

**A BIZOTTSÁG HATÁROZATA****(2013. október 2.)****a Simet SpA részére az 1987 és 2003 között nyújtott közlekedési közszolgáltatásokért járó  
kompenzációról (SA.33037 (2012/C) sz. állami támogatási intézkedés – Olaszország)***(az értesítés a C(2013) 6251. számú dokumentummal történt)***(Csak az olasz nyelvű szöveg hiteles)****(EGT-vonatkozású szöveg)****(2014/201/EU)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

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

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

Miután a fent hivatkozott rendelkezéseknek megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére <sup>(1)</sup>, és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

**1. ELJÁRÁS**

- (1) Az olasz hatóságok 2011. május 18-i elektronikus értesítésükben az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerint bejelentették a Simet SpA (a továbbiakban: Simet) részére az 1987–2003 közötti időszakban ellátott közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott régióközi autóbuszos szállítási szolgáltatások kompenzációját, amelyet Olaszország legfelsőbb közigazgatási bírósága, az Államtanács (*Consiglio di Stato*) rendelt el (a továbbiakban: a bejelentett intézkedés). A bejelentést a Bizottság SA.33037. ügyszámon iktatta.
- (2) 2011. július 12-i, 2011. október 5-i, 2012. február 20-i, 2012. március 2-i és 28-i, valamint 2012. április 17-i beadványukban az olasz hatóságok további tájékoztatást nyújtottak a bejelentett intézkedéssel kapcsolatban.
- (3) 2012. május 31-i levelében a Bizottság értesítette Olaszországot arról, hogy az EUMSZ 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat).

A Bizottsághoz az elfogadott határidőkön belül az alábbi beadványok érkeztek:

- 2012. június 1-jei, 2012. szeptember 24-i, valamint 2012. október 11-i levelükben az olasz hatóságok benyújtották az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeiket.
- Az eljárás megindításáról szóló határozatra válaszul harmadik félként egyedül a Simet, a bejelentett intézkedés lehetséges kedvezményezettje nyújtott be észrevételeket. Beadványai 2012. augusztus 4-én, 2012. október 31-én és 2012. december 13-án érkeztek.
- A harmadik felek beadványaival kapcsolatos észrevételeiket az olasz hatóságok 2012. november 28-i, 2012. december 4-i, 2012. december 19-i, valamint 2013. január 10-i levelükben közzétették.

**2. AZ INTÉZKEDÉS ISMERTETÉSE****2.1. A VÁLLALKOZÁS ÉS A NYÚJTOTT SZOLGÁLTATÁSOK**

- (4) A Simet menetrend szerinti autóbuszos személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó magánvállalkozás, amely tevékenységét az olasz államtól az 1822/1939. sz. törvény alapján kapott koncesszió alapján folytatja <sup>(2)</sup>. A Simet ennek keretében üzemelteti Calabriát és a többi olaszországi régiót összekötő régióközi menetrendszerinti autóbusz-közlekedési hálózatát. E szolgáltatásokon kívül, amelyek árbevételének mintegy kétharmadát adják, a Simet egyéb szolgáltatásokat – nemzetközi utazási szolgáltatásokat, idegenforgalmi szolgáltatásokat, valamint sofőrös autóbusz-bérlési szolgáltatásokat – is nyújt <sup>(3)</sup>, amelyekből árbevételének fennmaradó egyharmada származik.

<sup>(1)</sup> HL C 216., 2012.7.21., 45. o.

<sup>(2)</sup> Az 1939. szeptember 28-i törvény az utasok, a poggyász és a mezőgazdasági csomagok szállítása céljából a magánvállalkozásoknak adott koncesszió alapján nyújtott buszszolgáltatások szabályairól (a szabályokat a 285/2005. sz. törvényerejű rendelet váltotta fel).

<sup>(3)</sup> Lásd: <http://ngs.Simetspa.it/portale/azienda/>

- (5) A Simet első ízben 1999 októberében igényelt kompenzációt az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumtól (a továbbiakban: a minisztérium) az 1987-től kezdődő időszakra vonatkozóan az általa nyújtott régióközi buszszolgáltatások után (\*). A minisztérium ezt és a további kérelmeket is elutasította, mivel úgy ítélte meg, hogy a Simet számára nem írt elő közszolgáltatási kötelezettséget.
- (6) Az olasz hatóságok szerint a Simet a menetrend szerinti régióközi autóbuszos személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó többi társasághoz hasonlóan ideiglenes, a vállalkozás kérésére évenként meghosszabbított engedély (koncesszió) alapján végezte tevékenységét. A koncesszió kizárólagos joggal ruházta fel a vállalkozást az adott szolgáltatások nyújtására. A koncessziós feltételek rögzítették, hogy a szolgáltatás nyújtásával a vállalkozás nem válik jogosulttá semmilyen támogatásra vagy kompenzációra, valamint azt, hogy a vállalkozás a szolgáltatást saját kockázatára nyújtja. A minisztérium által elfogadott éves koncessziós feltételek tartalmazták a vállalkozás által javasolt viteldíjakat is.
- (7) Idővel a vállalkozás több kérelmet nyújtott be a szolgáltatásnyújtás rendszerének módosítása céljából, amelyeket a 369/1994. sz. elnöki rendeletben rögzített eljárásnak <sup>(5)</sup> megfelelően általában jóváhagytak. A 369/1994. sz. elnöki rendelet 4. és 5. cikke részletes eljárást fogalmaz meg a koncesszió alapján nyújtandó új szolgáltatások bevezetésével kapcsolatos kérelmek elbírálására és összehasonlító vizsgálatára vonatkozóan.

## 2.2. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATOT MEGELŐZŐEN HOZOTT ÁLLAMTANÁCSI ÍTÉLETEK

- (8) Miután a minisztérium megtagadta a közszolgáltatásért járó kompenzációt az 1987-től kezdődő időszakra vonatkozóan, a Simet az olasz közigazgatási bíróságok előtt pert indított, amelyben a közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért kompenzációt követelt.
- (9) A jogorvoslati eljárásban 2010. március 9-én hozott 1405/2010. sz. ítéletével (a továbbiakban: az 1405/2010. sz. ítélet) az Államtanács elismerte a Simet jogosultságát arra, hogy az olasz állam által adott koncesszió alapján nyújtott menetrend szerinti, döntően régióközi buszszolgáltatásai után kompenzációban részesüljön. Az ítélet szerint a kompenzáció pontos összegét a vállalkozás nyilvántartásából származó megbízható adatok alapján kellett megállapítani.
- (10) Amint azt az eljárás megindításáról szóló határozat részletesebben kifejti, az 1405/2010. sz. ítélet nem határozza meg pontosan, hogy a közszolgáltatási kötelezettséget melyik jogszabály alapján, illetve milyen formában írták elő. Miután a közigazgatási szervek az 1405/2010. sz. ítélet rendelkezéseit nem tartották be, az Államtanács 2011. január 18-i 2072. sz. határozatában pontosabban fogalmazott e kérdésben, és kijelentette, hogy „a minisztérium sorozatosan megtagadta a vállalkozástól az útvonalak, az időpontok és a megállóhelyek módosításának lehetőségét, továbbá előírta számára, hogy az Olasz Államvasutak (Ferrovie dello Stato) díjaival azonos vagy azoknál alacsonyabb viteldíjakat alkalmazzon – ezek a vállalkozás megítélése szerint közszolgáltatás nyújtására utaló elemek.”
- (11) Az 1405/2010. sz. ítélet megemlíti ugyan az Európai Parlament és a Tanács új, 1370/2007/EK rendeletét <sup>(6)</sup>, amely a közszolgáltatásért járó kompenzációt szabályozza, amennyiben „a korábbi közösségi rendeletekben foglaltakhoz hasonlítható kompenzációs kritériumokat állapít meg”, az Államtanács ugyanakkor az 1191/69/EGK tanácsi rendelet <sup>(7)</sup> 6., 10. és 11. cikke alapján rendelte el, hogy az illetékes hatóságok fizessenek kompenzációt a Simetnek.
- (12) Az olasz hatóságok úgy döntöttek, hogy az államtanácsi ítéletek (az 1405/2010. sz. ítélet és a 2072/2011. sz. határozat) végrehajtását, valamint a Simet részére a kompenzáció kifizetését megelőzően megvárják a bejelentett intézkedés bizottsági értékelését.

(\*) A Simet 1999. október 22-én kelt, 175/99. számon iktatott levele.

<sup>(5)</sup> 1994. április 22-i elnöki rendelet – Az állami hatáskörbe tartozó általános autóbuszjáratokra vonatkozó koncessziós eljárás egyszerűsítésének szabályai.

<sup>(6)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

<sup>(7)</sup> A Tanács 1191/69/EGK rendelete (1969. június 26.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről (HL L 156., 1969.6.28., 1. o.).

### 2.3. AZ ESETLEGES KÖZSZOLGÁLTATÁSÉRT JÁRÓ KOMPENZÁCIÓ ELŐZETESEN BEJELENTETT ÖSSZEGE

- (13) A Simetnek a nyújtott szolgáltatásokért fizetendő kompenzáció összegével kapcsolatban az olasz hatóságok a Simet megbízásából külső tanácsadó által készített jelentést (a továbbiakban: előzetes jelentés) nyújtottak be a Bizottsághoz, az abban foglalt becslések megerősítése nélkül. Az előzetes jelentés szerint a fizetendő kompenzáció becsült összege mintegy 59,4 millió EUR <sup>(8)</sup>.
- (14) Később azonban sor került a kompenzációs igények felülvizsgálatára, mivel az eljárás megindításáról szóló határozatot követően az Államtanács független értékelést kért a kompenzáció megfelelő mértékére vonatkozóan. Az értékelés eredményeivel a 2.6. és 2.7. szakasz foglalkozik.

### 2.4. IDŐTARTAM

- (15) Bár a Simet a 2013 végéig nyújtott szolgáltatások után követel kompenzációt <sup>(9)</sup>, az olasz hatóságok úgy ítélik meg, hogy az értesítés csak az 1987–2003 közötti időszakot érinti, mivel az 1405/2010. sz. ítélet csak az ezen időszakra vonatkozó fellebbezéshez kapcsolódik. Így különösen az 1405/2010. sz. ítélet 3.1. pontja egyértelműen az 1987–2003 közötti évekre járó kompenzációt említi.

### 2.5. A NEMZETI BÍRÓSÁGI ELJÁRÁSOK FEJLEMÉNYEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRÓL SZÓLÓ HATÁROZATOT KÖVETŐEN

- (16) Miután az olasz hatóságok visszautasították az 1405/2010. sz. ítélet és a 2072/2011. sz. határozat végrehajtását, az Államtanács 270/2012. számmal új határozatot hozott, amelyben független szakértői bizottságot jelölt ki annak meghatározására, hogy az 1405/2010. sz. ítélet milyen módon hajtható végre.
- (17) Az elnökből és két tagból álló bizottság feladata a Simet részére az 1405/2010. sz. ítélet alapján fizetendő kompenzáció összegének kiszámítása volt. Ezzel egyidejűleg a jogvitában érintett felek saját szakértőket is megbíztak, akik észrevételezték a szakértői bizottság előzetes megállapításait. Ennek kapcsán a következő hónapokban a felek számos jelentést és választ küldtek egymásnak.
- (18) A szakértői bizottság 2012 augusztusában fejezte be a munkáját. A bizottság nem jutott egybehangzó következtetésre. Ehelyett két külön jelentés készült az Államtanács részére:
- 2012. augusztus 29-én került benyújtásra az Államtanács megbízásából felállított bizottság elnöke által jegyzett kisebbségi jelentés, amelynek következtetése szerint nem áll rendelkezésre elegendő adat a Simetnek járó kompenzáció meghatározásához, így kompenzáció nem nyújtható.
  - 2012. augusztus 20-án került benyújtásra az Államtanács megbízásából felállított háromtagú szakértői bizottság két tagja által jegyzett többségi jelentés, amelynek következtetése szerint a Simetnek fizetendő kompenzáció összege 22 049 796 EUR.
- (19) Mivel a Bizottság előtti állami támogatási eljárás jelenleg is folyamatban van, az Államtanács egyelőre nem hozott végleges határozatot a Simetnek járó kompenzáció összegéről.

### 2.6. A KISEBBSÉGI JELENTÉS

- (20) A kisebbségi jelentés különösen az alábbiakat emeli ki:
- hiányoznak a kompenzáció kiszámításához szükséges megbízható adatok (ezek meglétét a 2072/2011. sz. határozat és az 1405/2010. sz. ítélet írja elő),
  - a módosított 1191/69/EGK rendeletben a túlkompensáció megelőzése érdekében a kompenzáció nyújtásának szükséges feltételeként előírt számviteli elkülönítést nem végezték el,

<sup>(8)</sup> Valamennyi vizsgált év esetében az éves kompenzáció a működési veszteségből, a pénzügyi költségekből és a sajáttőke-arányos nyereségből adódó hiány összege. A számítás több elméleti feltételezésen alapult, ideértve a 2000 előtti években nyújtott régióközi, menetrend szerinti buszszolgáltatásokkal kapcsolatos működési költségekre vonatkozó feltételezéseket is, mivel abban az időszakban nem alkalmaztak számviteli elkülönítést. A menetrend szerinti buszszolgáltatásokban végrehajtott befektetések elvárt sajáttőke-arányos nyeresége az 1987–2003 közötti időszakban 20 % és 36 % között becsülhető. Mivel a kompenzációt a számítás szerinti tárgyévekre nem fizették ki, a tanácsadó kiszámította annak nettó jelenértékét. Az előzetes számítás során alkalmazott módszereket az eljárás megindításáról szóló határozat mutatja be részletesen.

<sup>(9)</sup> Az 1822/1939. sz. törvényt hatályon kívül helyező 285/2005. sz. törvényerejű rendelet 9. cikke értelmében az 1822/1939. sz. törvény hatálya alá tartozó menetrend szerinti szolgáltatásokra vonatkozó koncessziók 2013 végéig hosszabbíthatók meg.

- az elkülönített számviteli rendszer nem váltható fel más számviteli rendszerekkel, amelyekről egyelőre nem bizonyított, hogy lehetővé teszik valamennyi költség- és bevételi elem pontos azonosítását,
  - azokat az éveket illetően, amelyekre vonatkozóan rendelkezésre állnak költségelszámolási adatok (csak két ilyen év van: 2002 és 2003), a pénzügyi kimutatásokhoz csatolt dokumentumok (a megjegyzések és a működési jelentés) ezeket az adatokat nem említik. Ez arra utalhat, hogy a költségkimutatásokat a vállalatirányítási szervek nem használták fel a vállalkozás működésének figyelemmel kísérésére,
  - hiányoznak a kompenzáció kiszámításához előzetesen meghatározott paraméterek,
  - a vállalkozás nem azonosította az egyes útvonalakra vonatkozó pontos, egyedi és egyértelmű közszolgáltatási kötelezettségeket (az uniós jogszabályokban meghatározott típusok említésével),
  - nem került meghatározásra az e kötelezettségekből származó gazdasági hátrány,
  - hiányoznak a Simetet ért kárra vonatkozó bizonyítékok, pedig a bizonyítási teher az 1405/2010. sz. ítéletet megelőző eljárásban a vállalkozásra hárult.
- (21) E hiányosságokból a kisebbségi jelentés arra következtet, hogy nem állnak rendelkezésre megbízható adatok az 1405/2010. sz. ítéletben előírt kompenzáció kiszámításához, így annak összege nem határozható meg.

## 2.7. A TÖBBSÉGI JELENTÉS

- (22) A többségi jelentés az alábbi módszertan alapján számítja ki a Simetnek járó kompenzációt:

### 2.7.1. A működési költségek és bevételek különbözetén alapuló kompenzációs elem

#### 2.7.1.1. A bevétel becslésére alkalmazott módszer

- (23) Az 1987–1992, valamint a 2002–2003 közötti évekre vonatkozóan a szakértők közvetlenül a pénzügyi kimutatásokból extrapolálták a menetrend szerinti buszszolgáltatásokból származó bevételt. Az 1993–2001 közötti időszakra vonatkozóan a szakértők a Simet bevételi dokumentációját használták fel, mivel az időszakról készült pénzügyi kimutatások nem részletezik az e szolgáltatásokból származó bevételt<sup>(10)</sup>. E számítások alapján az 1987–2003 közötti időszak teljes bevétele 57 213 440 EUR-ra tehető.

#### 2.7.1.2. A buszszolgáltatás költségeinek becslésére alkalmazott módszer

- (24) Mivel az 1987–1992 közötti időszakról nem állt rendelkezésre költségkimutatás, a szakértők a régióközi menetrend szerinti buszszolgáltatások költségeit az időszakban e szolgáltatásokból származó bevétellel arányosan állapították meg. A szakértők az egyes évekről készült pénzügyi kimutatásokban szereplő költségek teljes összegét vették alapul. Ezután a működési költségek rekonstruálásához a teljes költségből kivonták a következő nem működési költségek mindegyikét: a fizetendő kamatokat, a pénzügyi költségeket, az eszközök selejtezéséből származó veszteségeket, az egyéb veszteségeket és költségeket, a közvetlen adókat, valamint a végleges leltár értékét. Végül a régióközi menetrend szerinti buszszolgáltatásokhoz kapcsolódó működési költségeket az azonos menetrend szerinti buszszolgáltatásokból származó bevétellel arányosan állapították meg.
- (25) Az 1993–2001 közötti időszakban a Simet módosította az éves pénzügyi kimutatásokban szereplő adatok bemutatását<sup>(11)</sup>. A szakértők így ezekre az évekre vonatkozóan a vállalkozás éves pénzügyi kimutatásaiból kivonták a működési költségek teljes értékét, amely a következő üzemiköltség-elemek összege: segédanyagok és fogyóeszközök, külső szolgáltatások, nem saját tulajdonú ingatlan használata, személyi ráfordítások, amortizáció és értékcsökkenés, a nyers- és segédanyagok, valamint a fogyóeszközök készletváltozásai, továbbá egyéb működési költségek. Ezt követően a menetrend szerinti buszszolgáltatásokhoz kapcsolódó működési költségeket az azonos menetrend szerinti buszszolgáltatásokból származó bevétellel arányosan állapították meg (az 1987–1992 közötti időszakkal megegyező módon). A 2000. és 2001. évre vonatkozóan annak ellenére, hogy történt bizonyos mélységű költségelszámolás, a kapcsolódó dokumentumok nem teljes körűek, ezért a szakértők úgy döntöttek, hogy az előző évekével azonos módszerrel állapítják meg a menetrend szerinti buszszolgáltatásból származó költségeket.

<sup>(10)</sup> Feltételezhetően a Szerződés 54. cikke (3) bekezdésének g) pontja alapján meghatározott jogi formájú társaságok éves beszámolójáról szóló 1978. július 25-i 78/660/EGK negyedik tanácsi irányelv (HL L 222., 1978.8.14., 11. o.) figyelembevételével.

<sup>(11)</sup> Lásd az előző lábjegyzetet.

- (26) A 2002. és 2003. évekre vonatkozóan rendelkezésre álltak a költségelszámolási adatok. A szakértők így az alábbi kategóriák szerint osztották fel a költségeket: i. menetteljesítményhez kapcsolódó költségek; ii. a menetrend szerinti buszszolgáltatáshoz közvetlenül kapcsolható költségek; iii. forgalmi alapon megosztható költségek.

— Az első költségkategóriába az üzemanyagokkal, motorolajokkal, gumiabroncsokkal, alkatrészekkel, külső munkavégzéssel, járműmosással, autópályadíjakkal, a kötelező járműszervizeléssel, a lízinggel és az eszközök értékcsökkenésével kapcsolatos költségek tartoznak. E költségelemek mindegyikét elosztották a megtett kilométerek teljes számával, majd az egy kilométerre jutó költséget megszorozták a menetrend szerinti buszszolgáltatás keretében megtett kilométerek számával.

— A második költségkategória azokat a költségelemeket tartalmazza, amelyek a költségkimutatás alapján közvetlenül kapcsolhatók a régióközi menetrend szerinti buszszolgáltatásokhoz. Ide tartozik a közvetlen foglalkoztatás, a hulladékelhelyezés, a különféle díjak, a parkolási díjak, a menetrend szerinti buszszolgáltatások céljára harmadik féltől bérelt járművek díja, a fedélzeti szolgáltatásokkal kapcsolatos beszerzések, valamint az utazó személyzet költségtérítése.

— A harmadik költségkategóriába a közvetett költségek sorolhatók, ez a közvetett munkaerőköltségeket, az általános költségeket, a buszbiztosítást, a gépjárműadót, valamint a telephelyek bérleti díját tartalmazza. E költségeket az azonos menetrend szerinti buszszolgáltatásokból származó bevétellel arányosan osztották meg.

- (27) A fenti időszakokra külön kiszámított költségek összeadásával a menetrend szerinti buszszolgáltatásokhoz kapcsolódó költségek az 1987–2003 közötti időszakban összesen 59 510 413 EUR-t tesznek ki.

- (28) Ebből adódóan a menetrend szerinti buszszolgáltatásokból származó bevételt e költségekkel csökkentve a többségi jelentés az 1987–2003 közötti időszakra 2 296 973 EUR működési veszteséget állapít meg.

#### 2.7.2. A felhasznált tőke megtérülési szükségletéhez kapcsolódó kompenzációs elem:

- (29) A vizsgált évek mindegyikére vonatkozóan a szakértők meghatározták a felhasznált tőke értékét, amely az alábbi elemek összege:

— saját tőke (E), amelynek értéke az éves pénzügyi kimutatásokból származik a saját tőke figyelembevételével, valamint

— kölcsöntőke (D). A szakértők a kölcsöntőkébe csak a pénzügyi adósságot, azaz a bankokkal és egyéb hitelezőkkel szembeni kötelezettségeket számították be.

- (30) A felhasznált tőke megtérülési aránya a súlyozott átlagos tőkeköltség (WACC) képlete alapján határozhat meg.

$$WACC = \frac{E}{V} * Re + \frac{D}{V} * Rd * (1 - T_c)$$

Ahol Re

Re = a sajáttőke-arányos nyereség elvárt mértéke;

Rd = az idegen tőke költsége; E = a vállalkozás saját tőkéje;

D = a vállalkozás adóssága; V = E + D;

E/V = a saját tőke aránya a finanszírozáson belül;

D/V = az idegen tőke aránya a finanszírozáson belül;

Tc = a társasági adó kulcsa

- (31) Az elvárt sajáttőke-arányos nyereség kiszámítása a tőkeeszköz-árazási modell alapján történt. A modell a kockázat és az elvárt megtérülés közötti kapcsolatot írja le:

$$\bar{r}_a = r_f + \beta_a (\bar{r}_m - r_f)$$

Where:

$r_f$  = Risk free rate

$\beta_a$  = Beta of the security

$\bar{r}_m$  = Expected market return

- (32) A nemzeti statisztikákból vett tízéves államkötvényhozamok a kockázatmentes rátát ( $r_f$ ) helyettesítik.
- (33) A kompenzáció értékelésével érintett évekre vonatkozóan a szakértők megállapították, hogy az olasz piacon a kockázatmentes értékpapírok helyett részvénybe fektető befektetők átlagosan 5,8 %-os kockázati felárat ( $r_m - r_f$ ) vártak el<sup>(12)</sup>.
- (34) A Simet részvényeinek béta<sup>(13)</sup> értékét a buszszolgáltatásokra és a közlekedési ágazatra számított 0,39-os<sup>(14)</sup> tőkeáttétel nélküli béta<sup>(15)</sup> érték alapul vételével számították ki. A béta értéket ezután a vállalkozás által az egyes évekre vonatkozóan közölt pénzügyi struktúrához viszonyítva igazították ki:

$$\text{Tőkeáttételes béta} = \text{Tőkeáttétel nélküli béta} \times \{1 + [(1 - \text{adókulcs}) \times (\text{idegen tőke/saját tőke})]\}$$

- (35) 1987–1994 között az olasz társaságiadó-kulcs 36 %, 1995–2000 között 37 %, majd 2001–2002 között ismét 36 % volt.
- (36) A szakértők szerint a felhasznált tőke visszatérítése biztosítja a Simetnek járó adózás utáni kompenzációt. Mivel a kompenzáció adóköteles, az alábbiak szerinti kiigazításra szorul:

$$\text{Adózás előtti visszatérítés} = \text{Adózott visszatérítés} \div (1 - \text{társaságiadó} - \text{kulcs})$$

- (37) A fenti képletek alapján a szakértők számításai szerint a Simet által felhasznált tőke után járó visszatérítés összege 5 948 150 EUR.
- (38) A szakértők által számított, a késedelmi kamat terhelése előtti kompenzáció teljes összege ennek alapján 8 245 124 EUR, amely a működési veszteséghez kapcsolódó kompenzációból és a felhasznált tőke visszatérítéséből áll).

### 2.7.3. A késedelmi kamat kiszámítása

- (39) Mivel a feljebb kiszámított kompenzációs összegek kifizetése az érintett évekre vonatkozóan nem történt meg, a szakértők azokat az alábbiak szerint felfelé módosították:

— az előzetesen kiszámított összegeket 2012 júliusáig az ISTAT szerinti fogyasztói árindexek alapján újraértékeltek,

— az így kapott összegeket a jogszabályban rögzített kamattal terheltek meg.

- (40) A szakértői bizottság ilyen módon a kompenzáció teljes összegét 22 049 796 EUR-ban állapította meg.

### 2.7.4. A többségi jelentés további megállapításai

- (41) A többségi jelentés szerint az Államtanács által megítélt kompenzáció nem érinti az 1191/69/EGK rendelet közvetlen alkalmazását, vagyis nem minősül a rendelet értelmében közvetlenül – visszamenőlegesen – megítélt kompenzációnak. Ellenkezőleg: a jelentés szerint az Államtanács a kompenzáció közös módszereire vonatkozóan a rendeletben rögzített kritériumok alkalmazását javasolta annak érdekében, hogy megállapítsa azt a kárt, amely a Simetet közszolgáltatási kötelezettsége jogtalan meghosszabbítása miatt érte.
- (42) A többségi jelentés megjegyzi továbbá, hogy azokban az esetekben, ahol a Bizottság szerint az 1191/69/EGK rendelet nem alkalmazható a közszolgáltatásért járó kompenzáció megállapítására, a Bizottság gyakran hagyott jóvá ilyen kompenzációt úgy, hogy hasonló módon az állami támogatások közösségi keretrendszerét közszolgáltatási kötelezettség formájában alkalmazta. A Bizottság számára a fő kritérium az volt, hogy a kompenzáció összege ne haladja meg a kötelezettségek ellátása során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket. A túlkompenszációnak a jelen esetben fennálló kockázatát illetően a többségi jelentés azon az állásponton van, hogy mivel az elvégzett művelet a vállalkozásnál az előírt menetrend szerinti buszszolgáltatás nyújtása során ténylegesen felmerült múltbeli költségek utólagos kiszámításához kapcsolódik, a számítás mentes attól a bizonytalanságtól, amely a kompenzáció előzetes meghatározásakor végzett előrejelzésekben rejlik. A túlkompensáció problémája tehát nem jelentkezik.

<sup>(12)</sup> Az adat az A. Damodaran professzor által összeállított adatbázisból származik. Lásd: [www.damodaran.com](http://www.damodaran.com)

<sup>(13)</sup> Egy adott értékpapír vagy portfólió volatilitásának vagy rendszerszerű kockázatának mérőszáma a piac egészéhez képest.

<sup>(14)</sup> Az adat az A. Damodaran professzor által összeállított adatbázisból származik. Lásd: [www.damodaran.com](http://www.damodaran.com), „auto and trucks” kategória.

<sup>(15)</sup> Tőkeáttétel nélküli béta = a vállalkozás idegen tőke nélküli béta értéke.

- (43) A többségi jelentés érinti a számviteli elkülönítés hiányának kérdését is. Álláspontja szerint számviteli elkülönítést a közszolgáltatás nyújtásáért járó kompenzációban részesített vállalkozásoknál alkalmaznak annak érdekében, hogy a vállalkozás a kapott forrásokat ne használhassa fel szabálytalanul egyéb tevékenységeihez. Mivel azonban a szóban forgó esetben a Simet közszolgáltatás nyújtásáért járó kompenzációként az eddigiekben nem jutott állami forráshoz, a számviteli elkülönítés követelményével nem indokolható az Államtanács által megítélt kompenzáció kifizetésének elutasítása.
- (44) A többségi jelentés megjegyzi továbbá, hogy a 2002. és 2003. évben, amelyre vonatkozóan rendelkezésre állnak a költségszámolási adatok, a tényleges működési veszteség nagyjából megegyezett a korábbi éveknél alkalmazott módszerrel számított veszteséggel, amely szerint a szakértők a régióközi menetrend szerinti buszszolgáltatások költségeit az időszakban e szolgáltatásokból származó bevétellel arányosan állapították meg (a két adat közötti eltérés mindössze 2,6 %). A szakértők ez alapján úgy vélik, hogy a megelőző időszakra vonatkozó költségkimutatás hiányának nem érdemes gyakorlati jelentőséget tulajdonítani a kompenzáció megítélése szempontjából.

### 3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKLÁSA

- (45) Az eljárás megindításáról szóló határozat kifejti, hogy a Bizottság több tekintetben is kétségesnek tartotta a bejelentett intézkedésnek a belső piaccal való összeegyeztethetőségét.
- (46) Először is a Bizottság kételkedett abban, hogy a bejelentett intézkedés nem támogatási intézkedésnek minősíthető. A Bizottság ugyanis megkérdőjelezte, hogy teljesült-e a Bíróság *Altmark*-ítéletében<sup>(16)</sup> meghatározott négy feltétel.
- (47) Másodszor a Bizottság felvetette az alkalmazandó jogi keretrendszer kérdését. Mivel az Államtanács által elrendelt, de ki nem fizetett kompenzáció az 1987–2003 között állítólagosan a Simet számára előírt közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozik, felmerült a kérdés, hogy a jelen esetben az 1191/69/EGK rendelet vagy az 1370/2007/EK rendelet az irányadó.
- (48) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a jelen esetben az 1191/69/EGK rendelet irányadó akkor, ha bizonyítható, hogy a Simet számára az olasz hatóságok egyoldalú közszolgáltatási kötelezettséget írtak elő, és a javasolt kompenzáció az említett rendeletben foglalt valamennyi követelménynek megfelel. Ennek oka, hogy az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése szerint a valamely vállalkozás számára egyoldalúan előírt közszolgáltatási kötelezettség ellátásáért járó, az említett rendelet szabályai szerint kifizetett kompenzáció mentes a Bizottságnak történő előzetes bejelentési kötelezettség alól. Ha azonban e két feltétel közül egyik teljesítése sem bizonyítható, akkor a bejelentett intézkedés összeegyeztethetőségét az 1370/2007/EK rendelet alapján kell értékelni.
- (49) Harmadszor, bár feltételezte, hogy az Államtanács által elrendelt kompenzáció valóban a közszolgáltatási kötelezettségek egyoldalú előírásának eredménye, a Bizottság a rendelkezésre álló információk alapján kételkedett abban, hogy a kompenzáció megfelelt az 1191/69/EGK rendeletben foglalt követelményeknek. A Bizottság ezenkívül kételkedett abban is, hogy az 1191/69/EGK rendeletben rögzített, az egyoldalúan előírt közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozó közös ellentételezési eljárás megfelelően alkalmazható az 1992 utáni évekre, mivel 1992 júliusától a régióközi buszszolgáltatások nem tartozhattak egyoldalúan előírt közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá<sup>(17)</sup>.
- (50) Negyedszer, ha a további vizsgálatok megerősítik, hogy a bejelentés alóli mentességre vonatkozóan az 1191/69/EGK rendeletben előírt feltételek közül legalább egy nem teljesül és az 1370/2007/EK rendelet szerinti értékelést kell végezni, akkor a Bizottság kétségbe vonja, hogy a rendeletben foglalt feltételek a jelen esetben teljesültek.
- (51) Mindenesetre az alkalmazott jogi alaptól függetlenül a Bizottság kételkedett abban, hogy az Államtanács által elrendelt kompenzáció kizárta a túlkompensáció lehetőségét. A Bizottság rámutatott, hogy a Simet legalább 2000-ig nem alkalmazott megfelelő számviteli elkülönítést<sup>(18)</sup>, és megkérdőjelezte annak lehetőségét, hogy a menetrend szerinti buszszolgáltatással összefüggő költségek utólagosan pontosan megállapíthatók. Megkérdőjelezte továbbá a kompenzáció kiszámításakor alapul vett elvárt sajáttőke-arányos nyereség megfelelőségét.

<sup>(16)</sup> A C-280/00. sz. *Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg* ügyben hozott ítélet (EBHT 2003., I-7747. o.).

<sup>(17)</sup> Lásd a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló 1191/69/EGK tanácsi rendeletet módosító 1991. június 20-i 1893/91/EGK rendelettel módosított 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (5) bekezdését (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.).

<sup>(18)</sup> 2000-ig semmilyen számviteli elkülönítésre nem került sor.

## 4. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI

- (52) Beadványaikban az olasz hatóságok úgy ítélték meg, hogy a bejelentett intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, különösen azért, mert nem teljesíti a Bíróság *Altmark*-ítéletében meghatározott összes feltételt. Az olasz hatóságok szerint ezenkívül az Államtanács által megítélt kompenzáció sem az 1191/69/EGK rendeletnek, sem az 1370/2007/EK rendeletnek nem felel meg.
- (53) Az olasz hatóságok hangsúlyozták, hogy a vizsgált időszakban a régióközi buszszolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettség előírására sem egyoldalúan, sem szerződéses keretek között nem került sor. A hatóság és a személyszállítási szolgáltatásokat végző magánvállalkozások viszonyát szabályozó jogi eszközök egyoldalú koncessziók voltak, amelyek alapján a hatóság egy magántulajdonú szervezetre ruházta át azon saját, eredetileg az 1822/1939. sz. törvényben az államnak biztosított jogát, hogy az utasok megkülönböztetése nélkül szállítási szolgáltatásokat nyújtson.
- (54) Az olasz hatóságok emlékeztettek továbbá arra, hogy a minisztérium által a vállalkozás kérésére kiadott koncessziós feltételek egyértelműen rögzítették: a szolgáltatást a működtető vállalkozás kizárólag a saját felelősségére nyújtja, a vizsgált időszakban a kizárólagos jogokra vonatkozó garancia kivételével. A szolgáltatás nyújtása a vállalkozást semmilyen támogatásra vagy kompenzációra nem jogosította. A koncesszió átmeneti jellegű volt, amelyet minden évben a vállalkozás kérésére hosszabbítottak meg. Az engedélyeket évről évre az útvonalakat, megállóhelyeket, járatszámokat stb. érintő, a vállalkozások egyedi kéréseinek megfelelő módosításokkal adták ki.
- (55) Az eljárás megindításáról szóló határozatban leírt és 2001-ig érvényben lévő viteldíjmaximumokkal kapcsolatban az olasz hatóságok megjegyezték, hogy a maximumokat Olaszországban mindenütt, nemcsak egy adott földrajzi régióban alkalmazták. Megjegyezték továbbá, hogy az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdése szerint árpolitikai intézkedésről volt szó, amely azonban a rendelet értelmében nem minősült kötelező kompenzáció hatálya alá eső díjszabási kötelezettségnek.
- (56) Ezenfelül az olasz hatóságok szerint 1992 júliusától<sup>(19)</sup> az 1191/69/EGK rendelet alapján a régióközi buszszolgáltatásokkal kapcsolatban nem írható elő egyoldalú közszolgáltatási kötelezettség. A rendelet 1. cikkének (5) bekezdése a kötelezettség egyoldalú előírását csak a városi, elővárosi és regionális szolgáltatások esetében engedi meg.
- (57) Mindenesetre az olasz hatóságok megjegyezték, hogy a Simet egy alkalommal sem kérte az 1191/69/EGK rendelet 4. cikkében előírt módon a közszolgáltatási kötelezettségek megszüntetését, amit a rendelet előfeltételnek tekint az adott kötelezettségek fennállásának megállapításához. A Simet 1999-ben a minisztériumhoz benyújtott kérelme<sup>(20)</sup> általánosságban az 1987-től állítólagosan előírt közszolgáltatási kötelezettség utáni kompenzációra irányult. Az olasz hatóságok rámutattak arra, hogy a kérelem nem jelölte meg a régióközi menetrend szerinti buszszolgáltatások megfelelő jövedelmezősége érdekében megszüntetni kívánt közszolgáltatási kötelezettségeket.
- (58) Az olasz hatóságok ez alapján megállapították, hogy a Simet nem bizonyította, hogy az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (2) bekezdésében meghatározott közszolgáltatási kötelezettséget vállalt és különösen nem jelölte meg a rá háruló konkrét szolgáltatási és tarifakötelezettségeket. Olaszország szerint a Simet mindössze azt bizonyította, hogy az illetékes hatóságok által a vállalkozás kérésére kiadott állami koncesszió alapján különféle egyetemes szállítási szolgáltatásokat nyújtott. A Simetnek az egyetemes szállítási szolgáltatásokkal való megbízása önmagában nem jelenti azt, hogy a Simet az 1191/69/EGK rendelet szerinti közszolgáltatási kötelezettséget vállalt.
- (59) Az olasz hatóságok megjegyezték továbbá, hogy a vizsgált időszak legnagyobb részében (1987–2001 között) a Simet nem alkalmazta megfelelően az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (5) bekezdésében előírt számviteli elkülönítést<sup>(21)</sup>. Ezért nem lehetséges a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséből származó nettó többletköltség kiszámítása, ami azt jelenti, hogy az 1191/69/EGK rendelet 10. cikkében meghatározott feltételek nem teljesültek.
- (60) Az olasz hatóságok végül rámutattak arra, hogy a minisztérium az 1191/69/EGK rendelet 13. cikkével ellentétben azért nem állapított meg előzetesen kompenzációs összeget, mert nem írt elő közszolgáltatási kötelezettséget a Simet számára. A jelen esetben a Simetnek járó kompenzációt kizárólag utólagos értékelés alapján számították ki.

<sup>(19)</sup> Az 1893/91/EGK rendelet hatálybalépésének napja.

<sup>(20)</sup> A Simet 1999. október 22-én kelt, 175/99. számon iktatott levele.

<sup>(21)</sup> 2000-ig semmilyen számviteli elkülönítésre nem került sor.

- (61) Az olasz hatóságok úgy ítélték meg, hogy az 1370/2007/EK rendelet alapján végzett értékelés nagyrészt ugyanazokat a kérdéseket veti fel, mint az 1191/69/EGK rendelet alapján végzett értékelés (ideértve az egyértelműen meghatározott közszolgáltatási kötelezettség hiányát, a kompenzáció előzetesen meghatározott, objektív paramétereinek hiányát, a számviteli elkülönítés hiányát stb.). Az „ésszerű haszon” 1370/2007/EK rendeletben meghatározott fogalmát illetően az olasz hatóságok túlzottnak ítélték a Simet által az előzetes jelentésben javasolt megtérülési rátát egy olyan helyzetben, ahol a kompenzációt utólag határozták meg úgy, hogy az kizárja az előre nem látható költségek/veszteségek kockázatát.
- (62) Az olasz hatóságok teljes mértékben megerősítették a kisebbségi jelentés megállapításait, amely szerint a kompenzáció összege nem számítható ki. Ugyanakkor szerintük a többségi jelentés bizonyos tárgyi és módszertani hibákat tartalmazott. Például az olasz hatóságok kétségbe vonták annak a feltételezésen alapuló módszernek a megfelelőségét, amelyet a szakértők az állítólagos közszolgáltatási kötelezettség nettó működési költségeinek kiszámításakor alkalmaztak. Kifogásolták azt is, hogy a jelentés:
- nem korlátozza a felhasznált tőke összegét a közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolható tőkére, hanem a kompenzáció kiszámításakor a felhasznált tőke teljes összegét veszi alapul, tehát a számítások a vállalkozás egyéb üzleti tevékenységei – utazási irodai tevékenység, nemzetközi szolgáltatások, sofőrös autóbusz-bérlési szolgáltatások – során felhasznált tőkét is tartalmazza,
  - az elvárt tőkemegtérülés meghatározásakor 100 bázispontot meghaladó kockázati prémiumot alkalmaz, ami az utólag számított kompenzáció esetében nem tekinthető indokoltnak,
  - nem megfelelően számítja ki az azzal összefüggő kamatokat, hogy a kompenzációs összegek kifizetése nem történt meg azokra az évekre, amelyekre azokat kiszámították. Az Államtanács által kijelölt szakértők a jogszabályban előírt kamattal a 2012-ben teljesen újraértékelt összegeket terheltek meg, nem pedig az eredeti összegeket, ahogyan az indokolt lett volna.

## 5. A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI

- (63) Az eljárás megindításáról szóló határozatra válaszul harmadik félként egyedül a Simet, a bejelentett intézkedés lehetséges kedvezményezettje nyújtott be észrevételeket. Beadványaiban a Simet vitatta a Bizottságnak az eljárás megindításáról szóló határozatban képviselt álláspontját.
- (64) Azon állításának megalapozása céljából, hogy kötelezettségek terhelték, a Simet benyújtotta a bírósági eljárás keretében vizsgált útvonalak vonatkozásában kapott koncessziókat. A Simet szerint a benyújtott koncessziókban meghatározott követelmények rögzítették többek között a viteldíjakat, az útvonal állandóságát, a megállóhelyeket, valamint a szolgáltatás gyakoriságát és időbeosztását. Ezenkívül tartalmazták azokat a feltételeket is, amelyek az utasok poggyászána szállítást, a posta számára az általános levelek ingyenes szállítást, valamint az egyéb küldeményeknek az erre vonatkozó rendelkezésekben meghatározott díj fejében történő szállítást szabályozták. A koncessziók ezenkívül előírták a vállalkozás számára a szolgáltatást érintő valamennyi zavar, baleset és módosítás bejelentését, az utasok, a poggyász és a mezőgazdasági csomagok szállítására szóló jegyek kibocsátását, továbbá a vonatkozó nyilvántartások öt évig történő megőrzését. A Simetnek ezenkívül előzetes engedélyt kellett beszereznie a minisztérium tartományi gépjárműügyi hivatalától a koncessziók hatálya alá tartozó, valamint az egyéb szolgáltatások nyújtásához használni kívánt buszok típusára és jellemzőire vonatkozóan.
- (65) A Simet benyújtotta továbbá azokat az iratokat, amelyekben állítása szerint a minisztérium részben vagy egészben elutasította a nyújtott szolgáltatások részleteinek módosítását. A vizsgált időszakra vonatkozóan a Simet részleges elutasítást nyújtott be az alábbiakra vonatkozóan <sup>(22)</sup>:
- a meglévő menetrend szerinti szolgáltatásokén kívüli új megállóhelyek működtetésével kapcsolatos kérelmek a Rossano–Nápoly útvonalra (1992), a Cariatí–Milánó útvonalra (1995), a Cosenza–Firenze útvonalra (1999), a Cosenza–Firenze és a Cosenza–Pisa útvonalra (2000), valamint a San Giovanni–Milánó útvonalra (2003) vonatkozóan,
  - a Cosenza–Nápoly útvonalon új menetrend szerinti szolgáltatások működtetésére szóló engedélyre irányuló kérelem (2000).

<sup>(22)</sup> A Bizottság más beadványt nem vizsgált, mivel azok nem érintették az államtanácsi határozatok hatálya alá tartozó időszakot.

- (66) A Simet szerint a fenti kérelmek visszautasítása bizonyítja, hogy az olasz hatóságok egyoldalú közszolgáltatási kötelezettségeket írtak elő. A Simet azt állítja továbbá, hogy a hatóságok nem tették lehetővé a közlekedési útvonalaknak a kínálat bővítésén és diverzifikálásán keresztül az „optimalizálását”. A járatok útvonalát voltaképpen „befagyasztották”, így azokra vonatkozóan a minisztériumi határozatok maradtak érvényben, bár hivatalosan „üzleti tevékenység” keretében működtek.
- (67) A Simet nem ért egyet az eljárás megindításáról szóló határozat 16. preambulumbekzdésében foglalt azon állítással, hogy a vállalkozás által javasolt viteldíjak megjelentek az éves koncessziós feltételekben. Eleinte a távolsági útvonalaknál a másodosztályú vasúti személyszállításához szóló viteldíjakat kellett alkalmazni. Ezt támasztja alá az 1988. december 19-i minisztériumi jegyzőkönyv (D.C. III Div 32 No 3846), amely szerint *„mivel számos, autóbusszal végzett közszolgáltatásra szóló koncesszióval rendelkező vállalkozás nyújtott be díjmelési igényt; mivel az utóbbi időben nem jelent meg a viteldíjakra vonatkozó általános iránymutatás; az új iránymutatások megjelenéséig [...] [a regionális hivatalok] közvetlenül engedélyezhetik a koncessziótulajdonosok számára, hogy az általuk működtetett szolgáltatások díjait az állami vasúttársaság, a Ferrovie dello Stato (FS) másodosztályú vasúti személyszállítási díjaival azonos szintre emeljék, valamint az autópályát használó szolgáltatások esetében [mint a szóban forgó esetben is] azokat „expressz” pótdíjjal egészítsék ki; ... nem alkalmazható azonban díjmelés azokban az esetekben, ahol jelenleg is a fenti viteldíjak vannak érvényben.”* A Simet szerint a fenti intézkedések azt bizonyítják, hogy a vállalkozás nem állapíthatott meg a másodosztályú vasúti személyszállításban alkalmazottaknál (vagyis a Ferrovie dello Stato legalacsonyabb viteldíjainál) magasabb viteldíjakat. Ennek következtében a vállalkozás nem érhetett el a tevékenységéből származó magasabb érbevételt amiatt, hogy az államnak lényegében állami igények és célok megvalósítása állt érdekében.
- (68) A minisztérium 1992. július 3-i A/7302. sz. körlevele az állami hatáskörbe tartozó autóbuszjáratokra vonatkozóan az adott évre 6,1 %-os viteldíjmelést írt elő. A Simet szerint a körlevél, amellyel a minisztérium kizárólag azért engedélyezte a viteldíjak emelését, hogy azokat az ISTAT számaihoz igazítsa, azt támasztja alá, hogy a vállalkozás saját kezdeményezésére nem alkalmazhatta az általa megfelelőnek tartott viteldíjakat. A Simet megjegyzi továbbá, hogy a minisztérium 2002. április 5-i 3/02. sz. körlevele, amely a viteldíjak líráról euróra történő átszámítását szabályozza, a 2. pontban kimondja, hogy a szóban forgó tételek „szabályozott viteldíjak és árak”.
- (69) Végül a minisztérium által kiadott koncessziók előírják, hogy a „rögzített” viteldíjat a közigazgatási szervek állapítsák meg. Mivel nem egyszerű engedélyről, hanem koncesszióról van szó, a vonatkozó feltételek kifejezetten rögzítik, hogy a szolgáltatások nyújtására *„az érvényben lévő és a későbbiekben bevezetett rendelkezések”* az irányadók, valamint azt, hogy *„a közigazgatási szervek a koncessziót bármikor visszavonhatják, amely esetben a szolgáltató semminemű igényt nem támaszthat”*. Minden koncessziós feltétel 6. pontja egyértelműen rögzíti, hogy a minisztérium tartományi gépjárműügyi hivatala által jóváhagyott menetrendeket és viteldíjakat kell alkalmazni. A Simet szerint mivel a rögzített viteldíjak kizárnak mindenféle rugalmasságot a felhasználóknak nyújtható szolgáltatásokban, a vállalkozás nem reagálhatott az általa megfelelőnek ítélt módon a piac vagy saját igényeire.
- (70) A Simet szerint amiatt, hogy a számára előírt viteldíjakat kellett alkalmaznia, nem valósíthatott meg olyan árazási politikát, mint amelyet egy modern és szabad verseny piacon működő vállalkozás rendszerint követne. Egyrészt a Simet hangsúlyozza, hogy a minisztérium által előírt, a Ferrovie dello Stato által alkalmazott másodosztályú vasúti személyszállítási díjakkal megegyező viteldíjak olyan alacsonyak voltak, hogy a vállalkozás nem volt képes fedezni a buszszolgáltatások működtetésének költségeit. Másrészt ezen intézkedések lehetővé tették az állam számára, hogy vasúttársasága, a Ferrovie dello Stato részére indokolatlan támogatást nyújtson, mivel a régióközi buszszolgáltatást végző koncessziótulajdonosokat, így a Simetet is megakadályozta abban, hogy a vasúttársaság expressz pótdíjjal kiegészített másodosztályú jegyáránál alacsonyabb díjakat alkalmazzon. A Ferrovie dello Stato számára további előnyt jelentett az, hogy a Simet és más, hasonló szolgáltatást nyújtó vállalkozás nem jutott támogatáshoz.
- (71) A fentiek alapján a Simet úgy ítéli meg, hogy a minisztérium által adott koncessziók, majd az útvonal-módosításra irányuló kéréseket elutasító határozatok azt bizonyítják, hogy a koncessziók az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében teljesítik a szolgáltatási szerződés kritériumait azáltal, hogy az útvonalakra, megállóhelyekre, viteldíjakra, a posta számára az általános levelek ingyenes szállítására, valamint az egyéb küldeményeknek az erre vonatkozó rendelkezésekben meghatározott díj fejében történő szállítására vonatkozó kötelezettségeket rögzítenek.

- (72) Még ha feltételezhető is az, hogy az 1191/69/EGK rendelet a minisztérium által előadottaknak megfelelően nem rendelkezett a régióközi koncesszióval rendelkezők kompenzációs jogáról, a Simet fenntartja azt a véleményét, hogy ez liberalizált szolgáltatásra utal, amellyel kapcsolatban – különösen a viteldíjakra vonatkozóan – a közigazgatási szervek nem írhattak elő kötelezettséget a vállalkozás számára. A Simet ezért úgy ítéli meg, hogy a minisztérium jogellenesen járt el, amiért a nemzeti jog (az Államtanács által alkalmazott 80/1998. sz. törvényerejű rendelet 35. cikke) szerint kártérítés jár.
- (73) A Simet szerint nem az 1191/69/EGK rendeletben szabályozott ügýtípusról, hanem kártérítési perről van szó. A Simet megjegyzi, hogy az 1405/2010. sz. ítélet elismeri: a Simet a 80/1998. sz. törvényerejű rendelet 35. cikke alapján kártérítésre jogosult azon kár fejében, amelyet a minisztérium a Simet számára előírt közszolgáltatási kötelezettség megszüntetését elutasító jogellenes határozataival okozott. E határozatok, amelyek megsértették a vállalkozás szabadságának az olasz alkotmány 41. cikkében biztosított jogát, mivel a vállalkozásnak üzleti tevékenysége során anyagi veszteséget okoztak, ezért szükségszerűen jogellenesnek minősülnek, így a vállalkozás jogosulttá válik az elszenvedett veszteség megtérítésére. Az Államtanács elismerte, hogy a minisztérium a Simetnek indokolatlan jogsérelmet okozott azzal, hogy közszolgáltatási kötelezettség teljesítésére kötelezte, sértve a vállalkozás azon jogát, hogy szabadon és függetlenül nyújtson szállítási szolgáltatást.
- (74) Ha viszont feltételezhető az, hogy a módosított 1191/69/EGK rendelet a régió igényeinek ellátása érdekében lehetővé tette a közigazgatási szervek számára a közszolgáltatási kötelezettségek előírását, akkor a Simet szerint a minisztérium köteles intézkedni a kötelezettségeket kompenzáló kifizetésekről. A Simet szerint a módosított 1191/69/EGK rendelet lehetővé teszi a szolgáltatási kötelezettség előírását, ha annak célja egy adott régióban felmerülő szállítási igények, és nem egy adott régiót érintően felmerülő igények kiszolgálása (1. cikk (2) bekezdés).

#### 6. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI A HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

- (75) A harmadik felek észrevételeivel kapcsolatos észrevételeikben az olasz hatóságok megerősítették azon álláspontjukat, hogy sem az 1191/69/EGK rendelet, sem az 1370/2007/EK rendelet értelmében nem állt fenn közszolgáltatási kötelezettség, így kompenzáció nem jár.
- (76) Álláspontjuk alátámasztására az olasz hatóságok bővebben ismertették az a rendszert, amely a menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatások működtetését az 1822/1939. sz. törvény<sup>(23)</sup> (a vizsgált időszakban alkalmazandó jogszabály) alapján szabályozta. E törvény az állami hatáskörbe tartozó menetrend szerinti szolgáltatások (általános menetrend szerinti buszszolgáltatások) vonatkozásában az alábbi szabályozási keretet rögzítette:
- i. A szolgáltatás koncessziós rendszerben működött.
  - ii. A koncesszió odaítélése a vállalkozások kérésére történt.
  - iii. A koncessziókat nem kiválasztási eljárás keretében ítélték oda, erre vonatkozó rendelkezés nem volt.
  - iv. A törvény alapján a minisztérium saját belátása szerint ítéltethet oda ideiglenes vagy állandó koncessziót, azonban kivétel nélkül valamennyi vállalkozás ideiglenes koncessziót kapott. Ebből adódóan a koncessziók időtartama egy év volt, és a vállalkozások (köztük a Simet) minden évben kérelmezték koncessziójuk meghosszabbítását.
  - v. A koncesszió keretében a szolgáltatók a koncessziós feltételekben megjelölt útvonalon kizárólagos jogot szereztek a szolgáltatás nyújtására.
  - vi. A koncessziótulajdonosok a kiszolgált vonzásokörzet alapján részesültek kedvezményes elbírálásban, amelyet a „finitimità” kritériuma, vagyis az autóbuszvonalak közelsége, valamint gazdasági és funkcionális kapcsolatai alapján határoztak meg (az 1822/1939. sz. törvény 5. és 6. cikke).
  - vii. A meglévő szolgáltatások szintén elsőbbséget élveztek. Másképpen fogalmazva: költséghatékonysági okokból előnyösebbnek tekintették a meglévő szolgáltatások módosítását, mint új szolgáltatások indítását.

<sup>(23)</sup> Az azóta hatályát veszített törvényt a 285/2005. sz. törvényerejű rendelet váltotta fel.

viii. Ezenkívül új szolgáltatásra vonatkozó koncesszió kiadásakor a vonzaskörzet lakosságszámának kritériumát alkalmazták, amelyet az új autóbusszvonalak teljes hosszához viszonyítottak. A legfeljebb 500 km teljes útvonal-hosszúságú szolgáltatások esetében a 300 000 fős lakosságszámot tekintették minimumnak. Hosszabb autóbusszvonalak esetében arányosítást alkalmaztak <sup>(24)</sup>.

- (77) A fentiek miatt amikor a vállalkozások meglévő szolgáltatás módosítására vagy új szolgáltatásokra vonatkozó koncesszió odaítélésére irányuló kérelmet nyújtottak be, a minisztériumnak a fenti jogi keretrendszer alapján kellett döntenie.
- (78) Azzal kapcsolatban, hogy a minisztérium részben vagy egészben megtagadta a Simet által a nyújtott szolgáltatásokban kért módosítások engedélyezését, az olasz hatóságok megjegyezték, hogy a kérelmek elutasítására kizárólag az 1822/1939. sz. törvényben szabályozott rendszerrel összefüggésben került sor. A minisztérium nem engedélyezhette új szolgáltatások nyújtására szóló új koncessziók kiadását, illetve a meglévő koncessziók hatályának (új megállóhelyek jóváhagyásával történő) bővítését olyan esetekben, ahol ez az említett törvény rendelkezései szerint sértette volna más menetrend szerinti szolgáltatók jogait. A minisztérium ugyanakkor jóváhagyta azokat a módosításokat, amelyek nem ütköztek az 1822/1939. sz. törvényben meghatározott elvekbe <sup>(25)</sup>.
- (79) Bár elismerték, hogy a Simet több esetben nem kapott engedélyt új szolgáltatás indítására vagy a meglévő szolgáltatások új megállóhelyekkel való bővítésére, az olasz hatóságok fenntartják azt a véleményüket, hogy a Simet beadványai és a csatolt dokumentumok nem bizonyítják, hogy a meglévő koncessziós feltételekben meghatározott szolgáltatások részleteinek módosítására vonatkozóan a vállalkozás hivatalos kérelmet nyújtott volna be, amelyet a hatóságok elutasítottak. Mindenesetre a minisztérium egyetlen esetben sem utasította el a Simetnek a ritkán lakott területeken található megállóhelyek megszüntetésére, vagy a menetrend módosítására irányuló kérelmét.
- (80) A koncessziós feltételek postai küldemények szállítására vonatkozó rendelkezéseit illetően az olasz hatóságok azt állítják, hogy a Simet nem terjesztett elő a ténylegesen nyújtott szolgáltatásokat és azok nettó költségét alátámasztó bizonyítékot. Az olasz hatóságok megjegyezték továbbá, hogy a Simet nem terjesztett elő okirati bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a minisztérium elutasította a viteldíjak módosítására irányuló kérelmeit. A Simet ezenkívül egy alkalommal sem kért engedélyt a díjak csökkentésére.
- (81) A Közlekedési Minisztérium 1988. december 19-i jegyzőkönyvét (D.C. III Div 32 No 3846), valamint az azt követő – a minisztérium Catanzaro tartományi gépjárműügyi hivatala által kiadott – 1989. január 10-i A/66. sz. minisztériumi körlevelet illetően az olasz hatóságok szerint e dokumentumok lehetővé tették a menetrend szerinti szolgáltatók számára, hogy viteldíjaikat a Ferrovie dello Stato viteldíjaihoz igazítsák, így azokat átfogóbb nemzeti közlekedés- és árpolitika összefüggésébe kell helyezni. Ugyanez mondható el a Catanzaro tartományi hivatala által küldött – a Simet által is említett – 1992. július 3-i 7302. sz. levélről, amely lehetővé tette a menetrend szerinti buszszolgáltatások üzemeltetői számára, hogy a 801/92. sz. körlevél <sup>(26)</sup> végrehajtása keretében az inflációnak megfelelően 6,1 %-kal emeljék a viteldíjakat. A levél rámutat továbbá arra, hogy a vállalkozások eltérő viteldíjkonstrukció szerint is működhettek, amennyiben erre vonatkozó kérelmet nyújtottak be. Az olasz hatóságok megjegyzik, hogy a Simet egyetlen alkalommal sem nyújtott be ilyen kérelmet. Mindenesetre sem az 1988. évi minisztériumi jegyzőkönyv, sem a minisztérium 1992-ben kelt levele nem minősíthető a Simet által a viteldíjakra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettség megszüntetésére vonatkozóan benyújtott kérelem elutasításának.
- (82) Az olasz hatóságok ezenkívül vitatják a Simet azon állítását, hogy a 2002. április 5-i 3/02. sz. körlevél 2. pontja bizonyítja, hogy a menetrend szerinti szolgáltatások viteldíjait a minisztérium állapította meg. A körlevél mindössze útmutatást adott a viteldíjak líráról euróra történő átszámításához. Önmagában a menetrend szerinti távolsági személyszállítás viteldíjainak „szabályozott” díjként való említése nem jelenti azt, hogy azokat nem a szolgáltatók állapították meg. Inkább arról van szó, hogy a viteldíjakat az átláthatóság és a nyilvánosság érdekében előzetesen állapították meg az utasok számára, majd azokat az illetékes minisztériumi szervek utólag hagyják jóvá. Mivel a szolgáltatás menetrend szerinti egyetemes szolgáltatás, a nyújtott szolgáltatás részleteit – az útvonalakat, megállóhelyeket, a menetrendet és a viteldíjakat – az alkalmi szolgáltatásokkal ellentétben előzetesen közzé kell tenni. Az olasz hatóságok szerint ugyanezt az elvet uniós szinten is alkalmazzák a menetrend szerinti járatokra, amelyeket az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete <sup>(27)</sup> szabályoz. A rendelet a rendelet 6. cikkének (2) bekezdése szerint a viteldíjak a menetrend szerinti járatokra szóló engedélyek szerves részét képezik. Az előzetes menetrend ezen követelményeire alapozva az olasz hatóságok vitatják továbbá a

<sup>(24)</sup> Az 1994. április 22-i 369. sz. elnöki rendelet 2. cikke (2) bekezdésének e) pontja.

<sup>(25)</sup> Például 1992-ben a minisztérium jóváhagyta egyes megállóhelyek áthelyezését a Rossano-Nápoly útvonalon, továbbá 2000-ben a Cosenza-Firenze és a Cosenza-Pisa útvonalon költséghatékonysági megfontolásból, új körzetek kiszolgálása céljából jóváhagyta új megállóhelyek kijelölését és az útvonal módosítását. Ezenkívül az olasz hatóságok megjegyezték, hogy a Simet által benyújtott dokumentáció szerint a minisztérium 1992-ben jóváhagyta a vállalkozásnak a Rossano-Nápoly útvonalra vonatkozó díjmelési kérelmét.

<sup>(26)</sup> Ez az általános menetrend szerinti buszszolgáltatások esetében legfeljebb az inflációnak megfelelő mértékű viteldíjmelést enged meg.

<sup>(27)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 1073/2009/EK rendelete (2009. október 21.) az autóbusszal végzett személyszállítás nemzetközi piacához való hozzáférés közös szabályairól és az 561/2006/EK rendelet módosításáról (HL L 300., 2009.11.14., 88. o.).

koncessziós feltételek 6. pontjának Simet általi értelmezését<sup>(28)</sup>, mivel a Simet kérelme és a minisztériumi koncessziós feltételek egyaránt előre meghatározott menetrendet és viteldíjakat említene a menetrend szerinti szolgáltatásokra vonatkozóan.

- (83) A követelt kompenzációt illetően a Simet kizárólag „az igazoltan járó térítés összeghatárain belüli ... kompenzációra” tartott igényt. Az olasz hatóságok szerint a Simet költségszámításai általánosak, mivel a vállalkozás teljes üzleti tevékenységére kiterjednek, ugyanakkor tárgyi hibákat is tartalmaznak és – tekintettel a számviteli elkülönítés hiányára a vizsgált időszak nagy részében – nem megbízható adatokon alapulnak.
- (84) Az olasz hatóságok szerint egyáltalán nem lényeges, hogy a szóban forgó esetben közszolgáltatásért járó kompenzáció megítéléséről (így az 1191/69/EGK rendelet közvetlen alkalmazásáról), vagy kártérítés megítéléséről van szó. Ha feltételezhető is az, hogy az Államtanács el kívánta ismerni a Simet kártérítési jogosultságát, ami az olasz hatóságok szerint az 1405/2010. sz. ítélet értelmezése alapján nem zárható ki, de nem is magától értetődő<sup>(29)</sup>, kár kizárólag közszolgáltatási kötelezettség ellátása következtében merülhet fel. Az olasz hatóságok fenntartják, hogy a Simetre ilyen kötelezettség nem hárult.
- (85) Végül az olasz hatóságok nem értenek egyet azzal, hogy az olasz alkotmány 41. cikke alapján kártérítés megállapítása szükséges. A menetrend szerinti régióközi szolgáltatások keretében végzett személyszállítás nem tekinthető az olasz alkotmány 41. cikkének egyszerű és közvetlen alkalmazása útján teljes körűen liberalizáltnak, mivel először az 1822/1939. sz. törvényben és a 369/1994. sz. elnöki rendeletben szabályozott koncessziós rendszer, majd a 285/2005. sz. törvényerejű rendeletben szabályozott engedélyezési rendszer hatálya alá tartozik.

## 7. A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE

### 7.1. A TÁMOGATÁS FENNÁLLÁSA

- (86) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.”
- (87) Egy támogatási intézkedés akkor tekinthető állami támogatásnak az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése alapján, ha az alábbi feltételek mindegyikét teljesíti:
- az állam nyújtja vagy állami forrásból nyújtják,
  - bizonyos vállalkozásokat vagy áruk termelését szelektív előnyben részesíti,
  - torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget,
  - érinti a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (88) A Bizottság megvizsgálja, hogy a jelen esetben e feltételek mindegyike teljesült-e.

#### 7.1.1. Állami források és betudhatóság

- (89) A Bizottság megállapítja: az Államtanács ítéletei arra kötelezik a minisztériumot, hogy fizessen kompenzációt a Simetnek az 1987–2003 között az állami hatáskörbe tartozó útvonalakon nyújtott régióközi autóbusszos szállítási szolgáltatásokért. A kompenzációt a minisztérium rendelkezésére álló forrásokból fizetnék ki, így azok állami forrásnak minősülnek. A bíróság által a kompenzáció kifizetéséről hozott határozat az államnak tudható be.

#### 7.1.2. Szelektív gazdasági előny

- (90) A Bizottság először is megállapítja, hogy a Simet ellenszolgáltatás fejében végez gazdasági tevékenységet, nevezetesen személyszállítást. Ezért a Simet az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vállalkozásnak tekintendő.
- (91) Az intézkedés egyúttal szelektívnek tekintendő, mivel az kizárólag a Simet számára előnyös.

<sup>(28)</sup> A koncessziós feltételek 6. pontja minden esetben egyértelműen rögzíti, hogy a minisztérium tartományi gépjárműügyi hivatala által jóváhagyott menetrendeket és viteldíjakat kell alkalmazni.

<sup>(29)</sup> Az 1405/2010. sz. ítélet az 1191/69/EGK rendelet 6., 10. és 11. cikke alapján kompenzációként járó összegekre való jogosultságot említi, amelyet a közigazgatási szerveknek megbízható adatok alapján kell meghatározniuk (az ítélet 3.3. pontja, 21. o.). Ezenkívül a 3.3. pontban az Államtanács megerősíti, hogy a következő okból nem állapított meg kártérítést: „Jelenleg a fellebbező által támasztott kártérítési igény nem fogadható el, mivel kizárólag az említett összegnek a közigazgatási szervek általi meghatározását követően válik ismertté, hogy maradt-e a megállapított összegben felüli fedezetlen kár, amelyet az érintett vállalkozásnak kell kiszámítania és bizonyítania.”

- (92) A gazdasági előnyhöz juttatást illetően az *Altmark*-ítéletből következik, hogy az állam által vagy állami forrásból egy vállalkozás részére a rá háruló közszolgáltatási kötelezettség fejében nyújtott kompenzáció az adott vállalkozást nem juttatja előnyhöz, így nem minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerinti támogatásnak akkor, ha az alábbi négy feltétel mindegyike teljesül <sup>(30)</sup>:
- egyrészt a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie,
  - másrészt a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani,
  - harmadszor, a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó ésszerű haszonra,
  - negyedszer, amikor a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, a szükséges kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett és a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek végrehajtásakor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó ésszerű haszonra.
- (93) A második feltételt illetően a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani, annak elkerülése érdekében, hogy a kompenzáció olyan gazdasági előnyt tartalmazzon, amely alkalmas a kedvezményezett vállalkozás előnyben részesítésére a versenytárs vállalkozásokkal szemben. A kompenzáció paramétereinek előzetes meghatározása azonban nem jelenti azt, hogy [a kompenzációt] egy meghatározott képlet alapján kell kiszámítani. Ennél lényegesebb, hogy a kompenzáció meghatározásának módja már az elejétől fogva egyértelmű legyen.
- (94) A jelen esetben a Simet nem támasztotta alá bizonyítékokkal, hogy a vizsgált időszakban nyújtott szolgáltatásokért igényelt kompenzáció paramétereit előzetesen, tárgyilagosan és átlátható módon számították volna ki. Ezzel szemben a koncessziós feltételek, amelyek alapján a Simet bizonyítani kívánja, hogy közszolgáltatási kötelezettség terhelte, rögzítik, hogy a szolgáltatás nyújtásával a vállalkozás nem válik jogosulttá semmilyen támogatásra vagy kompenzációra, valamint azt, hogy a vállalkozás a szolgáltatást saját kockázatára nyújtja. Az Államtanács 1405/2010. sz. ítélete emiatt rendelte el, hogy a kompenzáció összegét a vállalkozás nyilvántartásából származó megbízható adatok alapján kell megállapítani. A kompenzáció előzetesen megállapított paramétereinek hiányában az ilyen számítások – ahogyan az előzetes jelentésben és a többségi jelentésben foglaltak is – szükségszerűen az adott régióközi menetrend szerinti buszszolgáltatások nyújtása során felmerült nettó költségek utólagos becslésén alapulnak. A jelen esetben tehát nem teljesült a második *Altmark*-feltétel.
- (95) A számukra előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért vállalkozásoknak nyújtott kompenzáció esetében a gazdasági előny kizárása érdekében az *Altmark*-ítélet mind a négy feltétel teljesülését megköveteli, ezért nem indokolt, hogy a Bizottság a jelen esetben vizsgálja a fennmaradó három feltétel teljesülését. Ennek megfelelően a Simetnek az 1987–2003 között az állami hatáskörbe tartozó útvonalakon nyújtott régióközi autóbuszos szállítási szolgáltatásokért fizetett kompenzáció szelektív gazdasági előnyhöz juttatja a vállalkozást.

### 7.1.3. A verseny torzulása és a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás

- (96) E két kritériumot illetően szükséges annak vizsgálata, hogy a bejelentett intézkedés torzíthatja-e olyan mértékben a versenyt, hogy az befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (97) Az *Altmark*-ítélet <sup>(31)</sup> utal arra, 1995-től több tagállam kezdte megnyitni a közlekedési piacát más tagállamok vállalkozásai előtt, olyan módon, hogy több közlekedési vállalat már városi, elővárosi vagy regionális szállítási szolgáltatást is nyújt származási országától eltérő tagállamokban. E tendencia még erőteljesebb a régióközi menetrend szerinti szállítási szolgáltatások esetében, mint amilyeneket a Simet is nyújt. Ennek megfelelően a Simetnek nyújtott kompenzációról feltételezni kell, hogy torzíthatja a versenyt a régióközi autóbuszos szállítási szolgáltatások piacán, továbbá olyan mértékben befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet, hogy az kedvezőtlenül hat a más tagállamokban letelepedett fuvarozási vállalkozások azon képességére, hogy Olaszországban szolgáltatást nyújtsanak, emellett erősíti a Simet piaci pozícióját.

<sup>(30)</sup> A C-280/00. sz. *Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg* ügyben hozott ítélet 87. és 88. pontja (EBHT 2003., I-7747. o.).

<sup>(31)</sup> 79. pont.

- (98) A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a Simet más piacokon – nemzetközi utazási szolgáltatások, idegenforgalmi szolgáltatások, valamint sofőrös autóbusz-bérlési szolgáltatások – is folytat tevékenységet, így e piacokon nyilvánvalóan az Unión belüli egyéb vállalkozásokkal versenyez. A Simetnek nyújtott kompenzáció e piacokon is szükség-szerűen torzítná a versenyt, és befolyásolná a tagállamok közötti kereskedelmet.
- (99) Ennek megfelelően a Bizottság álláspontja szerint a bejelentett intézkedés alkalmas arra, hogy torzítsa a versenyt és befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

#### 7.1.4. Következtetés

- (100) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a bejelentett intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül.

#### 7.2. MENTESÉG A BEJELENTÉSI KÖTELEZETTSÉG ALÓL AZ 1191/69/EGK RENDELET ALAPJÁN

- (101) Az Államtanács érvelése szerint a Simet a szóban forgó szállítási szolgáltatások nyújtása utáni kompenzációra való jogosultságot olyan időpontban szerezte meg, amikor e szolgáltatásokat nyújtotta. Az érvelés helytállóságához a kompenzáció kifizetéseinek az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése alapján mentesülniük kellett volna a kötelező bejelentési eljárás alól: ellenkező esetben a kompenzáció elmulasztása azt jogellenessé tette volna, mivel a kompenzáció sértette volna az EUMSZ állami támogatásra vonatkozó rendelkezéseit.
- (102) Ennek oka, hogy az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése szerint a rendelet alapján fizetett kompenzáció mentes az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében megállapított előzetes tájékoztatási eljárás alól, így az előzetes bejelentési kötelezettség alól is. A *Combust*-ítéletből<sup>(32)</sup> az következik, hogy az említett rendelkezés szerinti „közszolgáltatásért járó kompenzáció” fogalmának értelmezése rendkívül korlátozó. A bejelentési kötelezettség alól a 17. cikk (2) bekezdésében adott mentesség kizárólag a valamely vállalkozás számára a rendelet 2. cikke alapján egyoldalúan előírt közszolgáltatási kötelezettségért járó, a rendelet 10–13. cikkében leírt módszerrel (a közös ellentételezési eljárás) kiszámított kompenzációra terjed ki, a módosított rendelet 14. cikkében meghatározott közszolgáltatási szerződésekre nem. A módosított 1191/69/EGK rendelet 14. cikkében meghatározott közszolgáltatási szerződés alapján kifizetett, állami támogatásnak minősülő kompenzációt annak hatálybalépése előtt be kell jelenteni a Bizottságnak. Ennek elmulasztása esetén a kompenzáció jogellenesen megvalósított támogatásnak minősül.
- (103) Az, hogy az olasz hatóságok a jelen esetben a 17. cikk (2) bekezdése alapján ténylegesen mentesülnek-e az előzetes bejelentési kötelezettség alól, egyrészt attól függ, hogy az olasz hatóságok valóban egyoldalú közszolgáltatási kötelezettséget írtak-e elő a Simet számára, másrészt attól, hogy az ilyen kötelezettség alapján fizetett kompenzáció megfelel-e az 1191/69/EGK rendelet előírásainak. A Bizottság egymás után mindkét kérdést megvizsgálja.

##### 7.2.1. Az olasz hatóságok egyoldalú közszolgáltatási kötelezettséget írtak elő a Simet számára?

- (104) A Simet szerint<sup>(33)</sup> a közszolgáltatási kötelezettség egyoldalú előírására következtetni lehet az egyes régióközi menetrend szerinti buszjáratokra vonatkozóan kiadott koncessziós feltételekben rögzített, a nyújtandó szolgáltatások részleteit érintő előírásokból, a minisztérium által megállapított díjakból, valamint abból, hogy a minisztérium megtagadta a meglévő szolgáltatások módosítását, illetve az új szolgáltatásokra vonatkozó koncessziók kiadását.
- (105) A kapott információk alapján azonban a Bizottság megállapítja, hogy a Simet nem bizonyította meggyőzően azt, hogy az olasz hatóságok egyoldalú közszolgáltatási kötelezettséget írtak elő a számára.
- (106) Először is az, hogy a Simet a vizsgált időszak mind a tizenhat évében kezdeményezte a koncessziós feltételek meghosszabbítását, nem egyeztethető össze a közszolgáltatási kötelezettség egyoldalú előírásával. A feltételek célja az volt, hogy a vizsgált időszakban kizárólagos joggal ruházzák fel a Simetet az adott szolgáltatások nyújtására. Annak ellenére, hogy az egyes évekre vonatkozó feltételek rögzítették, hogy a szolgáltatásért nem jár kompenzáció, valamint azt, hogy a vállalkozás a szolgáltatást saját kockázatára nyújtja, a Simet ismételtén kérelmezte a kapott jogosítványok meghosszabbítását.

<sup>(32)</sup> A T-157/01. sz. *Danske Busvognmænd* ügyben hozott ítélet [EBHT 2004., II-917. o., 77–79. pont].

<sup>(33)</sup> Lásd az 5. szakaszt.

- (107) Másodszor a viteldíjaknak, az útvonalaknak, valamint a szolgáltatások gyakoriságának és időbeosztásának a feltételekben történő rögzítése nem feltétlenül jelenti azt, hogy a koncessziókból eredően a Simetre egyoldalú közszolgáltatási kötelezettségek hárultak. Annak figyelembevételével, hogy a nyújtott szolgáltatások rendszeres, menetrend szerinti szolgáltatások voltak, a Simetet az adott szolgáltatások nyújtására kizárólagos jelleggel jogosító koncessziós feltételeknek előzetesen rögzíteniük kellett a nyújtandó szolgáltatások részleteit. Nincs arra vonatkozóan előterjesztett bizonyíték, hogy a minisztérium az említett részletek módosítására irányuló hivatalos megkeresést utasított volna el. A Simet azt sem bizonyította, hogy az említett részleteket az olasz hatóságok egyoldalúan írták elő számára és azokat a kizárólagos szolgáltatási jogosultság fejében nem a szolgáltató javasolta, majd a minisztérium engedélyezte.
- (108) Harmadszor, a postai küldemények szállítására vonatkozó állítólagos kötelezettséget illetően a Simet nem terjesztett elő a ténylegesen nyújtott szolgáltatásokat és azok nettó költségét alátámasztó bizonyítékot. A Simet nem bizonyította azt sem, hogy bármikor kifogásolta volna a koncessziós feltételek postai küldemények szállítására vonatkozó rendelkezéseit. Ez jelentheti azt is, hogy a szolgáltatások nyújtása nem ütközött a vállalkozás üzleti érdekeibe, valamint azt is, hogy a vállalkozás a szolgáltatások nyújtását méltányos ellenértéknek tekintette annak jogáért, hogy a régióközi szállítási szolgáltatásokat kizárólagos jelleggel nyújthassa.
- (109) Negyedszer, a Simet által a nyújtott szolgáltatásokért az utasoknak felszámítható viteldíjakat illetően az olasz hatóságok elismerik, hogy 2001-ig egy átfogóbb nemzeti közlekedés- és árpolitika keretében valóban nemzeti szintű rendelkezések rögzítették az autóbuszos szállítási szolgáltatások árszabásának általános elveit<sup>(34)</sup>, ugyanakkor a szolgáltatók külön kérelmezhatték az eltérő viteldíjak alkalmazását. Ez egyértelműen kiderül abból a minisztériumi levélből, amelyre a Simet hivatkozik<sup>(35)</sup>. A Bizottság megjegyzi azonban, hogy a Simet nem terjesztett elő bizonyítékot arra, hogy bármikor ilyen kérelmet nyújtott be az olasz hatóságokhoz, sem arra, hogy az 1987–2003 közötti időszakban a minisztérium a viteldíjak módosítására vonatkozó kérelmet utasított el.
- (110) A Simet állításával ellentétben az, hogy a távolsági menetrend szerinti szállítás viteldíjait a minisztérium tartományi gépjárműügyi hivatala „hagyta jóvá”<sup>(36)</sup>, továbbá a 2002. április 5-i 3/02. sz. körlevélben<sup>(37)</sup> a „szabályozott” viteldíjak említése nem jelenti azt, hogy a viteldíjakat előzetesen nem a szolgáltatók állapították meg. E kifejezések mindössze arra utalnak, hogy a viteldíjakat az átláthatóság és a nyilvánosság érdekében előzetesen állapították meg az utasok számára, majd azokat az illetékes minisztériumi szervek utólag hagyták jóvá.
- (111) Mindenesetre az ilyen intézkedések az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdése értelmében nem minősülnek díjszabási kötelezettségnek, amelyre a közös ellentételezési eljárást kellett volna alkalmazni. Az utóbbi kizárólag „olyan kötelezettség, amely abban a tekintetben terheli a fuvarozási vállalkozásokat, hogy azok, különösen az utasok egyes rétegei, egyes árukategóriák vagy egyes útvonalak tekintetében olyan, valamely hatóság által megszabott vagy jóváhagyott díjakat alkalmazzanak, amelyek ellentétesek a vállalkozás üzleti érdekeivel, és amelyek különleges díjszabási intézkedések bevezetéséből vagy módosításuk elutasításából fakadnak.” A díjszabási kötelezettség meghatározása „[nem alkalmazható] olyan kötelezettségekre, amelyek a gazdaság egészére vonatkozó általános árpolitikai intézkedésekből fakadnak, illetve olyan intézkedésekre, amelyeket a szállítási díjakra és feltételekre vonatkozó általános érvénnyel hoznak a közlekedési piacnak vagy egy részének a szervezésére tekintettel.”
- (112) Végül a Simet által benyújtott, a minisztérium által elutasított kérelmekkel kapcsolatban a Bizottság megállapítja, hogy azok bővítésre irányultak, és nem pedig annak módosítására, ahogyan a Simet a meglévő szolgáltatásokat nyújtotta. A szolgáltatások bővítése nem minden esetben volt lehetséges a menetrend szerinti utasszállítási szolgáltatásoknak az 1822/1939. sz. törvényben foglalt szabályozása miatt. Az új szolgáltatások nyújtására szóló új koncessziók kiadása, illetve a meglévő szolgáltatások bővítése csak olyan mértékben volt lehetséges, amennyiben nem sértette más menetrend szerinti szolgáltatók jogait, így az új szolgáltatások indítására, illetve a meglévő szolgáltatások bővítésére irányuló kérelmek elutasítására a különböző gazdasági szereplők érdekeinek kiegyensúlyozása, és nem pedig közszolgáltatási kötelezettségek előírása következtében került sor, ahogyan az a Simet állítja.

<sup>(34)</sup> 1991 végéig az 1974. április 30-i 13/74. sz. körlevél előírta, hogy általában a régióközi menetrend szerinti buszszolgáltatásoknál a másodosztályú vasúti személyszállításéhoz hasonló viteldíjakat kell alkalmazni. Ezt követően 1992–2000 között az 1992. március 17-i 801. sz. jegyzőkönyv előírta, hogy általában a viteldíjak legfeljebb az infláció mértékével emelhetők, amelyet akkor a minisztériumközi árbizottság állapított meg.

<sup>(35)</sup> A Catanzaro tartományi hivatala által küldött, 1992. július 3-i A/7302. sz. levél.

<sup>(36)</sup> A koncessziós feltételek 6. pontja.

<sup>(37)</sup> A 2002. április 5-i 3/02. sz. körlevél 2. pontja, amely útmutatást adott a viteldíjak líráról euróra történő átszámításához.

- (113) Ebből következően a Simet nem bizonyította azt, hogy az olasz hatóságok egyoldalú közszolgáltatási kötelezettséget írtak elő a számára.

#### 7.2.2. A kötelezettség alapján fizetett kompenzáció megfelel az 1191/69/EGK rendeletnek?

- (114) Mindenesetre ha a közszolgáltatási kötelezettségek egyoldalú előírásának valamilyen formája bizonyítható lenne is, az érintett szolgáltatásokért nyújtott kompenzáció az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében csak akkor mentesülhetne az előzetes bejelentési kötelezettség alól, ha megfelel a rendelet IV. szakaszában leírt közös ellentételezési eljárásnak. A Bizottság megítélése szerint ez nem teljesül.
- (115) A Bizottság megjegyzi, hogy az 1191/69/EGK rendelet 10. cikke többek között arról rendelkezik, hogy a kompenzáció összegének működtetési vagy szállítási kötelezettség esetén meg kell egyeznie a vállalkozás pénzügyi terhének csökkenése és bevételének csökkenése különbözetével, amely akkor merülne fel, ha eltörölnék a kérdéses kötelezettség egészét vagy annak érintett részét a megfontolás tárgyát képező időszakra. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a Bíróság Antrop-ítélete szerint az említett követelmény nem teljesül akkor, ha „[a vállalkozás] számviteli nyilvántartásainak biztos adatai alapján nem állapítható meg [a vállalkozás] koncesszió[ja] tárgyát képező övezetben folytatott tevékenységre jutó költségek és az azoknak megfelelő bevétel különbözete, következésképpen lehetetlen kiszámítani a közszolgáltatási kötelezettségeknek az említett [vállalkozás] által történő teljesítéséből származó többletköltséget”<sup>(38)</sup>.
- (116) Ezenfelül a módosított 1191/69/EGK rendelet 1. cikke (5) cikkének a) pontja 1992. július 1-től előírja, hogy amennyiben egy fuvarozási vállalkozás nemcsak közszolgáltatási kötelezettségekkel járó szolgáltatást működtet, hanem egyéb tevékenységeket is folytat, a közszolgáltatási jellegű szolgáltatásait külön részlegek keretében kell megszerveznie, amelyeknél i. az egyes tevékenységek üzemi számláit el kell különíteni, és az egyes tevékenységekre jutó eszközhányadot az érvényes számviteli szabályoknak megfelelően kell felhasználni; és ii. a kiadási oldalt az üzleti bevételnek és a hatóságoktól befolyt összegeknek kell kiegyenlíteniük anélkül, hogy fennállna az átvitel lehetősége a vállalkozás bármely más tevékenységéből vagy tevékenységéhez.
- (117) A jelen esetben a Simet nem alkalmazott megfelelő számviteli elkülönítést az általa 2002-ig nyújtott különböző szolgáltatásokra vonatkozóan, ezenkívül megkérdőjelezhető a költségkimutatás megbízhatósága a 2002. és 2003. év számviteli elkülönítését illetően, mivel nincs bizonyíték arra, hogy e kimutatást a vállalkozás irányító testületei felhasználták a vállalkozás működésének ellenőrzésére. A 10. cikkben foglalt feltételek tehát nem teljesültek.
- (118) Másodszor, a Simet nem bizonyította, hogy „a gazdasági hátrányt annak figyelembevételével határozták meg, [hogy] milyen hatást gyakorol a kötelezettség a vállalkozás tevékenységeinek egészére” (az 1191/69/EGK rendelet 5. cikkének (1) bekezdése), ezenkívül nem teljesült a 7.1.2. pontban ismertetett, a rendelet 13. cikkében a kompenzáció összegének előzetes megállapítására vonatkozóan foglalt követelmény sem.
- (119) Végül a bejelentett intézkedés kompenzációval érintett időszaka 1987-től 2003-ig terjed. A közös ellentételezési eljárás azonban a régióközi buszszolgáltatásokra csak 1992 júliusáig terjedt ki, azt követően az 1893/91/EGK tanácsi rendelet az eljárás hatályát „városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatásokra” korlátozta<sup>(39)</sup>. A „regionális szolgáltatások” fogalmának a módosított 1191/69/EGK rendeletben szereplő meghatározása („olyan szállítási szolgáltatások, amelyek egy régióban felmerülő szállítási igényeket elégítenek ki”) nem terjeszthető ki mindazon szállítási szolgáltatásokra, amelyek egy adott régió lakosságának igényeit elégítik ki, így a régióközi járatokra sem. Ennek oka, hogy egy ilyen tág értelmezés nyomán a rendelet nagyrészt hatástalanná vált volna, mivel lehetővé tette volna a tagállamok számára, hogy a rendeletet ne alkalmazzák olyan vállalkozásokra, amelyek tevékenységi köre kizárólag „városi, elővárosi és regionális szolgáltatásokat” foglal magában<sup>(40)</sup>.
- (120) A Bizottság ezért megállapítja, hogy a bejelentett kompenzáció nem felel meg az 1191/69/EGK rendeletben meghatározott közös ellentételezési eljárásnak.

<sup>(38)</sup> A C-504/07. sz. ügy (EBHT 2009., I-3867. o.)

<sup>(39)</sup> HL L 169., 1991.6.29., 1. o.

<sup>(40)</sup> Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (2) bekezdése.

### 7.2.3. A bejelentés alóli mentességre vonatkozó következtetés

- (121) A fentiek alapján a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy az 1987–2003 között nyújtott régióközi autóbusszos szállítási szolgáltatásokért az Államtanács által a Simet részére megítélt kompenzáció az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében nem volt mentes az előzetes bejelentési kötelezettség alól.

### 7.3. A TÁMOGATÁS ÖSSZEEGYEZTETHETŐSÉGE

- (122) Miután nem nyert bizonyítást az, hogy a kompenzációként kifizetett összegek az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében mentesültek volna az előzetes bejelentési kötelezettség alól, meg kell vizsgálni e kifizetések összeegyeztethetőségét a belső piaccal, mivel a fenti 7.1. szakaszban foglaltak szerint az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek.
- (123) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bejelentett intézkedés összeegyeztethetőségét a 2009. december 3-án hatályba lépett és az 1191/69/EGK rendelet hatályon kívül helyező 1370/2007/EK rendelet alapján kell vizsgálni, mivel a jelen határozat elfogadásakor e jogszabály hatályos <sup>(41)</sup>. Ezzel kapcsolatban megjegyzi, hogy az Államtanács által a Simet részére megítélt kompenzációt eddig nem fizették ki, így a tervezett támogatás hatásai azon a napon érvényesülnek, amelyen a Bizottság elfogadja a támogatásnak a belső piaccal való összeegyeztethetőségéről szóló határozatot <sup>(42)</sup>. Ezenfelül megkérdőjelezhető, hogy a kompenzációra való jogosultságot azelőtt ítélték meg visszavonhatatlanul a Simet részére, hogy az Államtanács 2010. március 9-én meghozta a 1405/2010. sz. ítéletet, amely gyakorlatilag arra kötelezi az olasz államot, hogy teljesítse a kifizetéseket a vállalkozás részére. A fenti (94) preambulumbekezdés kifejti, hogy a koncessziós feltételek, amelyek alapján a Simet bizonyítani kívánja, hogy közszolgáltatási kötelezettség terhelte, rögzítik, hogy a szolgáltatás nyújtásával a vállalkozás nem válik jogosulttá semmilyen támogatásra vagy kompenzációra, valamint azt, hogy a vállalkozás a szolgáltatást saját kockázatára nyújtja. Végül ki kell hangsúlyozni, hogy a Simetnek fizetendő kompenzáció összegét az Államtanács egyelőre nem határozta meg.
- (124) Az 1370/2007/EK rendelet szabályozza a rendelet 2. cikkének i) pontjában meghatározott közszolgáltatási szerződések odaítélését a közúti és vasúti személyszállítási közszolgáltatás területén. A rendelet 9. cikkének (1) bekezdése szerint „a személyszállítási közszolgáltatások nyújtásáért ... nyújtott, e rendelettel összhangban fizetett közszolgáltatási ellentételezés a [belső] piaccal összeegyeztethető. Az ilyen ellentételezés mentes a Szerződés [108]. cikkének (3) bekezdésében említett előzetes bejelentési kötelezettség alól.”
- (125) Az alábbiakban kifejtett okokból a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a bejelentett kompenzáció nem felel meg az 1370/2007/EK rendelet feltételeinek, így a rendelet 9. cikkének (1) bekezdése alapján nem minősíthető a belső piaccal összeegyeztethetőnek.
- (126) Így különösen a Bizottság megállapítja, hogy ha a koncessziós feltételek teljesítenék is az 1370/2007/EK rendelet 2. cikkének i) pontjában a közszolgáltatási szerződés meghatározására vonatkozóan foglalt követelményeket, nem teljesülnek a rendelet 4. cikkében foglalt rendelkezések, amelyek a közszolgáltatási szerződések és az általános szabályok kötelező tartalmát rögzítik. Például a 4. cikk (1) bekezdésének b) pontja előírja, hogy objektív és átlátható, a túlkompensációt elkerülő módon előre meg kell határozni azon paramétereket, amelyeket kompenzáció esetén a kompenzáció kiszámításához alapul kell venni, míg a 4. cikk (1) bekezdésének c) pontja és (2) bekezdése a költségek és bevételek megosztására vonatkozó szabályokat rögzíti. A 7.1.2. szakasz az Altmark-ítélet második feltételének bizottsági vizsgálatával kapcsolatban kifejtette, hogy a szóban forgó koncessziós feltételek rögzítették: a szolgáltatások nyújtásával a Simet nem válik jogosulttá semmilyen támogatásra vagy kompenzációra, valamint azt, hogy a vállalkozás a szolgáltatást saját kockázatára nyújtja. A kompenzáció kizárásából szükségképpen következik, hogy a kompenzáció paramétereit nem állapították meg előzetesen, így a rendelet 4. cikkének követelményei nem teljesültek.
- (127) Ezenfelül a 6. cikk (1) bekezdése szerint a közvetlenül odaítélt közszolgáltatási szerződéshez kapcsolódó kompenzációnak meg kell felelnie az 1370/2007/EK rendelet rendelkezéseinek, valamint a rendelet mellékletében annak érdekében meghatározott rendelkezéseknek, hogy a kompenzáció ne haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükséges mértéket. A melléklet többek között előírja a számviteli elkülönítést (5. pont), továbbá meghatározza, hogy a kompenzáció maximális összege milyen módon számítható ki.

<sup>(41)</sup> A Bizottság e tekintetben megemlíti a C 41/08. (korábbi NN 35/08.) sz. ügyben 2010. február 24-én a dán közlekedési minisztérium és a Danske Statsbaner közötti közlekedési közszolgáltatási szerződésekről szóló határozatának (307)–(313) preambulumbekezdésében kifejtett érvelést (HL L 7., 2011.1.11., 1. o.). A határozatot a Törvényszék megsemmisítette a T-92/11. sz. *Jørgen Andersen kontra Európai Bizottság* ügyben (2013, még nem tették közzé), amely jelenleg a Bíróság előtt folyamatban lévő fellebbezési eljárás tárgyát képezi a C 303/13. sz. ügyben. A fellebbezési eljárás eredménye a jelen ügy kimenetele szempontjából nem lényeges, mivel a megtámadott ítéletben a Törvényszék kimondta, hogy a bejelentett, de ki nem fizetett támogatásra vonatkozóan az állami támogatás értékelésének azon szabályait, elveit és kritériumait kell alkalmazni, amelyek a bizottsági határozat elfogadásának napján érvényesek (lásd az ítélet 39. pontját).

<sup>(42)</sup> A C-334/07 P. sz. *Bizottság kontra Freistaat Sachsen* ügyben hozott ítélet (EBHT 2008., I-9465. o., 50–53. pont); a T-3/09. sz. *Olaszország kontra Bizottság* ügyben hozott ítélet (EBHT 2011., II-95. o., 60. o.).

- (128) A fenti (115) preambulumbekkezdésben leírtak szerint a bejelentett időszak döntő részében (1987–2001 között) a Simet nem alkalmazott megfelelő számviteli elkülönítést, ugyanakkor a 2002. és 2003. évi költségkimutatás megbízhatósága szintén megkérdőjelezhető. Ennek következtében nem bizonyítható, hogy a megítélt [kompenzáció] nem haladja meg az azon nettó pénzügyi hatásnak megfelelő összeget, amely megfelel a közszolgáltatási kötelezettség teljesítése által a közszolgáltató költségeire és bevételeire gyakorolt – pozitív vagy negatív – hatások összegének (a melléklet 2. pontja).
- (129) Ezenfelül a kompenzáció előzetesen megállapított paramétereinek hiányában a költségmegosztást szükségszerűen utólag kell elvégezni tetszés szerinti feltételezések alapján, ahogyan az az előzetes jelentés és a többségi jelentés esetében is történt. A Bizottság azonban nem fogadhatja el a többségi jelentés azon feltételezéseit, hogy a vállalkozás által nyújtott egyes szolgáltatások költségei és bevételei minden évben szükségszerűen azonos arányt képviselnek. Ezenfelül mivel az utólagos számítás mindenképpen a szolgáltatás nyújtása során felmerült költségek teljes kompenzációját eredményezi, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 100 bázisponttal növelt releváns swapkamatlábát meghaladó sajáttőke-arányos nyereség, amely az előzetes jelentésben és a többségi jelentésben egyaránt szerepel, rendes körülmények között tekinthető megfelelő alpnak az ésszerű haszon kiszámításához.
- (130) Ennek megfelelően a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az Államtanács által elrendelt, a koncessziós feltételekben nem szabályozott kompenzáció kifizetése nem történhet az 1370/2007/EK rendelettel összhangban, így a bejelentett intézkedés nem összeegyeztethető a belső piaccal.
- (131) Végül a Simet azon érvét illetően, hogy az Államtanács 1405/2010. sz. ítélete nem a vonatkozó tanácsi rendelet alapján megítélt, közszolgáltatásért járó kompenzációra, hanem kártérítés megállapítására irányul az 1191/69/EGK rendelet megsértésével kapcsolatban, amely a rendelet 1. cikkének (3) és (5) bekezdése szerinti közszolgáltatási kötelezettség állítólag jogellenesen és egyoldalúan történő előírásából származik, a Bizottság megjegyzi, hogy míg az 1405/2010. sz. ítélet rendelkező részében nincs utalás az 1191/69/EGK rendeletre, az ítélet ténylegesen megemlíti a Simetnek az 1191/69/EGK rendelet 6., 10. és 11. cikke alapján kompenzációként járó összegekre való jogosultságát, amelyeket megbízható adatok alapján kell meghatározni<sup>(43)</sup>. Ezenkívül az 1405/2010. sz. ítéletben maga az Államtanács utasította el a Simet kártérítési igényét, amely értelmezése szerint a megítélendő kompenzáció összegén túl fennmaradó veszteségeket fedezte volna, valamint a jogalap nélküli gazdagodásra vonatkozó keresetet, miután az 1191/69/EGK rendeletre alapozott, kompenzáció iránti fő igényt elfogadta<sup>(44)</sup>. Ennélfogva az Államtanács ítéletének 3.3. pontja az a következőket mondja ki: *„Jelenleg a fellebbező által támasztott kártérítési igény nem fogadható el, mivel kizárólag az említett összegnek a közigazgatási szervek általi meghatározását követően válik ismertté, hogy maradt-e a megállapított összegben felüli fedezetlen kár, amelyet az érintett vállalkozásnak kell kiszámítania.”*
- (132) Mindenesetre a Bizottság szerint a Simet javára az olasz hatóságok által állítólag jogellenesen, egyoldalúan előírt közszolgáltatási kötelezettség alapján megítélt, az 1191/69/EGK rendeletben meghatározott közös ellentételezési eljárás szerint kiszámított kártérítés sértené az EUMSZ 107. és 108. cikkét. Ez azért van így, mert a kártérítés ugyanazt az eredményt hozná a Simet számára, mint a vizsgált időszakra vonatkozóan közszolgáltatásért járó kompenzáció, annak ellenére, hogy a szóban forgó szolgáltatásokat szabályozó koncessziós feltételek a fenti bizonyítás értelmében nem mentesültek az előzetes bejelentési kötelezettség alól, ugyanakkor nem is feleltek meg sem az 1191/69/EGK rendelet, sem az 1370/2007/EK rendelet követelményeinek. A kártérítés lehetősége így gyakorlatilag lehetővé tenné az állami támogatásra vonatkozó szabályok megkerülését, valamint az uniós jogalkotó által meghatározott feltételekét, amelyek mellett az illetékes hatóságok a közszolgáltatási kötelezettségek előírásakor vagy ilyen kötelezettségek ellátására vonatkozó szerződés megkötése esetén ellentételezik a közszolgáltatóknál felmerült költségeket a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében. Végül a feljebb megállapítottak szerint a Simet által nyújtott szállítási szolgáltatásokat szabályozó koncessziós feltételek nem rendelkeztek pénzügyi kompenzáció kifizetéséről. A Simet vállalta, hogy a szolgáltatásokat a koncessziókban meghatározott feltételekkel, a saját kockázatára végzi.
- (133) Ennek megfelelően a Bizottság nem fogadhatja el a Simet azon állítását, hogy az Államtanács 1405/2010. sz. ítélete az 1191/69/EGK rendelet megsértése miatti kártérítés, és nem közszolgáltatásért járó kompenzáció megítélésére irányul.

## 8. KÖVETKEZTETÉS

- (134) A fentiek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a bejelentett intézkedés az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül, amely nem összeegyeztethető a belső piaccal,

<sup>(43)</sup> Az 1405/2010. sz. ítélet 3.3. pontja.

<sup>(44)</sup> Az 1405/2010. sz. ítélet 3.4. pontja.

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

*1. cikk*

Az olasz hatóságok által bejelentett, a Simetnek fizetendő kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősül. A támogatás az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése alapján nem mentesült az előzetes bejelentési kötelezettség alól.

A támogatás nem összeegyeztethető a belső piaccal, mivel az 1370/2007/EK rendelet feltételei nem teljesültek. Ebből következően az olasz hatóságok nem hajthatják végre a támogatást.

*2. cikk*

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2013. október 2-án.

*a Bizottság részéről*

Joaquín ALMUNIA

*alelnök*

---