

II

(Jogi aktusok, amelyek közzététele nem kötelező)

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. március 16.)

az Olaszország által az *Adriatica*, *Caremar*, *Siremar*, *Saremar* és *Toremar* tengerhajózási társaságok (Tirrenia-csoport) számára nyújtott állami támogatásokról

(az értesítés a B(2004) 470. számú dokumentummal történt)

(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/163/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke 2. bekezdésének első albekezdésére,

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

miután az érintetteket az említett cikkek ⁽¹⁾ szerint véleménynyilvánításra kérték fel,

mivel:

I. ELJÁRÁS

- (1) Számos előzetes véleménynyilvánítást követően a Bizottság úgy határozott, hogy a Tirrenia-csoport hat vállalata, pontosabban a *Tirrenia di Navigazione*, *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* és *Toremar* számára nyújtott támogatások miatt megindítja a Szerződés 88. cikkének 2. bekezdése szerinti eljárást. Az említett támogatások a csoport minden egyes vállalatának közvetlenül juttatott támogatások formájában jelennek meg, melyek azt a célt szolgálják, hogy az Állammal 1991-ben kötött hat megállapodás alkalmazásában elősegítsék a társaságok által nyújtott tengeri szállítási szolgáltatásokat. E megállapodásoknak az a célja, hogy biztosítsák azon tengeri szállítási szolgáltatások nyújtását, melyeket főként a kontinentális Olaszország, Szicília, Szardínia és egyéb kisebb olasz szigetek közti összeköttetések képeznek.
- (2) A Bizottság 1999. augusztus 6-i levelével Olaszország tudomására hozta határozatát, hogy megindítja az eljárást. 1999. szeptember 28-i levelükkel az olasz hatóságok megküldték e határozattal kapcsolatos véleményeiket.

⁽¹⁾ HL C 306., 1999.10.23., 2. o.

- (3) A határozatnak a Hivatalos Lapban⁽²⁾ való közzétételét követően számos magánvállalkozó, akik a Tirrenia-csoport vállalataival versenyben tengeri szállítási szolgáltatásokat kínálnak, megküldte véleményét a Bizottságnak. Ezeket a véleményeket továbbították az olasz hatóságokhoz, lehetővé téve számukra, hogy közölhessék az azokkal kapcsolatos véleményeiket.
- (4) 1999. október 18-án Olaszország az eljárás megindításáról szóló határozat ellen hatálytalanítás iránti kérelmet nyújtott be a Bírósághoz, arra a részre vonatkozólag, melyben a támogatások nyújtásának felfüggesztéséről rendelkezik⁽³⁾. A *Tirrenia di Navigazione*, *Adriatica*, *Caremar*, *Saremar*, *Siremar* és *Toremara* társaságok a Szerződés 230. cikkének 4. bekezdése értelmében szintén hatálytalanítás iránti kérelmet nyújtottak be az elsőfokú bírósághoz⁽⁴⁾.
- (5) A vizsgálati szakasz során az olasz hatóságok kérték, hogy a Tirrenia-csoport dokumentációjának vizsgálatát különítsék el, hogy – elsőbbségi úton – a *Tirrenia di Navigazione* vállalatra vonatkozóan végleges döntésre jussanak. Ezt a kérést az olasz hatóságok azon szándéka indokolta, hogy a csoport privatizációját éppen a *Tirrenia di Navigazione*-től kezdve indíthassák el és az a törekvés, hogy az említett eljárást e vállalatra vonatkozóan meggyorsíthassák.
- (6) E kérés értelmében a Bizottság megjegyezte, hogy a csoport pénzügyi és kereskedelmi stratégiájának szintjén a csoporton belül a *Tirrenia di Navigazione* töltötte be a vezető szerepet, de a csoport hat jogilag önálló vállalata földrajzilag eltérő piaci szegmenseken működött, melyek mind az olasz magánvállalkozók részéről, mind pedig a többi tagállam vállalkozói részéről változó intenzitású versenynek voltak kitéve. A Bizottság megjegyezte továbbá, hogy az olasz hatóságok által az 1. pontban említett megállapodások alkalmazásában nyújtott támogatásokat úgy kalkulálták, hogy kiegyenlítsék az egyes említett vállalatok által kiszolgált útvonalakon elkönyvelt nettó működési hiányt, és azokat e társaságok számára közvetlenül nyújtották, anélkül, hogy a *Tirrenia di Navigazione* számára juttattak volna belőlük. Végül a megindított eljárás tárgyát képező támogatást alkotó egyéb elemek – beruházási támogatások és adójellegű támogatások – a csoport minden egyes vállalatára vonatkozólag külön elemzést tesznek szükségessé. Következésképpen a Bizottság úgy vélte, hogy teljesíteni tudja az olasz hatóságok kérését és a 2001. június 21-i 2001/851/EK határozattal lezárta a *Tirrenia di Navigazione*⁽⁵⁾ társaság számára nyújtott támogatásokkal kapcsolatosan megindított eljárást.
- (7) A jelen határozat az Olaszország által a Tirrenia-csoport másik öt vállalatának nyújtott támogatásokra vonatkozik (a továbbiakban „regionális társaságok”). A 2001 és 2003 között szervezett különböző kétoldalú tárgyalások alkalmával az olasz hatóságok az öt regionális társaság által kiszolgált körülbelül 50 járat mindegyikére vonatkozóan szolgáltatott információkat a szóban forgó piacok jellegzetességeiről, az állami vállalatok által lebonyolított forgalom időbeli alakulásáról, az állami vállalatok számára versenyt jelentő magánvállalatok esetleges jelenlétéről, az egyes társaságok számára nyújtott állami támogatások szintjének alakulásáról (A/13408/04, A/13409/04, A/12951/04, A/13326/04, A/13330/04, A/13350/04, A/13346/04 és A/13356/04 számon nyilvántartásba vett dokumentumok).
- (8) Továbbá néhány bejelentést tevő vállalat, különösen néhány a Nápolyi-öbölben tevékenységet folytató és a *Caremar* regionális társaság versenytársaként működő magánvállalkozó, 2003. év január, február és szeptember hónapjaiban a Bizottság számára kiegészítő információkat juttatott el, melyek a vizsgálati eljárás keretében figyelembe veendő új elemeket tartalmaztak. Felkérte az olasz hatóságokat, hogy közöljék az ezekkel kapcsolatos véleményeiket. 2003. október 20-án került sor egy kétoldalú tárgyalásra, melyet követően az olasz hatóságok kötelezettségeket vállaltak a Nápolyi-öbölben lévő néhány gyorsjáratú összeköttetésre vonatkozóan. Ezeket a kötelezettségeket a Bizottsághoz 2003. október 31-én beérkezett (A/33506), 2003. október 29-i 501 sz. feljegyzéssel tették formálissá és a 2004. február 17-i keltezésű feljegyzéssel (A/13405/04) erősítették meg. Az *Adriatica*-ra vonatkozóan az olasz hatóságok 2004. február 23-i **faxukkal** (melyet az A/13970/04 számon vettek nyilvántartásba) információ-kiegészítést küldtek a Bizottság részére.

⁽²⁾ Lásd az 1. lábjegyzetet

⁽³⁾ C-400/99 sz. érdemben folyamatban lévő ügy. A 2001. október 9-i ítélettel (EBHT I-7303. o.) a Bíróság elutasította a Bizottság közbenső kérelmét, mely arra irányult, hogy az Olaszország által javasolt kérelmet elfogadhatatlannak minősíttesse.

⁽⁴⁾ T-246/99 sz. folyamatban lévő ügy.

⁽⁵⁾ HL L 318., 2001.12.4., 9. o.

II. A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES LEÍRÁSA

A releváns piacok

- (9) Az *Adriatica*, hagyományosan, az alábbi nemzetközi összeköttetéseket biztosítja:
- i. az Adria-tenger középső és déli része:
 - Ancona/Durazzo (Albánia)
 - Bari/Durazzo
 - Ancona/Spalato (Horvátország)
 - Ancona/Bar (Jugoszlávia).
 - ii. az Adria-tenger észak részén (Isztriai tengerpart) egyik oldalról a trieszti, gradoi, lignanoi olasz kikötők, másik oldalról a piramoi, parenzoi, rovignoi, brioni horvát kikötők között.
- 2000-ig, az *Adriatica* más nemzetközi útvonalakat is biztosított, mint:
- Trieste/Durazzo (Albánia)
 - Brindisi/Corfû/Igoumenitsa/Patrasso (Görögország).
- (10) Ezzel párhuzamosan, az *Adriatica* tisztán helyi partmenti összeköttetéseket biztosít a Tremiti-szigetekkel az ortonai, vastoi, tremoli, viesti és manfredoniai olasz szárazföldi kikötőkből kiindulva.
- (11) Végül, az *Adriatica* kínál áruszállító járatokat Szicíliából és Szicíliába az alábbi partmenti útvonalakon:
- Ravenna/Catania
 - Venezia/Catania
 - Livorno/Catania ⁽⁶⁾
 - Genova/Termini Imerese ⁽⁷⁾.
- (12) Az *Adriatica* társaság személyforgalmának nagyobb része az Adria-tenger középső és déli részén a nemzetközi összeköttetésekre összpontosul, különösen az Albániával folyó közlekedésre (a társaság összforgalmának 49 %-a) és a Tremiti-szigetekkel folyó partmenti közlekedésre ⁽⁸⁾. Az áruforgalomra vonatkozóan az *Adriatica* teljes volumenének több, mint 90 %-át a Szicíliával összekötő partmenti útvonalak és a Közép- és Dél-Adria-tengeren lévő nemzetközi útvonalak (a társaság teljes áruforgalmának 67 %-a) teszik ki ⁽⁹⁾.
- (13) Az *Adriatica* a különböző útvonalakon, melyeken tevékenységét folytatja, a konkurencia változó nyomásának van kitéve. Például a Közép- és Dél-Adria-tengeren csak két nemzetközi útvonalat szolgál ki más tengerhajózási vállalkozó is, mégpedig:
- Bari/Durazzo (Albánia) útvonalszakasz, melyen egész évben két másik közösségi vállalkozó működik,
 - Ancona/Spalato (Horvátország), melyet három másik vállalkozó szolgál ki, köztük az egyik közösségi vállalkozás csak főszezonban van jelen.

A Görögországgal összekötő brindisi és bari kikötőkből induló rendszeres vonaljáratokat, melyeket 2000-ig az *Adriatica* biztosított, azonban számos más vállalkozó is működtette, köztük közösségi vállalkozások.

⁽⁶⁾ A *Tirrenia di Navigazione* társaság részéről az *Adriatica*-hoz 2001.2.1-től áthelyezett szolgáltatások.

⁽⁷⁾ Lásd: 2. lábjegyzet.

⁽⁸⁾ A 2000. év folyamán az *Adriatica* által szállított 596 943 utas 397 146 a Közép- és Dél-Adria-tenger útvonalain utazott – melyek közül 334 639 Olaszország és Albánia között – és 161 024 a Tremiti-szigetekkel összekötő útvonalakon.

⁽⁹⁾ A 2000. év folyamán az *Adriatica* által szállított 779 223 áruforgalmából 306 124 a Közép- és Dél-Adria-tenger útvonalain került leszállításra – melyek közül 235 542 Olaszország és Albánia között – és 473 099 a Szicíliával összekötő útvonalakon.

- (14) Az olasz szigetekkel összekötő partmenti hajózás piacán az *Adriatica*-nak a Tremiti-szigetek néhány szigetével összekötő útvonalakon egyéb olasz vállalkozások konkurenciájával kell szembesülnie. Ez a jelenlét azonban az év folyamán nem állandó, mivel a konkurens járatokat a holtszezon nagyobb részére felfüggesztik. A Szicíliaval folyó partmenti áruszállítás piacán a többi olasz vállalkozó konkurenciája két szakaszt érint, konkrétan a Genova/Termini Imerese⁽¹⁰⁾ és a Ravenna/Catania útvonalat.

Saremar

- (15) A *Saremar* kizárólag a Szardíniától észak-keletre, ill. dél-nyugatra elhelyezkedő szigetekkel összekötő útvonalakon, valamint a Szardíniát Korzikkával összekötő Santa Teresa di Gallura/Bonifacio útvonalon működik.
- (16) Ezek az útvonalakon, melyek közül néhányon jelen vannak más közösségi versenytársak is, a *Saremar* összességében a személyszállítás piacának 64%-át, az áruszállítás piacának pedig 70%-át tudhatja magáénak.
- (17) A Korzika/Szardínia útvonal kivételével, a többi kiszolgált szakaszokat inkább rövid távolság jellemzi, átlagosan 5 tengeri mérföld, mely a naponta közlekedő kompok járatsűrűségével együttvéve e tengeri útvonalaknak a városok körüli szállítási rendszerhez meglehetősen hasonló jellegű kölcsönöz, melynek rendeltetése a közeli szigetek lakosai számára az ellátás és a mobilitás biztosítása⁽¹¹⁾. E piac jellegzetessége egyébiránt függ a földrajzi jellemzőktől és a helyi tengermeteorológiai feltételektől, melyek egy bizonyos hajótípust tesznek szükségessé, mely nem alkalmas máshol más hajózási típusokhoz való alkalmazásra.
- (18) A *Saremar* az általa kiszolgált 4 útvonalon – beleértve a Szardínia és Korzika közti útvonalat is – három van kitéve más olasz vállalkozások konkurenciájának.

Toremar

- (19) A *Toremar* kizárólag a kontinens és a toszkán szigetek (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa és Giglio) közti partmenti szakaszokon működik. A társaság lényegében egy helyi járatokból álló hálózatot működtet, melyek járatsűrűségei és menetrendjei megfelelnek a szigetek lakosságának ellátási és mobilitási szükségleteinek. A *Toremar* által működtetett vonalhálózat jellemzői alapján egy helyi városok körüli szállítási vonalhálózathoz hasonlítható⁽¹²⁾.
- (20) A *Toremar* által kiszolgált hat útvonal közül kettőn egész évben jelen lévő egyéb olasz vállalkozások is működnek.

Siremar

- (21) A *Siremar* Szicília kikötői és az öt körülvevő kisebb szigetek (Eoli-szigetek, Pelagie-szigetek, Egadi-szigetek, Ustica és Pantelleria) közti helyi forgalmat bonyolítja. Csak a Sziciliától északra található Eoli-szigetek szigetcsoportjával összekötő útvonalak nyúlnak el a félszigetig (Nápoly). Ez a vonalhálózat tisztán helyi jellegű; az – általában rövid – utak, a járatsűrűség és a menetrendek főként a szigetlakók mobilitási szükségleteit elégítik ki.
- (22) Az Eoli-szigetek szigetcsoportjával és az Egadi-szigetekkel összekötő útvonalakon a *Siremar* számára olasz magánvállalkozások jelentenek konkurenciát.
- (23) Az Eoli-szigeteket, melyek 12 000 állandó lakossal rendelkeznek, akik közül 9 000 a főszigeten, Liparin él, a *Siremar* által működtetett öt útvonal szolgálja ki, a szicíliai Milazzo kikötőből való indulással. A járatok egész évben közlekednek, vegyes használatú (utas/autó) és a személyforgalomnak fenntartott gyorsjáratú hajókkal. A *Siremar* járatai számára egy olasz vállalkozó kis kapacitású vegyes használatú hajókkal öt vonalból négyen jelent konkurenciát, míg egy másik a gyorsjáratú szolgáltatások számára jelent konkurenciát holtszezonban három útvonalon, főszezonban pedig négyen.

⁽¹⁰⁾ Hasonlóan a versenytárs által kiszolgált Genova/Palermo útvonalhoz, mivel a Palermo és Termini Imerese kikötők, melyek egymástól pár kilométer távolságra vannak, helyettesíthetőnek tekinthetők.

⁽¹¹⁾ A társaság által kiszolgált 4 rendszeres járaton 6 órától 22 óráig átlagosan óránként egy indulást regisztrálnak.

⁽¹²⁾ Az összes kiszolgált járatra 6 órától 22 óráig átlagosan óránként egy indulást regisztrálnak.

- (24) A Szicíliatól észak-nyugatra lévő Egadi-szigetekre vonatkozóan a Szicíliaval összekötő és a sziget-csoport szigetei közötti *Siremar*-járatok a szicíliai Trapani kikötőből való indulással valósulnak meg, az egész év során, egy vegyes használatú (utasok/autó) és két gyorsjáratú hajóval. Ezen a piacon két olasz magánvállalkozó van jelen; az első egy áruszállításra fenntartott járatot kínál, a második gyorsjáratokat.
- (25) A *Siremar* által kiszolgált, Palermo és Agrigento kikötőkből induló egyéb járatok számára egyetlen magánvállalkozás sem jelent konkurenciát. A *Siremar* ezért az egyetlen szállító cég, mely az érintett szigetek lakosainak mobilitását biztosítja.

Caremar

- (26) A *Caremar* egyrészt a Nápolyi-öböl kontinentális kikötői – Nápoly, Sorrento és Pozzuoli – és a Partenopee szigetek (Capri, Ischia, Procida), másrészt a Formia és Anzio (Lazio) kontinentális kikötők és a kisebb Ponza és Ventotene szigetek közötti helyi tengeri útvonalak hálózatát fedi le. A kínált szolgáltatások elsősorban a helyi lakosság mobilitási szükségleteinek felelnek meg.
- (27) A Nápolyi-öbölben a *Caremar* a „Capri/Nápoly”, „Capri/Sorrento”, „Ischia/Nápoly” és „Procida/Nápoly” útvonalakon egyéb olasz magánvállalkozásokkal versenyben működik.
- (28) A *Caremar* – konkurencia nélkül – látja el a Ponza és Ventotene szigetek összeköttetését, melyet egész évben vegyes használatú járművekkel szolgálnak ki, melyek a személy- és gépkocsi-szállítást végzik. A *Caremar* azonban a „Ponza/Formia” és „Ventotene/Formia” szakaszokon a gyorsjáratok szegmensében egy magánvállalkozóval versenyben működik.
- (29) A járatsűrűségek és menetrendek tekintetében, különösen a Nápolyi-öbölre vonatkozólag a *Caremar* által kiszolgált vonalhálózat is hasonlítható egy városok körüli szállítási hálózathoz.

A nyújtott támogatások a közszolgáltatási kötelezettségekkel szemben

A szabályozó keret

- (30) Az elsődleges nemzeti érdekű tengerhajózási szolgáltatások szerkezeti átalakításáról szóló 1974. december 20-i 684 sz. törvény (684/1974 sz. törvény) 8. cikkében előíranyozza, hogy a nagyobb és kisebb szigetekkel való tengeri összeköttetéseknek ki kell elégíteniük az érintett tartományok gazdasági és társadalmi fejlődéséből következő igényeket, különösen délen. A törvény úgy rendelkezik, hogy e célból az említett szolgáltatások nyújtására megbízott vállalkozók húszéves időtartamra szóló közszolgáltatási egyezmények alapján támogatásban részesülhetnek.
- (31) A tengeri szállítások és koncessziók tárgyában sürgősen fogantatandó intézkedésekről szóló, 1989. március 4-i 77. sz. törvényerejű rendeletből módosításokkal törvényé alakított 1989. május 5-i 160. sz. törvény (1960/1989 sz. törvény) 9. cikkében előíranyozza, hogy a kiszolgáltató útvonalakat és a biztosítandó járatsűrűségeket az állami hatóságok határozzák meg egy, a koncessziós társaságok által kibocsátott műszaki javaslat alapján, mely vállalatoknak e célból ötévente forgalomtervet kell benyújtaniuk.
- (32) A helyi jellegű postai és kereskedelmi tengerhajózási szolgáltatások átszervezéséről szóló, 1975. május 19-i 169. sz. törvény (169/1975 sz. törvény) elrendeli, hogy a koncessziós társaságok egyidejűleg, kiegészítő jelleggel, biztosítsák a posta és postai csomagok szállítási szolgáltatását, valamint tisztán helyi jellegű kereskedelmi szolgáltatásokat.

- (33) Az 1977. június 23-i 373 sz. törvénnyel értelmezett és módosított 1974. december 20-i 684. sz. törvényt végrehajtó, az elsődleges nemzeti érdekű tengerhajózási szolgáltatások szerkezeti átalakításáról szóló, 1979. június 1-i 501 sz. Köztársasági Elnöki Rendelet (501/1979 sz. rendelet) pontosítja a különböző elemeket (bevételek és kiadások), melyek a koncessziós társaságoknak nyújtott támogatások kalkulációjának részét képezik, ezenkívül előirányozza, hogy a fent említett vállalatok által kiszolgált útvonalakon az indulási és érkezési menetrendeket miniszteri rendelettel kell jóváhagyni. A hajókra vonatkozóan a Köztársasági Elnöki Rendelet a koncessziós társaságok számára elrendeli, hogy 18 évnél régebbi gyártású járműveket nem használhatnak és azoknak tulajdonosai kell, hogy legyenek, kivéve, ha a minisztérium ettől eltérően rendelkezik. Ez a kikötés, mely a koncessziós társaságokat a flotta időszakonkénti megújítására kötelezi, külön kötelezettséget jelent a fent említett hajózási vállalatok számára. Továbbá a használt hajókat a közszolgáltatási útvonalak mindegyikéhez egyénileg kell kijelölni. A 40. cikk lehetővé teszi a kereskedelmi tengerészeti miniszter számára, hogy a rendes szolgáltatásokon kívül a közérdekekkel vagy a forgalom szükségleteivel összefüggő rendkívüli követelmények kielégítését célzó kiegészítő szolgáltatások nyújtását rendelje el.
- (34) Az állami flotta szerkezeti átalakításának szabályairól (Finnmare-csoport) és a magán hajófelszereléshez nyújtott intervenciókról szóló, 1986. december 5-i 856. sz. törvény (856/1986 sz. törvény) elrendeli, hogy a tarifákat a koncessziós társaságok javaslatára miniszteri rendelettel határozzák meg. Ezek a tarifák megkülönböztetik a normál utasokat a helybeliektől és a bevándorló munkavállalóktól, azaz azoktól a kategóriáktól, melyek a kedvezményezett társadalmi tarifák előnyében részesülnek.

A közszolgáltatási egyezmények

- (35) 1991. júliusában egyrészt az olasz állam, másrészt a Tirrenia-csoport minden egyes regionális társasága között öt egyforma egyezmény jött létre. A 2. cikk értelmében az egyezményt 1989. január 1-ig visszamenő hatállyal alkalmazták és húszéves időtartamra kötötték, 2008. december 31-i lejáratával. Az egyezmények mindazonáltal előirányozzák, hogy az 1989., 1990. és 1991. évekre vonatkozó gazdasági kapcsolatokat ad hoc intézkedések jellemzik, melyek nem képezik tárgyát a jelen határozatnak.
- (36) A fenti egyezmények 3. cikke értelmében az éves támogatás mértékét egy kérelem alapján határozzák meg, melyet a vállalat minden egyes üzleti év február hónapjában nyújt be. A kérelem tehát tárcaközi konzultáció tárgyát képezi és azt, az azt követő május hónapban, miniszteri rendelettel hagyják jóvá. Az éves támogatás célja, hogy lehetővé tegye a vállalat számára az üzleti év költségei és bevételei közti negatívumból származó veszteségek fedezését. Az 5. cikk részletezve sorolja fel azon gazdasági paramétereket, melyek a támogatás összegének meghatározásához az 501/79 sz. Köztársasági Elnöki Rendelet értelmében figyelembe vett különböző költségelemek számítására szolgálnak.

Az ötéves tervek

- (37) Az említett közszolgáltatási egyezmények 1. cikke elrendeli, hogy az ötéves terveknek meg kell határozniuk a kiszolgáló útvonalakat és kikötőket, a szóban forgó tengeri összeköttetésekhez használt hajók típusát és kapacitását, a járatsűrűségeket és az alkalmazandó tarifákat, beleértve a kedvezményes tarifákat is, különösen a szigetterületeken lakókat.
- (38) Az első ötéves tervet (1990–1994 közötti időszak) az 1990. május 29-i miniszteri rendelettel hagyták jóvá, és 1990. január 1-ig visszamenő hatállyal alkalmazták. Az 1996. május 14-i rendelettel jóváhagyott második terv, mely az 1995–1999 közötti éveket foglalja magába, az útvonalakat és a járatsűrűségeket lényegében változatlanul hagyta.
- (39) Az olasz hatóságok által 1999. szeptemberében benyújtott harmadik tervet (2000–2004 közötti évek) még nem hagyták jóvá. E terv elfogadására várva a 2000. március 8-i rendelet a Tirrenia-csoport vállalatai számára elrendelte az 160/1989 sz. törvény 9. cikkében meghatározott szolgáltatások folytatását, az 1999. december 31-i időpontban a társaság rendelkezésére álló járművekkel.

Az éves kompenzáló támogatás

- (40) Az egyezmény előírja, hogy az éves kompenzáló támogatás a következőképp nyújtható: első lépésben minden év márciusában egy az előző évben nyújtott támogatás 70 %-ának megfelelő előleg fizetése. Második lépésben, júniusban a támogatás 20 %-ának megfelelő összeg fizetése. Az esetlegesen fennmaradó összeg, melynek kiegyenlítésére év végén kerül sor, a folyósított összegek és a folyó év működési költségei és bevételei közti negatívum különbözetének felel meg. Amennyiben a társaság az elvégzett szolgáltatások nettó költségénél magasabb összegben részesült (a bevételekből kivonva a veszteségeket), a különbözetet a mérleg jóváhagyásától számított 15 napon belül köteles visszafizetni.
- (41) Az éves támogatás az ötéves terv által előírt szolgáltatások halmozott nettó hiányának felel meg, melyhez egy a befektetett tőke megtérülésének megfelelő, változó összeget adnak hozzá. Az üzleti év nettó hiányának mértékét az általában a téli időszak során felhalmozódó veszteségek és a főként a nyári időszakban elkönyvelt nyereségek közti különbözet adja.
- (42) A befektetett tőke megtérülésére vonatkozóan az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból az következik, hogy ez e tőke százalékában egy olyan megtérülést jelent, mely az évek szerint – az 1992. évi 12,5 %-tól a 2000. évi 5,1 %-ig – az ezekben az években jellemző piaci árfolyamokkal egyenes arányban ingadozik.
- (43) Az 1991. évi közszolgáltatási megállapodás értelmében a Tirrenia-csoport regionális társaságai számára nyújtott támogatás mértéke a következőképp alakult ⁽¹³⁾:

ADRIATICA

(millió ITL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott veszteségekből kivonva a halmozott bevételeket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	-127 018	64 772	-62 772	8 258	70 504
1993	-124 191	79 716	-44 475	10 615	55 090
1994	-158 533	80 324	-78 209	7 819	86 028
1995	-166 334	95 114	-71 220	9 304	80 524
1996	-170 095	95 422	-74 673	7 935	82 608
1997	-174 331	94 995	-79 336	5 788	85 124
1998	-175 809	114 210	-61 599	5 271	66 870
1999	-151 109	126 403	-24 706	3 646	28 352
2000	-137 255	109 786	-27 469	4 377	31 846
2001	-183 820	155 616	-28 204	6 147	34 351

Az éves támogatási összeg észlelhető változásai (utolsó oszlop) a Balkán félszigeten lévő politikai helyzet függvényében hol kiszolgált, hol felfüggesztett, Albániával, Jugoszláviával és Horvátországgal összekötő nemzetközi útvonalak nettó működési költségeinek („C” oszlop) ingadozásával magyarázhatók. Az Adriai-tenger északi részén lévő és a Tremiti-szigetekkel összekötő partmenti összeköttetések nettó működési költségei és éves támogatási szükségletei azonban 1992-től 2001-ig összességében stabilnak bizonyulnak. A Görögországgal összekötő járatok 1999. év végi felfüggesztése a működési költségek, és ezzel a kompenzáló támogatási összeg jelentős csökkenését vonta maga után.

⁽¹³⁾ Az adatok a Price Waterhouse Coopers olasz hatóságok által 2000. és 2001. évekre kiegészített, „Az 1992–1999 közötti üzleti évekre vonatkozó vonalankénti és idényenkénti ügyviteli eredménykimutatások meghatározó kritériumainak értékelése” tanulmányából származnak. A tanulmány a Tirrenia-csoport társaságainak analitikus könyvelését képezi újjá, melynek során minden egyes útvonalra értékeli az üzleti év költségeit és bevételeit.

SAREMAR

(millió IFL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott veszteségekből kivonva a halmozott bevételeket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	- 33 519,0	7 464,0	- 26 055,0	1 342,0	27 397,0
1993	- 35 938,0	8 365,0	- 27 573,0	2 641,0	30 214,0
1994	- 35 295,2	9 383,8	- 25 911,4	1 606,2	27 517,6
1995	- 34 605,7	11 396,6	- 23 209,1	1 781,6	24 990,7
1996	- 34 972,8	11 533,5	- 23 439,3	1 560,4	24 999,7
1997	- 36 653,4	11 746,7	- 24 906,7	1 172,8	26 079,5
1998	- 39 602,0	11 744,0	- 27 858,0	973,0	28 831,0
1999	- 40 218,8	12 425,6	- 27 793,2	738,8	28 532,0
2000	- 36 300,0	12 652,0	- 23 648,0	828,0	24 476,0
2001	- 31 105,6	12 487,0	- 17 649,5	1 094,9	18 725,1

Az éves támogatás (utolsó oszlop) viszonylag stabil szintje annak a piacnak a jellegzetességeit tükrözi, melyen a *Saremar* működik, azaz egy helyi piacét, mely a szigetek lakosságának mobilitási szükségleteinek kielégítésére irányul. A társaság által kínált szolgáltatások ugyanis, a járatsűrűségeket és a menetrendeket tekintve, lényegében változatlanok maradtak azóta, hogy a közszolgáltatási egyezmény érvénybe lépett⁽¹⁴⁾ és gyakorlatilag változatlanok a figyelembe vett év összes idényében.

TOREMAR

(millió IFL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott veszteségekből kivonva a halmozott bevételeket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	- 43 511,0	27 406,0	- 16 105,0	1 367,0	17 472,0
1993	- 44 907,0	30 750,0	- 14 157,0	2 145,0	16 302,0
1994	- 47 696,6	32 759,0	- 14 937,0	1 312,1	16 249,1
1995	- 47 900,0	32 000,0	- 15 900,0	1 400,0	17 300,0
1996	- 50 516,1	32 483,3	- 18 032,8	1 285,0	19 317,8
1997	- 48 900,0	31 200,0	- 17 700,0	900,0	18 600,0
1998	- 50 801,0	29 996,0	- 20 805,0	718,0	21 523,0
1999	- 47 840,1	32 362,0	- 15 478,1	588,1	16 066,2
2000	- 45 675,0	34 577,0	- 11 098,0	1 993,0	13 091,0
2001	- 44 903,1	35 573,5	- 9 329,6	3 033,5	12 363,2

⁽¹⁴⁾ 1992-ben, a *Saremar* a társaság által kiszolgált 4 útvonalon 18 000 utat indított. 2000-ben, az utak száma 20 000 körül mozgott.

Az alapvetően helyi piac, melyen a *Toremár* működik, a magyarázata annak, hogy az éves támogatás (utolsó oszlop) az idő folyamán viszonylag stabil szinten marad. Az állami társaság által 2000-ben kínált szolgáltatások, a járatsűrűségek és menetrendek tekintetében, ugyanazok maradtak, mint az 1992. éviék⁽¹⁵⁾ és az év folyamán az állandóság jellemzi őket, a kereslet idényenkénti változásától függetlenül.

SIREMAR

(millió IFL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott veszteségek kivonva a halmozott bevételeket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	-79 543,0	26 903,0	-52 640,0	2 874,0	55 514,0
1993	-75 845,0	30 444,0	-45 401,0	5 334,0	50 735,0
1994	-78 549,7	32 845,7	-45 704,0	3 336,0	49 040,0
1995	-80 947,5	33 847,0	-47 100,5	4 363,7	51 464,2
1996	-85 934,6	32 724,0	-53 210,6	3 888,4	57 099,0
1997	-97 536,9	35 203,2	-62 333,4	3 155,1	65 488,5
1998	-106 563,1	37 244,8	-69 318,3	2 599,3	71 917,6
1999	-110 611,1	40 274,2	-70 336,9	2 211,2	72 548,1
2000	-102 881,0	43 335,0	-59 546,0	3 940,0	63 486,0
2001	-106 490,0	47 314,4	-59 175,6	4 249,9	63 425,5

A *Siremar* szolgáltatási kínálatának jellemzői a *Saremar*-nál és *Toremár*-nál már leírtakhoz hasonlíthatók: a közszolgáltatási egyezmény életbelépése után egy stabil kínálat⁽¹⁶⁾, mely kevésbé érzékeny az idényenkénti változásokra.

A társaság működési költségeinek magas szintje, melyből óriási éves támogatás következik, különösen a Szicília térségében lévő 14 szigeten lakók mobilitási szükségleteinek kielégítését célzó kiszolgált útvonalak számával magyarázható (18 menetrend szerinti járat). Ez a magas menetrend szerinti járatszám magasabb működési költségekkel (személyzet, üzemanyag, karbantartás stb.) jár, hogy biztosítható legyen a társaság által indított utak éves szinten nagy száma⁽¹⁷⁾.

CAREMAR

(millió IFL)

ÉV	A) MŰKÖDÉSI KÖLTSÉGEK	B) MŰKÖDÉSI BEVÉTELEK	C) NETTÓ HIÁNY (halmozott veszteségek kivonva a halmozott bevételeket) (A-B)	A BEFEKTETETT TŐKE MEGTÉRÜLÉSE	AZ ÉVES TÁMOGATÁS ÖSSZEGE
1992	-59 987,0	20 543,0	-39 444,0	26,0	39 470,0
1993	-63 737,0	22 810,0	-40 927,0	1 538,0	42 465,0
1994	-69 365,7	25 470,0	-43 894,8	1 690,0	45 584,8
1995	-71 389,6	24 519,9	-46 869,7	2 173,2	49 042,9
1996	-71 404,3	26 613,7	-44 790,6	1 867,4	46 658,0
1997	-73 752,0	30 420,0	-43 332,0	1 516,9	44 848,9
1998	-77 143,0	31 920,0	-45 223,0	1 287,0	46 510,0
1999	-74 172,0	30 896,5	-43 275,5	986,6	44 262,3
2000	-70 114,0	32 594,0	-37 520,0	2 291,0	39 818,0
2001	-68 316,8	33 377,9	-34 938,9	3 366,5	38 305,4

⁽¹⁵⁾ 1992-ben a társaság teljes útvonalhálózatán 8 300 utat indítottak, szemben a 2000. évi 9 097-tel.

⁽¹⁶⁾ 2000-ben, a *Siremar* által az összes útvonalon indított utak száma 11 910; 1992-ben 11 919 volt.

⁽¹⁷⁾ 2000-ben 18 menetrend szerint útvonalon 11 900 utat indítottak (1992-ben 11 700).

Az éves támogatás szintjének állandósága a *Caremar* által kínált járatok hálózatának jellegével magyarázható, melyek az állammal kötött egyezmény életbelépésétől lényegében változatlanok maradtak⁽¹⁸⁾.

A társaság magas működési költségei, melyek az éves kompenzáció szintjén tükröződnek, a kiszolgált útvonalak számának (11) és a járatok sűrűségének következményei.

Az ötéves tervek által előírányzott beruházások és az ipari terv

- (44) Az útvonalakon – melyeken biztosítani kell az összeköttetést – és a hozzájuk tartozó járatsűrűségeken kívül az ötéves tervek szabályozzák azokat a beruházásokat is, amelyeket a koncessziós társaságok az adott időszakban meg kívánnak valósítani, hogy biztosíthassák az adott útvonalakon lévő szolgáltatást. A vizsgálati szakaszban a Bizottság különösen arról próbált megbizonyosodni, hogy az éves támogatás kalkulációjához milyen módon könyvelték el a hajók beszerzési és amortizációs költségeit.
- (45) A Bizottság ugyanígy meg kívánta vizsgálni, hogy a kiegészítő beruházások, melyeket a csoport vállalatának javára az 1999–2002 közötti időszakra a Tirrenia által 1999 márciusában elfogadott ipari terv irányzott elő, nem tartalmaznak-e valamilyen támogatási elemet.

A terv fő célkitűzései a következők:

- lehetővé tenni a csoport vállalatai számára, hogy alkalmazkodhassanak a partmenti hajózás olasz piacának, annak liberalizációját követően (1999. január 1.) megváltozott feltételeihez; előkészülhessenek az állammal kötött egyezmények rendszerének 2008. évi lejárata,
 - csökkenteni a fenti egyezmények értelmében nyújtott szolgáltatások költségeit,
 - támogatni a csoport fejlődését és kiaknázni a rendelkezésre álló forrásokat,
 - megteremteni a feltételeket a csoport vállalatának privatizációjához.
- (46) Az ipari terv különösen a közszolgáltatási megállapodások által előírányzott szolgáltatásokhoz szükséges beruházások fejlesztését irányozza el, mely alatt a régi járművek leszerelését, a csoporton belül egyéb járművek áthelyezését és összesen 700 milliárd ITL összegű új beruházásokat kell érteni.

A kedvezményes adóelbánás

- (47) Az 1995. október 26-i 504. sz. törvényerejű rendelet a hajózáshoz üzemanyagként használt ásványolajokra kedvezményes adórendszert vezet be. A fenti rendelet 63. cikkének 3. bekezdése értelmében a fogyasztási adók csökkentését a fedélzeten felhasznált kenőolajokra alkalmazzák.
- (48) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségeit fejezte ki ezen adókedvezmény alkalmazásmódjával kapcsolatban, a karbantartási munkák elvégzésére váró, olasz kikötőkben állomásozó hajók esetében. A Bizottság meg kívánt győződni arról, hogy a fenti intézkedés nincs-e megkülönböztető hatással más tengerhajózási vállalkozásokra nézve, akiknek a hajói ugyanilyen helyzetben vannak.

⁽¹⁸⁾ 2000. év folyamán 12 kiszolgált útvonalon 12 872 utat indítottak (1992-ben 15 650).

III. AZ ÉRINTETTEK VÉLEMÉNYEI

A Tirrenia-csoport társaságainak véleményei

- (49) 1999. november 22-i levelükkel a Tirrenia-csoport társaságai közölték véleményüket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. A vállalatok elsősorban az Állammal kötött egyezmények alapján nyújtott kompenzációknak tulajdonított „új támogatások” minősítést vitatták, és – következésképpen – a formális vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozat megalapozottságát. Az érintettek pontosabban azt állítják, hogy a Bizottságnak jó ideje tudomása volt a közszolgáltatási kompenzációs rendszer létezéséről és soha nem tett ellenvetést velük szemben. Továbbá – szintén az érintett vállalatok szerint – az állami társaságoknak juttatott éves kompenzációk összege szigorúan a szükséges mértékre korlátozódik és arányban áll a közszolgáltatási kötelezettségekkel járó pótlólagos nettó költség fedezésének szükségletével. A Tirrenia ezért azt a következtetést vonja le, hogy a piacon jelenlévő többi vállalkozóval szemben, ez a juttatás nem képezi akadályát a versenynek.
- (50) Ezzel egyidejűleg a *Tirrenia di Navigazione* és a Tirrenia-csoport regionális társaságai a Szerződés 230. cikkének 4. bekezdése⁽¹⁹⁾ értelmében benyújtott, az elsőfokú Bíróság előtt folyamatban lévő folyamodvánnyal megtámadták a határozatot, mellyel a Bizottság az eljárást megindította.

A magánvállalkozók véleményei

- (51) A Bizottsághoz a *Caremar*, *Saremar* és *Toremara* által kiszolgált néhány útvonalon működő különböző konkurens magánvállalkozók juttattak el véleményeket. Ezek a vélemények az alábbiak szerint foglalhatók össze:
- a Tirrenia-csoport vállalatai azokon az útvonalakon, melyekre a magánvállalkozók konkurenciája összpontosul, agresszív kereskedelempolitikát folytat, melyet olyan dömpingárak, árengedmények és halasztott fizetések jellemeznek, amelyekre az állami támogatások hiányában nem lehet magyarázatot találni,
 - a közszolgáltatási kötelezettségek hiányában vannak az átláthatóságnak és a Tirrenia-csoport vállalatainak nyújtott azon lehetőség, hogy változtathatnak a rájuk háruló kötelezettségek terjedelmén, különös tekintettel a kiszolgáló útszakaszokra, a figyelembe veendő menetrendre és járatsűrűségekre, ellentétben a közszolgáltatási kötelezettségek természetével,
 - a Tirrenia-csoport társaságai által kiszolgált néhány útvonalon a magánvállalkozások által kínált szolgáltatásokat figyelembe véve nagyon vitathatónak látszik a közszolgáltatás nyújtásának szükségessége,
 - az 1995 óta végzett vagy az ipari terv által előirányzott beruházások finanszírozási módjai tartalmazzák támogatási elemeket, különös tekintettel az 1996-ban a Viamare-től megvásárolt két járműre és, még általánosabban, a Tirrenia-csoport vállalatai számára engedélyezett kedvezőbb bankhitel-felvételi feltételekre,
 - A Tirrenia-csoport vállalatai az olasz kikötőkben állomásozó hajóik által felhasznált ásványi olajakra kedvezményes adóelbírásban részesülnek.

IV. AZ OLASZ HATÓSÁGOK VÉLEMÉNYEI

A nyújtott támogatások a közszolgáltatási kötelezettségekkel szemben

- (52) 1999. szeptember 29-i levelükkel az olasz hatóságok megküldték véleményüket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban. Megítélésük szerint a tagállamok közti tengeri szállításban (partmenti tengerhajózás) a szabad szolgáltatásnyújtás elvének alkalmazásáról szóló, 1992. december 7-i 3577/92/EGK tanácsi rendelet⁽²⁰⁾ 4. cikkében lehetővé teszi a Tirrenia-csoport egyes vállalataival kötött egyezmények számára, hogy a lejáratú időpontig, azaz 2008 végéig teljes hatállyal érvényesülhessenek. Következésképpen az egyezményből származó közszolgáltatási kötelezettségek rendszerét az eljárás megindításáról szóló határozat nem kérdőjelezheti meg.

⁽¹⁹⁾ Lásd az 4. lábjegyzetet.

⁽²⁰⁾ HL L 364., 1992.12.12., 7. o.

- (53) Az olasz hatóságok továbbá vitatják, hogy a Bizottság határozata által vizsgált támogatások a Szerződés 88. cikkének 3. bekezdése szerint „új” támogatásokat valósítanak meg és a partmenti hajózás olasz piacának megnyitását (1999. január 1.) megelőzően hatást gyakorolhattak a tagállamok közti kereskedelemre.
- (54) Ezen általános jellegű észrevételektől eltekintve az olasz hatóságok hangsúlyozzák, hogy a Tirrenia-csoport vállalatai által kiszolgált útvonalakon a magánvállalkozók jelenléte gyakran új és részleges jelenség, mivel az útszakaszok korlátozott számára szorítkozik és a nyári évszakra összpontosul. Az éves kompenzáció számítási módszere továbbá, mely a tél során felhalmozódó veszteségekből a nyár folyamán realizált bevételek levonásában áll, hozzájárul ahhoz, hogy a kompenzáció mértéke a szükségés minimális mértékre korlátozódjon.

Következésképpen az olasz hatóságok szerint a kompenzáció szükséges és szigorúan azokhoz a közszolgáltatási kötelezettségekhez arányul, melynek jellemzőit a tagállam joga meghatározni.

A versenyre vonatkozó szabályok megsértését illetően, melyért az Olaszország és Görögország közti útvonalakon az *Adriatica* a felelőssé vált, az olasz hatóságok hangsúlyozzák, hogy a Bizottság erről a kihágásról szóló határozata nem végleges jellegű, hogy a két eljárás egymástól független, hogy a támogatásokat nem használták versenyellenes magatartások finanszírozására, hogy az összeegyeztethetlenség kijelentése egyenlő lenne egy új szankcióval és hogy egy esetleges visszafizetés veszélyeztetné az *Adriatica* társaság egyensúlyát, valamint a privatizációs folyamatot.

Az ipari terv által előírányzott beruházások

- (55) Az olasz hatóságok hangsúlyozzák, hogy az ipari terv által előírányzott beruházásoknak az a célja, hogy csökkentsék a szolgáltatás költségeit, egy magas minőségi színvonal megtartása mellett. Ugyanezen hatóságok szerint továbbá azok a módszerek, melyekkel a tervezett intézkedéseket finanszírozzák, nem tartalmaznak semmilyen támogatási elemet, mivel az ilyen finanszírozás, részben, az érintett vállalatok saját forrásaiból, részben a normál piaci feltételekkel felvett banki kölcsönökből fog származni.

A kedvezményes adóelbánás

- (56) Az olasz hatóságok pontosították azt a szabályozó keretet, mely a hajózási célú üzemanyagokként hasznosított ásványi olajak után fizetendő adókat szabályozza. A Bizottsághoz eljuttatott információkból következik, hogy az 504/1995 sz. törvényerejű rendelet alapján 1996. március 2-án kibocsátott általános alkalmazású határozattal az ezen intézkedés által előírányzott adókedvezményt kiterjesztették a karbantartási munkák miatt kikötőben veszteglő teljes flotta által felhasznált üzem- és kenőanyagokra.
- (57) Ezzel egyidejűleg Olaszország a Bíróság előtt még folyamatban lévő folyamodvánnyal megtámadta az eljárás megindításáról szóló határozatot, annak azon részét, mely a támogatások nyújtásának felfüggesztéséről rendelkezik ⁽²¹⁾.

V. A TÁMOGATÁSOK ÉRTÉKELÉSE

A nyújtott támogatások a közszolgáltatási kötelezettségekkel szemben

Támogató intézkedések megléte

- (58) A Szerződés 87. cikkének 1. bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetetlenek, mégpedig annyiban, amennyiben a tagállamok közti kereskedelmet korlátozzák, az államok által, vagyis állami forrásokból bármilyen formában nyújtott támogatások, melyek néhány vállalatnak vagy néhány termelési ágazatnak kedvezve torzítják a versenyt, vagy a verseny torzításával fenyegetnek.

⁽²¹⁾ Lásd a 3. lábjegyzetet

- (59) Nyilvánvaló, hogy a szóban forgó támogatásokat az állam nyújtotta és állami forrásokból. Az előny fogalmát illetően, az a 2003. július 24-i *Altmark Trans* ⁽²²⁾ ítéletében a Bíróság részéről egy értelmezésnek képezte tárgyát. E jogértelmezés szerint egy állami intervenció, mely közvetlen kompenzációval jár, hogy ellenszolgáltatást biztosítson a kedvezményezett vállalatok által nyújtott szolgáltatásokhoz, hogy bizonyos közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítsenek, nem tartozik a Szerződés 87. cikkének 1. bekezdésének alkalmazási területébe, annyiban, hogy ezek a vállalatok nem jutnak anyagi előnyhöz és a fenti intervenciónak tehát nincs hatása arra, hogy ezek a vállalatok a konkurens vállalatoknál kedvezőbb versenyhelyzetbe kerüljenek.

A Bíróság szerint, egy konkrét esetben ahhoz, hogy egy ilyen kompenzációt állami támogatásnak lehessen minősíteni, négy feltételnek kell teljesülnie.

- a kedvezményezett vállalatot ténylegesen meg kell bízni a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével és ezeket a kötelezettségeket világosan meg kell határozni. A Tirrenia-csoport vállalatainak nyújtott kompenzációk esetében a Bizottság megállapítja, hogy az e vállalatok számára elrendelt közszolgáltatási kötelezettségek ugyanakkor az Olasz Állammal 1991 júliusában megkötött egyezményekből, az alkalmazható szabályozó keretből (lásd a 30–34. pontokat) és az ötéves tervekben (lásd a 37., 38. és 39. pontokat) származnak. A közszolgáltatás tényleges szükségességének kérdését ⁽²³⁾ a 87–122. pontokban vizsgáljuk,
 - azokat a paramétereket, melyek alapján a kompenzációt kalkulálják, objektív és átlátható módon előzetesen kell meghatározni annak elkerülése végett, hogy az egy olyan gazdasági előnnyel járjon, mely a kedvezményezett vállalatot konkurens vállalatokhoz képest előnyben részesíti. A szóban forgó esetben a Bizottság megjegyzi, hogy az egyezmények 5. cikke részletesen bemutatja azokat a gazdasági paramétereket, mely a kompenzáció 501/1979 sz. Köztársasági Elnöki Rendelet szerinti meghatározása céljából figyelembe vett különböző költségelemek kalkulációjának alapjául szolgálnak,
 - a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből eredő költségek összességének vagy részének fedezetéhez szükséges mértéket, számításba véve az azokkal kapcsolatos bevételeket valamint egy a fenti teljesítésekhez számolt ésszerű haszonkulcsot. A kérdés elemzése a 123–148. pontokban található,
 - amikor a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével megbízandó cég kiválasztása, speciális esetben, nem nyilvános versenytárgyalás keretében történik, mely egy olyan pályázó kiválasztását teszi lehetővé, aki ezeket a szolgáltatásokat a legalacsonyabb áron tudja biztosítani a közösség számára, a szükséges kompenzáció szintjét azon költségek elemzése alapján kell meghatározni, melyeket egy hatékonyan működtetett és a szükséges közszolgáltatási igények kielégítése céljából szállítóeszközökkel megfelelően ellátott átlagos vállalatnak viselnie kellett volna ezen kötelezettségek teljesítéséhez, számításba véve a hozzájuk kapcsolódó bevételeket, valamint az említett kötelezettségek teljesítéséhez alkalmazott ésszerű haszonkulcsot. E tekintetben meg kell állapítani, hogy a Tirrenia-csoport vállalatait nem nyilvános versenytárgyalás útján választották ki. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy sem az alkalmazható szövegek, sem az egyezmények nem írnak elő feltételeket annak biztosítására, hogy a kompenzáció ne haladja meg egy hatékonyan működtetett és eszközökkel megfelelően ellátott átlagos vállalat költségeit. Még az olasz hatóságok, valamint a kedvezményezettek által szolgáltatott információk és adatok sem teszik lehetővé annak megállapítását, hogy ez a feltétel teljesül-e.
- (60) A korábbi észrevételek és a közszolgáltatás tényleges szükségességére vonatkozóan a továbbiakban megfogalmazott észrevételek alapján a Bizottság úgy véli, hogy az 1991. évi egyezmények keretében a regionális társaságok számára nyújtott éves kompenzáló támogatás e vállalatok számára előnyt jelent azon konkurens vállalatokhoz képest, akik a releváns piacon hasonló szolgáltatásokat kínálnak vagy tudnának kínálni.
- (61) A közösségen belüli kereskedelemre gyakorolt hatásokra és a verseny torzítására vonatkozóan, ezek nyilvánvalóak a tagállamok közti vagy a tagállamok és harmadik országok közti szállítások esetében, melyeket a tagállamok közti és a tagállamok és harmadik országok közti tengeri szállításban a szabad szolgáltatásnyújtás elvét alkalmazó, 1986. december 22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelet liberalizált ⁽²⁴⁾.

⁽²²⁾ C-280/00 sz. még nem közzétett ügy.

⁽²³⁾ 2001. február 20-i C-205/99 sz. ítélet, *Analir e.a.*, (EBHT, I-1271 o.).

⁽²⁴⁾ HL L 378., 1986.12.31., 1. o. A legutóbb a 3573/90/EGK rendelettel (HL L 353., 1990.12.17., 16. o.) módosított rendelet.

- (62) Bár partmenti hajózási szolgáltatásokról van szó, a Bíróság megjegyezte⁽²⁵⁾, egyáltalán nem kizárt, hogy egy csak a helyi és területi szállítási szolgáltatások és nem nemzetközi szállítások bonyolítását végző vállalatnak nyújtott állami támogatás mindenképpen korlátozhatja a tagállamok közti kereskedelmet.
- (63) Mindenesetre amikor egy tagállam egy vállalatnak állami támogatást nyújt, az adott vállalat részéről a szállítási szolgáltatások nyújtása változatlan maradhat vagy növekedhet, azzal a következménnyel, hogy a többi tagállamból származó vállalatoknak kevesebb lehetősége van saját szállítási szolgáltatásuk nyújtására e tagállam piacán⁽²⁶⁾.
- (64) A Bíróság jogszolgáltatása szerint, jogtalanul nyújtott támogatások esetén a Bizottság nem köteles bizonyítani a versenyre és a tagállamok közti kereskedelemre gyakorolt tényleges következményeket. Mindenesetre egy ilyen kötelezettség feltételezné, hogy a tagállamok, melyek az EK-Szerződés 88. cikkének 3. bekezdése szerinti bejelentési kötelezettséget megszegve támogatásokat nyújtanak, előnyben részesülnek azokkal szemben, akik a támogatási tervet bejelentik⁽²⁷⁾.
- (65) Az a tény, hogy 1999. január 1-ig a Földközi-tenger szigeteivel összekötő partmenti útvonalak e piaca ideiglenesen mentesült a Tagállamokon belüli tengeri szállításban (partmenti tengerhajózás) a szabad szolgáltatásnyújtás elvének alkalmazásáról szóló 3577/92/EGK tanácsi rendelet alkalmazása alól, nem teszi lehetővé, hogy eleve ki lehessen zári, hogy az egyezmény értelmében a Földközi-tenger szigeteivel összekötő partmenti hajózási útszakaszokon működő regionális társaságoknak nyújtott támogatások nem voltak hatással a tagállamok közti kereskedelemre és nem torzították a versenyt.
- (66) Mindenesetre azt is feltételezve, hogy a csak partmenti szállítást végző vállalatok számára nyújtott támogatások 1999. január 1-jét megelőzően esetleg nem voltak hatással a kereskedelemre és nem vezettek a verseny torzulásához, a helyzet ez után az időpont után megváltozott, mivel a 3577/92/EGK rendeletnek megfelelően a partmenti hajózási tevékenységek már az összes közösségi vállalkozó számára nyitottak.
- (67) Az 56–66 pontokban megadott kritériumok alapján célszerű elemezni a regionális társaságok helyzetét azon piacok függvényében, melyeken működnek.
- Az *Adriatica*-ra vonatkozóan a Bizottság megemlíti, hogy ez a társaság, az egyezmény keretében, nem csak a partmenti hajózás piacán működik, hanem a nemzetközi útvonalakon is, melyeken az egyezmény életbelépése óta más közösségi vállalkozók konkurenciájával kell vagy kellett szembeülnie. A Bizottság ezen összefüggésben azt is nyomatékosítja, hogy fennáll annak a veszélye, hogy az *Adriatica* által a partmenti hajózás piacán nyújtott szolgáltatások és a nemzetközi piacon nyújtott szolgáltatások közt a támogatások összefonódnak, főként azért, mert a vállalat nem rendelkezik e különböző szolgáltatási kategóriákhoz külön könyveléssel. Ezen körülmények között az egyezmény alapján az *Adriatica*-nak nyújtott támogatások befolyással lehettek a Tagállamok közti kereskedelemre és torzíthatták a versenyt.
 - A másik négy regionális társaságra vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy csak a *Saremar* működik nemzetközi útvonalon Szardínia és Korzika között, egy olasz magánvállalkozóval versenyben. Az a tény, hogy ez az útvonal az egyezmény életbelépése óta a többi tagállam vállalkozóinak potenciális konkurenciája számára nyitva áll, arra enged következtetni, a *Saremar*-nak nyújtott éves támogatás, hogy vonalhálózata egészének nettó működési hiányát lefedje, különösen a különböző szolgáltatási kategóriák közti elkülönített könyvelés hiánya miatt, hatással lehetett a tagállamok közti kereskedelemre és torzíthatta a versenyt.

⁽²⁵⁾ *Altmark Trans* ítélet, 77–82. pontok, lásd a 22. lábjegyzetet.

⁽²⁶⁾ Ebben az értelemben lásd a 102/87 sz. *Franciaország kontra Bizottság* ügyben 1988. július 13-án hozott ítéletet (EBHT I-4067. o., 19. pont); a C-305/89 sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben 1991. március 21-én hozott ítéletet (EBHT I-1603. o., 26. pont), és a C-278/92, C-279/92 e C-280/92 sz. *Spanyolország kontra Bizottság* egyesített ügyekben 1994. szeptember 14-én hozott ítéletet (EBHT I-4103. o., 40. pont; *Altmark Trans*, id., 78. pont).

⁽²⁷⁾ A T-116/01 és T-118/01 sz. *P&O European Ferries* egyesített ügyekben 2003. augusztus 5-én hozott ítélet, 118. pont; a C-301/87 sz. *Franciaország/Bizottság* ügyben 1990. február 14-én hozott ítélet (EBHT I-307. o., 33. pont) és a T-55/99 sz. *CET lontra Bizottság* ügyben 2000. szeptember 29-én hozott ítélet (EBHT II-3207. o., 103. pont).

- Különösen a *Siremar*, *Toremar* és *Caremar* társaságokra vonatkozóan, a Bizottság a következő véleményeket fogalmazza meg:
- ezek a társaságok kizárólag a Földközi-tenger szigeteivel összekötő partmenti hajózás piacának egy jól körülhatárolt szegmensén működnek,
 - 1999. január 1-ig a Földközi-tenger szigetei közti partmenti hajózási szolgáltatások ideiglenesen mentesültek a szabad szolgáltatásnyújtás elvének a 3577/92/EGK rendelet 6. cikkének 2. paragrafusa értelmében történő alkalmazása alól⁽²⁸⁾,
 - a partmenti hajózás piacának e különböző szegmensein a regionális társaságok néhány útvonalon olasz magánvállalkozók konkurenciájával szembesülnek, akiknek a megjelenése gyakran az egyezmény életbelépése előtti; mindenesetre e vállalkozók egyike sem működik más, a Földközi-tenger olasz partmenti hajózásától eltérő szakaszokon,
 - a partmenti hajózás piacának e különböző szegmensein 1999. január 1. előtt semmilyen más tagállambeli vállalkozó nem volt jelen és senki se lépett be a piac megnyitása után.
- (68) Az a tény, hogy egy ágazat nem liberalizált – ahogy 1999. január 1. előtt a Földközi-tengeren lévő partmenti hajózás esetében történt – nem jelent mindig elegendő feltételt, hogy kizárható legyen bármilyen, a tagállamok közti kereskedelemre gyakorolt negatív hatás⁽²⁹⁾.
- (69) Egyrészt az a tény, hogy a Tirrenia-csoport három társasága (*Tirrenia*, *Adriatica* és *Saremar*) a tagállamok közti, vagy a tagállamok és harmadik országok közti szállítások piacán működnek és e társaságoknál a különböző szolgáltatási kategóriák elkülönített könyvelésének hiánya arra enged következtetni, hogy az összes támogatás, melyben részesültek befolyással lehetett a tagállamok közti kereskedelemre és torzíthatta a versenyt. Továbbá nem lehet kizárni, hogy ezek a hatások a csoport társaságai számára nyújtott összes támogatásnál érvényesültek.
- (70) Másrészt a többi tagállam vállalkozói már a partmenti hajózás piacának liberalizációja előtt szabadon élhettek letelepedési jogukkal és végezhetek partmenti hajózási szolgáltatásokat olasz zászló alatt futó hajókat használva.
- (71) Mindenesetre 1999. január 1-től a többi tagállam vállalkozói számára az a lehetőség, hogy Olaszországban a partmenti hajózás piacán konkurens szolgáltatásokat nyújtsanak, az utóbbi öt év folyamán egy, a kereskedelemre gyakorolt legalábbis potenciális hatást enged megállapítani, különösen úgy, hogy a közszolgáltatási egyezmények keretén belül a regionális társaságoknak nem biztosítottak kizárólagossági jogokat.
- (72) A fentiek figyelembevételével és különösen számításba véve azt a tényt, hogy ahhoz, hogy a kompenzáció egy „támogatásként” jellemezhető előnnyel járjon, elég, ha a felsorolt négy feltétel egyike nem teljesül⁽³⁰⁾, a Bizottság úgy véli, hogy a Szerződés 87. cikke értelmében az olasz hatóságok által a regionális társaságok számára nyújtott összes éves kompenzáció állami támogatásnak minősül. A kedvezményezett vállalatok állításától eltérően a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének 3. bekezdése nem tiltja a szóban forgó támogatások vizsgálatát. A 4. cikk 3. bekezdése kivételes esetben engedi a rendelet hatálybalépése előtt megkötött, meglévő szerződések folytatását akkor is, ha nem teljesülnek a közszolgáltatások ugyanazon cikk előbbi bekezdése szerinti minősítéséhez előírt eljárás feltételei. A szóban forgó intézkedés a szállítások közösségi politikájára vonatkozik.

⁽²⁸⁾ Lásd a 20. lábjegyzetet.

⁽²⁹⁾ A Bizottság 1999. november 25-i 2000/394/EK határozata (HL L 150., 2000.6.23., 50. o.) a társadalmi kötelezettségek alóli tehermentesítésekről szóló 30/1997 és 206/1995 sz. törvények által előirányzott, a Velence és Chioggia környéki területeken lévő vállalatok javára foganatosított támogató intézkedésekről.

⁽³⁰⁾ *Altmark Trans* ítélet, 94. pont, lásd a 22. lábjegyzetet.

Az új támogatási intézkedés

- (73) A Bizottság nem osztja a regionális társaságok azon véleményét, mely szerint a szóban forgó támogatások meglévő támogatásokat valósítanak meg. Először is kifejti, hogy ezek a támogatások nem régebbiek a Szerződés hatálybalépésénél. Léteztek ugyanis a 684/74 és 169/75 sz. törvények, melyek akkori formájukban, leszábályozták az éves kompenzáló támogatások rendszerét. Az 501/79 sz. rendelet, a 856/86 sz. törvény és az 1991. évi egyezmények egyébként részletesen határoztak meg különböző közszolgáltatási kötelezettségeket, valamint azokat a költségelemeket, melyek a regionális társaságok javára nyújtott kompenzáló támogatások számításának részét képezik.
- (74) A Bizottság aztán megállapítja, hogy a szóban forgó támogatásokat a Bizottság nem hagyta jóvá. A Bizottság 1990. július 6-i határozata, hogy a Fincantieri vállalat 1987. és 1988. évi veszteségeinek pótlására Olaszország által eldöntött és nyújtott támogatásokra és az olaszországi hajóépítés számára nyújtott támogatások szabályozásáról szóló 234/89 sz. törvényre vonatkozó C 12/89 (korábbi N 444/88) sz. eljárást lezárja⁽³¹⁾, melyre a kedvezményezett vállalatok hivatkoztak, egyedül a hajóépítések javára nyújtott támogatásokra vonatkoztak, és nem a jelen határozat tárgyát képező támogatásokra. Mindenesetre, az említett határozat után e támogatások szabályozó kerete lényegesen megváltozott azon egyezmények megkötésével, melyek soha nem kerültek bejelentésre.
- (75) Pontosabban az a körülmény, hogy a Bizottságnak tudomása lehetett a különböző törvényhozási intézkedésekről, melyek létrehozzák az éves támogatás rendszerét, mint ahogy az 1991. évi egyezményről is, nem enged arra következtetni – a korábbi 88. cikk 3. bekezdése szerinti előzetes bejelentés hiányában – hogy az éves támogatás rendszere hallgatólagosan jóváhagyásra került, a Lorenz ügyben⁽³²⁾ kihirdetett ítélet alapján. A bíróság mostanában hívta fel a figyelmet arra, hogy egy szövegnek csupán a közlése a Bizottság felé az EK-Szerződés 88. cikkének 3. bekezdése értelmében nem minősül bejelentésnek⁽³³⁾.
- (76) A Bizottság következképpen úgy véli, hogy a regionális társaságok számára nyújtott támogatások az EK-Szerződés 93. cikkének⁽³⁴⁾ alkalmazásáról szóló 1999. március 22-i 659/1999/EK tanácsi rendelet 1. cikke értelmében új támogatásoknak minősülnek.
- (77) Feltételezve, hogy a csak partmenti szállításokat végző *Siremar*, *Toremara* és *Caremar* társaságoknak nyújtott támogatások, nyújtásuk időpontjában nem voltak állami támogatások, 1999. január 1-től, a 3577/92/EGK rendelet alapján a szállítások liberalizációját követően mindenesetre új támogatásokká váltak. A 659/99/EK rendelet 1. cikkének b) pontjának v) alpontja értelmében ugyanis, amennyiben néhány intézkedés egy tevékenységnek a közösségi jog részéről történő liberalizációját követően támogatássá válik, ezek az intézkedések a liberalizációra rögzített időpont után nem tekintendők meglévő támogatásoknak.

A támogatás összeegyeztethetőségének értékelése

- (78) A támogatásoknak a Szerződés 87. cikkének 1. bekezdése által szankcionált tilalma nem feltétlen. A 87. cikk 2. és 3. bekezdése és a 86. cikk 2. bekezdése alkalmazásában ugyanis van lehetőség az attól való eltérésekre.
- (79) A regionális társaságok számára éves támogatás címén nyújtott támogatásokra a 87. cikk 2. bekezdésében foglalt kivételek egyike sem alkalmazható, mivel azok nem minősülnek egyes fogyasztók számára juttatott szociális jellegű támogatásoknak, sem természeti katasztrófák vagy egyéb rendkívüli események miatt keletkezett károk orvoslásához nyújtott támogatásoknak, sem pedig ilyen régiók gazdaságának nyújtott támogatásoknak. Pontosabban, a szociális jellegű támogatásokra vonatkozóan, a 87. cikk 2. bekezdésének alkalmazása feltételezi, hogy az intézkedések, melyek az egyes fogyasztókat kedvezményben részesítik, nem közvetlenül vagy közvetetten kedveznek az ilyen vállalatoknak vagy ilyen termelési ágazatoknak. A Bizottság erre vonatkozólag kifejti, hogy a regionális társaságoknál a szigetlakók és bevándorolt munkavállalók számára csökkentett tarifák alkalmazásából származó alacsonyabb bevételeket az éves kompenzáció számításakor figyelembe veszik. Az olasz hatóságok ezeket a tarifális csökkentéseket, melyekkel egyes fogyasztókat kedvezményben részesítenek, csak akkor vállalják magukra, amikor az érintett fogyasztók az állami vállalattal utaznak, és ez egy olyan körülmény, mely ez utóbbinak kedvez, szemben a magán versenytársakkal.

⁽³¹⁾ HL C 239., 1990.9.25., 10. o.

⁽³²⁾ 120/73 sz. Lorenz ügyben 1973. december 11-én hozott ítélet (EBHT 1973., 1471. o.)

⁽³³⁾ A Bíróság C-297/01 sz., *Sicilassa* ügyben 2003. július 24-én hozott rendelete (a Gyűjteményben még nem tették közzé).

⁽³⁴⁾ HL L 83., 1999.3.27., 1. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított rendelet.

- (80) Ezek a támogatások élvezhetik a 87. cikk 3. bekezdése szerinti kivételek egyikének előnyét sem. Nincs szó ugyanis a b) pont alapján közös európai érdekű fontos terv megvalósításának előmozdítását vagy egy tagállam gazdasági életében felmerülő jelentős zavar megszüntetését szolgáló támogatásokról, és a d) pont alapján a kultúra megsegítésére és a kulturális örökség megőrzését célzó támogatásokról sem. Azok az a) és c) pontok alapján nem minősíthetők regionális célú támogatásoknak, mivel nem képezik részét egy több ágazatot átölélő támogatási rendszernek, mely egy bizonyos régióban az érintett ágazatok összes vállalata számára hozzáférhető⁽³⁵⁾. Továbbá tárgyuk és módjuk okán a szóban forgó támogatások működési támogatást valósítanak meg, melyek kivételesen csak azokban a régiókban megengedettek, melyek a 87. cikk 3. bekezdésének a) pontja szerinti kivételszabály adta előnyt élvezik és különösen azzal a feltétellel, hogy a tagállam bizonyítja annak a hátránynak a meglétét és jelentőségét, melyet a támogatásoknak mérsékelnie kell⁽³⁶⁾. Minthogy az olasz hatóságok erre vonatkozólag nem szolgáltak elegendő információval, a támogatások e jogcímen nem hagyhatók jóvá. A szóban forgó támogatások a c) pont alapján nem tekinthetők az ilyen tevékenységek fejlesztésének előmozdítását célzónak sem, mivel azok egy meghatározott tengerhajózási vállalkozó működési költségeinek fedezését szolgálják, és mivel nem képezik részét egy komplex tervnek, melynek célja, hogy lehetővé tegye a kedvezményezett vállalat számára, hogy helyreállítsa gazdasági és pénzügyi hatékonyságát, anélkül, hogy egyéb támogatásokért folyamodna.
- (81) A Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése úgy rendelkezik, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatások bonyolításával megbízott vállalatokra a szerződés szabályai vonatkoznak, pontosabban a versenyszabályok, azokkal a korlátozásokkal, hogy e szabályok alkalmazása – jogilag és a tényeket tekintve – nem áll a külön megbízatásuk teljesítésének útjában. A kereskedelem fejlődése nem veszélyeztethető a Közösség érdekével ellenkező mértékben.
- (82) A közösségi jogszolgáltatás szerint, mivel kivételrendelkezésről van szó, azt megszorítólag kell értelmezni⁽³⁷⁾. Nem elég tehát e tekintetben, hogy a szóban forgó vállalatot az állami hatóságok megbízták egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás bonyolításával, mivel az is szükséges, hogy a Szerződés, különösen a 87. cikk szabályozásainak alkalmazása olyan legyen, hogy útjában álljon a rábízott külön megbízatás teljesítésének, és hogy a Közösség érdeke azáltal ne kerüljön veszélybe⁽³⁸⁾.
- (83) Ahhoz, hogy értékelni lehessen, hogy a regionális társaságok számára nyújtott támogatások az 1991. évi egyezmények értelmében élvezhetik-e a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdésében foglalt kivételek előnyeit, a Bizottságnak elsősorban azt kell megvizsgálnia, hogy a vállalatot terhelő közszolgáltatási kötelezettségek léteznek-e és mekkora terjedelműek, abból a célból, hogy értékelhesse, hogy szükség van-e a közszolgáltatási kötelezettségre és szükség van-e a támogatásra, melynek célja a költségek kompenzálása.

Tényleges szükségletet kielégítő közszolgáltatási kötelezettségek létezése

Partmenti hajóösszeköttetések a kisebb olasz szigetekkel

- (84) A partmenti hajóösszeköttetések a Tanács fent idézett 3577/92/EGK rendelete 4. cikkének és az állami támogatások vizsgálata céljából, a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatások tárgyában megfogalmazott közösségi iránymutatások alkalmazási területébe tartoznak⁽³⁹⁾. Jelenlegi változatukban az iránymutatások a 9. szakaszban meghatározzák, hogy „(...) közszolgáltatási kötelezettségeket (KSZK) elrendelni vagy közszolgáltatási szerződéseket (KSZSZ) kötni a Tanács 3577/92/EGK rendeletének 4. cikkében leírt szolgáltatásokra lehet”, tehát a szigetekről, felé és között indított menetrendszerinti járatokra, valamint a szigetek közti partmenti hajózási szolgáltatásokra. Ezekhez a szolgáltatásokhoz tehát a kompenzációk az idézett rendelkezésben megadott szabályozásoknak, valamint állami támogatásokról szóló egyéb szabályozásoknak vannak alárendelve, ahogy azokat a Szerződés meghatározza és a Bíróság értelmezi. Az említett közösségi iránymutatások korábbi változata 9. pontjában meghatározta, hogy „egy közszolgáltatási kötelezettség abból a célból rendelhető el, hogy biztosíthatók legyenek a menetrendszerinti járatok olyan kikötők felé, melyek a Közösség periférikus területeit kötik össze, valamint olyan kevésbé kiszolgált útszakaszokon, melyek az érintett területek gazdasági fejlődéséhez létfontosságúak, azokban az esetekben, amikor a piaci erők szabad játéka nem biztosítaná a szolgáltatás kielégítő szintjét”. A jogszolgáltatásból következik továbbá, hogy közszolgáltatási kötelezettségeket csak akkor lehet elrendelni, hogy azok egy valós szükségletnek feleljenek meg, melyet pusztán a piaci erők játéka nem tud kielégíteni⁽⁴⁰⁾.

⁽³⁵⁾ Lásd a regionális célú állami támogatásokról szóló Iránymutatások 2. pontjának utolsó mondatát (HL C 74., 1998.3.10., 9. o.).

⁽³⁶⁾ Az Iránymutatások 4.15. pontja, lásd a 35. lábjegyzetet.

⁽³⁷⁾ Az Elsőfokú Bíróság T-106/95 sz. *Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA és mások kontra Bizottság)* ügyben 1997. február 27-én hozott ítélete (EBHT II-229., az indoklás 173. pontja).

⁽³⁸⁾ Lásd a Bíróság C-179/90 sz. *A Genovai Kikötő szerződéses áru* ügyben 1991. december 10-én hozott ítéletét is (EBHT I-5889. o., 26. pont).

⁽³⁹⁾ A Bizottság C(2004) 43. közleménye – *Közösségi Iránymutatások a tengeri szállításhoz nyújtott állami támogatások tárgyában* (HL C 13., 2004.1.17., 3. o.) és, az azt megelőző időszakra, az 1997 évi iránymutatások (HL C 205., 1997.7.5., 5. o.) valamint, amennyiben alkalmazhatók, az 1989. évi iránymutatások (SEC (89) 921 végl., 1989. augusztus 3.).

⁽⁴⁰⁾ *Anadir e.a.* ítélet, lásd a 23. lábjegyzetet.

- (85) A törvényi szabályozásokból és a fentiekben leírt szerződési szabályozásokból következik, hogy a regionális társaságokra, melyek a kisebb szigeteket szolgálják ki, az összes útvonalukon, számos kötelezettség hárul az összekötendő kikötőkre, a járatsűrűségekre, az indulási és érkezési menetrendekre, a flotta típusára, az alkalmazandó tarifákra vonatkozóan, s ezek mind olyan kötelezettségek, melyeket ezek a vállalatok nem vállalnának (vagy nem ugyanilyen mértékben és ugyanilyen feltételekkel vállalnának), ha csak saját gazdasági érdekük szerint cselekedhetnének.
- (86) A kötelezettségek elrendelésének az a célja, hogy biztosítható legyen a területi folytonosság elvének betartása, valamint a kisebb olasz szigetek felől és felé a rendszeres tengeri személy- és áruszállítási szolgáltatások kielégítő szintje, oly módon, hogy kielégíthetők legyenek a helyi lakosság mobilitási szükségletei és biztosítható legyen e szigetekből álló területek gazdasági és társadalmi fejlődése. A kötelezettségek betartása az egyezmények érvényessége folyamán kezességek nyújtásával biztosított. A járatok menetrendjének és járatsűrűségének ideiglenes, állami hatóságok ellenőrzésével történő, igény szerinti változtatásának lehetősége az év folyamán nem teheti kérdésessé, hogy kötelezettség alapján a fenti összeköttetések biztosíthatók legyenek. A szóban forgó szabályozások a kedvezményezett vállalatok számára ezért kötelezővé teszik, hogy a 86. cikk 2. bekezdése értelmében általános gazdasági érdekű szolgáltatást és a 3577/92/EGK rendelet értelmében közszolgáltatást nyújtsanak.

Nemzetközi összeköttetések

- (87) A nemzetközi tengeri összeköttetések a Tanács 1986. december 22-i 4055/86/EGK rendeletének alkalmazási körébe tartoznak, mely a tagállamok, valamint a tagállamok és harmadik országok közötti tengeri szállításban a szabad szolgáltatásnyújtás elvét alkalmazza⁽⁴¹⁾. A rendelet nem rendelkezik kifejezetten olyan közszolgáltatási kötelezettségek elrendelésének lehetőségéről, amelyek minimálisan szükségesek ahhoz, hogy a tagállamok közötti, valamint egy tagállam és egy harmadik ország közötti tengeri összeköttetés biztosítható legyen.
- (88) Mindenesetre a 2004. évi tengeri szállításokhoz nyújtott állami támogatások tárgyában megfogalmazott közösségi iránymutatások⁽⁴²⁾ a maguk részéről akkor engedik meg közszolgáltatási kötelezettségek elrendelését vagy közszolgáltatási szerződések kötését, amikor egy nemzetközi szállítási szolgáltatásra azért van szükség, hogy a közszolgáltatási szállítás kényszerítő szükségének meg lehessen felelni (9. szakasz). E szolgáltatások bonyolításához azonkívül azzal a feltétellel megengedettek kompenzációk, ha megfelelnek a Szerződés által előírt alapvető és ügyrendi szabályozásoknak. Az 1997. évi iránymutatások idézett 9. pontja is engedélyezett közszolgáltatási kötelezettségek kompenzálására szolgáló támogatásokat.
- (89) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy az érvényben lévő közösségi szabályrendszer megengedi azt a lehetőséget, hogy tagállamon kívüli tengeri útvonalakon közszolgáltatási kötelezettségeket vezessenek be. Mindenesetre, mivel a nemzetközi tengeri szállítás piacáról van szó, amely egyéb közösségi vállalkozók meglévő vagy potenciális konkurenciájának van kitéve, a koncessziós társaságoknak nyújtott kompenzációk valós és sajátos működési támogatásnak minősülnek, melyeket egyedül a 86. cikk 2. bekezdése alapján lehet engedélyezni. Ugyanakkor ezeknek tehát abban az értelemben szükségesnek kell lenniük, hogy olyan valós szükségletnek kell megfelelniük, amit a piaci erők változékonysága nem tudna kielégíteni, és szigorúan arányosnak kell lenniük a céllal, amelyhez nyújtották őket.
- (90) A Tirrenia-csoport 5 regionális társasága közül csak az *Adriatica* és a *Saremar* működik nemzetközi útvonalakon, a közszolgáltatási egyezmények keretében. Ezért a két társaság mindegyikét és minden egyes érintett nemzetközi útvonalat illetően, meg kell vizsgálni azokat az indokokat, amelyek megalapozzák a kedvezményezett vállalatok közszolgáltatási kötelezettségekkel való megbízását, valamint hogy vonatkozatható-e a nyújtott kompenzációkra a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése szerinti kivétel.

⁽⁴¹⁾ 1986.12.22-i 4055/86/EGK tanácsi rendelete (HL L 378., 1986.12.31., 1. o.).

⁽⁴²⁾ Lásd a 39. lábjegyzetet.

- (91) A *Saremar*-ra vonatkozólag a Bizottság megállapítja, hogy ez a társaság a Szardínia/Korzika (Santa Teresa/Bonifacio) útvonalon egész évben napi két oda-vissza járatot működtet, egy összesen 560 utas és 51 autó szállítására alkalmas vegyes használatú hajóval. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy rövidtávú határmenti útvonalról (10 tengeri mérföld) és főként helyi érdekű útvonalról van szó, mind a szardíniai települések, mind a szomszédos korzikai települések lakói számára. A Santa Teresa és Bonifacio közötti hajóösszeköttetés lehetővé teszi a határmenti munkavállalók mobilitásának, valamint a Dél-Korzika és Észak-Szardínia közötti rendszeres áruforgalom biztosítását. Az olasz hatóságok által küldött információk igazolják, hogy ezt az összeköttetést kifejezetten a helyi, szardíniai és korzikai települések igényelték.
- (92) A (közepes és fő) turistaszezon alatt a *Saremar* egy másik olasz vállalkozóval versenyben működik, aki képes arra, hogy a járatkínálatot a kapacitás és a járatsűrűség szempontjából a piaci helyzet függvényében változtassa⁽⁴³⁾. A szóban forgó vállalkozó továbbá a holt szezon teljes időszaka alatt nincs jelen.
- (93) A fentiekből következik, hogy azt a célt – mely egy jogos közérdek kifejezése –, hogy a Közösség két szigetterülete közti járat-összeköttetés az egész év során biztosítható legyen, figyelembe véve az érintett területi szervek által kifejezett szükségleteket, a piaci erők szabad játéka nem érte volna el.
- (94) Az *Adriatica* által biztosított nemzetközi összeköttetésekre vonatkozóan, a Bizottság a következő véleményeket fogalmazza meg:
- a) A „Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso” tengeri útvonal, mely a Közösség központi területeit periférikus területeinek egyikével köti össze, létfontosságú útvonal a kereskedelmi és turistaforgalom számára, különösen azt az instabilitást figyelembe véve, mely megnehezítette az alternatív szárazföldi összeköttetéseket. Továbbá 1977-től, az olasz és hellén hatóságok közös kérésére, a fenti tengeri összeköttetést felvették azon vasútvonalak és autóútvonalak vagy hajóútvonalak listájára, melyekre a vasúti személy- és csomagszállításra vonatkozó 1970. február 7-i nemzetközi egyezmény (CIV) alkalmazásra kerül. Ahhoz, hogy ezen az útvonalon a tengerhajózási szolgáltatásokat nyújthasson, az *Adriatica* csatlakozott az EURAIL Közösséghez. Ezenkívül a 2001. október 26-i találkozó során a Bizottságnak megadott információk alapján (melyeket az A/13408/04 és A/13409/04 számokon vettek nyilvántartásba) következik, hogy 1992 és 1999 között az *Adriatica* ezen a hajtóútvonalon évente átlagosan 265 utat indított, mellyel átlagosan 161 440 utast, 24 376 járművet és 104 437 folyóméter árut szállított. Meg kell azonban állapítani, hogy, amint azt az olasz hatóságok 2004. február 17-i levelükben megadták (melyet az A/13405/04 számon vettek nyilvántartásba), 1996 és 1999 között az *Adriatica* számára konkurenciát jelentő vállalkozók nem biztosítottak olyan szolgáltatást, mely a használt járművek minőségére és, többek között, a járatok rendszerességére és sűrűségére nézve ugyanazokat a garanciákat nyújtotta volna. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy az 1990. október 30. és 1994 júliusa közti időszakban, mely részben megfelel a jelen határozat céljaihoz vizsgált időszaknak, az *Adriatica* részt vett egy megállapodásban, melynek tárgyát a Patrassot Barival és Brindisivel összekötő útvonalakon a kereskedelmi járművekre alkalmazandó árszintek képezték⁽⁴⁴⁾. Erre az időszakra úgy tűnik, hogy a szóban forgó piacon a konkurencia eléggé élénk és speciális volt, hogy a Tirrenia-t arra készítette, hogy egy jogtalan megállapodásban vegyen részt, mely alapján a támogatást nem lehet egy közszolgáltatás biztosításához szükségesnek tekinteni. Az ezen a ponton az olasz hatóságok által a 2004. február 24-i faxszal (A/13970/04 számon nyilvántartott dokumentum) eljuttatott pontosítások ellenére nem lehet feltételezni egy olyan támogatás szükségességét, mely általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtását hivatott kompenzálni, ha a kedvezményezett vállalat felelőssé válik egy az EK-Szerződés 81. cikke által tiltott versenyellenes magatartásért. Bár a Bizottság határozata még nem végleges, azt az elsőfokú Bíróság széleskörűen megerősítette és mindenesetre az érvényesség kétségbevonásának előnyét élvezi. Igaz ugyan, hogy a versenyről szóló szabályozásokra, illetve az állami támogatásokra vonatkozó két eljárás egymástól független,

⁽⁴³⁾ Például 2001-ben e vállalkozó két hajójának egyikét kivonta erről a piaci szegmensről, és áthelyezte jövedelmezőbb útvonalakra.

⁽⁴⁴⁾ A Bizottságnak az EK-Szerződés 85. cikke szerinti eljárásról szóló (IV/34466 – Görög kompok) 1998. december 9-i 1999/271/EK határozata (HL L 109., 1999.4.27., 24. o.), melyet a tényállások megállapítása és minősítése tekintetében az elsőfokú Bíróság a T-61/99 sz. *Adriatica di Navigazione kontra Bizottság* ügyben 2003. december 11-én hozott ítélete erősít meg (még tették közzé).

de a jogszolgáltatás a Bizottságot arra készíti, hogy egy állami támogatás összeegyeztethetőségének értékelésekor számításba vegye a versenyszabályok esetleges megsértését, különösen akkor, ha a kedvezményezett az említett szabályok megsértéséért felelőssé vált ⁽⁴⁵⁾. A versenyszabályok megsértése és a támogatások közti kapcsolat egyértelmű, mivel a kompenzációkat éppen azokhoz a szolgáltatásokhoz nyújtották, melyek a megállapodás tárgyát képezték, és mindezt függetlenül attól a kérdéstől, hogy a támogatásokat arra használták-e, hogy helyt adjanak egy versenyellenes magatartásnak. Végül az összeférhetlenségi nyilatkozatnak és a támogatások visszafizetésének semmilyen esetben sem lehetne új szankció jellege, azok kizárólag a támogatások kedvezményezettjének egy tiltott megállapodásban való részvételének megállapításából következnenek. A nyújtott szolgáltatások típusát tekintve, melyek egyidejűleg vonatkoznak a kereskedelmi járművekre, az utasokra és az árukra, azt a következtetést kell levonni, hogy a kereskedelmi járművekre alkalmazandó árak rögzítését célzó megállapodásban való részvétel az összeköttetés egészére enged következtetéseket levonni. Ez olyannyira nyilvánvaló, amennyiben a megállapodás pontosan a kereskedelmi járművek forgalmára vonatkozott, melyeket az olasz hatóságok a támogatásoknak köszönhetően biztosítani akartak. Végül, megjegyzendő, hogy 2000-ben a szóban forgó összeköttetést felfüggesztették;

- b) Az Olaszország és Albánia közti „Trieste/Durazzo” tengeri útvonal eredete egy az olasz és albán hatóságok által 1983. október 22-én aláírt jegyzőkönyvre nyúlik vissza, melynek célja az Albánia és a nyugat-európai országok közti kereskedelmi kapcsolatok fejlesztése volt. A jegyzőkönyv 5. cikke megbízza az *Adriatica di Navigazione*-t és az albán Transship társaságot, hogy szervezzék meg az összeköttetést biztosító szolgáltatás módjait. 1991-től, a politikai körülményekből következő ingadozásoktól eltekintve, a forgalom ezen az útvonalon jelentős mértékben fejlődött ⁽⁴⁶⁾. Egyéb-ként ezen a vonalon nincs egyetlen versenytárs sem;
- c) A másik két Olaszország és Albánia között lévő „Bari/Durazzo” és „Ancona/Durazzo” tengeri összeköttetést semmilyen nemzetközi egyezmény nem hozta létre;
- d) Az Olaszország és Jugoszlávia (a montenegrói Bar kikötő) közti tengeri összeköttetések az olaszországi kikötőkből, Anconából és Bariból való indulással 1997 óta alakultak ki. Ezek a montenegrói hatóságok által kifejezett kérést elégítik ki, melyek szerettek volna egy tartós tengeri összeköttetéssel rendelkezni az ország egyetlen kereskedelmi kikötője és Olaszország északi és déli kikötői között. 1998-óta, az *Adriatica* mellett, csak a „Bari/Bar” útszakaszon két másik vállalkozó működik, az egyik montenegrói, a másik pedig szlovén;
- e) Az Olaszország és Horvátország közti „Ancona/Spalato” és „Bari/Dubrovnik” tengeri összeköttetések üzemeltetését az 1978. február 27-i 42. sz. törvény engedte át *Adriatica*-nak. Az olasz hatóságok által megadott információkból következik, hogy az 1991-ben felfüggesztett szolgáltatásokat az 1994. év folyamán visszaállították, a Horvát Köztársaság kormányának kifejezett kérésére. A koszovói válságnak tulajdonított ingadozások ellenére a forgalom 1994 óta jelentős mértékben fejlődött ⁽⁴⁷⁾. Az *Adriatica*-nak ezen a piacon két tengerhajózási társaság, egy horvát és egy libériai teremt konkurenciát.
- (95) A leírt megállapításokból következik, hogy az *Adriatica* az egy megállapodás vagy egy nemzetközi egyezmény alkalmazásában nyújtott szolgáltatásokhoz általános érdekű megbízatásban részesült, mely olyan költségekkel járt, amit a vállalat nem tudott volna viselni, ha csupán kereskedelmi érdekének megfelelően cselekedett volna. Ez az érvelés nem alkalmazható a „Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patrasso” összeköttetésre az 1992. január és 1994. július közti időszakra, mely annak az időtartamnak felel meg, ami alatt az *Adriatica* egy az EK-Szerződés 81. cikke által tiltott megállapodásban vett részt. Nem alkalmazható azokra a nemzetközi útvonalakon nyújtott szolgáltatásokra sem, melyeket a vállalat alakított ki és melyek nem az említett megállapodásból vagy egyezményből erednek. Ugyanez érvényes különösen a „Bari/Durazzo” és „Ancona/Durazzo” útvonalakra. E két útvonal üzemeltetésének eredményei ugyan pozitívak, mégpedig úgy, hogy az *Adriatica* a nyújtott szolgáltatásokhoz nem részesült semmilyen kompenzációban. Ellenben, ahogy az *Adriatica* a nyújtott szolgáltatásokhoz nem részesült semmilyen kompenzációban. Ellenben, ahogy a Bizottságnak megküldött analitikus számlákból következik, a realizált gazdasági előnyök hozzájárulnak a veszteséges útvonalakon teljesített szolgáltatásokhoz nyújtott éves kompenzáló támogatás összegének csökkentéséhez.

⁽⁴⁵⁾ A C-225/91 sz. *Matra kontra Bizottság* ügyben 1993. június 15-én hozott ítélet (EBHT I-3203. o., 41–43 pontok).

⁽⁴⁶⁾ 1991-ben: 20 096 utas és 24 205 folyóméter szállított áru; 2000-ben: 334 639 utas és 235 542 folyóméter áru.

⁽⁴⁷⁾ 1994-ben: 9 866 utas és 7 494 folyóméter szállított áru; 2000-ben: 48 281 utas és 43 563 folyóméter áru.

- (96) Ahhoz, hogy a regionális társaságokra háruló kötelezettségek kompenzációra adhassanak okot, és ahhoz, hogy a Bizottság ellenőrizhesse, hogy a kompenzáció mértéke a szigorúan szükséges határain belül marad, ezeket a kötelezettségeket az illetékes állami hatóságoknak előzetesen pontosítani kell.
- (97) Erre vonatkozólag a Bizottság megállapítja, hogy az egyes társaságok által nyújtott szolgáltatásokat a fent említett ötéves tervek határozták meg. Ezek pontosan rögzítik az összeköttetést biztosító kikötőket és a járatsűrűségeket, melyeket fő- és holt szezonban biztosítani kell, valamint a kiszolgálandó útvonalakhoz egyénileg hozzárendelt hajók típusát. Az így létrehozott szolgáltatási hálózat mégis alkalmazható az egyes ötéves időszakok folyamán a szóban forgó szakaszokon a szállítások keresletének alakulásának függvényében. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy az ilyen alkalmazkodásra csak az érintett helyi közösségek kérésére kerül sor, akik a Közlekedési Minisztériumhoz, a regionális társaságok feletti felügyelettel megbízott hatósághoz fordulnak, hogy a járatsűrűségek vagy a menetrendek módosítását kérjék. Ezeket a kéréseket azután minisztériumi szinten egyénileg értékelik, többek között az érintett vállalat működési költségeire gyakorolt pénzügyi vonzataikra tekintettel. Az egyes ötéves időszakok során a szolgáltatási hálózat bármilyen módosítása ezért tárgyat képezi a koncessziós társasághoz intézett előzetes adminisztratív határozatnak.

A hasonló konkurencia

- (98) A közszolgáltatás tényleges szükségletének⁽⁴⁸⁾ és a koncessziós regionális társaságokra ténylegesen ráháruló kötelezettségek jelentőségének, valamint az azokkal kapcsolatos költségek kompenzációs szükségletének felülvizsgálata során, a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy léteznek-e vagy sem olyan konkurens vállalkozók, melyek az állami vállalat által kínált szolgáltatásokhoz hasonló vagy azokkal összehasonlítható szolgáltatásokat kínálnak és megfelelnek az olasz hatóságok által előírt követelményeknek. Erre a felülvizsgálatra a szolgáltatások összesített kínálatának és globális keresletének sorról sorra történő összehasonlító vizsgálata révén kerül sor. E tekintetben különiséget kell tenni az egyes regionális vállalatok helyzete között.

Adriatica

- (99) Az *Adriatica* más tengerhajózási társaság konkurenciájával egyrészt az alábbi két nemzetközi útvonalon szembesül, melyekhez általános érdekű megbízatást kapott („Ancona/Spalato” és „Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patrasso”), másrészt a Tremiti-szigeteken belül néhány tengerparti hajóútvonalon és a félsziget és Szicília közti két áruszállítási útvonalon.

Nemzetközi hajóútvonalak

- (100) Az „Ancona/Spalato” útvonalon az *Adriatica* egy vegyes használatú hajóval hetente két utat indít, versenyben egy horvát állami vállalattal, valamint barbadosi és panamai zászlók alatt futó magánhajókkal, melyek elsődlegesen csak a nyári idényben vannak jelen, és melyek nem elégítik ki az egyezmény keretében az olasz hatóságok által támasztott szolgáltatási igények összességét.
- (101) A „Brindisi/Corfú/Igoumenitsa/Patrasso” útvonalon az *Adriatica* görög hajózási társaságokkal állt versenyben, akiknek hajói ciprusi vagy máltai zászlók alatt futnak, és egy olasz zászló alatt futó olasz vállalkozóval. Az olasz hatóságok által küldött információkból (különösen az A/13405/04 számon nyilvántartásba vett 2004. február 17-i levél) következik, hogy 1997-től kezdve néhány görög vállalkozó a járatok rendszeressége, a férőhelyek száma, a járatsűrűségek és a hajótípusok tekintetében az *Adriatica* szolgáltatásaihoz hasonló szolgáltatásokat kínál. A fentiekben leírtak szerint (94. pont a) alpont) ez az összeköttetés a múltban létfontosságú szerepet töltött be a közösségen belüli és nemzetközi forgalom szempontjából, mivel a Közösséget összekötő periférikus területeinek egyikével. A Bizottság azon a véleményen van, hogy az 1997. évi közösségi iránymutatások szerint a működési hiány fedezetére szolgáló támogatások elfogadhatók olyan járatszolgáltatásokra, melyek a Közösség periférikus területeit kiszolgáló kikötőbe irányulnak vagy olyan útirányokra, létfontosságúak az érintett területek fejlődéséhez, amennyiben a piac szabad erői nem biztosítanának kielégítő szolgáltatási színvonalat (9. szakasz). Most a Bizottság – miután a rendszeresség, a férőhelyek száma, a járatsűrűség és a hajótípusok tekintetében számításba vette az *Adriatica* által nyújtott szolgáltatásokat – azon a véleményen van, hogy az állami támogatások nyújtása a közösségi jog fényében

⁽⁴⁸⁾ *Analir e.a.* ítélet, lásd a 23. lábjegyzetet.

indokolt lehet. Ez a következtetés nem terjedhet ki az 1992. január és 1994. július közötti időszakra, mely alatt az *Adriatica* ezen az útvonalon részt vett egy, az EK-Szerződés 81. cikke által tiltott megállapodásban, mely bizonyítja, hogy a támogatás nem felelt meg egy tényleges közszolgáltatási szükségletnek. Végül megjegyzendő, hogy 2000-ben a szóban forgó összeköttetést felfüggesztették.

Partmenti hajózási útvonalak

- (102) A Tremiti szigetvilág felé néhány útvonalon az *Adriatica* olasz magánvállalkozók konkurenciájával áll szemben, melyek csak a közepes és főszezonban vannak jelen. Következésképp a szolgáltatási év során egyikük sem felel meg a rendszeresség és a folyamatos szolgáltatásnyújtás olasz hatóságok által előírt követelményeinek.
- (103) A szárazföld és Szicíliai közti áruszállításra vonatkozólag az *Adriatica* a „Ravenna/Catania” és „Genova/Termini Imerese” szakaszokon olasz magánvállalkozók által teremtett versenynek van kitéve. Ezeknek a vállalkozóknak a kínálata a közszolgáltatási egyezmény keretében az olasz hatóságok által támasztott követelményekhez képest a rendszeresség, járatsűrűség és hajótípusok tekintetében mégsem tekinthető az *Adriatica*-éhoz hasonlíthatónak.

Siremar

- (104) A *Siremar* az Eoli-szigetek helyi piacain és a Szicília és a Pantelleria-sziget közti útvonalon olasz magánvállalkozókkal versenyben működik.
- (105) Az Eoli-szigetekkel összekötő útvonalak hálózata öt útvonalból áll, melyeken a *Siremar* egész évben naponta indít járatokat vegyes használatú hajókkal (utasok/árúk) és csak utasok számára fenntartott gyorsjáratú hajókkal. Egy olasz magánvállalkozó vegyes szállítást végző cégeként régi gyártású és kevés férőhellyel rendelkező hajóval van jelen. E versenytárs kínálata nem elégíti ki az egyezmény által előírt követelményeket, különösen az év folyamán, az összes útvonalon és hajótípuson teljesített folyamatos szolgáltatások nyújtása tekintetében. Ugyanezt a megállapítást lehet tenni a gyorsjáratú összeköttetések piacára vonatkozólag, melyen egy másik olasz vállalkozó teremt konkurenciát a *Siremar* számára, anélkül azonban, hogy a teljes útvonalhálózaton olyan szolgáltatásokat nyújtana melyek az egyezmény összes követelményét kielégítik, különösen a biztosított vonalak és a járatok sűrűségének tekintetében. Az Eoli-szigetek és Milazzo közti gyorsjáratú útvonalhálózatra vonatkozóan ugyanis azt kell megállapítani, hogy a magánvállalkozó az utak sűrűségére és a kiszolgált szigetek számára tekintettel nem ugyanazokat a szolgáltatásokat nyújtja, mint a *Siremar*. Pontosabban úgy tűnik, hogy a Lipari/Salina és Milazzo/Alicudi útvonalakat ez a vállalkozó a holt szezon alatt nem biztosítja.
- (106) Az Egadi-szigettenger szigeteivel összekötő és szigetei közt lévő útvonalhálózat két vegyes használatú hajóval (utasok/árúk) kiszolgált járatból és négy, utasok szállítására fenntartott gyorsjáratú hajóval kiszolgált járatból áll. Két olasz magánvállalkozó van jelen, egyik az áruszállítás szegmensében, másik a gyorsjáratú (utasszállító) összeköttetésekében, anélkül azonban, hogy kettőjük közül valamelyik olyan szolgáltatásokat nyújtana, melyek az útvonalak és a hajótípusok tekintetében megfelelnek az egyezmény összes követelményének.
- (107) A Trapani (Szicília)/Pantelleria útvonalakon, a Bizottsághoz eljuttatott információk szerint a *Siremar* egész évben naponta nyújt szolgáltatásokat, egy másik olasz vállalkozóval versenyben, akinek tevékenysége azonban csak a „rugalmas” szállításra korlátozódik és ezen okból kifolyólag sem felel meg az egyezmény által előírt szolgáltatási követelményeknek.
- (108) Továbbá egy, a Bizottsághoz 1999. augusztus 13-án eljuttatott panasz megállapításai alapján (melyet a Szállításiügyi Főosztály 1999. augusztus 18-án a D 02.308 64296 számon vett nyilvántartásba), úgy tűnik, hogy 1990-től 1999-ig a magánvállalkozók, melyek a kisebb szicíliai szigetek Szicíliával és a kontinenssel kötik össze, a Tartománytól támogatásokat kaptak ezen szolgáltatások bonyolításához. Ezek az adatok annak megállapítására készítetnek, hogy a szóban forgó szigetekkel való összeköttetések kielégítő szintjének biztosításához szükség van állami támogatásokra.

- (109) Célszerű figyelembe venni, hogy Szicília Tartomány a 2002. augusztus 9-i tartományi törvénnyel (melyet a Bizottsághoz egy 2002. szeptember 12-i levéllel küldtek meg és 2002. október 22-én az A/68547 számon vettek nyilvántartásba) rögzítette, hogy a szicíliai kis szigetekkel fennálló és a lakosok mobilitási szükségleteit figyelembe vevő tengeri összeköttetések megerősítéséhez a fenti szigetekkel összekötő tengeri hajójáratokat versenytárgyalás útján, ötéves időtartamra kell odaítélni. Ezt követően Szicília Tartomány közlekedés- és szállításügyi területi osztálya a 2002. október 21-i nyilvános eljárással versenytárgyalást hirdetett a szicíliai kisebb szigetek között és felé irányuló gyorsjáratú utasszállító hajókkal történő, közérdekű tengerhajózási szolgáltatások odaítéléséről.
- (110) A Bizottság ezért megállapítja, hogy néhány, a kisebb szicíliai szigetek között és felé irányuló tengerhajózási szolgáltatást objektív és átlátható kritériumok alapján, az állami közbeszerzésekről szóló közösségi irányelvek által rögzített versenyszabályoknak megfelelően ítélték meg. Ezenkívül úgy véli, hogy a tengeri partmenti hajózási piacon a versenyképesség megerősödöttnek bizonyul és következőképpen a 3577/92/EGK rendeletnek megfelelően a szolgáltatások nyújtásának szabadsága biztosított.

S a r e m a r

- (111) A *Saremar* a társaság által kiszolgált négy útvonal közül három áll versenyben olasz magánvállalkozókkal.
- (112) A Korzika és Szardínia közti „Santa Teresa/Bonifacio” útvonalon a *Saremar* egész évben közepes kapacitású gyorsjáratú hajóval biztosít napi összeköttetéseket. Egy magánvállalkozó nyújt hasonló szolgáltatásokat, melyek azonban a közepes és főszezonra korlátozódnak és ezért nem elégítik ki az egyezmény által a rendszerességre és járatsűrűségre előírt követelményeket.
- (113) A Szardíniát a kisebb szigetekkel összekötő három vonal közül kettőn, azaz északon a „Palau/Madalenena”, délen a „Carloforte/Calasetta” szakaszokon, olasz magánvállalkozók egész évben nyújtanak szolgáltatásokat, melyek kiegészítik a *Saremar* kínálatát. Az indulási menetrendek kiegészítése igazolja, hogy a magánvállalkozók szolgáltatásai alkalmazkodnak az állami vállalatéhoz, hogy nagyobb mobilitás legyen biztosítható a kisebb szigetek lakói számára. Az olasz hatóságok által megküldött információkból (melyeket a A/13350/04, A/13346/04 és A/13356/04 számon vettek nyilvántartásba) mégis az következik, hogy a konkurens magánvállalkozók hajói, melyek másrészt az olasz hatóságok szerint a helyi szervek pénzügyi támogatását élvezik, húsz évnél régebbi gyártásúak és ebből következően nem felelnek meg az egyezmény keretében előírt szolgáltatási kötelezettségeknek. Különösen a „Carloforte/Calasetta” útvonalra vonatkozóan tűnik úgy, hogy 1998 óta a magánvállalkozó tartományi támogatásokat kapott, hogy az említett vonalat az éjszakai és kora reggeli órákban is kiszolgálja. Ezek az adatok a kielégítő közszolgáltatás biztosításához a támogatások szükségességét megerősíteni látszanak.

T o r e m a r

- (114) A *Toremar* két útvonalon működik különböző olasz magánvállalkozókkal versenyben, melyek a Toscano-szigettenger szigeteit kötik össze a parttal, azaz a „Portoferraio/Piombino” Elba szigetét és a „Giglio/Porto S. Stefano” a Gliglio-szigetet.
- (115) A „Portoferraio/Piombino” útvonalon a *Toremar* az éven belüli időszakoktól függően naponta 8–15 járatot indít vegyes használatú hajókkal, melyek biztosítják az utasok és járművek szállítását. A járatok számát és menetrendjét egyrészt a sziget autóbuszjárataival, másrészt a szárazföldi vasúti és autóbusz-hálózattal való szükséges csatlakozásokat figyelembe véve határozták meg. Egy magánvállalkozó van, aki a *Toremar*-éhoz hasonló járatsűrűséggel egész évben naponta kínál járatokat. Az olasz hatóságok által közölt információkból (melyeket a A/12951/04 számon vettek nyilvántartásba) ezenkívül következik, hogy a magánvállalkozó hajói több, mint húsz évesek, és egyedül az állami vállalat tudja biztosítani a nap első és utolsó járatát és hogy 2000-tól kezdve ennek az összeköttetésnek a bonyolítása haszon realizálását tette lehetővé, melyet levontak az éves kompenzáló támogatás összegéből.

- (116) A Giglio-szigettel összekötő útvonalon a *Toremara* az év időszakainak függvényében naponta 3–5 járatot indít, egy speciális hajóval, mely az utasok és járművek szállításán kívül energiatermékek szállítását is biztosítja. Mindennemű helyi kórházi szervezet hiányában a *Toremara* hajója a sürgősségi esetekhez egész éjszaka a szigeten lévő kikötőben kényszerül állomásozni. Az útvonalon egész évben jelen van egy magánvállalkozó is. Az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból azonban kitűnik, hogy ez a vállalkozó a holt szezon idején csökkenti vagy felfüggeszti tevékenységét.

C a r e m a r

- (117) A *Caremar*-nak az olasz magánvállalkozók konkurenciájával a félszigetet és a Nápolyi-öböl szigeteit (Capri, Ischia és Procida) összekötő alábbi útvonalakon kell szembesülnie: „Capri/Sorrento”, „Capri/Nápoly”, „Ischia/Nápoly”, „Procida/Nápoly”, továbbá azon a két útvonalon, melyek összekötik Ponza és Ventotene két kis szigetét a szárazfölddel: „Ponza/Formia” és „Ventotene/Formia”.
- (118) A „Capri/Sorrento” útvonalon a *Caremar* egész évben biztosít napi összeköttetéseket egy vegyes használatú, a közeli „Capri/Nápoly” útvonal kiszolgálására is szolgáló hajóval. A 2001. október 26-i és 2002. április 16-i tárgyalások folyamán (melyeket az A/13326/04 és A/13330/04 számokon vettek nyilvántartásba) az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy az ezen az útvonalon jelenlévő magánvállalkozók vegyes szállítási szolgáltatásra vonatkozó kínálatukat a főszezonra korlátozzák és ezért a szolgáltatás rendszerességére tekintettel nem elégitik ki az olasz hatóságok által támasztott követelmények egészét.
- (119) A „Capri/Nápoly” útvonalon a *Caremar* csak a gyorsjáratú összeköttetések szegmensében áll versenyben olasz magánvállalkozókkal. Az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy a magánvállalkozók ebben a piaci szegmensben összességében a *Caremar* által nyújtottakhoz hasonló szolgáltatásokat kínálnak. A Bizottság egyidejűleg megállapítja, hogy a *Caremar* hajója éjszakánként köteles Caprin állomásozni a sürgős orvosi esetek kiszolgálására, eképpen a szigetről induló első járatot is biztosítja, ami a szigetlakók számára lehetővé teszi, hogy hivatásuk gyakorlására vagy tanulmányi célból a kontinensre jussanak. A fenti információkból is következik, hogy a *Caremar* éves kompenzáló támogatásának számításakor megvizsgálták e szolgáltatások működési eredményeit.
- (120) Ischia és Procida szigeteit Nápoly és Pozzuoli kontinentális kikötőivel különböző vegyes és gyorsjáratú összeköttetések kapcsolják össze. Az „Ischia, Procida és a kontinens (Nápoly vagy Pozzuoli)” összeköttetést csak a *Caremar* biztosítja. Az „Ischia/Nápoly” és „Procida/Nápoly” közvetlen összeköttetéseket ellenben gyorsjáratú hajókkal a *Caremar* és egyéb olasz magánvállalkozók szolgálják ki. Az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy a magánvállalkozók ehhez a két útvonalhoz – „Ischia/Nápoly” és „Procida/Nápoly” – összességében a *Caremar* által kínáltakhoz hasonló szolgáltatásokat nyújtanak. A Bizottság mindenesetre megállapítja, hogy a „Procida/Nápoly” útvonalon a *Caremar* egész évben biztosítja a Procida szigetről induló első, illetve – holt szezonban – a kontinensről induló utolsó napi járatot, ily módon lehetővé téve a szigetlakók munkavállalási és tanulmányi célú mozgását. A Bizottság azt is megállapítja, hogy a *Caremar*-nak nyújtott éves kompenzációs támogatás számításakor az ezekre a szolgáltatásokra vonatkozó működési hiányt is megvizsgálták.
- (121) Egy 1999. augusztus 13-án eljuttatott panasz megállapításai alapján továbbá (melyet a Közlekedési Főigazgatóság 1999. augusztus 18-án a D 02.308 64296 számon vett nyilvántartásba), a Bizottság hajlamos azt hinni, hogy legalábbis az 1990. évre a magánvállalkozók, amelyek a Nápolyi-öbölben néhány útvonalon, köztük a Nápoly-Capri, Nápoly-Ischia, Nápoly-Sorrento-Capri és a Nápoly-Procida-Ischia útvonalon gyorsjáratú szolgáltatásokat nyújtottak, Campania Tartomány részéről támogatásokban részesültek. Ezek az adatok megerősíteni látszanak a támogatások szükségességét a kielégítő szintű közszolgáltatás garantálása érdekében.
- (122) A „Ponza/Formia” és „Ventotene/Formia” közvetlen útvonalakon a *Caremar* a gyorsjáratú csatlakozások szegmensében versenyben működik egy magánvállalkozással. Az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy a „Ventotene/Formia” szakaszon csak a *Caremar* működik a hét minden napján, a szolgáltatások rendszerességére vonatkozólag az egyezmény keretében támasztott követelményeknek megfelelően. A „Ponza/Formia” szakaszon továbbá a *Caremar* által nyújtott gyorsjáratú szolgáltatás kizárólag hétfőn egészíti ki a magánvállalkozás által a hét többi napján nyújtottat.

A kompenzáció szükségessége

- (123) A regionális társaságok által azokon az útvonalakon nyújtott szolgáltatásokra vonatkozóan, amelyekben nincs verseny, a Bizottság megjegyzi, hogy azok vonatkoznak mind a személyszállításra, mind az áruszállításra, valamint megállapítja, hogy a konkurencia hiánya a közszolgáltatási megállapodások által figyelembe vett különböző ötéves időszakokat érinti. A konkurenciának ezeken az útvonalakon az utóbbi 10 évben tapasztalt hiánya bizonyítja, hogy a piaci szabályok szerint működő vállalatok nem lennének képesek azokat a szállítási szolgáltatásokat biztosítani, amelyeket a regionális társaságok az egyezmények által létrehozott rendszer keretében nyújtanak. A kompenzáció tehát szükségesnek bizonyul ahhoz, hogy lehetővé tegye e társaságok számára a fenti szolgáltatások által okozott többletköltségek kiegyenlítését.
- (124) A regionális társaságok által azokon a fent vizsgált útvonalakon nyújtott szolgáltatásokra vonatkozóan, melyekben van verseny, a Bizottság azt állapítja meg, hogy az esetek nagyobb részében a piac erőinek szabad játéka nem tenné lehetővé azon szállítási szolgáltatások biztosítását, melyeket a regionális társaságok az egyezmények keretében nyújtanak. A kompenzáció ebben az esetben is szükségesnek bizonyul ahhoz, hogy lehetővé tegye e társaságok számára a fenti szolgáltatások által okozott többletköltségek kompenzálását.
- (125) Néhány ritka esetben egy hasonló versenytárs bizonyítja a piacnak azt a képességét, hogy ki tudja elégíteni a közszolgáltatási egyezmények keretében rögzített szolgáltatási követelményeket. Az olyan magánvállalkozók esetleges jelenléte, melyek a szolgáltatás rendszerességére, a járatsűrűsége és a hajók típusára tekintettel pénzügyi támogatások nélkül meg tudnak felelni az állami vállalatra háruló kötelezettségeknek, kétségessé tehetné a szóban forgó útvonalak működtetéséhez az állami vállalatnak nyújtott kompenzációk szükségességét és arányosságát. A probléma különösen a *Caremar* által a Nápolyi-öbölben működtetett „Nápoly-Capri” és „Nápoly-Ischia” gyorsjáratú útvonalakon jelentkezik.
- (126) Erre vonatkozólag néhány kérelmező által a Bizottsághoz eljuttatott információkból következik, hogy 2002 márciusában, Campania Tartomány kezdeményezésére a Nápolyi-öbölben régóta jelen lévő magánvállalkozók kötelezettséget vállaltak a tartományi hatóságokkal szemben, hogy egész évben a *Caremar*-éval megegyező szolgáltatást nyújtanak, különösen a fentiekben említett két útvonalon, ugyanakkor előzetesen lemondanak arról, hogy pénzbeli juttatást igényeljenek. A Bizottság egyébként megjegyzi, hogy ezek a szolgáltatások a rendszeresség, a járatsűrűség és a hajótípusok tekintetében nem egyenértékűek az állami vállalat által nyújtottakkal és, hogy negyvenöt nappal korábbi előzetes értesítéssel a magánvállalkozóknak jogukban áll kivonni magukat kötelezettségük teljesítése alól. Meg kell továbbá jegyezni, hogy néhány kötelezettség kifejezetten az állami vállalatot terheli (például: egy hajónak éjszakára a sziget kikötőjében tartása vagy a napi első és utolsó járat biztosítása) és pótlólagos költségeket okoz, melyeknek részét kell képezniük a kompenzáció kalkulációjának. Ezen felül, a *Caremar* által nyújtott és a magánvállalkozók által biztosított szolgáltatások között létezik egy egymást kiegészítő jelleg. Ezen megfontolások alapján a kompenzációk szükségessége és arányossága nem vitatható.
- (127) Annak megállapításához, hogy a regionális társaságok számára nyújtott éves kompenzáció az olasz hatóságok által előre meghatározott közszolgáltatási szükségleteknek megfelelő szolgáltatások nyújtásához szükséges minimummal egyenértékű-e, a Bizottságnak számításba kell vennie az összes paramétert, mely az állami vállalat terhére a nyújtott szolgáltatások pótlólagos költségeit eredményezik. Erre vonatkozólag a Bizottság megjegyzi, hogy a kompenzáció kalkulációs mechanizmusa előirányozza, hogy a főszézon során realizált bevételek hozzájárulnak a holtszézon során felhalmozódott hiány csökkentéséhez, így az éves támogatás összege, mely ebből ered, összességében alacsonyabb annál, mint amit a járatról járatra felhalmozott hiányok összege egyszerűen kiadna. A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a vállalat bevételei kettős díjszabási köteleknek vannak alárendelve, melyet egyrészt az egyes társadalmi kategóriák számára kedvezményezett tarifák, másrészt az a kötelezettség tesz ki, hogy a tarifák minden egyes módosításához be kell szerezni az állami hatóságok engedélyét. Az olasz hatóságok által megküldött információkból ugyanis következik, hogy a regionális társaságok, különösen a működési költségek alakulására tekintettel, nem módosíthatják szabadon tarifáikat. Ez a kettős kötelek, mely a koncessziós társaságok bevételeinek jelentős csökkenését okozza és kihat az éves kompenzáció összegére, ilyen feltételek közt, nem minősíthető agresszív kereskedelmi gyakorlatnak, melyet rabló tarifák jellemeznek.

- (128) A Bizottság másodsorban megállapítja, hogy a kompenzáció számításához figyelembe vett költségelemeket az állami hatóságok határozták meg, anélkül, hogy a vállalatok számára bármilyen tetszésüknek megfelelő mozgásteret hagytak volna. Ezek az elemek az állami hatóságok által általános érdekű szolgáltatásoknak minősített és a megállapodások által ilyen minőségben számításba vett szolgáltatások nyújtásával közvetlen kapcsolatban lévő összes fix és változó költséget tükrözik. Az alábbi táblázatok – melyek a 2000. évet használják viszonyítási évként – mindegyik regionális társaságra nézve az éves kompenzáció számításához figyelembe vett költségek összetételét mutatják be. Az állami hatóságok által meghatározott és a közszolgáltatási egyezmények mellékletében megadott költségelemek mindegyik regionális vállalatnál megegyeznek és 1991 óta nem változtak.

(millió ITL)

KÖLTSÉGELEMEK 2000. évi eredményki-mutatás	ADRIATICA	SAREMAR	TOREMAR	SIREMAR	CAREMAR
i. ügynöki megbízatások/működési költségek	[...]*	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek/kikötői tranzit-költségek és egyéb forgalmi költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	139 893	36 299,6	-45 675,0	-102 881,1	70 113,8
Működési bevételek	112 424	12 651,4	34 576,9	43 335,1	32 594,3
Eredmény (költségek - bevételek)	-27 469	-23 648,2	-11 098,1	-59 546,0	-37 519,5
A befektetett tőke megtérülése	3 571	828,2	1 993,0	3 940,4	2 290,5
Kompenzáció, korábban 7. cikk	806				
Éves támogatás	31 846	24 476,4	13 091,1	63 486,4	39 810,0

(*) Kereskedelmi titok.

A működési költségek tartalmazzák a hajószemélyzet, a karbantartás, a biztosítások, az üzemanyagok és az ásványolaj költségeit. Az „Adminisztrációs költségek” sor főként a földi személyzet és az adminisztrációs helyiségek díjait tartalmazzák. A Bizottság megjegyzi, hogy a költségelemek, melyek részét képezik az éves kompenzáció számításának, mind kapcsolhatók és szükségesek az egyezmények keretében a regionális társaságok által kiszolgált útvonalak működtetéséhez. A flotta amortizációjára vonatkozólag a Bizottság úgy véli, hogy a szóban forgó hajók kizárólag az egyezmény által előírt szolgálatokra vonatkoznak, ez a költségelem szükségesnek tekinthető maguknak a szolgáltatásoknak a nyújtásához és ezért megalapozottan képezhetik részét az éves kompenzáció kalkulációjának. Az ugyanezen hajók által felhasznált üzemanyag és az ásványolajak költségére vonatkozóan a Bizottság nem állapított meg semmilyen diszkriminatív elemet, mely a regionális társaságok előnyére a fenti üzemanyagok és kenőanyagok költségének csökkenéséhez vezet, a többi tengeri szállítási vállalkozóhoz képest.

- (129) Annak meghatározásához, hogy a kompenzáció arányos-e, az olasz hatóságok eljuttatták a Bizottsághoz a működési költségek elemzését, az utóbbi tíz évben a regionális társaságok által működtetett útvonalak mindegyikére.

- (130) Erre vonatkozólag a Bizottság elsősorban azt jegyzi meg, hogy az éves kompenzáció összegét a közszolgáltatási egyezmények tárgyát képező útvonalakon a regionális társaságok által elkönyvelt működési bevételeket számításba véve kalkulálták, olyan bevételeket, melyeket az útvonalak egészén felhalmozódó hiányokból vonnak le. Ez a számítási mechanizmus lehetővé teszi az állami vállalatoknak nyújtott támogatások összegének korlátozását.
- (131) Általában a Bizottság úgy véli, hogy az éves kompenzáció számítása céljából csak az olasz hatóságok által előzetesen meghatározott közszolgáltatási kötelezettségekből származó feladatokhoz közvetlenül kapcsolódó költségek vehetők figyelembe. Erre vonatkozólag a Bizottság megállapítja, hogy a regionális társaságok kizárólag a különböző ötéves tervek által előirányzott járatszolgáltatásokat végzik, mind a rendszeresség és járatsűrűség, mind pedig a kapacitás tekintetében.
- (132) A regionális társaságok által nyújtott azon szolgáltatásokra vonatkozóan, melyekre eleve megállapításra került egy hasonló versenytársi szint létezése, meg kell vizsgálni, hogy azok elkönyveltek-e negatív nettó működési eredményt, melyet az érintett vállalatnak nyújtott éves kompenzáció számítása céljából figyelembe vettek.
- (133) Az *Adriatica*-ra vonatkozóan más közösségi vállalkozó részéről hasonló konkurencia a *Bari/Durazzo* (Albánia) útvonalon figyelhető meg. A vizsgálatból mindazonáltal az kiderül, hogy a vállalat működési eredményei ezen a szakaszon pozitívak, melyből az következik, hogy az *Adriatica* nem élvez semmilyen támogatást a nyújtott szolgáltatásokkal szemben.
- (134) A *Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso* útvonalon az *Adriatica* 2000-ig, amikor is az összeköttetést felfüggesztették, más közösségi vállalkozók által teremtett, összességében hasonló konkurenciával szembesült. A működési eredmények vizsgálata jelzi, hogy az ezen a szakaszon elkönyvelt nettó hiányt figyelembe vették az éves kompenzáció számításakor. A kompenzáció szükségességére hivatkozva a Bizottság megjegyezte (101. pont), hogy ez az útvonal az 1997. évi közösségi iránymutatások értelmében létfontosságú a Közösség periférikus területeinek fejlődéséhez. Mindazonáltal a Bizottság megállapította, hogy a kompenzáció nem bizonyul szükségesnek az 1992. január és 1994. július közötti időszakra, melynek során az *Adriatica* egy tiltott megállapodásban vett részt.
- (135) A *Siremar*-ra vonatkozólag, ahogy a Bizottság már megjegyezte (105. pont), az állami vállalat által kiszolgált helyi piacokon jelenlévő magánvállalkozók egyike sem kínál egész évben hasonló szolgáltatásokat, melyek teljes mértékben képesek kielégíteni az ötéves tervek által előirányzott közszolgáltatási követelményeket.
- (136) A *Saremar*-ra vonatkozóan a Bizottság megállapította (112. pont), hogy a „Santa Teresa/Bonifacio” útvonalon a konkurens magánvállalkozó nem elégíti ki egész évben a szolgáltatás rendszerességének és folytonosságának olasz hatóságok által előírt követelményeit. Egyébként a két partmenti hajózási útvonalon, melyen érvényesül az olasz magánvállalkozók konkurenciája, a Bizottság megjegyezte, hogy a *Saremar* számára konkurenciát jelentő magánvállalkozók hajói a hajók maximális életkora tekintetében nem elégítik ki az olasz hatóságok által előírt követelményeket.
- (137) A *Toremara*-ra vonatkozólag a Bizottság megjegyezte (114–116. pontok), hogy a Toscana és Elba szigete közti útvonalon a társasággal konkuráló magánvállalkozó a hajók életkora tekintetében nem elégíti ki az olasz hatóságok által előírt követelményeket.
- (138) A *Caremar* számára az olasz magánvállalók hasonló konkurenciája a „Capri/Nápoly”, „Procida/Nápoly”, „Ischia/Nápoly” összeköttetésekre összpontosul, ahol is a gyors személyszállítási szolgáltatások szegmensére korlátozódik. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy ezeket az útvonalakat, melyek működési eredményei összességében veszteséget adnak ki, figyelembe vették az éves kompenzáció számításakor.

(139) A Bizottság egyébként megállapította, hogy a regionális társaságok esetében, az állami szolgáltatás költségét nem nyilvános versenytárgyalási eljárás alapján határozták meg, mely lehetővé tette volna az állami közszolgáltatásnak megfelelő többletköltség értékelését. Következésképpen a bizottságnak meg kell határozni a kompenzáció számításához figyelembe veendő költségeket, azaz a koncessziós társaságok azon költségeit, melyek közvetlenül kapcsolódnak és feltétlenül szükségesek a közszolgáltatások nyújtásához. Erre vonatkozólag a Bizottság, amint a fenti táblázatok bizonyítják, megállapítja, hogy a regionális társaságok által figyelembe vett különböző költségelemek megegyeznek a *Tirrenia di Navigazione* ⁽⁴⁹⁾ által figyelembe vettekkel. E vállalatoknak a közszolgáltatási egyezmények által meghatározott költség szerkezete tehát azonos. A *Tirrenia di Navigazione* társaságra vonatkozó határozatában a Bizottság elismerte, hogy ezek a költségelemek közvetlenül kapcsolódnak és feltétlenül szükségesek a közszolgáltatások nyújtásához.

(140) Az alábbi táblázatok a regionális társaságok költségeinek időbeli alakulását mutatják be ⁽⁵⁰⁾:

ADRIATICA

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	127 018	124 191	158 533	166 334	170 095	174 331	179 809	151 109	137 255

SAREMAR

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	33 519	35 938	35 295,2	34 605,7	34 972,8	36 653,4	39 602,0	40 218,8	36 300,0

⁽⁴⁹⁾ 2001/851/EK határozat, lásd az 5. lábjegyzetet.

⁽⁵⁰⁾ A Price Waterhouse and Coopers tanulmányából vett adatok, lásd a 13. lábjegyzetet.

TOREMAR

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	43 511	44 907	47 696,6	47 900	50 516,1	48 900	50 801	47 840,1	45 675

SIREMAR

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	79 543	75 845	78 549,7	80 947,5	85 934,6	97 536,9	106 563,1	110 611,1	102 881

CAREMAR

Költségelemek	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
i. Ügynöki megbízások, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii. Kikötői illetékek, stb.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii. Működési költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv. Amortizáció	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v. Nettó pénzügyi kötelezettségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi. Adminisztrációs költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii. Egyéb költségek	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Költségek összesen	59 987	63 737	69 365,7	71 389,6	71 404,1	73 752,0	77 143,0	74 172,0	70 114

- (141) Az olasz hatóságok által megadott információkból következik, hogy a regionális társaságok egyes költségelemeinek időbeli alakulását főként a vállalatokon kívüli tényezők határozták meg, mint az infláció és a kamatlábak alakulása, ahogy az alábbi táblázat adatai is bizonyítják:

Év	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Az infláció változása (*)		4,2	3,9	5,4	3,9	1,7	1,8	1,6	
Rövid távú kamatlábak	14,901	14,240	10,940	11,162	9,301	7,836	6,180	3,398	
Közép és hosszútávú kamatlábak	11,377	10,926	11,146	11,992	11,324	8,860	6,390	4,259	

(*) Az ISTAT hivatalos indexe.

A regionális társaságoknak nyújtott kompenzáció időbeli alakulása közvetlen kapcsolatban áll az egyes vállalatok fent leírt költségeinek és bevételeinek alakulásával (lásd a 43. pont alatt található táblázatokat), melyek mindegyike külső tényezőket tükröz vissza (mint például az infláció). A fenti táblázatok alapján ezért azt lehet megállapítani, hogy a regionális társaságok költségeinek alakulása összességében alacsonyabb maradt az inflációs ráta 1992-től 200-ig halmozott változásánál.

- (142) Mindegyik társaság esetében más elemek adnak magyarázatot a költségek és – következésképpen – a kompenzáció alakulására.
- (143) Az *Adriatica* esetében a Jugoszláviával, Horvátországgal és Albániával összekötő útvonalak egyik évről a másikra fontos forgalomváltozást éltek meg, a terület politikai helyzetének függvényében. Továbbá a Görögországgal összekötő útvonalak 1999-es felfüggesztése a működési költségek érezhető csökkenését vonta maga után ⁽⁵¹⁾.
- (144) A *Saremar* esetében az 1992 és 2000 között elkönyvelt működési költségek viszonylagos stabilitása a társaság által nyújtott szolgáltatások jellegétől függ – főként a Szardínia és a szomszédos szigetek közti partmenti hajózási útvonalak –, melyek mindenekelőtt a helyi lakosok szükségleteinek felelnek meg, tehát nincsenek kitéve a kereslet és a kínálat erős változásainak.
- (145) Ugyanezt lehet mondani a *Toremarról*, mely a toszkán szigettenger szigeteivel összekötő helyi útvonalakon működik, melyek kevésbé vannak kitéve a kereslet és a kínálat változásainak.
- (146) A *Siremar*-ra és a *Caremar*-ra vonatkozólag a működési költségekkel párhuzamosan növekednek a két társaság által üzemeltetett útvonalak működéséből származó bevételek. A bevételek növekedése, mely a *Caremar*-nál érezhetőbb, lehetővé tette az éves támogatás összegének viszonylag stabil szinten való tartását (lásd a 43. pont alatt található táblázatokat).
- (147) A befektetett tőke megtérülésére vonatkozólag a Bizottság megjegyzi, hogy a tengeri szállításokhoz nyújtott állami támogatások tárgyában megfogalmazott közösségi iránymutatások ⁽⁵²⁾ előírnyozzák, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációja címen nyújtott támogatás összege számításba vegye „a befektetett tőke ésszerű megtérülését”, ahogy a vizsgált esetben történik. A jogszolgáltatás elfogadja továbbá, hogy egy általános gazdasági érdekű szolgáltatás nyújtására gazdaságilag elfogadható feltételek közt kerüljön sor ⁽⁵³⁾ és hogy a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott kompenzáció tartalmazhasson egy ésszerű haszonkulcsot ⁽⁵⁴⁾. Jelen esetben a Bizottság arra emlékeztet, hogy a befektetett tőke megtérülése az évek szerint ingadozik, az 1992. évi 12,5%-tól a 2000. évi 5,1%-ig. A befektetett tőke különböző elemeit az egyezményekben pontosan meghatározták, és a megtérülési rátákat a piaci árfolyamokhoz viszonyítva határozták meg, úgy hogy minden elemhez megfelelő tőkemegtérülést tükrözzenek vissza. A fentiek alapján azt a következtetést lehet levonni, hogy a tőkemegtérülést ésszerű szinten határozták meg.

⁽⁵¹⁾ 1998-ban a Görögországgal összekötő útvonalak 12 216 milliárd líra összegű halmozott nettó hiányt könyveltek el.

⁽⁵²⁾ HL C 205., 1997.7.5., 5. o.

⁽⁵³⁾ A Bíróság C-320/91 sz. *Corbeau* ügyben 1993. május 19-én hozott ítélete (EBHT I-2533. o.).

⁽⁵⁴⁾ Az állami támogatás ismertetéséhez lásd az *Altmark Trans* ítéletet, 22. lábjegyzet.

- (148) A regionális társaságok költségeinek és bevételeinek időbeli alakulása ad magyarázatot az Olasz Állammal kötött egyezmények keretében nyújtott kompenzációk párhuzamos alakulására. Ezt előrebocsátva és figyelembe véve a fentiekben kifejtett megfontolásokat, a Bizottság úgy véli, hogy a regionális társaságok nettó hiányának összege megfelel a kompenzálendő összegnek. Ebből következik, hogy az ezeknek a vállalatoknak nyújtott kompenzációk, melyek megfelelnek a befektetett tőke ésszerű hozamával növelt nettó működési hiánynak, szoros arányban állnak a rájuk háruló közszolgáltatási megbízatás által okozott pótlólagos költséggel.

A kereskedelem fejlődésére gyakorolt hatás

A partmenti hajózási útvonalak

- (149) Ahhoz, hogy egy állami támogatást a 86. cikk 2. bekezdés értelmében a Szerződéssel összeegyeztethetőnek lehessen minősíteni, azt is meg kell vizsgálni, hogy az nem veszélyezteti-e a kereskedelmi kapcsolatok fejlődését a Közösség érdekeivel ellentétes mértékben. A Bizottság megjegyzi, hogy a 3577/92/EGK rendelet 4. cikkének 3. bekezdése („partmenti hajózási” rendelet) lejáratuk időpontjáig, azaz 2008. december 31-ig engedélyezi a közszolgáltatási egyezmények hatályban maradását.
- (150) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy az esetek nagyobb részében, a regionális társaságok által kiszolgált partmenti hajóútvonalak néhány szigetet a legközelebbi kontinentális kikötővel kötnék összes, és az egyetlen módját adják annak, hogy az érintett szigetterületek területi folytonossága biztosítható legyen. A szóban forgó piacok helyi, a kontinentális be- és kihajózási kikötőtől szorosan függő piacokként jelennek meg. Egyébként az átkelések rövid időtartama és a járatok sűrűsége a nap folyamán gyakran lehetővé teszi, hogy a tengeri útvonalak forgalmát egy városok körüli földi szállítási hálózathoz hasonlítsák.
- (151) A Bizottság ezután megjegyzi, hogy az olasz partmenti hajózási piacának 1999. január 1-től hatályba lépett liberalizációja ellenére az esetek nagyobb részében a regionális vállalatok a szóban forgó piacokon csak egyéb nemzeti vállalkozók konkurenciájának vannak kitéve, melyek ugyanezen a piacokon többnyire ez előtt a dátum előtt jelen voltak.
- (152) Ezt előrebocsátva a Bizottság úgy véli, hogy a partmenti hajózási piacon a kompenzáló támogatások nyújtása a regionális vállalatoknak mostanáig nem veszélyeztette a kereskedelem fejlődését a Közösség érdekeivel ellenkező mértékben. Mindazonáltal a jövőben ez a támogatás azt a hatást fejtheti ki, hogy megerősödik a szóban forgó vállalatok pozíciója, lehetővé téve számukra, hogy azon a piacon, melyen működnek, kiiktassák a jelenlegi vagy potenciális konkurenciát. Ez a hatás akkor érvényesülhet, ha az egyezmények alkalmazása – a jövőben – azokon az útvonalakon, melyekre a magánvállalkozók konkurenciája összpontosul, a regionális társaságok által a közszolgáltatási egyezmények alapján kínált kapacitások növekedéséhez vezet.
- (153) Erre vonatkozólag, azokra a partmenti hajóösszeköttetésekre nézve, melyeken a regionális vállalatok a magánvállalkozók versenyével állnak szemben, az olasz hatóságok által szolgáltatott információkból következik, hogy a partmenti hajózási piacának liberalizációjakor:
- az *Adriatica* a Tremiti szigettenger szigeteivel és szigeteit összekötő útvonalakon a személyszállítás szegmensében a piac 44 %-át tartotta kezében. A kontinens és a Szicília közti áruszállítási útvonalakon az *Adriatica* kínálata körülbelül 33 %-át tette ki a „Genova/Termini Imerese”⁽⁵⁵⁾ szakasz összesített kínálatának és 60 %-át a „Ravenna/Catania” szakaszénak. A Bizottság megjegyzi, hogy ez utóbbi szakaszon az *Adriatica* domináns pozíciója nem akadályozta meg 2001-ben egy új magánvállalkozó belépését a piacra,
 - A *Siremar* az Eoli-szigeteken belül a személyszállítási piac körülbelül 58 %-át, az Egadi-szigeteken belül pedig ugyanezen piac (gyorsjáratok) 52 %-át tartotta kezében,
 - A *Saremar* kínálata a „La Maddalena/Palau” útvonalon a személyszállítás összesített kínálatának 59 %-át, a „Carloforte/Calasetta” útvonalon pedig 53 %-át képviselte,
 - A *Toremara* személyszállítási ajánlata a „Piombino-Portoferraio” útvonalon lévő összesített ajánlat 60 %-át, az „Isola del Giglio-Porto Santo Stefano” útvonalon pedig 27 %-át képviselte,

⁽⁵⁵⁾ A konkurens magánvállalkozó által kiszolgált Genova/Palermo útvonalhoz hasonlítható.

- a gyorsjáratú szállítási szolgáltatások szegmensében a *Caremar* a Nápolyi öbölben az utasok 17 %-át, a Pontine szigetekkel összekötő útvonalakon pedig 31 %-át szállította.

Ugyanezen információkból következik továbbá, hogy összességében a regionális társaságok piaci hányadai az utóbbi tíz évben viszonylag stabilak voltak.

Az olasz hatóságok által vállalt kötelezettségek

- (154) A 2003. október 29-i feljegyzéssel (melyet 2003. október 31-én az A/33506 számon vettek nyilvántartásba) az olasz hatóságok a 2005–2008 közötti időszakra kötelezettséget vállaltak, hogy a *Caremar*-nak nem nyújtanak többet semmilyen kompenzációt a „Nápoly-Capri” gyorsjáratú összeköttetés nettó működési hiányának kiegyenlítéséhez. Következésképpen ez a gyorsjáratú összeköttetés a *Caremar* szolgáltatási kínálatából megszüntetésre kerül.
- (155) Az olasz hatóságok ugyanebben a levélben, szintén a 2005–2008 közötti időszakra, kötelezettséget vállaltak továbbá, hogy a „Nápoly-Procida-Ischia” útvonalon a gyorsjáratú hajókkal (szárnyashajók és katamaránok) végzett személyszállítási szolgáltatások összesített kínálatát csökkentik. Az olasz hatóságok által vállalt kötelezettségek szerint a kapacitások csökkentése a *Caremar* ezen útvonal kiszolgálására alkalmazott különböző hajóin kínált férőhelyek számának csökkentésében áll, melyek a téli időszakban 1 142 260 férőhelyről 633 200 férőhelyre, a nyári időszakban pedig 683 200 férőhelyről 520 400 férőhelyre csökkennek, megtartva ugyanakkor a járatok aktuális színvonalát, hogy biztosítható legyen a szigetek lakóinak mobilitása. Az olasz hatóságok becslései szerint az összes csökkentés körülbelül 45 %-ot tesz ki a téli, és kb. 24 %-ot a nyári időszakban. A 2004. február 17-i levéllel (melyet az A/13405/04 számon vettek nyilvántartásba) a nemzeti hatóságok pontosították továbbá, hogy a csökkentés a turisztikai célú szolgáltatási kínálatra vonatkozik, melyekhez a magánvállalkozók képesek hasonló szolgáltatásokat nyújtani. Ugyanezen levélben az olasz hatóságok kötelezettséget vállaltak, hogy külön könyvelést vezetnek a közszolgáltatási jellegű összeköttetésekre.
- (156) A *Caremar* által a „Nápoly-Capri” gyorsjáratú útvonalon nyújtott szolgáltatások teljes felszámolására irányuló kötelezettségre vonatkozóan a Partenope szigetekkel összekötő útvonalakon lévő kapacitás-csökkentést a téli időszakban 65 %-ra, a nyári időszakban 49 %-ra becsülik.
- (157) Amint már pontosabban megállapításra került (117–122. pontok), ezen a két útvonalon a *Caremar* összességében hasonló szolgáltatásokat kínál, mint a Nápolyi-öböl piacán régóta jelenlévő olasz magántársaságok, ahol azok a *Caremar* által kapott kompenzációkkal egyenértékű kompenzációk nélkül működnek.
- (158) A Bizottság megállapítja, hogy a vállalt kötelezettségek alapján az olasz hatóságok egyrészt gondoskodni fognak egy átlátható könyvelési rendszer bevezetéséről, másrészt a *Caremar*-nak a Nápolyi-öböl tengerparti hajózási útvonalain lévő piaci hányadának érezhető csökkentéséről. Ezen megfontolások alapján és figyelembe véve azt a ténytet, hogy a magánvállalkozók Campania Tartomány hatóságaival szemben vállalt kötelezettségei nem jelennek meg valós és a szó szoros értelmében vett közszolgáltatási egyezmény formájában, mely a szóban forgó útvonalak biztosítására formális kötelezettséget jelentene, a Bizottság úgy véli, hogy az olasz hatóságok részéről nem lenne túlzás a szóban forgó útvonalakon egy minimális szolgáltatási szintet megtartani, hogy minden esetben biztosítható legyen az érintett szigetterületek területi folytonossága.

A nemzetközi útvonalak

- (159) A nemzetközi hajózási útvonalak a verseny számára teljes mértékben nyitottak; ezekre a Tanács 4055/86/EK rendeletének megfelelően a szabad szolgáltatásnyújtás elvét alkalmazzák. Az *Adriatica* és a *Saremar* számára a fentiekben (90–95. pontok) leírt nemzetközi útvonalaknak a közszolgáltatási egyezmények keretében előírt biztosításához nyújtott kompenzációk ezért olyan természetűek, hogy hatással vannak a többi közösségi vállalkozó jelenlegi vagy potenciális konkurencijára. Következésképpen a Bizottságnak meg kell vizsgálnia, hogy ezek a kompenzációk a közös érdekekkel ellentétes mértékben a kereskedelmi kapcsolatokon változtattak-e vagy sem.

(160) Erre vonatkozólag az olasz hatóságok által szolgáltatott információk alapján a Bizottság a következőt állapítja meg:

- a *Saremar* által a Korzika és Szardínia közötti útvonalon szállított utasok száma az általa működtetett járatok összességén a társaság által szállított utasok összlétszámának 4,4 %-át, az ezen a szakaszon szállított utasoknak pedig 43 %-át teszi ki (a többi 57 %-ot egy konkurens magánvállalkozó szállítja). A piaci hányad egyébként az egyezmény életbelépése óta gyakorlatilag változatlan maradt.

Számításba véve a szóban forgó útvonal jellegzetességeit (lásd a 91–93. pontokat) és különösen a tisztán helyi érdeket és az alacsony fejlődési potenciált, a Bizottság úgy véli, hogy a *Saremar* számára ennek a járatnak a működtetéséhez nyújtott kompenzációk a közös érdekekkel ellenkező mértékben nem változtattak a kereskedelmi kapcsolatokon,

- A Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso szakaszon az *Adriatica* 1999-ben, az útvonal utolsó működési évében, évi 140 járatot indított, mellyel az ezen az útvonalon utazók 10 %-át szállította. 1998-ban az *Adriatica* ezen az útvonalon a vegyes szállítás piacának 12 %-át tartotta kezében.

Figyelembe véve a szóban forgó útvonal jellegzetességeit (lásd a 94. pontot), a Bizottság úgy véli, hogy az *Adriatica* számára ezen útvonal működtetéséhez nyújtott kompenzációk a közös érdekekkel ellenkező mértékben nem változtattak a kereskedelmi kapcsolatokon.

Nem lehet ugyanezt elmondani az 1992. január és 1994. július közötti időszakra, mely alatt az *Adriatica* versenytársaival együtt részt vett egy, a kereskedelmi járműveken alkalmazandó árak rögzítése céljából létrejött megállapodásban. Ezen időszakban a támogatásból származó versenytorzulás hozzáadódik a megállapodás által okozott torzuláshoz. Figyelembe véve a szóban forgó útvonalak jellegét, az egy árkategóriára vonatkozó megállapodás torzító hatást fejtett ki a nyújtott szolgáltatások egészére. Ezen megfontolások alapján és az olasz hatóságok által alkalmazott, egyébként már megcáfolt érvelés (lásd a 94. pont a) alpontját) ellenére, a Bizottság úgy véli, hogy a támogatás a közös érdekekkel ellenkező mértékben veszélyeztette a kereskedelmi kapcsolatok fejlődését és, hogy – ezen okból kifolyólag is – a közös piaccal összeférhetetlennek kell, hogy minősüljön.

Az ötéves tervek által előirányzott beruházások és az ipari terv

(161) Az ötéves tervek által előirányzott beruházásokra vonatkozóan, a Bizottság az eljárás megindításáról szóló határozatban hangot adott néhány kételyének az 1991. évi egyezmények keretében támogatott szolgáltatások nyújtásához szükséges beruházások finanszírozási módjaival kapcsolatban. A Bizottság különösen azt kívánta megvizsgálni, hogy a hajók beszerzési költségeit és amortizációját milyen mértékben vették figyelembe az éves kompenzáció számításához. Továbbá 2008-ig a regionális társaságoknak a flotta amortizációs költségeit magába foglaló támogatás biztosításának ténye egy olyan körülmény, mely a Bizottság szerint egyenértékűvé tehető egy az Olasz Állam részéről nyújtott implicite garanciával, azaz egy olyan garanciával, mely lehetővé teszi az állami vállalat számára, hogy mentesüljön bármilyen beruházással kapcsolatos gazdasági kockázattól.

(162) Elsősorban meg kell említeni, hogy a megállapodások a regionális társaságokat arra kötelezik, hogy a támogatott útvonalakon 20 évnél fiatalabb hajókat használjanak, melyeknek általában tulajdonosai kell, hogy legyenek, kivéve az állami hatóságok által engedélyezett eltéréseket. Ez a kötelezettség, mely közszolgáltatási kötelezettséget valósít meg, arra ösztönözte a regionális társaságokat, hogy az utóbbi években flottájuk jó részét megújítsák, figyelembe véve az 1990–1994-es, első ötéves terv által tekintetbe vett útvonalakon használt hajók által elért kort. Továbbá az ezen társaságok által kiszolgált különböző útvonalak mindegyikén használt hajók típusát egy miniszteri rendelet írta elő, mely jóváhagyja vagy módosítja az egyes ötéves terveket. Minden egyes új hajó vásárlását – mint ahogy a legrégebbi hajók megszüntetését vagy törlését – miniszteri rendelettel kell engedélyezni, mely ezenkívül pontosan meghatározza azt a szolgáltatást, melyhez az adott hajót alkalmazni kell. A regionális társaságok által végzett beruházásoknak összhangban kell állniuk az ötéves vonatkoztatási időszak során ezen társaságok által nyújtott szolgáltatások fejlesztési stratégiájával, azaz azzal a stratégiával, melyet az állami hatóságok által jóváhagyott ötéves terv előirányoz.

- (163) A külön szabályozást figyelembe véve a Bizottság megvizsgálta, hogy az elmúlt két ötéves időszak alatt (1990–1994 és 1995–1999) az új hajók beszerzési költségei és a regionális társaságok által a közszolgáltatási útvonalakon használt hajók amortizációs költségei egyrészt megfelelnek-e az olasz hatóságok által meghatározott előírásoknak és, másrészt, arányosan vették-e őket figyelembe az éves kompenzáció számításakor. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy az új hajók üzembehelyezése mindig együtt járt a régebbi hajók szó szerinti törlesztésével, melynek az volt a következménye, hogy összességében a regionális társaságok flottájának megújítása folytán nem került sor a kapacitás növelésére.
- (164) Az új hajók beszerzési költségeire vonatkozólag, ugyanezen információkból következik, hogy a beszerzéseket részben az egyes vállalatok saját forrásaiból, részben banki kölcsönök felvételével valósították meg. Az is következik, hogy az ügyletben résztvevő pénzügyi szervek által alkalmazott kamatlábak megfelelnek azoknak a kamatoknak, melyekben ugyanezen időszakban a gazdaság más ágazataiban működő hasonló méretű és forgalmú vállalatok részesültek⁽⁵⁶⁾. Egyébként az is következik, hogy a regionális társaságok e kölcsönök visszafizetésével kapcsolatban az olasz hatóságok részéről nem részesültek semmiféle közvetlen garanciában. A Bizottság elismeri, hogy az állammal kötött egyezménynek csupán a létezése a befektetőknek bizonyosságot adott arra, hogy kötelezettségvállalásaikat tiszteletben fogják tartani, a regionális társaságok számára pedig lehetőséget nyújtott arra, hogy modernizálhassák flottájukat gazdasági kockázatok terhe nélkül, melyeket egy kereskedelmi vállalkozónak viselnie kellett volna. Ez az előny – mely egy implicite garanciához hasonlítható⁽⁵⁷⁾, tehát a Szerződés 87. cikkének 1. bekezdése szerint állami támogatást valósíthat meg – mégis azon egyezmények által létrehozott rendszerből fakad, melyeket a 3577/92/EK rendelet és a tengeri szállításokhoz nyújtott állami támogatásokról szóló 1997. évi⁽⁵⁸⁾, később a 2004. évi közösségi iránymutatások⁽⁵⁹⁾ által helyettesített iránymutatások hatálybalépését megelőzően húsz éves időtartamra kötöttek. Egyébiránt, amint már kifejtésre került, a regionális társaságok által a közszolgáltatási egyezmények keretében vásárolt új hajók kizárólag az ötéves tervek által előirányzott járatszolgáltatásokhoz kerültek alkalmazásra. Következésképpen, ez az előny, mely szerves részét képezi a közszolgáltatási megállapodásnak, a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdésében foglalt kivételnek minősül.
- (165) A regionális társaságok által az ötéves tervek által előirányzott útvonalakon használt hajók amortizációs költségeire vonatkozóan a Bizottság megállapítja, hogy azok azon költségelemek egyikét alkotják, melyek az egyezmény 5. cikkének értelmében részét képezik az éves támogatás kalkulációjának. Az amortizációt 20 éves időtartamon keresztül lineárisan számítják, kivéve az expressz hajókat, melyeknél az amortizációs időszak 15 évre korlátozódik. Abban a mértékben, melyben az olasz hatóságok által általános érdekűnek elismert összeköttetések biztosításához használt hajók amortizációját az egyezmény által előírt kritériumok szerint számítják és tekintve, hogy ezen útvonalak analitikus számláinak vizsgálata a két figyelembe vett ötéves időszakra nem mutatott ilyen jogcímen túlkompenzálásra utaló elemet, a Bizottság úgy véli, hogy az egyezmény által létrehozott, a hajók amortizációját az éves kompenzáció számításában figyelembe vevő mechanizmus a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése értelmében jóváhagyható. Az általános érdekűnek elismert szolgáltatások nyújtásához ugyanis előfeltétel az állami hatóságok által előre meghatározott típusú és kapacitású hajók használata, melyek amortizációja tehát közrejárthat az éves kompenzáció meghatározásában, feltéve ha a szóban forgó hajókat a vállalat, normál piaci feltételekkel, és a ráháruló megbízatás teljesítése céljából vásárolta, és azokat kizárólag az egyezmény által előirányzott szakaszokon lévő vonalhajózási szállítási szolgáltatásokhoz használja. A regionális társaságok esetében a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó összes hajót kizárólag általános érdekűnek minősített vonalhajózási szolgáltatásokhoz használják és, hogy ezért amortizációjukat teljes egészében figyelembe lehet venni az éves támogatás kalkulációjakor. Hasonló megfontolások érvényesek az olasz hatóságok által a 2000–2004 közötti ötéves időszakra előirányzott szolgáltatások nyújtásához szükséges beruházásokra, melyek típus és kapacitás szerint megfelelnek az ugyanezen hatóságok által ilyen szolgáltatások színvonalára vonatkozólag jóváhagyott követelményeknek.
- (166) Az ipari terv által az 1999–2002 közötti időszakra előirányzott kiegészítő beruházásokra vonatkozólag meg kell említeni, hogy e terv megvalósítását az eljárás megindítását követően felfüggesztették.

⁽⁵⁶⁾ Például két hajó újonnan beszerzését 1999-ben a Banco di Napoli 160 milliárd ITL összegű 6 havi Euribornak, + 0,40 % kamatfelár, megfelelő, változó kamatozású tíz év alatt visszafizethető kölcsönrel finanszírozta. Az olasz hatóságok által megküldött információkból következik, hogy ugyanez a pénzügyi szerv, ugyanezen időszakban különböző egyéb nagyvállalatoknak gyakorlatilag azonos feltételekkel nyújtott hitelt.

⁽⁵⁷⁾ Lásd a Bizottság közleményét az EK-Szerződés garancia formájában nyújtott állami támogatásokról szóló 87. és 88. cikkének alkalmazásáról (HL C 71., 2000.3.11., 14. o.).

⁽⁵⁸⁾ Lásd a 39. lábjegyzetet.

⁽⁵⁹⁾ Lásd a 39. lábjegyzetet.

Összeegyeztethetőség más közösségi jogi rendelkezésekkel

- (167) Egy állandó jogrendszer szerint a Szerződés általános gazdaságosságából következik, hogy a 88. cikk szerinti eljárásnak soha nem szabad a Szerződés különleges előírásaival ellenkező eredményre jutnia. A Bizottság ezért nem minősíthet a közös piaccal összeegyeztethetőnek egy állami támogatást, ami bizonyos meghatározott körülményeit figyelembe véve, ellentétes a Szerződés más rendelkezéseivel⁽⁶⁰⁾. A Bizottság számára az a kötelezettség, hogy betartsa a 87. és 88. cikkek és a Szerződés egyéb rendelkezései közötti összefüggést, különösen akkor sürgető, amikor a többi előírás is, mint a jelen esetben, a közös piacon érvényesülő tiszta verseny megvalósulásának célját szolgálja. Egy támogatás közös piaccal való összeegyeztethetőségéről szóló határozatot foganatosítva, a Bizottság ugyanis nem hagyhatja figyelmen kívül az egyes gazdasági szereplők által a közös piaci konkurenciára gyakorolt ártalom veszélyét⁽⁶¹⁾.
- (168) Amint már említésre került, 1992 január és 1994 július között az *Adriatica* részt vett egy, a Brindisi/Korfu/Igoumenitsa/Patrasso útvonalon a kereskedelmi járművekre alkalmazandó árak rögzítését célzó megállapodásban, ami ellentétes a 81. cikkel⁽⁶²⁾, éppen abban az esetben, amikor azért részesült támogatásokban, hogy biztosítani tudja ezt az összeköttetést. Ez a megállapodás, amint már kifejtésre került, a nyújtott szolgáltatások összességében a verseny torzulásához vezetett. A megállapított kihágás és a kapott támogatások közötti összefüggést, valamint a verseny e két elemből származó halmozott torzulását figyelembe véve, és az olasz hatóságok által alkalmazott, egyébként már megcáfolt érvelés (lásd a 94. pont, a) alpontját) ellenére, a Bizottság úgy véli, hogy – ezen okból kifolyólag is – a szóban forgó támogatásokat összeegyeztethetetlenek kell nyilvánítani.

A kompenzációs mechanizmus jövőbeli alkalmazása

- (169) A Bizottság megjegyzi, hogy a jelenleg érvényben lévő kompenzációs rendszer rendeltetése szerint 2008-ig alkalmazandó. Ez után az időpont után a kínált szolgáltatásokhoz a kompenzációk nyújtása a 3577/92/EK⁽⁶³⁾ rendeletről származó kötelezettségek és a közbeszerzési versenytárgyalások és szolgáltatási koncessziók tárgyában hozott közösségi jog szabályainak betartásának lesz alárendelve.
- (170) A jelenlegi mechanizmus fennmaradó időszakára, a Bizottság szükségesnek tartja két feltétel kötelező tételét, amelyek a támogatások összeférhetőségének biztosítására és az ellenőrzések megkönnyítésére irányulnak. Egyrészt a Bizottság szükségesnek tartja, hogy a 2004–2008 közötti időszakra az összes regionális társaság külön könyvelést vezessen a figyelembe vett összes útvonalra vonatkozó közszolgáltatási tevékenységhez. A *Caremar*-ra vonatkozólag a Bizottság megjegyzi, hogy a 2004. február 17-i levéllel (melyet az A/13405/04 számon vettek nyilvántartásba), az olasz hatóságok e tekintetben kötelezettséget vállaltak. Másrészt az *Adriatica*, *Siremar*, *Saremar*, *Toremarmar* és *Caremar* által nyújtott szolgáltatások színvonalának bármilyen tartós, részleges vagy teljes megváltozását, ami a támogatás növekedését vonja maga után, előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak.

VI. KÖVETKEZTETÉSEK

- (171) A fenti feltételezések alapján a Bizottság megállapítja, hogy nincsenek többé kétségei az 1991. évi megállapodások keretében a regionális társaságok számára 1992. januárjától kezdve nyújtott támogatások összeegyeztethetőségére vonatkozóan, kivéve az *Adriatica* társaság számára a Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso összeköttetésre 1992. január és 1994. július közötti időszakban nyújtott támogatásokat, melyek három ok miatt összeegyeztethetetlenek a közös piaccal, melyek mindegyike önmagában is elég-e következtetés alátámasztásához: először is nem elégítenek ki tényleges közszolgáltatási szükségletet, másodszor a közös érdekekkel ellentétes mértékben veszélyeztetik a kereskedelmi

⁽⁶⁰⁾ Lásd a Bíróság C-73/79 sz. *Bizottság kontra Olaszország* ügyben 1980. május 21-én hozott ítéletet (EBHT I-1533. o., 11. pont); a C-225/91 sz. *Matra kontra Bizottság* ügyben 1993. június 15-én hozott ítéletet (EBHT I-3203. o., 41. pont); a C-156/98 sz. *Németország kontra Bizottság* ügyben 2000. szeptember 19-én hozott ítéletet (EBHT I-6857. o., 78. pont).

⁽⁶¹⁾ *Matra* ítélet, lásd a 61. lábjegyzetet, 42. és 43. pontok.

⁽⁶²⁾ A Bizottságnak az EK-Szerződés 85. cikke szerinti eljárásról szóló (IV/34466 – Görög kompok) 1998. december 9-i 1999/271/EK határozata (HL L 109., 1999.4.27., 24. o.), melyet a tényállások megállapítása és minősítése tekintetében az elsőfokú Bíróság a T-61/99 sz. *Adriatica di Navigazione kontra Bizottság* ügyben 2003. december 11-én hozott ítélete erősít meg (még tették közzé).

⁽⁶³⁾ A Bizottság által a végl. C(2004)43 közleményben erről megadott értelmezés szerint – Közösségi Iránymutatások a tengeri szállításokhoz nyújtott támogatások tárgyában, lásd a 39. lábjegyzetet.

kapcsolatok fejlődését, harmadszor szigorúan kapcsolódnak egy, az EK-Szerződés 81. cikke által tiltott megállapodáshoz. Egy állandó jogszolgáltatás szerint és a 659/99/EK rendelet 14. cikke értelmében az ilyen támogatásokat vissza kell fizetni, kivéve, ha ez ellentétben áll a közösségi jog egyik általános elvével. Jelen esetben a Bizottság úgy véli, hogy semmilyen elv nem áll a támogatások visszafizetésének útjában, különösen, hogy az *Adriatica* társaság ésszerűen éppen akkor nem részesülhetne a szóban forgó támogatásokban, amikor versenytársaival egy megállapodásban vett részt. A támogatások visszafizetéséből származó esetleges nehézségek nem bírnak mentesítő jelleggel. Olaszországnak ezért meg kell tennie minden szükséges intézkedést, hogy a támogatásokat visszazerezzék a kedvezményezettől.

- (172) A jelen határozat csak az állami támogatásokra vonatkozó szempontokat érinti és figyelmen kívül hagyja a Szerződés egyéb rendelkezésének alkalmazását, különösen a közbeszerzési versenytárgyalások és a szolgáltatási koncessziók jogának tárgyában,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) A 2. bekezdés rendelkezésének kivételével, közszolgáltatás teljesítéséhez nyújtott kompenzációk címén 1992. január 1-től Olaszország által az *Adriatica*-nak nyújtott támogatások a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése értelmében a közös piaccal összeegyeztethetők.
- (2) A közös piaccal összeegyeztethetetlenek a Brindisi/Corfù/Igoumenitsa/Patrasso összeköttetéssel kapcsolatban 1992. január és 1994. július közötti időszakokra az *Adriatica*-nak nyújtott támogatások.
- (3) Olaszország minden szükséges intézkedést megtesz, hogy az *Adriatica* társaságtól visszazerezzék a neki jogtalanul nyújtott, 2. bekezdésben leírt támogatásokat.

A visszafizetésre haladéktalanul sor kerül, a nemzeti rendelet által előírt eljárások szerint, azzal a feltétellel, hogy ezek lehetővé teszik a jelen határozat azonnali és tényleges végrehajtását.

A visszafizetendő támogatások kamatokkal terheltek, melyek attól a naptól számítandók, amikor a támogatásokat a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották, mégpedig a visszafizetés időpontjáig. A kamatok a regionális célú támogatások keretében nyújtott egyenértékű támogatás számításához alkalmazott referencia kamatláb alapján és kamatos kamatokkal, a Bizottság által a jogtalanul nyújtott támogatások visszafizetése esetén alkalmazandó kamatlábokról szóló közleményben foglaltak szerint számítandók.

- (4) 2004. január 1-től az Olaszország által az *Adriatica* társasággal megbízott összes közszolgáltatási tevékenységet minden egyes érintett vonalra külön kell könyvelni.

2. cikk

- (1) Az Olaszország által 1992. január 1-től közszolgáltatás teljesítéséhez nyújtott kompenzációk címén a *Siremar*, *Saremar* és *Toremar* részére nyújtott támogatások a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése szerint a közös piaccal összeegyeztethetők.
- (2) 2004. január 1-től az Olaszország által a *Siremar*, *Saremar* és *Toremar* társaságokkal megbízott összes közszolgáltatási tevékenységet minden egyes érintett vonalra külön kell könyvelni.

3. cikk

- (1) Az Olaszország által 1992. január 1-től közszolgáltatás teljesítéséhez nyújtott kompenzációk címén a *Caremar* részére nyújtott támogatások a Szerződés 86. cikkének 2. bekezdése szerint a közös piaccal összeegyeztethetők.

- (2) 2004. szeptember 1-ig bezárólag Olaszország kötelezettséget vállal, hogy
- a) beszünteti a „Nápoly-Capri” útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járat biztosításához nyújtott támogatásokat;
 - b) a „Nápoly-Procida-Ischia” útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járatok kapacitását a férőhelykínálatra nézve a téli időszak alatt 1 142 260 férőhelyről 633 200 férőhelyre, a nyári időszak alatt 683 200 férőhelyről 520 400 férőhelyre csökkenteti;
 - c) a „Nápoly-Procida-Ischia” útvonalon működő rendszeres gyorsjáratú személyszállító járatokhoz a *Caremar* számára nyújtott támogatásokat a szolgáltatások működési hiányának fedezetére korlátozza;
 - d) az Olaszország által a *Caremar*-ra bízott összes közszolgáltatási tevékenységet minden egyes érintett vonalra külön könyvelteti.

4. cikk

A 3. cikkben leírt kapacitáscsökkentéssel kapcsolatos kötelezettségvállalások a 2005–2008 közötti időszakra az ötéves terv regionális társaságok általi alkalmazásáról szóló tárcaközi miniszteri rendeletben található.

5. cikk

Az *Adriatica*, *Siremar*, *Saremar*, *Toremar* és *Caremar* által nyújtott szolgáltatások színvonalának bármilyen tartós, részleges vagy teljes megváltozását, mely olyan jellegű, hogy a támogatás növekedését vonja maga után, előzetesen be kell jelenteni a Bizottságnak.

6. cikk

Olaszország a jelen határozat közzétételétől számított két hónapon belül közli a Bizottsággal az alkalmazott harmonizációs intézkedéseket.

7. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje Olaszország.

Kelt Brüsszelben, 2004. március 16-án.

a Bizottság részéről
Loyola DE PALACIO
alelnök