelyet a Caremar az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével kapcsolatban viselt, a Bizottság megjegyzi, hogy az üzemanyagárak változásait csak a viteldíj maximális értékének esetleges éves kiigazításával lehetséges figyelembe venni. A kompenzáció összegének kiszámítása tehát nem feltétlenül terjedt ki az üzemanyagárak emelkedésére, amennyiben ez a növekedés nem mutatkozott meg magasabb viteldíjakban. Ezt megerősíti az a tény, hogy – amint azt a 12. táblázat is mutatja – a Caremar 2011-ben és 2012-ben is alulkompensált volt az üzemanyagköltségek jelentős növekedése, továbbá az utasforgalomnak az említett években bekövetkezett gazdasági válság miatti csökkenése miatt. Emiatt a Caremar a szóban forgó időszakban olyan kockázatoknak volt kitéve, amelyek nem tették lehetővé számára, hogy a gyakorlatban haszonkulcsot realizáljon.
- (396) A Bizottság végezetül megjegyzi, hogy a benyújtott 111/2007. sz. határozat figyelembe vesz bizonyos, a tengeri kabotázsgazdaságban alkalmazandó piaci értékeket. A közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében elszámolható költségeket, valamint a tőke megtérülési rátára vonatkozó számítási elveket az adott ágazatra vonatkozó információk, feltételek és kockázatok alapján írja elő.
- (397) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 6,5 %-os tőke megtérülés méltányos.
- (398) Ebben az összefüggésben az Olaszország által benyújtott és a 12. táblázatban összesített, útvonalanként elkülönített számlák alapján a Bizottság ellenőrizte és megállapította, hogy a 2009 és 2012 júliusa közötti időszakban (eredeti szerződés) a Caremar részére ténylegesen kifizetett közszolgáltatási kompenzáció nem haladta meg a kifizethető kompenzációt, beleértve a 6,5 %-os tőke megtérülést is. A Caremar ellenőrzött működési eredményei tulajdonképpen a teljes időszakban (2009–2012) negatív eredményt mutatnak:

12. táblázat

A Caremar által ellátott közszolgáltatás nettó költsége, 2009–2012. július

(EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Mindösszesen
Bevételek összesen	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– teljes költség	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– amortizáció	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= A közszolgáltatás nettó költsége	– 29 940 000	– 28 694 000	– 24 621 000	– 12 387 000	– 95 642 000
+ tőke megtérülés (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	– 2 210 105
= Kompenzációra jogosult összeg	– 30 864 105	– 29 241 000	– 25 046 000	– 12 701 000	– 97 852 105
+ Tényleges kompenzáció	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Túl-/alulkompensáció	1 610 345	628 832	– 1 027 355	– 1 228 000	– 16 178

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

- (400) Olaszország a Bizottság kérésére megerősítette, hogy a Caremar részére nyújtott kompenzáció összegét a 2010-es, a 2011-es és a 2012-es pénzügyi évre nézve (2012. augusztus 1-jéig) a 111/2007. sz. határozat alapján ellenőrizték, amely ellenőrzési mechanizmus alkalmazását írja elő minden hároméves szabályozási időszak végén. Olaszország továbbá előadta, hogy az átláthatóság és az elszámoltathatóság érdekében a 2009-es pénzügyi évet is ellenőrizték, jóllehet a 111/2007. sz. határozat még nem volt alkalmazandó. A szóban forgó ellenőrzések nyomán követően Olaszország alulkompensációt tárt fel, amint azt a 12. táblázat mutatja.
- (401) A fentiekre tekintettel a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezek az intézkedések elegendőek az esetleges túlkompensáció elkerüléséhez és feltárásához. Tehát az eredeti szerződés meghosszabbítása során a Caremar részére nyújtott kompenzáció összege nem vezetett a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály 2.8. szakasza szerinti túlkompensációhoz.

9.3.6. A kikötési elsőbbség

- (402) A 166/2009. sz. törvény 19-ter cikkének (21) bekezdése egyértelműen meghatározza, hogy a kikötési elsőbbségre azért volt szükség, hogy garantálják a szigetekkel való területi folytonosságot, és tekintettel a korábbi Tirrenia-csoport vállalatai, köztük a Caremar közszolgáltatási kötelezettségeire. Ha a közszolgáltatási kötelezettségekkel megbízott vállalatok nem rendelkeznének kikötési elsőbbséggel, adott esetben ki kellene várniuk a sort a kikötésnél, ezáltal késhetnek, ami aláásná annak a célnak a teljesülését, hogy a polgároknak megbízható és kényelmes összeköttetést kell biztosítani. Valóban szükség van rendszeres menetrendre a szigeti lakosság mobilitási szükségleteinek kielégítése érdekében, és hogy hozzájáruljanak az érintett szigetek gazdasági fejlődéséhez. Továbbá a kikötési elsőbbségre annak biztosításához van szükség, hogy a kikötők oly módon osszák ki a kikötőhelyeket és a kikötési időket, hogy a közszolgáltató meg tudjon felelni közszolgáltatási kötelezettségének.
- (403) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy ítéli meg, hogy ezt az intézkedést azért hozták, hogy a Caremar el tudja látni közszolgáltatási kötelezettségeit, amelyek tényleges általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak tekinthetők (lásd a 9.3.1. szakaszt). Olaszország megerősítette továbbá, hogy a kikötési elsőbbség csak a közszolgáltatási rendszer keretében nyújtott szolgáltatásokra vonatkozik.
- (404) A Bizottság már részletesen értékelte az általános gazdasági érdekű szolgáltatás összeegyeztethetőségét és a Caremar részére az eredeti szerződés meghosszabbításával érintett időszakban nyújtott, kapcsolódó kompenzációt (lásd az 9.3.1–9.3.5. szakaszt). A Bizottság tehát úgy ítéli meg, hogy a kikötési elsőbbség összeegyeztethetőségének értékelése annak megállapítására korlátozható, hogy vajon ez az intézkedés vezethet-e túlkompensációhoz.
- (405) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a kikötési elsőbbségből eredő bármely pénzbeli előny csekély (lásd a (225) preambulumbekendést). Ennek eredményeként az ezen intézkedésből eredő túlkompensáció kockázata is alacsony. Emellett amennyiben ez az intézkedés csökkentené a közszolgáltató működési költségeit vagy növelné bevételeit, ezek a hatások egyértelműen tükröződnének a szolgáltató belső számláiban. Ezért a Caremarra alkalmazandó, az 9.3.5. szakaszban leírt túlkompensációs ellenőrzések alkalmasak arra is, hogy a kikötési elsőbbségből eredő esetleges túlkompensációt feltárják.
- (406) A Bizottság tehát megállapítja, hogy a kikötési elsőbbség, amely elválaszthatatlan a Caremar által az eredeti szerződés meghosszabbítása idején nyújtott közszolgáltatástól, az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése és a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alapján szintén összeegyeztethető a belső piaccal.

9.3.7. Az összeegyeztethetőségre vonatkozó következtetés

- (407) A (347)–(406) preambulumbekendésben foglalt értékelés alapján a Bizottság megállapítja, hogy a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a 2009. január 1. és 2012. július 31. közötti időszakban a Nápolyi-öbölben, illetve a 2009. január 1. és 2011. május 31. közötti időszakban a Pontino-szigeteken nyújtott tengeri szolgáltatásokért a Caremar részére odaítélt kompenzáció és a kikötési elsőbbség megfelel a 2011. évi ÁGÉSZ-keretszabály alkalmazandó feltételeinek, ezért az EUMSZ 106. cikke értelmében összeegyeztethető a belső piaccal.

10. KÖVETKEZTETÉS

- (408) A fentiekben bemutatott értékelés alapján a Bizottság úgy határozott, hogy a Caremar részére a meghosszabbított eredeti szerződés alapján a közszolgáltatásért odaítélt kompenzáció az EUMSZ 106. cikke értelmében összeegyeztethető a belső piaccal. Emellett mivel a kikötési elsőbbség elválaszthatatlan az általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak a Caremar általi teljesítésétől, ez az intézkedés az EUMSZ 106. cikke értelmében szintén összeegyeztethető a belső piaccal.
- (409) A Bizottság továbbá megállapítja, hogy a következő intézkedések nem minősülnek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak:
- az új közszolgáltatási szerződés keretében teljesített tengeri szolgáltatásokért a Caremar részére a 2015. július 16. és 2024. július 15. közötti időszakra odaítélt, a Caremar üzleti tevékenységével és a Caremarnak nyújtott kikötési elsőbbséggel kapcsolt kompenzáció, mivel az megfelel a négy *Altmark*-kritériumnak,
 - az a lehetőség, hogy a Caremar a hajók korszerűsítésére szánt pénzeszközöket likviditási célra felhasználja, mivel a Caremar ezeket a pénzeszközöket erre a célra nem vette igénybe,
 - a Caremar privatizációs eljárásához kapcsolódó adómentességek, valamint az FAS forrásainak a 163/2010. sz. törvényben meghatározottak szerint likviditási szükségletek kielégítésére történő felhasználásának lehetősége,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Caremar részére a 2009. január 1-jétől 2012. július 31-ig meghosszabbított eredeti szerződés szerinti tengeri szállítási szolgáltatások nyújtásáért adott kompenzáció és kikötési elsőbbség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak minősül. Olaszország az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdését megsértve hajtotta végre a Caremarnak nyújtott támogatást. Ez a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal.

2. cikk

A 2015. július 16. és 2024. július 15. közötti időszakra vonatkozó új közszolgáltatási szerződésnek (beleértve az annak alapján juttatott közszolgáltatási kompenzációt) a Caremar üzleti tevékenységének értékesítésével és a kikötési elsőbbséggel összekapcsolva történő odaítélése nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

3. cikk

A Caremar nem élt azzal a lehetőséggel, hogy a flotta fejlesztésére és korszerűsítésére már lekötött pénzügyi erőforrásokat a 163/2010. sz. törvény alapján ideiglenesen a sürgős likviditási szükségletek fedezésére használja fel. Ezért ez a lehetőség az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősül a Caremar részére nyújtott állami támogatásnak.

4. cikk

A Caremar privatizációs eljárásához kapcsolódó, a 163/2010. sz. törvényben meghatározott adómentességek az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében nem minősülnek a Caremar és felvásárlója részére nyújtott állami támogatásnak.

5. cikk

A *Fondo Aree Sottoutilizzate* forrásai likviditási szükségletek kielégítésére való felhasználásának lehetősége, amint azt a 163/2010. sz. évi törvény megállapítja, nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett állami támogatásnak.

6. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2024. július 8-án.

a Bizottság részéről

Margrethe VESTAGER

ügyvezető alelnök
