II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2020/1411 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Μαρτίου 2020

σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. C 64/99 (πρώην NN 68/99) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar (όμιλος Tirrenia)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2020) 1108]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με την/τις ανωτέρω διάταξη/διατάξεις ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1.1. Απόφαση 2005/163/ΕΚ της Επιτροπής

(1) Κατόπιν πολλών καταγγελιών, το 1999 η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) σε σχέση με ενισχύσεις που καταβλήθηκαν σε έξι εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, και συγκεκριμένα στις Tirrenia di Navigazione SpA (στο εξής: Tirrenia), Adriatica di Navigazione SpA (στο εξής: Adriatica), Caremar - Campania Regionale Maritima SpA (στο εξής: Caremar), Saremar - Sardegna Regionale Marittima S.p.A (στο εξής: Saremar), Toremar - Toscana Regionale Marittima SpA (στο εξής: Toremar) και Siremar - Sicilia Regionale Marittima SpA (στο εξής: Siremar). Εκείνη την περίοδο οι εν λόγω εταιρείες ελέγχονταν από τη δημόσια επιχείρηση Finmare που κατείχε το μετοχικό κεφάλαιο της Tirrenia, στην οποία ανήκαν οι περιφερειακές εταιρείες Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar και Toremar.

(2) Οι ενισχύσεις είχαν τη μορφή επιδοτήσεων που καταβλήθηκαν απευθείας σε καθεμία από τις εταιρείες του ομίλου, με σκοπό την υποστήριξη των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που παρείχαν οι εν λόγω εταιρείες βάσει έξι συμφωνιών παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν συναφθεί με το ιταλικό κράτος το 1991 (στο εξής: αρχικές συμβάσεις). Σκοπός των αρχικών συμβάσεων ήταν να εξασφαλιστεί η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, οι περισσότερες από τις οποίες αποτελούσαν συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας και της Σικελίας, της Σαρδηνίας και άλλων μικρότερων νήσων της Ιταλίας.

(3) Με επιστολή της 6ης Αυγούστου 1999, η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει την επίσημη διαδικασία έρευνας (στο εξής: απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας). Με επιστολή της 28ης Σεπτεμβρίου 1999, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας.

([1]) ΕΕ C 306 της 23.10.1999, σ. 2.

(4) Μετά τη δημοσίευση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([2]), διάφοροι ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης υπέβαλαν παρατηρήσεις στην Επιτροπή. Οι παρατηρήσεις αυτές διαβιβάστηκαν στις ιταλικές αρχές ώστε να τους δοθεί η δυνατότητα να απαντήσουν.

(5) Στις 18 Οκτωβρίου 1999 η Ιταλία προσέφυγε στο Δικαστήριο της ΕΕ με αίτημα να ακυρωθεί το μέρος της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας το οποίο αφορούσε την αναστολή των ενισχύσεων. Η υπόθεση καταχωρίστηκε υπό τον αριθμό C-400/99. Επιπλέον, στις 19 Οκτωβρίου 1999 οι εταιρείες Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar και Toremar υπέβαλαν στο Γενικό Δικαστήριο προσφυγή για την εν όλω ακύρωση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, δυνάμει του άρθρου 230 παράγραφος 4 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 263 παράγραφος 4 ΣΛΕΕ). Η εν λόγω προσφυγή καταχωρίστηκε υπό τον αριθμό υπόθεσης T-246/99.

(6) Με την απόφαση της 10ης Μαΐου 2005 στην υπόθεση C-400/99 το Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας «στο μέτρο που συνεπάγεται την αναστολή του φορολογικού καθεστώτος που εφαρμόστηκε στον όμιλο Tirrenia για τον εφοδιασμό των πλοίων του σε καύσιμα και λιπαντικά έλαια», έως την κοινοποίηση στις ιταλικές αρχές της απόφασης περάτωσης της διαδικασίας σχετικά με τη συγκεκριμένη επιχείρηση ([3]). Η προσφυγή απορρίφθηκε κατά τα λοιπά.

(7) Με την απόφαση της 20ής Ιουνίου 2007 στην υπόθεση T-246/99 ([4]), το Γενικό Δικαστήριο απέρριψε την προσφυγή την οποία άσκησαν η Tirrenia και οι εταιρείες Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar και Toremar για την εν όλω ακύρωση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

(8) Κατά το στάδιο της έρευνας, οι ιταλικές αρχές ζήτησαν τον διαχωρισμό της υπόθεσης του ομίλου Tirrenia, ώστε να δοθεί προτεραιότητα στην έκδοση τελικής απόφασης σχετικά με την Tirrenia. Το αίτημα αυτό εκπορευόταν από την επιθυμία των ιταλικών αρχών να προβούν σε ιδιωτικοποίηση του ομίλου, αρχής γενομένης από την Tirrenia, και από την πρόθεσή τους να επιταχυνθεί η διαδικασία για την εν λόγω επιχείρηση.

(9) Όσον αφορά το αίτημα αυτό, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η Tirrenia είχε αναλάβει μέσα στον όμιλο τον ρόλο του πρωταγωνιστή στο πεδίο της ακολουθούμενης χρηματοοικονομικής και εμπορικής στρατηγικής του ομίλου, αλλά και ότι οι τότε έξι επιχειρήσεις του ομίλου ήταν νομικά ανεξάρτητες και δραστηριοποιούνταν σε γεωγραφικά διακεκριμένα τμήματα της αγοράς και ότι ήταν σε ανταγωνισμό, σε ποικίλο βαθμό, τόσο με ιταλικές ιδιωτικές επιχειρήσεις αλλά και με επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών. Η Επιτροπή παρατήρησε επίσης ότι οι επιδοτήσεις τις οποίες χορήγησαν οι ιταλικές αρχές, κατ' εφαρμογή των αρχικών συμβάσεων που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 2, είχαν υπολογισθεί κατά τρόπο ώστε να καλύπτουν το καθαρό λειτουργικό έλλειμμα που εμφάνιζαν οι γραμμές τις οποίες εξυπηρετούσε καθεμία από τις προαναφερθείσες επιχειρήσεις και ότι χορηγούνταν απευθείας στις επιχειρήσεις αυτές και όχι μέσω της Tirrenia. Τέλος, τα άλλα μέτρα ενίσχυσης που αποτελούσαν αντικείμενο της διαδικασίας –οι επενδυτικές ενισχύσεις και οι φοροαπαλλαγές– έπρεπε να εξετασθούν χωριστά για κάθε επιχείρηση του ομίλου. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή έκρινε ότι μπορούσε να αποδεχθεί το αίτημα των ιταλικών αρχών και με την απόφαση 2001/851/ΕΚ ([5]) έκλεισε τη διαδικασία που είχε κινήσει για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Tirrenia (στο εξής: απόφαση του 2001).

(10) Η διαδικασία παρέμεινε ανοικτή σε σχέση με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις υπόλοιπες πέντε εταιρείες του ομίλου Tirrenia (Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar και Toremar, στο εξής: περιφερειακές εταιρείες). Στο πλαίσιο διαφόρων διμερών συναντήσεων που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ των ετών 2001 και 2003, οι ιταλικές αρχές παρείχαν πληροφορίες σχετικά με τις γραμμές τις οποίες εξυπηρετούσαν οι εν λόγω εταιρείες· στις πληροφορίες αυτές περιλαμβάνονταν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των επίμαχων αγορών, η εξέλιξη της κίνησης, η τυχόν παρουσία ανταγωνιστικών ιδιωτικών επιχειρήσεων και αλλαγές στο ύψος της δημόσιας χρηματοδότησης που χορηγείτο στην κάθε εταιρεία.

(11) Επιπλέον, τον Ιανουάριο, τον Φεβρουάριο και τον Σεπτέμβριο του 2003, διάφοροι καταγγέλλοντες, ιδίως ορισμένοι ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης οι οποίοι δραστηριοποιούνταν στον κόλπο της Νάπολης σε ανταγωνισμό με την Caremar, υπέβαλαν στην Επιτροπή συμπληρωματικές πληροφορίες με νέα στοιχεία τα οποία έπρεπε να ληφθούν υπόψη στη διαδικασία έρευνας. Οι ιταλικές αρχές κλήθηκαν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά τα πρόσθετα αυτά ζητήματα. Στις 20 Οκτωβρίου 2003 πραγματοποιήθηκε διμερής συνάντηση, μετά την οποία οι ιταλικές αρχές ανέλαβαν ορισμένες δεσμεύσεις σχετικά με διάφορες συνδέσεις με ταχύπλοα τις οποίες διαχειριζόταν η Caremar στον κόλπο της Νάπολης. Οι δεσμεύσεις αυτές επισημοποιήθηκαν με επιστολή της 29ης Οκτωβρίου 2003, την οποία παρέλαβε η Επιτροπή στις 31 Οκτωβρίου 2003, και επιβεβαιώθηκαν με επιστολή της 17ης Φεβρουαρίου 2004. Όσον αφορά την Adriatica, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή με φαξ της 23ης Φεβρουαρίου 2004.

([2]) Βλέπε υποσημείωση 1.

([3]) Απόφαση της 10ης Μαΐου 2005, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, σκέψη 34.

([4]) Απόφαση της 20ής Ιουνίου 2007, Tirrenia di Navigazione SpA κ.λπ. κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.

([5]) Απόφαση 2001/851/ΕΚ της Επιτροπής, της 21ης Ιουνίου 2001, όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις που χορήγησε η Ιταλία στη ναυτιλιακή επιχείρηση Tirrenia di Navigazione (ΕΕ L 318 της 4.12.2001, σ. 9).

(12) Τέλος, με την απόφαση 2005/163/ΕΚ [6] (στο εξής: απόφαση του 2005), η Επιτροπή κήρυξε την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε από την Ιταλία στις περιφερειακές εταιρείες εν μέρει συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, εν μέρει συμβιβάσιμη υπό τον όρο της εκπλήρωσης μιας σειράς δεσμεύσεων από τις ιταλικές αρχές και εν μέρει μη συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Η Επιτροπή επέβαλε την ανάκτηση του μέρους των ενισχύσεων που κηρύχθηκε μη συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά.

(13) Ειδικότερα, τα άρθρα 1, 2, 3, 4 και 5 της απόφασης του 2005 ορίζουν τα εξής:

— «Άρθρο 1

Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 2, οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στην Adriatica από την 1η Ιανουαρίου 1992, ως αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Adriatica κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου 1992 και Ιουλίου 1994, για τη σύνδεση Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα.

Η Ιταλία λαμβάνει κάθε αναγκαίο μέτρο για να ανακτήσει από την εταιρεία Adriatica τις ενισχύσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 2, τις οποίες χορήγησε παράνομα.

Η ανάκτηση γίνεται αμελλητί, σύμφωνα με τις διαδικασίες του εθνικού δικαίου, εφόσον επιτρέπουν την άμεση και αποτελεσματική εκτέλεση της παρούσας απόφασης.

Οι ενισχύσεις που θα ανακτηθούν συμπεριλαμβάνουν τους τόκους από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την ημερομηνία ανάκτησης. Οι τόκοι υπολογίζονται με βάση το επιτόκιο αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό με τη μέθοδο του ανατοκισμού της αντίστοιχης επιδότησης στο πλαίσιο των περιφερειακών ενισχύσεων, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τα επιτόκια που εφαρμόζονται για την ανάκτηση ενισχύσεων που χορηγήθηκαν παράνομα.

Από την 1η Ιανουαρίου 2004, για όλες τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί από την Ιταλία στην Adriatica, πρέπει να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί για καθεμία από τις σχετικές γραμμές.

— Άρθρο 2

Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις εταιρείες Siremar, Saremar και Toremar από την 1η Ιανουαρίου 1992, ως αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Από την 1η Ιανουαρίου 2004, για όλες τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί από την Ιταλία στις εταιρείες Siremar, Saremar και Toremar, πρέπει να τηρούνται χωριστοί λογαριασμοί για καθεμία από τις σχετικές γραμμές.

— Άρθρο 3

Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στην Caremar από την 1η Ιανουαρίου 1992, ως αποζημίωση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, συμβιβάζονται με την κοινή αγορά βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Το αργότερο έως την 1η Σεπτεμβρίου 2004, η Ιταλία αναλαμβάνει τη δέσμευση:

α) να καταργήσει τις ενισχύσεις που χορηγούνται στην Caremar για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών στη γραμμή "Νάπολη-Κάπρι"·

β) να επιβάλει μείωση, όσον αφορά την προσφορά θέσεων, της μεταφορικής ικανότητας των τακτικών γραμμών ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών στη γραμμή "Νάπολη-Procida-Ischia" από 1 142 260 θέσεις σε 633 200 θέσεις κατά τη χειμερινή περίοδο και από 683 200 θέσεις σε 520 400 θέσεις κατά τη θερινή περίοδο·

γ) να περιορίσει τις ενισχύσεις που χορηγούνται στην Caremar για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών στη γραμμή "Νάπολη-Procida-Ischia" μέχρι ποσού κάλυψης της καθαρής ζημίας εκμετάλλευσης των γραμμών·

δ) να επιβάλει την τήρηση χωριστών λογαριασμών, για καθεμία από τις σχετικές γραμμές, για όλες τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί από την Ιταλία στην Caremar.

— Άρθρο 4

Οι δεσμεύσεις για τη μείωση της μεταφορικής ικανότητας που προβλέπονται στο άρθρο 3 θα περιληφθούν στο διυπουργικό διάταγμα για την προσαρμογή του πενταετούς προγράμματος των περιφερειακών επιχειρήσεων για την περίοδο 2005-2008.

---

[6] Απόφαση 2005/163/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις ναυτιλιακές εταιρείες Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar (Όμιλος εταιρειών Tirrenia) (ΕΕ L 53 της 26.2.2005, σ. 29).

— Άρθρο 5

Κοινοποιείται εκ των προτέρων στην Επιτροπή κάθε διαρκής τροποποίηση, μερική ή ολική, του επιπέδου των υπηρεσιών που προσφέρουν οι εταιρείες Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar και Caremar, η οποία είναι φύσης τέτοιας που να συνεπάγεται αύξηση των ενισχύσεων.».

1.2. **Απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου με την οποία ακυρώθηκε η απόφαση του 2005**

(14) Ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου υποβλήθηκαν τρεις προσφυγές κατά της απόφασης του 2005 από την i) Tirrenia, η οποία το 2004 είχε εξαγοράσει τις συνεχιζόμενες δραστηριότητες της Adriatica (υπόθεση T-265/04), ii) τις εταιρείες Caremar, Saremar, Siremar και Toremar (υπόθεση T-292/04) και iii) μια ανταγωνίστρια εταιρεία, τη Navigazione Libera del Golfo SpA (υπόθεση T-504/04), αντίστοιχα.

(15) Με απόφαση της 4ης Μαρτίου 2009 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-265/04, T-292/04 και T-504/04 (στο εξής: απόφαση του 2009) ([7]) το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση του 2005.

(16) Ειδικότερα, το Γενικό Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η Επιτροπή δεν είχε αναφέρει επαρκείς λόγους για τον χαρακτηρισμό των ενισχύσεων ως νέων, και όχι υφιστάμενων, ενισχύσεων, όπως υποστήριξαν οι προσφεύγουσες. Συγκεκριμένα, έκρινε ότι η Επιτροπή δεν είχε αιτιολογήσει επαρκώς γιατί θεωρούσε ότι οι ενισχύσεις δεν προηγούνταν της έναρξης ισχύος της Συνθήκης ΕΚ στην Ιταλία, καθώς οι ιταλικές αρχές είχαν υποστηρίξει στο πλαίσιο της διαδικασίας ότι οι επίμαχες ενισχύσεις βασίζονταν στις διατάξεις βασιλικών διαταγμάτων που εκδόθηκαν το 1936. Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η Επιτροπή δεν είχε εξετάσει επαρκώς τους ισχυρισμούς που διατύπωσαν οι ιταλικές αρχές στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, σύμφωνα με τους οποίους οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις του σχετικού νομικού πλαισίου οδήγησαν σε μείωση του συνολικού ποσού των ενισχύσεων ([8]).

(17) Δεύτερον, το Γενικό Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η Επιτροπή δεν είχε εφαρμόσει το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου ([9]) (στο εξής: κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), το οποίο ορίζει ότι οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης. Το Γενικό Δικαστήριο έκρινε ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στις περιφερειακές εταιρείες του ομίλου Tirrenia βάσει των αρχικών συμβάσεων για την εκτέλεση των γραμμών θαλάσσιων ενδομεταφορών συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση, στο μέτρο που η Επιτροπή είχε ήδη καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση αυτή δεν υπερέβαινε το αναγκαίο για τη χρηματοδότηση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([10]).

1.3. **Διαδικασία μετά την ακύρωση της απόφασης του 2005**

(18) Με επιστολή της 7ης Απριλίου 2010, η Επιτροπή κάλεσε τις ιταλικές αρχές να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την ακύρωση της απόφασης του 2005 και να παράσχουν όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες για τη διεξοδική αξιολόγηση των επίμαχων μέτρων. Ειδικότερα, ζήτησε από τις ιταλικές αρχές να παράσχουν i) διευκρινίσεις σχετικά με την εκτέλεση των διεθνών γραμμών από την Adriatica και τη Saremar, και συγκεκριμένα την περίοδο εκτέλεσης, τη νομική πράξη που θέσπιζε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας: τακτικότητα, χωρητικότητα, συχνότητα, τύπος πλοίου, καθώς και τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και ii) περιγραφή του μηχανισμού αντιστάθμισης και όλων των μεταγενέστερων τροποποιήσεων της μεθόδου υπολογισμού της αντιστάθμισης και της απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου, καθώς και του αντίκτυπου αυτών των τροποποιήσεων στο επίπεδο της αντιστάθμισης.

(19) Την ίδια ημέρα, η Επιτροπή ζήτησε επίσης από τους ενδιαφερόμενους της διαδικασίας που κατέληξε στην έκδοση της απόφασης του 2005 να υποβάλουν σχετικές παρατηρήσεις. Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις μόνο από τις δικαιούχους επιχειρήσεις των μέτρων που αποτελούσαν αντικείμενο της απόφασης του 2005. Οι παρατηρήσεις αυτές διαβιβάστηκαν στις ιταλικές αρχές ώστε να τους δοθεί η δυνατότητα να απαντήσουν.

(20) Καθώς οι ιταλικές αρχές δεν απάντησαν στην επιστολή της 7ης Απριλίου 2010, η Επιτροπή υπενθύμισε σε αυτές να παράσχουν τις ζητούμενες πληροφορίες με επιστολή της 22ας Ιουνίου 2010.

(21) Με επιστολή της 27ης Ιουλίου 2010, οι ιταλικές αρχές παρείχαν ορισμένες διευκρινίσεις σχετικά με τη νομοθεσία που εφαρμοζόταν στα καθεστώτα παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ιταλία.

([7]) Απόφαση της 4ης Μαρτίου 2009, Tirrenia di Navigazione SpA κ.λπ. κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Σκέψεις 97 έως 134 της απόφασης του 2009.

([9]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7).

([10]) Σκέψεις 140 έως 148 της απόφασης του 2009.

(22) Με επιστολή της 22ας Δεκεμβρίου 2010, η Επιτροπή ζήτησε από τις ιταλικές αρχές να παράσχουν τις ακόλουθες συμπληρωματικές πληροφορίες:

α) την ετήσια αντιστάθμιση που χορηγείτο στις εταιρείες Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar και Caremar κατά την περίοδο 2001-2008 (περιλαμβανομένης κατανομής των δαπανών που λαμβάνονταν υπόψη για κάθε εταιρεία)·

β) για την περίοδο 1992-2008, το επίπεδο του κέρδους, τη μεθοδολογία υπολογισμού και αιτιολόγηση για τη δυνατότητα χαρακτηρισμού του επιπέδου αυτού ως εύλογου λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις εταιρείες κατά την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας·

γ) σύμφωνα με τις συμβάσεις που συνήφθησαν από τις εταιρείες Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar και Caremar με το ιταλικό κράτος από το 1991, οι γραμμές και οι λιμένες που θα εξυπηρετούνταν, ο τύπος και η χωρητικότητα των σκαφών που θα χρησιμοποιούνταν στις επίμαχες θαλάσσιες συνδέσεις, η συχνότητα των δρομολογίων και οι ναύλοι που θα καταβάλλονταν θα περιγράφονταν σε πενταετή προγράμματα. Ζητήθηκε από τις ιταλικές αρχές να υποβάλουν τα πενταετή προγράμματα που κάλυπταν τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2008, τα οποία δεν είχαν υποβληθεί στην Επιτροπή κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης του 2005·

δ) ζητήθηκε από τις ιταλικές αρχές να αναφέρουν εάν είχαν τηρηθεί οι όροι που είχαν επιβληθεί με την απόφαση του 2005 ([11]).

(23) Με επιστολή της 29ης Ιουνίου 2011, η Επιτροπή κάλεσε εκ νέου τις ιταλικές αρχές να παράσχουν τις ζητούμενες πληροφορίες. Η Επιτροπή ενημέρωσε ρητά τις ιταλικές αρχές ότι, εάν οι ζητηθείσες πληροφορίες δεν υποβάλλονταν μέχρι τη σχετική προθεσμία, θα εξέδιδε διαταγή παροχής πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου ([12]) (στο εξής: κανονισμός διαδικασίας).

(24) Με επιστολή της 19ης Ιουλίου 2011 οι ιταλικές αρχές παρείχαν ορισμένες διευκρινίσεις σχετικά με τα σημεία α, γ και δ του αιτήματος της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 2010. Κυρίως, παρείχαν την ετήσια αντιστάθμιση που χορηγείτο στην Adriatica για την περίοδο 2001-2004, και στις εταιρείες Saremar, Toremar, Siremar και Caremar την περίοδο 2001-2008, επιβεβαίωσαν την τήρηση των όρων που επιβλήθηκαν με την απόφαση του 2005 και εξήγησαν ότι, αντί της έγκρισης πενταετών προγραμμάτων για τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2008, είχαν ληφθεί ad hoc μέτρα εξορθολογισμού, με σκοπό τη μεγαλύτερη ευθυγράμμιση των υπηρεσιών με τις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων, χωρίς ωστόσο να επέλθουν ουσιαστικές αλλαγές στο σύστημα παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Όσον αφορά το επίπεδο του κέρδους, οι ιταλικές αρχές εξήγησαν ότι, δεδομένου του σημαντικού χρονικού διαστήματος που είχε παρέλθει από την έκδοση της απόφασης του 2005 και, ειδικότερα, του χρονοδιαγράμματος και της πολυπλοκότητας των ζητούμενων πληροφοριών, δεν ήταν δυνατό να ανακτήσουν τις πληροφορίες αυτές από τα αρχεία του υπουργείου. Ως εκ τούτου, δεν υποβλήθηκε πλήρης απάντηση στην επιστολή της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 2010.

(25) Τον Ιούνιο του 2012 πραγματοποιήθηκε συνάντηση με τις ιταλικές αρχές προκειμένου να συμπληρωθεί ο φάκελος της υπόθεσης και να μπορέσει η Επιτροπή να ολοκληρώσει την αξιολόγηση των επίμαχων μέτρων. Στο πλαίσιο της εν λόγω συνάντησης η Επιτροπή ζήτησε λεπτομερή στοιχεία, προκειμένου κυρίως να διαπιστωθεί ότι οι οικείες εταιρείες δεν είχαν επωφεληθεί από υπεραντιστάθμιση.

(26) Δεδομένου ότι οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις ιταλικές αρχές κατόπιν της εν λόγω συνάντησης δεν ήταν επαρκείς ώστε να μπορέσει η Επιτροπή να ολοκληρώσει την αξιολόγησή της, στις 7 Νοεμβρίου 2012 εστάλη νέο αίτημα παροχής πληροφοριών στην Ιταλία, σχετικά με τα εξής:

α) την αντιστάθμιση και το εύλογο κέρδος που χορηγήθηκε στις εταιρείες Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar και Caremar για την περίοδο 1992-2008·

β) τον κατάλογο των διεθνών γραμμών τις οποίες εκτελούσαν η Adriatica/Tirrenia και η Saremar αντίστοιχα βάσει των αρχικών συμβάσεων, και τη διάρκεια της εκτέλεσης·

γ) την αποτελεσματική εφαρμογή των διατάξεων περί ανάκτησης της απόφασης του 2005·

([11]) Συγκεκριμένα, i) η υποχρέωση τήρησης, από το 2004, χωριστών λογαριασμών για κάθε γραμμή παροχής δημόσιας υπηρεσίας την οποία εξυπηρετούσαν οι εταιρείες Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar Toremar και Caremar· ii) η κατάργηση των ενισχύσεων που χορηγούνταν στην Caremar για την εκτέλεση δρομολογίων ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών στη γραμμή Νάπολη/Κάπρι· iii) ο περιορισμός των ενισχύσεων που χορηγούνταν στην Caremar για την εκτέλεση δρομολογίων ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών στη γραμμή Νάπολη/Procida/Ischia μέχρι ποσού κάλυψης της καθαρής ζημίας εκμετάλλευσης της γραμμής· iv) η μείωση της χωρητικότητας των τακτικών δρομολογίων ταχύπλοης μεταφοράς επιβατών στη γραμμή Νάπολη/Procida/Ischia.

([12]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

δ) την τήρηση των όρων που προβλέπονταν στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της απόφασης 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής ([13]) (στο εξής: απόφαση ΥΓΟΣ του 2005)·

ε) τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στην Adriatica για την εκτέλεση της γραμμής Genoa/Termini Imerese, την ανταγωνιστική κατάσταση στη γραμμή και τη διάρκεια εκτέλεσης της γραμμής από την Adriatica/Tirrenia βάσει του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας μετά το 2004·

στ) αν οποιαδήποτε από τις εταιρείες ήταν προβληματική κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές Δ&Α) ([14]) και για ποια περίοδο.

(27) Με επιστολή της 7ης Δεκεμβρίου 2012, οι ιταλικές αρχές παρείχαν ελλιπείς απαντήσεις στα ερωτήματα που έθεσε η Επιτροπή. Ειδικότερα, η Ιταλία έδωσε τις ακόλουθες απαντήσεις στα εν λόγω ερωτήματα:

α) όσον αφορά την αντιστάθμιση και το εύλογο κέρδος για την περίοδο 1992-2008, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν:

i) τους λογαριασμούς ανά γραμμή για κάθε εταιρεία για την περίοδο 1999-2001

ii) τον ετήσιο συντελεστή κέρδους που χορηγήθηκε στην Adriatica την περίοδο 1999-2003 και στις υπόλοιπες περιφερειακές εταιρείες την περίοδο 1998-2003. Δεν παρασχέθηκε ο ετήσιος συντελεστής κέρδους της Saremar το 1999·

iii) το ποσό των ζημιών που πράγματι αντισταθμίστηκαν κάθε έτος κατά την περίοδο 2004-2008 για την εκτέλεση των γραμμών που εκτελούσε η Adriatica/Tirrenia·

iv) τους λογαριασμούς ανά γραμμή για κάθε εταιρεία για την περίοδο 2004-2008, με εξαίρεση τη Saremar. Οι λογαριασμοί ανά γραμμή παρασχέθηκαν μόνο για τα έτη 2005, 2006 και 2007 στην περίπτωση της Toremar και μόνο για το 2006 για τη Siremar. Ο ετήσιος συντελεστής κέρδους για τα έτη 2004-2008 δεν παρασχέθηκε για καμία από τις περιφερειακές εταιρείες·

β) όσον αφορά τον κατάλογο των διεθνών γραμμών που εκτελούσαν η Adriatica/Tirrenia και η Saremar βάσει των αρχικών συμβάσεων και τη διάρκεια της εκτέλεσης, η Ιταλία δεν παρείχε τις ημερομηνίες λήξης σχετικά με την εκτέλεση της γραμμής Τεργέστη/Δυρράχιο. Δεν παρασχέθηκε κανένα έγγραφο στοιχείο προς τεκμηρίωση του ισχυρισμού ότι η έναρξη της εκτέλεσης της γραμμής Santa Teresa di Gallura/Bonifacio χρονολογείτο πριν από το 1989·

γ) όσον αφορά την ανάκτηση της ενίσχυσης που κηρύχθηκε ασυμβίβαστη με την απόφαση του 2005, η Ιταλία επιβεβαίωσε την ανάκτηση της ασυμβίβαστης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Adriatica από τον Ιανουάριο του 1992 έως τον Ιούλιο του 1994 για την εκτέλεση της σύνδεσης Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, η οποία υπολογίστηκε σε 8 651 600 EUR συνολικά (3 207 810 EUR κεφάλαιο και 5 443 790 EUR τόκοι από την 1η Ιανουαρίου 1992) στις 31 Δεκεμβρίου 2006. Η ενίσχυση επιστράφηκε από τη δικαιούχο μόλις στις 26 Μαρτίου 2007. Δεν έγινε καμία αναφορά σε καταβολή τόκων για την περίοδο 1η Ιανουαρίου 2007 – 26 Μαρτίου 2007·

δ) όσον αφορά την τήρηση των όρων που προβλέπονταν στο άρθρο 2 παράγραφος 1 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, δεν παρασχέθηκαν πληροφορίες·

ε) όσον αφορά τη γραμμή Genoa/Termini Imerese, η Ιταλία διευκρίνισε ότι η γραμμή αυτή ανεστάλη το 2005 και καταργήθηκε το 2006. Δεν παρασχέθηκαν πληροφορίες σχετικά με την ανταγωνιστική κατάσταση στη γραμμή·

στ) όσον αφορά τον πιθανό χαρακτηρισμό των εταιρειών ως προβληματικών βάσει των κατευθυντήριων γραμμών Δ&Α, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι οι εταιρείες δεν είχαν επωφεληθεί από ενίσχυση διάσωσης κατά τη σχετική περίοδο, χωρίς ωστόσο να παράσχει οριστική επιβεβαίωση ως προς το αν οποιαδήποτε από τις εταιρείες θα μπορούσε να έχει θεωρηθεί προβληματική οποτεδήποτε κατά τη διάρκεια των αρχικών συμβάσεων.

(28) Στις 28 Ιανουαρίου 2013 εστάλη περαιτέρω υπενθύμιση στις ιταλικές αρχές, με την οποία καλούνταν να υποβάλουν άμεσα όλες τις πληροφορίες που είχαν ζητηθεί προηγουμένως. Η Επιτροπή ενημέρωσε εκ νέου τις ιταλικές αρχές ότι σε περίπτωση μη υποβολής των πλήρων ζητούμενων πληροφοριών έως τη συγκεκριμένη προθεσμία, θα εξέδιδε διαταγή παροχής πληροφοριών σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού διαδικασίας.

(29) Στις 11 Μαρτίου 2013, η Επιτροπή αποφάσισε να διατάξει την Ιταλία σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 3 του κανονισμού διαδικασίας να παράσχει τις πληροφορίες που είχαν ζητηθεί με τις επιστολές της 22ας Δεκεμβρίου 2010 και της 7ης Νοεμβρίου 2012.

([13]) Απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρο 106 παράγραφος 2 ΣΛΕΕ) στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 312 της 29.11.2005, σ. 67).

([14]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ 2.

(30) Στις 10 Απριλίου 2013 η Ιταλία απάντησε στη διαταγή παροχής πληροφοριών. Η Ιταλία υπέβαλε τα λειτουργικά έξοδα/έσοδα και την ετήσια αντιστάθμιση (ως διαφορά μεταξύ εξόδων και εσόδων, κανένα περιθώριο για τον φορέα εκμετάλλευσης) για όλες τις εταιρείες μετά το 2004. Η Ιταλία δεν ανταποκρίθηκε στα υπόλοιπα αιτήματα που περιλαμβάνονταν στη διαταγή παροχής πληροφοριών της Επιτροπής.

(31) Στις 16 Οκτωβρίου 2015 η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία να παράσχει συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με τη συγχώνευση της Adriatica με την Tirrenia, συγκεκριμένα στοιχεία σχετικά με την πώληση των στοιχείων ενεργητικού της Adriatica και τους όρους που συνόδευαν τη συγχώνευση. Στις 4 Νοεμβρίου 2015, με επιστολή της 22ας Οκτωβρίου 2015, οι ιταλικές αρχές απάντησαν ότι με απόφαση της 18ης Μαρτίου 2004 η Tirrenia είχε εξαγοράσει τις συνεχιζόμενες δραστηριότητες της θυγατρικής της και ότι η συγχώνευση δεν είχε επηρεάσει τις δραστηριότητες που ασκούσε η Adriatica βάσει των αρχικών συμβάσεων ούτε είχε επιφέρει αλλαγές στις αντισταθμίσεις που προβλέπονταν στις εν λόγω συμβάσεις.

(32) Στις 18 Οκτωβρίου 2018 η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία να παράσχει διευκρινίσεις σχετικά με την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για τη γραμμή Μπάρι/Δυρράχιο και το ακριβές ποσό της ενίσχυσης (κεφάλαιο και τόκοι) που ανακτήθηκε από τις ιταλικές αρχές για την εκτέλεση της γραμμής Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα τα έτη 1992-1994. Η Ιταλία απάντησε στις 21 Δεκεμβρίου 2018, διευκρινίζοντας ότι δεν είχε καταβληθεί αντιστάθμιση για τα δρομολόγια που εκτελούνταν στη γραμμή Μπάρι/Δυρράχιο τα έτη 2002-2008 και επιβεβαιώνοντας ότι η ανάκτηση της ασυμβίβαστης ενίσχυσης ύψους 8 651 600 EUR που είχε χορηγηθεί στην Adriatica από τον Ιανουάριο του 1992 έως τον Ιούλιο του 1994 για την εκτέλεση της γραμμής Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα δεν περιλάμβανε τόκους για την περίοδο 1η Ιανουαρίου 2007 – 26 Μαρτίου 2007.

1.4. **Υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων μετά τη λήξη των αρχικών συμβάσεων**

(33) Τον Ιανουάριο του 2009 οι εταιρείες Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar και Caremar παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών βάσει των παραταθεισών αρχικών συμβάσεων ως εξής:

α) το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 207 της 30ής Δεκεμβρίου 2008, που μετετράπη στον νόμο αριθ. 14 της 27ης Φεβρουαρίου 2009, προέβλεπε την παράταση των αρχικών συμβάσεων μέχρι το τέλος του 2009·

β) το άρθρο 19β του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 135 της 25ης Σεπτεμβρίου 2009, που μετετράπη στον νόμο αριθ. 166 της 20ής Νοεμβρίου 2009 (στο εξής: νόμος του 2009), παρέτεινε περαιτέρω τις αρχικές συμβάσεις μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2010, ημερομηνία μέχρι την οποία η Ιταλία σκόπευε να ολοκληρώσει τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης των εταιρειών του ομίλου Tirrenia·

γ) ο νόμος αριθ. 163 της 1ης Οκτωβρίου 2010 για τη μετατροπή του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 125 της 5ης Αυγούστου 2010 προέβλεπε περαιτέρω παράταση των αρχικών συμβάσεων μέχρι το τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης.

(34) Δυνάμει του νόμου του 2009, στους αγοραστές των εταιρειών επρόκειτο να ανατεθούν νέες συμβάσεις/συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(35) Στις 5 Οκτωβρίου 2011, μετά τη λήψη αρκετών καταγγελιών, η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας σε σχέση με διάφορα μέτρα τα οποία έλαβε το ιταλικό κράτος υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στις εταιρείες στο πλαίσιο της παράτασης των αρχικών συμβάσεων όπως αναφέρεται ανωτέρω, και δυνητικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων ([15]). Στις 19 Δεκεμβρίου 2012 εγκρίθηκε η παράταση της επίσημης διαδικασίας έρευνας ([16]). Για αυτά τα μέτρα διενεργείται χωριστή έρευνα στο πλαίσιο των υποθέσεων SA.32014, SA.32015 και SA.32016 και, επομένως, δεν καλύπτονται από την παρούσα απόφαση.

1.5. **Πεδίο της παρούσας απόφασης**

(36) Η παρούσα απόφαση καλύπτει μόνο τις επιδοτήσεις που λήφθηκαν από τις περιφερειακές εταιρείες την περίοδο 1992-2008 και δεν προδικάζει τυχόν άλλες εν εξελίξει υποθέσεις κρατικών ενισχύσεων, περιλαμβανομένης της επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβάλλεται στις εταιρείες αυτές από το 2009 στο πλαίσιο της παράτασης των αρχικών συμβάσεων (βλέπε υποθέσεις SA.32014, SA.32015 και SA.32016).

(37) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο τις πτυχές που σχετίζονται με τις κρατικές ενισχύσεις και δεν προδικάζει την εφαρμογή άλλων διατάξεων της Συνθήκης, ιδίως σε θέματα νομοθεσίας για τις δημόσιες συμβάσεις και τις παραχωρήσεις παροχής υπηρεσιών.

([15]) ΕΕ C 28 της 1.2.2012, σ. 18.
([16]) ΕΕ C 84 της 22.3.2013, σ. 58.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

2.1. **Οι δικαιούχοι επιχειρήσεις και οι αγορές στις οποίες δραστηριοποιούνται**

2.1.1. *Adriatica*

(38) Η Adriatica εκτελούσε διεθνείς γραμμές μεταξύ της Ιταλίας και της Ελλάδας, της Αλβανίας και της πρώην Γιουγκοσλαβίας, μαζί με ένα δίκτυο τοπικών συνδέσεων ενδομεταφορών με τη Σικελία (μόνο εμπορεύματα) και τις νήσους του αρχιπελάγους Tremiti.

(39) Το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης της Adriatica συγκεντρωνόταν στις διεθνείς συνδέσεις με την Αλβανία και στις συνδέσεις ενδομεταφορών με τις νήσους του αρχιπελάγους Tremiti ([17]). Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων, άνω του 90 % του συνολικού όγκου εμπορευμάτων που μετέφερε η Adriatica αφορούσε τις συνδέσεις ενδομεταφορών με τη Σικελία και τις διεθνείς συνδέσεις (οι τελευταίες αντιστοιχούσαν στο 67 % του συνολικού όγκου μεταφοράς εμπορευμάτων από την εταιρεία) ([18]).

(40) Η πίεση την οποία υφίστατο η Adriatica από τον ανταγωνισμό στις διάφορες γραμμές που εξυπηρετούσε ποικίλλει ως προς το επίπεδό της.

(41) Όσον αφορά τις διεθνείς συνδέσεις:

— η γραμμή Μπάρι/Δυρράχιο (Αλβανία) εκτελείτο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από την Adriatica και από άλλους φορείς εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένου ενός ενωσιακού φορέα εκμετάλλευσης (αλλά μόνο την περίοδο αιχμής)·

— η γραμμή Ανκόνα/Σπλιτ (Κροατία) εκτελείτο από την Adriatica και από άλλους τρεις φορείς εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένου από το 2001 ενός ενωσιακού φορέα εκμετάλλευσης (αλλά μόνο την περίοδο αιχμής)·

— η γραμμή Μπάρι/Ντουμπρόβνικ (Κροατία) εκτελείτο από την Adriatica μόνο την περίοδο 1997-1998, μαζί με έναν μη ενωσιακό φορέα εκμετάλλευσης·

— η γραμμή Μπάρι/Μπαρ (Μαυροβούνιο) εκτελείτο από την Adriatica μόνο την περίοδο 1997-1998, μαζί με δύο μη ενωσιακούς φορείς εκμετάλλευσης·

— η γραμμή Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα (Ελλάδα) εκτελείτο από την Adriatica έως το 2004 (αλλά διακόπηκε μεταξύ 2000 και 2004) ([19]), μαζί με άλλους φορείς εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένων ενωσιακών φορέων εκμετάλλευσης.

— στις γραμμές Ανκόνα/Δυρράχιο (Αλβανία), Ανκόνα/Μπαρ (Μαυροβούνιο) και Τεργέστη/Δυρράχιο (Αλβανία), η Adriatica δεν αντιμετώπιζε ανταγωνισμό.

(42) Όσον αφορά τις συνδέσεις ενδομεταφορών:

— στις συνδέσεις με διάφορα νησιά του αρχιπελάγους Tremiti, η Adriatica αντιμετώπιζε ανταγωνισμό από άλλες ιταλικές επιχειρήσεις κυρίως την περίοδο αιχμής·

— στις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών Γένοβα/Termini Imerese και Ραβέννα/Κατάνια, η Adriatica ανταγωνιζόταν άλλες ιταλικές επιχειρήσεις·

— στις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών Βενετία/Κατάνια και Λιβόρνο/Κατάνια, η Adriatica δεν αντιμετώπιζε ανταγωνισμό.

2.1.2. *Saremar*

(43) Η Saremar εκτελούσε τοπικά δρομολόγια ενδομεταφορών με τα νησιά που βρίσκονται βορειο-ανατολικά και νοτιο-δυτικά της Σαρδηνίας, καθώς και τη διεθνή γραμμή Santa Teresa di Gallura/Bonifacio, που συνδέει τη Σαρδηνία με την Κορσική.

(44) Σε αυτές τις γραμμές, οι δραστηριότητες της Saremar αντιστοιχούσαν στο 64 % της αγοράς επιβατικών μεταφορών και στο 70 % της αγοράς εμπορευματικών μεταφορών.

([17]) Από τους 596 943 επιβάτες που μεταφέρθηκαν από την Adriatica το 2000, 397 146 ταξίδεψαν στις γραμμές της κεντρικής και νότιας Αδριατικής (εκ των οποίων 334 639 μεταξύ της Ιταλίας και της Αλβανίας) και 161 024 στις συνδέσεις με το αρχιπέλαγος των νήσων Tremiti.

([18]) Από τα 779 223 τρέχοντα μέτρα εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν από την Adriatica το 2000, 306 124 διακινήθηκαν στις γραμμές της κεντρικής και νότιας Αδριατικής (εκ των οποίων 235 542 μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας) και 473 099 στις γραμμές με τη Σικελία.

([19]) Η Adriatica ανέστειλε τις δραστηριότητες σε αυτή τη γραμμή τον Οκτώβριο του 1999 κατόπιν αιτήματος του ιταλικού υπουργείου Μεταφορών. Μεταξύ 2000 και 2004 η Adriatica δεν παρείχε υπηρεσίες σε αυτή τη γραμμή με δικά της σκάφη και περιόριζε τις δραστηριότητές της στη διασφάλιση –μέσω συμβάσεων με τρίτους– των επιβατικών υπηρεσιών που καλύπτονταν από τη διεθνή σύμβαση για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και αποσκευών (CIV) της 7ης Φεβρουαρίου 1970, της οποίας η Adriatica ήταν μέλος.

(45) Εκτός από τη γραμμή Santa Teresa di Gallura/Bonifacio (10 ναυτικά μίλια), οι γραμμές τις οποίες εξυπηρετούσε η Saremar (La Maddalena/Palau, Carloforte/Calasetta, Carloforte/Portovesme) χαρακτηρίζονταν από μάλλον μικρή απόσταση, πέντε ναυτικών μιλίων κατά μέσο όρο. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τη συχνότητα των καθημερινών δρομολογίων, έδινε σε αυτές τις θαλάσσιες συνδέσεις χαρακτηριστικά σχεδόν ίδια με αυτά ενός συστήματος περιαστικών μεταφορών που αποσκοπεί να εξασφαλίσει τον εφοδιασμό και τις μετακινήσεις των κατοίκων των γειτονικών νησιών ([20]). Η ιδιαιτερότητα αυτής της αγοράς απέρρεε επίσης από τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και τις τοπικές μετεωρολογικές συνθήκες στη θάλασσα, που επέβαλλαν τη δρομολόγηση συγκεκριμένου τύπου πλοίων, τα οποία δεν προσφέρονταν για άλλο τύπο ναυσιπλοΐας, σε άλλα μέρη.

(46) Η Saremar αντιμετώπιζε τον ανταγωνισμό άλλων ιταλικών επιχειρήσεων σε τρεις από τις τέσσερις γραμμές που εξυπηρετούσε, συμπεριλαμβανόμενης της σύνδεσης μεταξύ Σαρδηνίας και Κορσικής.

2.1.3. *Toremar*

(47) Η Toremar δραστηριοποιείτο στις γραμμές θαλάσσιων ενδομεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών της Τοσκάνης (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa και Giglio). Η εταιρεία διαχειριζόταν ουσιαστικά ένα δίκτυο τοπικών γραμμών, οι συχνότητες και τα δρομολόγια των οποίων αποσκοπούσαν στην κάλυψη των αναγκών εφοδιασμού και μετακίνησης των πληθυσμών των νησιών. Τα χαρακτηριστικά του δικτύου γραμμών που πρόσφερε η Toremar το καθιστούσαν συγκρίσιμο με τοπικό δίκτυο γραμμών περιαστικών μεταφορών.

(48) Σε δύο από τις έξι γραμμές που εξυπηρετούσε η Toremar ασκούσαν δραστηριότητες και άλλες ιταλικές επιχειρήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

2.1.4. *Siremar*

(49) Η Siremar εξυπηρετούσε τοπικές συνδέσεις μεταξύ των λιμένων των Σικελίας και των μικρότερων νησιών που την περιβάλλουν (νήσοι Eolie, νήσοι Pelagie, νήσοι Egadi, Ustica και Pantelleria).

(50) Οι συνδέσεις με το αρχιπέλαγος των νήσων Eolie, που βρίσκεται στα βόρεια της Σικελίας, επεκτείνονταν έως τη χερσόνησο (στη Νάπολη). Αυτό το δίκτυο γραμμών είχε καθαρά τοπικό χαρακτήρα. Οι συνήθως μικρές διαδρομές, οι συχνότητες και τα ωράρια των δρομολογίων αποσκοπούσαν στην κάλυψη των αναγκών μετακίνησης των κατοίκων των νήσων. Οι νήσοι Eolie, με 12 000 μόνιμους κατοίκους, εκ των οποίων οι 9 000 στην κεντρική νήσο Lipari, εξυπηρετούνταν την περίοδο εκείνη με πέντε συνδέσεις της Siremar με σημείο αναχώρησης τον λιμένα του Milazzo στη Σικελία. Η Siremar εκτελούσε τα δρομολόγια όλο τον χρόνο με πλοία μεικτής μεταφοράς (επιβατών/οχημάτων) και ταχύπλοα σκάφη αποκλειστικά για τη μεταφορά επιβατών. Μια ιταλική επιχείρηση ανταγωνιζόταν τη Siremar σε τέσσερις από τις πέντε γραμμές με μεικτά πλοία μικρής μεταφορικής ικανότητας, ενώ μία άλλη την ανταγωνιζόταν με δρομολόγια ταχύπλοης σύνδεσης σε τρεις γραμμές εκτός περιόδου αιχμής και σε τέσσερις κατά την περίοδο αιχμής.

(51) Όσον αφορά τη σύνδεση με τα τρία νησιά του αρχιπελάγους Egadi, η Siremar εκτελούσε συνδέσεις από τον λιμένα του Trapani στη Σικελία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με ένα πλοίο μεικτής μεταφοράς (επιβατών/οχημάτων) και δύο ταχύπλοα σκάφη. Στην αγορά αυτή υπήρχαν δύο ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις: η πρώτη εκτελούσε μόνο εμπορευματικά δρομολόγια, ενώ η δεύτερη δρομολόγια ταχύπλοης σύνδεσης.

(52) Οι άλλες γραμμές που εξυπηρετούσε η Siremar με αναχώρηση από τους λιμένες του Παλέρμο και του Ακράγαντα δεν υφίσταντο ανταγωνισμό από καμιά ιδιωτική επιχείρηση. Η Siremar αποτελούσε, ως εκ τούτου, τη μοναδική επιχείρηση που εξυπηρετούσε τους κατοίκους των νησιών αυτών στις μετακινήσεις τους.

2.1.5. *Caremar*

(53) Η Caremar κάλυπτε ένα δίκτυο τοπικών θαλάσσιων συνδέσεων μεταξύ των ηπειρωτικών λιμένων του κόλπου της Νάπολης (Νάπολη, Sorrento και Pozzuoli) και των νήσων Partenopee (Κάπρι, Ischia, Procida), αφενός και αφετέρου, των ηπειρωτικών λιμένων Formia και Anzio (Lazio) και των μικρότερων νήσων Ponza και Ventotene. Οι υπηρεσίες που παρείχε αποσκοπούσαν ουσιαστικά στην κάλυψη των αναγκών μετακινήσεων των τοπικών κοινοτήτων και ήταν συγκρίσιμες με ένα δίκτυο περιαστικών μεταφορών από άποψη συχνότητας και ωραρίων, ιδίως όσον αφορά τον κόλπο της Νάπολης.

(54) Στον κόλπο της Νάπολης, η Caremar ασκούσε τις δραστηριότητές της σε ανταγωνισμό με άλλες ιδιωτικές ιταλικές επιχειρήσεις στις διαδρομές Κάπρι/Νάπολη, Κάπρι/Sorrento, Ischia/Νάπολη και Procida/Νάπολη.

(55) Αντιθέτως, η Caremar εξασφάλιζε –χωρίς ανταγωνισμό– συνδέσεις με τις νήσους Ponza και Ventotene, που εξυπηρετούνταν όλο τον χρόνο από πλοία μεικτής μεταφοράς επιβατών και οχημάτων. Ωστόσο, ήταν σε ανταγωνισμό με μια ιδιωτική επιχείρηση στο τμήμα των γραμμών ταχύπλοης σύνδεσης στις γραμμές Ponza/Formia και Ventotene/Formia.

([20]) Στις 4 τακτικές γραμμές που εξυπηρετούσε η εταιρεία, εκτελείτο μία αναχώρηση την ώρα, κατά μέσο όρο, από ώρα 06.00 έως 22.00.

2.2. **Αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας**

2.2.1. *Το νομοθετικό πλαίσιο*

(56) Για σκοπούς συμμόρφωσης με την απόφαση του 2009, το ισχύον νομικό πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο περιγράφεται αναλυτικά στις αιτιολογικές σκέψεις 57-93.

2.2.1.1. Νομοθεσία που δεν εξετάστηκε στην απόφαση του 2005

— Βασιλικά διατάγματα αριθ. 2081 και αριθ. 2082 της 7ης Δεκεμβρίου 1936

(57) Τα βασιλικά διατάγματα αριθ. 2081 και αριθ. 2082 της 7ης Δεκεμβρίου 1936 (στο εξής: διατάγματα του 1936) καθιέρωσαν διάφορες γραμμές εθνικού συμφέροντος (*linee di interesse nazionale*) και θέσπισαν διατάξεις σχετικά με τις οικονομικές παρεμβάσεις που απαιτούνταν για την εκτέλεσή τους.

(58) Προκειμένου να διασφαλιστεί το απαιτούμενο επίπεδο υπηρεσιών στις γραμμές εθνικού συμφέροντος, με το βασιλικό διάταγμα αριθ. 2081 της 7ης Δεκεμβρίου 1936 (στο εξής: διάταγμα 2081/1936) συστάθηκαν τέσσερις εταιρείες: η Italia (με βάση στη Γένοβα), η Lloyd Triestino (με βάση στην Τεργέστη), η Tirrenia (με βάση στη Νάπολη) και η Adriatica (με βάση στη Βενετία). Σύμφωνα με το βασιλικό διάταγμα αριθ. 2082 της 7ης Δεκεμβρίου 1936 (στο εξής: διάταγμα 2082/1936), μια νεοσυσταθείσα εταιρείας κρατικής ιδιοκτησίας (*Finmare*) θα κατείχε την πλειοψηφία των μετοχών σε αυτές τις εταιρείες.

(59) Οι γραμμές εθνικού συμφέροντος ομαδοποιήθηκαν σε τέσσερις τομείς βάσει γεωγραφικού κριτηρίου. Παρότι ορισμένες γραμμές εθνικού συμφέροντος ήταν εθνικές συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των μεγαλύτερων νησιών της Ιταλίας, οι περισσότερες ήταν διεθνείς γραμμές που συνέδεαν την Ιταλία με την αμερικανική και την αφρικανική ήπειρο. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 4 του διατάγματος 2081/1936, η παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε καθέναν από τους τέσσερις αυτούς τομείς ανατέθηκε για εικοσαετή περίοδο (από την 1η Ιανουαρίου 1937) στις τέσσερις νεοσυσταθείσες εταιρείες ως εξής:

α) τομέας I (Αμερική): Italia·

β) τομέας II (Αφρική πέραν της διώρυγας του Σουέζ και του Γιβραλτάρ, Ασία πέραν της διώρυγας του Σουέζ, και Αυστραλία): Lloyd Triestino·

γ) τομέας III (Τυρρηνικό Πέλαγος και Λιβύη, περίπλους Ιταλίας, δυτική Μεσόγειος, βόρεια Ευρώπη πέραν της διώρυγας του Γιβραλτάρ): Tirrenia·

δ) τομέας IV (Αδριατική και ανατολική Μεσόγειος): Adriatica.

(60) Το άρθρο 6 του διατάγματος 2081/1936 προέβλεπε τη δυνατότητα μεταγενέστερης επέκτασης του καταλόγου των γραμμών εθνικού συμφέροντος με υπουργικό διάταγμα, υπό τον όρο ότι οποιαδήποτε νέα γραμμή θα ανατίθετο στις εταιρείες που είχαν συσταθεί με τα διατάγματα του 1936.

(61) Το ίδιο άρθρο προέβλεπε ότι, όπου απαιτείτο για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στις επίμαχες γραμμές, μπορούσε να χορηγηθεί δημόσια συνεισφορά στις προαναφερόμενες εταιρείες βάσει των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με εικοσαετή διάρκεια. Ως εκ τούτου, ορίστηκε ότι το ύψος των δημόσιων επιδοτήσεων θα καθοριζόταν σε συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με εικοσαετή διάρκεια.

(62) Σύμφωνα με το άρθρο 7 του διατάγματος 2081/1936, η δημόσια συνεισφορά μπορούσε να επανεξετάζεται κάθε τέσσερα έτη υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Σκοπός της διάταξης αυτής ήταν να διασφαλιστεί ότι οι εταιρείες εκτελούσαν ποσοστό άνω του 75 % των δρομολογίων που τους είχαν ανατεθεί και ότι το μέσο περιθώριο κέρδους για την εκτέλεσή τους κυμαινόταν μεταξύ 4 % και 8 %. Στα διατάγματα του 1936 δεν αναφερόταν ο συνολικός προϋπολογισμός του καθεστώτος χρηματοδότησης.

(63) Το βασιλικό διάταγμα αριθ. 781 της 12ης Μαΐου 1938 προέβλεπε τη δυνατότητα τροποποίησης με υπουργικό διάταγμα του καταλόγου των γραμμών εθνικού συμφέροντος που προβλέπονταν στο άρθρο 2 του διατάγματος 2081/1936 (και εγκρίθηκαν με υπουργικό διάταγμα της 5ης Ιανουαρίου 1937). Το υπουργικό διάταγμα της 20ής Δεκεμβρίου 1938 εισήγαγε ορισμένες τροποποιήσεις στον κατάλογο των γραμμών.

(64) Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν συναφθεί σύμφωνα με το διάταγμα 2081/1936 έληξαν στις 31 Δεκεμβρίου 1956. Ακολούθως, ο Ιταλός νομοθέτης παρέτεινε τις συμβάσεις έως τις 30 Ιουνίου 1962 ([21]).

— Νόμος αριθ. 34 της 5ης Ιανουαρίου 1953 και νόμος αριθ. 178 της 26ης Μαρτίου 1959.

(65) Δυνάμει του νόμου αριθ. 34 της 5ης Ιανουαρίου 1953 (στο εξής: νόμος 34/1953) και του νόμου αριθ. 178 της 26ης Μαρτίου 1959 (στο εξής: νόμος 178/1959), οι οποίοι ρύθμιζαν τις τοπικές ταχυδρομικές υπηρεσίες και υπηρεσίες εμπορικής ναυσιπλοΐας, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εξουσιοδοτήθηκε να δρομολογήσει δημόσιους διαγωνισμούς για την ανάθεση της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς ταχυδρομείου και ταχυδρομικών δεμάτων, καθώς και της παροχής εμπορικών υπηρεσιών καθαρά τοπικού χαρακτήρα, σε ιδιωτικές επιχειρήσεις.

(66) Ο νόμος 34/1953 προέβλεπε τέσσερις επιδοτούμενους τομείς για τους οποίους θα πραγματοποιούνταν χωριστοί δημόσιοι διαγωνισμοί: α) αρχιπέλαγος Τοσκάνης, β) νήσοι Partenopee και Pontine, γ) νήσοι Eolie, δ) νήσοι Egadi, νήσοι Pelagie, Ustica και Pantelleria. Με τον νόμο 178/1959 προστέθηκαν οι ακόλουθοι επιδοτούμενοι τομείς: ε) κεντρική Αδριατική, στ) βόρεια Αδριατική.

(67) Σύμφωνα με το άρθρο 4 του νόμου 34/1953, οι επιδοτήσεις που χορηγούνταν από το κράτος για την εκτέλεση των προαναφερόμενων δρομολογίων έπρεπε να συμφωνούνται σε συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με εικοσαετή διάρκεια. Η ίδια διάταξη εφαρμοζόταν επίσης στις γραμμές που καλύπτονταν από τον νόμο 178/1959.

— Νόμος αριθ. 600 της 2ας Ιουνίου 1962

(68) Με τον νόμο αριθ. 600 της 2ας Ιουνίου 1962 (στο εξής: νόμος 600/1962) αναδιοργανώθηκε το καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ιταλία.

(69) Ειδικότερα, το άρθρο 2 του νόμου 600/1962 όριζε ότι οι νέες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επρόκειτο να συναφθούν μεταξύ του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και των εταιρειών Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia και Adriatica. Οι συμβάσεις αυτές θα είχαν εικοσαετή διάρκεια και θα περιλάμβαναν: i) τον κατάλογο των γραμμών εθνικού συμφέροντος, ii) λεπτομερείς υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες θα επιβάλλονταν στις εταιρείες που θα εκτελούσαν τις γραμμές και iii) λεπτομερείς κανόνες σχετικά με την αντιστάθμιση που θα μπορούσε το κράτος να χορηγήσει για την εκτέλεση των επίμαχων γραμμών. Οι συμβάσεις θα τίθεντο σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1962.

(70) Το συνολικό ποσό της δημόσιας αντιστάθμισης που θα χορηγείτο σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης στους οποίους είχε ανατεθεί η εκτέλεση των γραμμών καθορίστηκε με το άρθρο 6 του νόμου 600/1962. Η χορηγούμενη συνεισφορά σε κάθε φορέα εκμετάλλευσης μπορούσε να επανεξετάζεται ανά διετία σε περίπτωση μεταβολής των εσόδων και των εξόδων του φορέα, λαμβανομένων υπόψη των κριτηρίων που αναφέρονταν στο άρθρο 8 του εν λόγω νόμου. Προκειμένου να εισαχθεί ένα κίνητρο αποδοτικότητας, προβλεπόταν ότι η συνεισφορά μπορούσε να αναθεωρηθεί προς τα πάνω ή προς τα κάτω εφόσον οι διακυμάνσεις σε ορισμένα στοιχεία εσόδων και εξόδων, που αναφέρονταν στον νόμο, υπερέβαιναν σε απόλυτη τιμή το 1 % των ακαθάριστων εσόδων. Η αναθεώρηση μπορούσε να επηρεάσει μόνο το πλεονάζον τμήμα του ποσού αυτού.

2.2.1.2. Νομοθεσία που εξετάστηκε στην απόφαση του 2005

— Νόμος αριθ. 684/1974 και προεδρικό διάταγμα αριθ. 501/1979

(71) Με τον νόμο αριθ. 684 της 20ής Δεκεμβρίου 1974 για την αναδιάρθρωση των θαλάσσιων μεταφορών μείζονος εθνικού συμφέροντος (στο εξής: νόμος 684/1974) καταργήθηκαν το διάταγμα 2081/1936 και ο νόμος 600/1962, καθώς και κάθε αντίθετη ή ασύμβατη διάταξη, και προβλέφθηκε η καταγγελία από τις 31 Δεκεμβρίου 1974 των συμφωνιών που είχαν συναφθεί βάσει του νόμου 600/1962.

(72) Ο νόμος 684/1974 εισήγαγε διάκριση μεταξύ εμπορευματικών γραμμών (άρθρο 4), επιβατικών γραμμών (άρθρο 6) και συνδέσεων με μεγαλύτερα και μικρότερα ιταλικά νησιά (άρθρο 8).

(73) Όσον αφορά τις θαλάσσιες συνδέσεις με μεγαλύτερα και μικρότερα ιταλικά νησιά, το άρθρο 8 απαιτούσε τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις σχετικά με την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των σχετικών περιοχών, ιδίως της περιοχής του Mezzogiorno. Προς τον σκοπό αυτό, το ίδιο άρθρο όριζε ότι στις εταιρείες του τότε ομίλου Finmare που είχαν επιφορτιστεί με την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών καταβάλλονταν επιδοτήσεις σύμφωνα με τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας είκοσι ετών.

([21]) Σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 1379 της 20ής Δεκεμβρίου 1956, το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 444 της 25ης Ιουνίου 1957, τον νόμο αριθ. 351 της 26ης Μαΐου 1959, τον νόμο αριθ. 32 της 2ας Φεβρουαρίου 1961 και τον νόμο αριθ. 40 της 2ας Φεβρουαρίου 1962.

(74) Σύμφωνα με το άρθρο 9, οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να περιλαμβάνουν κατάλογο των εξυπηρετούμενων γραμμών, τη συχνότητα των δρομολογίων, τον τύπο των σκαφών που θα χρησιμοποιούνταν σε κάθε γραμμή και το ύψος της δημόσιας συνεισφοράς. Το ποσό αυτό μπορούσε να υποβληθεί σε ετήσια επανεξέταση αν τουλάχιστον ένα από τα στοιχεία κόστους που είχαν ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό του κατέγραφε διακύμανση άνω του 5 % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

(75) Όσον αφορά τις επιβατικές γραμμές, το άρθρο 6 προέβλεπε τον τερματισμό των επιβατικών συνδέσεων που εκτελούνταν από τις εταιρείες Italia, Lloyd Triestino, Adriatica και Tirrenia εντός τριών ετών από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του νόμου (αυτές οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών χαρακτηρίζονταν από τον νόμο ως *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). Το άρθρο 7 αναγνώρισε τη δυνατότητα χορήγησης αντιστάθμισης για τη διασφάλιση της οικονομικής ισορροπίας των τεσσάρων αυτών εταιρειών σε σχέση με τις εν λόγω υπηρεσίες κατά τη διάρκεια της τριετούς περιόδου, βάσει ετήσιων συμβάσεων.

(76) Όσον αφορά τις εμπορευματικές γραμμές, το άρθρο 4 του νόμου 684/1974 εξουσιοδοτούσε τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να χορηγήσει επιδοτήσεις σε εταιρείες του ομίλου Finmare οι οποίες είτε εγκαινίαζαν νέες γραμμές θαλάσσιων μεταφορών [άρθρο 4 στοιχείο α)] είτε εκτελούσαν τις υφιστάμενες [άρθρο 4 στοιχείο β)], σε περίπτωση αδυναμίας των τελευταίων να επιτύχουν οικονομική ισορροπία. Και τα δύο είδη επιδοτήσεων μπορούσαν να χορηγηθούν για μέγιστο διάστημα πέντε ετών και η επιδότηση σχετικά με τις υφιστάμενες γραμμές έπρεπε να χορηγηθεί βάσει ετήσιων συμβάσεων.

(77) Ο νόμος 684/1974 δεν προέβλεπε συνολική δημοσιονομική κάλυψη για τα διάφορα χρηματοδοτικά προγράμματα που είχε θεσπίσει.

(78) Το προεδρικό διάταγμα αριθ. 501, της 1ης Ιουνίου 1979, για την εφαρμογή του νόμου 684/1974 όπως τροποποιήθηκε (στο εξής: διάταγμα 501/1979) ([22]), προέβλεπε λεπτομερείς κανόνες σχετικά με την εφαρμογή του νόμου 684/1974. Στο άρθρο 3 του διατάγματος 501/1979 διευκρινιζόταν ότι, για τον σκοπό της χορήγησης της αντιστάθμισης που προβλεπόταν στο άρθρο 7 του νόμου 684/1974, έπρεπε να ληφθούν υπόψη όλες οι εθνικές και διεθνείς επιβατικές γραμμές τις οποίες διαχειρίζονταν οι εταιρείες Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia και Adriatica.

(79) Το άρθρο 26 του διατάγματος 501/1979 όριζε ότι η ετήσια αντιστάθμιση για τις επιβατικές γραμμές (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) έπρεπε να καθορίζεται βάσει των αναμενόμενων δαπανών και εσόδων. Σύμφωνα με το άρθρο 35 του εν λόγω διατάγματος, η αντιστάθμιση για τις εμπορευματικές γραμμές μπορούσε να επανεξετάζεται έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους ώστε να διασφαλίζεται η οικονομική ισορροπία κάθε γραμμής. Το άρθρο 9 του διατάγματος 501/1979 προσδιόριζε τα διάφορα στοιχεία που έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της επιδότησης που θα καταβαλλόταν στις εταιρείες σύμφωνα με το άρθρο 4 στοιχείο β) και τα άρθρα 7 και 8 του νόμου 684/1974.

(80) Το διάταγμα 501/1979 όριζε επίσης ότι οι χρόνοι άφιξης και αναχώρησης σε κάθε γραμμή την οποία εξυπηρετούσαν οι εταιρείες έπρεπε να εγκρίνονται με υπουργικό διάταγμα και επέβαλλε στις εταιρείες την υποχρέωση να αντικαταστήσουν τα άνω των 18 ετών πλοία τους, εκτός εάν το υπουργείο απάλλασσε ρητά τις εταιρείες από την υποχρέωση αυτή. Επιπλέον, τα χρησιμοποιούμενα σκάφη έπρεπε να αντιστοιχίζονται με κάθε γραμμή δημόσιας υπηρεσίας. Η ρύθμιση αυτή, με την οποία υποχρεώνονταν οι εταιρείες σε τακτική ανανέωση των πλοίων του στόλου τους, αποτελούσε ειδική υποχρέωση για τις εταιρείες.

(81) Με το άρθρο 40 του διατάγματος 501/1979 ανατέθηκε στον αρμόδιο υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να εγκρίνει, εκτός από τα τακτικά δρομολόγια, την εκτέλεση πρόσθετων δρομολογίων για την ικανοποίηση έκτακτων αναγκών συναφών με το δημόσιο συμφέρον ή την αύξηση της κίνησης.

— Νόμος αριθ. 169 της 19ης Μαΐου 1975

(82) Ο νόμος αριθ. 169 της 19ης Μαΐου 1975 περί αναδιάταξης των τοπικών ταχυδρομικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών εμπορικής ναυσιπλοΐας (στο εξής: νόμος 169/1975) αναδιοργάνωσε το τοπικό καθεστώς ταχυδρομικών και εμπορικών δημόσιων υπηρεσιών.

(83) Ειδικότερα, το άρθρο 1 προέβλεπε τη σύσταση τριών περιφερειακών εταιρειών, και συγκεκριμένα της Caremar, της Siremar και της Toremar, και ανέθετε στην τελευταία υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη μεταφορά ταχυδρομείου και ταχυδρομικών δεμάτων, καθώς και την παροχή εμπορικών υπηρεσιών καθαρά τοπικού χαρακτήρα. Το άρθρο 1 απαιτούσε επίσης να διατηρήσει η Tirrenia συμμετοχή τουλάχιστον 51 % στο μετοχικό κεφάλαιο καθεμίας από τις εν λόγω εταιρείες. Το άρθρο 2 του νόμου 169/1975 εξουσιοδοτούσε τον υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας να χορηγεί επιδοτήσεις στις περιφερειακές εταιρείες όπως συμφωνούνταν σε συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας με εικοσαετή διάρκεια.

([22]) Με τον νόμο 373 της 23ης Ιουνίου 1977 για την αναδιάρθρωση των θαλάσσιων μεταφορών μείζονος εθνικού συμφέροντος.

— Νόμος αριθ. 856 της 5ης Δεκεμβρίου 1986

(84) Ο νόμος αριθ. 856 της 5ης Δεκεμβρίου 1986 περί των κανόνων αναδιάρθρωσης του δημόσιου στόλου (όμιλος Finmare) και των παρεμβάσεων υπέρ των ιδιωτών πλοιοκτητών (στο εξής: νόμος 856/1986) προέβλεπε ορισμένες μεταβολές στο καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

(85) Ειδικότερα, το άρθρο 1 όριζε ότι οι ζημιογόνες γραμμές εμπορευματικών μεταφορών που ήταν ουσιώδεις για την εθνική οικονομία έπρεπε να υπόκεινται σε πρόγραμμα αναδιάρθρωσης και χρηματοδοτικής στήριξης από το κράτος. Το άρθρο 2 προέβλεπε τη χορήγηση επιδότησης εκκίνησης για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών (αρχής γενομένης από την 1η Ιανουαρίου 1985) για αυτές τις γραμμές. Σε περίπτωση απόκτησης νέου πλοίου χορηγείτο πενταετής επιδότηση εκκίνησης, η οποία περιοριζόταν στο ποσό της επένδυσης (αποσβέσεις και τόκοι).

(86) Όσον αφορά τις συνδέσεις με μικρότερα και μεγαλύτερα νησιά, το άρθρο 11 τροποποίησε τα κριτήρια για τον υπολογισμό των επιδοτήσεων. Ειδικότερα, η εξισωτική επιδότηση έπρεπε να υπολογίζεται βάσει της διαφοράς μεταξύ των εσόδων και των εξόδων παροχής της υπηρεσίας, η οποία καθοριζόταν βάσει μέσων και αντικειμενικών παραμέτρων, και έπρεπε να περιλαμβάνει εύλογη απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να περιλαμβάνουν συγκεκριμένες λεπτομέρειες σχετικά με τα στοιχεία που έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της επιδότησης, σε συνδυασμό με πλήρη κατάλογο των επιδοτούμενων γραμμών, των συχνοτήτων και του χρησιμοποιούμενου πλοίου. Οι επιδοτήσεις έπρεπε να εγκρίνονται από τους υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας, Κρατικών Συμμετοχών και Οικονομικών. Η παράγραφος 7 προέβλεπε ότι μπορούσε να χορηγηθεί πρόσθετη επιδότηση για την πρώτη πενταετή περίοδο ώστε να διασφαλιστεί η οικονομική ισορροπία των δικαιούχων επιχειρήσεων.

(87) Σύμφωνα με το άρθρο 13, η εκτέλεση από τη Lloyd Triestino των θαλάσσιων συνδέσεων στη βόρεια Αδριατική με την Costa Istriana έπρεπε να μεταβιβαστεί στην Adriatica. Επιπλέον, σύμφωνα με την παράγραφο 4 του εν λόγω άρθρου, οι μεικτές συνδέσεις που υπήρχαν την 1η Ιανουαρίου 1986 και τις οποίες εκτελούσε η Adriatica ([23]) υπάχθηκαν στους κανόνες των άρθρων 8 και 9 του νόμου 684/1974 και στις μεταγενέστερες τροποποιήσεις (που αφορούν τις συνδέσεις με μεγάλα και μικρά νησιά της Ιταλίας). Κατά συνέπεια, το άρθρο 11 του νόμου 856/1986 κατέστη επίσης εφαρμοστέο στις διεθνείς συνδέσεις τις οποίες εκτελούσε η Adriatica.

(88) Το άρθρο 15 του νόμου 856/1986 προέβλεπε τη σύσταση περιφερειακής εταιρείας κρατικής ιδιοκτησίας (Saremar) στην οποία θα ανατίθετο η παροχή ταχυδρομικών και εμπορικών υπηρεσιών μεταξύ της Σαρδηνίας, της Κορσικής και των γειτονικών μικρότερων νησιών, τις οποίες παρείχε προηγουμένως η Tirrenia.

(89) Το άρθρο 12 του νόμου 856/1986 όριζε ότι οι τιμές των υπηρεσιών θα καθορίζονταν με υπουργικό διάταγμα βάσει πρότασης των ίδιων των εταιρειών. Οι κάτοικοι και οι μετανάστες εργαζόμενοι επωφελούνταν από προτιμησιακές τιμές.

(90) Όπως και ο νόμος 684/1974, ο νόμος 856/1986 δεν προέβλεπε συνολική δημοσιονομική κάλυψη για τα χρηματοδοτικά προγράμματα που αφορούσε.

— Νομοθετικό διάταγμα αριθ. 77 της 4ης Μαρτίου 1989, όπως μετατράπηκε σε νόμο από τον νόμο αριθ. 160 της 5ης Μαΐου 1989

(91) Οι τελευταίες καινοτομίες στο νομικό πλαίσιο που εφαρμοζόταν στις αρχικές συμβάσεις, όσον αφορά τόσο τις επιβατικές όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές, εισήχθησαν με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 77 της 4ης Μαρτίου 1989 το οποίο αφορούσε επείγοντα μέτρα στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και τις παραχωρήσεις στο ναυτιλιακό τομέα (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 77/1989), όπως μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 160 της 5ης Μαΐου 1989.

(92) Ειδικότερα, το άρθρο 9 του νομοθετικού διατάγματος 77/1989 όριζε ότι από την 1η Ιανουαρίου 1990 οι γραμμές που θεωρούνταν ουσιώδεις για τη διασφάλιση της μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μπορούσαν να επωφεληθούν από εξισωτική επιδότηση. Οι γραμμές που θα εξυπηρετούνταν και η συχνότητα των δρομολογίων θα καθορίζονταν από τις δημόσιες αρχές βάσει τεχνικών προτάσεων των εταιρειών στις οποίες είχε ανατεθεί η διαχείριση της υπηρεσίας, οι οποίες όφειλαν για τον σκοπό αυτό να υποβάλουν πρόγραμμα εκτέλεσης δρομολογίων ανά πενταετία.

(93) Όσον αφορά τις συνδέσεις με τα νησιά, το άρθρο 9 παράγραφος 3 προέβλεπε επίσης ότι το ύψος της εξισωτικής επιδότησης έπρεπε να καθοριστεί στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας λαμβανομένων ως σημείο αναφοράς μέσων και αντικειμενικών παραμέτρων όπως προέκυπταν από τα κόμιστρα που εφάρμοζε η εθνική σιδηροδρομική εταιρεία (*Ferrovie dello Stato*) για ισοδύναμες υπηρεσίες και αποστάσεις.

([23]) Ιδίως, οι συνδέσεις μεταξύ Τεργέστης και άλλων λιμένων στην ιταλική περιφέρεια της Friuli Venezia Giulia, και μεταξύ της δυτικής και ανατολικής ακτής της κεντρικής και της νότιας Αδριατικής, καθώς και μεταξύ του Ιονίου Πελάγους και της ανατολικής Μεσογείου.

2.2.2. *Οι αρχικές συμβάσεις*

(94) Οι αρχικές συμβάσεις είναι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνήφθησαν τον Ιούλιο του 1991 από το ιταλικό Δημόσιο με καθεμία από τις πέντε περιφερειακές εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia. Οι συμβάσεις αυτές ήταν πανομοιότυπες για όλες τις εταιρείες που ανήκαν στον πρώην όμιλο Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Tirrenia. Δυνάμει του άρθρου 2, οι αρχικές συμβάσεις εφαρμόζονταν αναδρομικά με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 1989 και θα έληγαν στις 31 Δεκεμβρίου 2008. Ωστόσο, οι αρχικές συμβάσεις προέβλεπαν ότι οι οικονομικές σχέσεις για τα έτη 1989, 1990 και 1991 θα καθορίζονταν με μέτρα ad hoc που δεν αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης.

(95) Σύμφωνα με το άρθρο 3 των αρχικών συμβάσεων, το ύψος της ετησίως χορηγούμενης επιδότησης καθοριζόταν με βάση την αίτηση που υπέβαλλε η δικαιούχος επιχείρηση τον Φεβρουάριο κάθε οικονομικού έτους. Η αίτηση αποτελούσε αντικείμενο διυπουργικών διαβουλεύσεων και εγκρινόταν στη συνέχεια με υπουργικό διάταγμα τον επόμενο Μάιο. Σκοπός της ετήσιας επιδότησης ήταν να επιτρέπει στην επιχείρηση να καλύψει τις ζημίες από το αρνητικό υπόλοιπο λειτουργικών εσόδων και εξόδων.

(96) Στο άρθρο 5 των αρχικών συμβάσεων περιγράφονταν αναλυτικά τα διάφορα έσοδα και στοιχεία κόστους που έπρεπε να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, καθώς και της απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου, σύμφωνα με το άρθρο 11 του νόμου 856/1986.

2.2.3. *Τα πενταετή προγράμματα*

(97) Το άρθρο 1 των αρχικών συμβάσεων όριζε ότι στα πενταετή προγράμματα καθορίζονταν οι εξυπηρετούμενες γραμμές και οι λιμένες, ο τύπος και η μεταφορική ικανότητα των σκαφών που χρησιμοποιούνταν στις εν λόγω θαλάσσιες συνδέσεις, η συχνότητα των δρομολογίων και οι επιβαλλόμενοι ναύλοι, καθώς και οι επιδοτούμενοι ναύλοι που ίσχυαν ιδίως για τους μόνιμους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών.

(98) Το πρώτο πενταετές πρόγραμμα, το οποίο κάλυπτε τη χρονική περίοδο 1990-1994, εγκρίθηκε με το υπουργικό διάταγμα της 29ης Μαΐου 1990 και εφαρμόστηκε με αναδρομική ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 1990. Το δεύτερο πρόγραμμα, το οποίο κάλυπτε τα έτη 1995-1999 και εγκρίθηκε με το διάταγμα της 14ης Μαΐου 1996, δεν περιλάμβανε ουσιαστικές τροποποιήσεις όσον αφορά τις γραμμές και τη συχνότητα των δρομολογίων.

(99) Το τρίτο πρόγραμμα, το οποίο κάλυπτε την περίοδο 2000-2004 και υποβλήθηκε από τις εταιρείες στις ιταλικές αρχές τον Σεπτέμβριο του 1999, δεν είχε εγκριθεί κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης του 2005. Εν αναμονή της έγκρισής του, με το διάταγμα της 8ης Μαρτίου 2000 χορηγήθηκε στις επιχειρήσεις του ομίλου Tirrenia το δικαίωμα να συνεχίσουν την εκτέλεση των δρομολογίων που προσδιορίζονταν στο άρθρο 9 του νόμου 160/1989, υπό τους όρους που είχαν συμφωνηθεί στο πενταετές πρόγραμμα 1994-1999 που ίσχυε το 1999.

(100) Κατόπιν της ακύρωσης της απόφασης του 2005, οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι, αντί να εγκρίνουν επισήμως πενταετή προγράμματα για τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2008, έλαβαν ad hoc μέτρα εξορθολογισμού, με σκοπό τη μεγαλύτερη ευθυγράμμιση των υπηρεσιών με τις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων, χωρίς ωστόσο να επέλθουν ουσιαστικές αλλαγές στο σύστημα παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν ότι δεν ήταν πλέον δυνατός ένας πιο μακροπρόθεσμος προγραμματισμός λόγω δημοσιονομικών ανησυχιών.

2.2.4. *Η ετήσια αντιστάθμιση*

2.2.4.1. Η αντιστάθμιση που αξιολογήθηκε στο πλαίσιο της απόφασης του 2005

(101) Η ετησίως χορηγούμενη επιδότηση ισοδυναμούσε με την καθαρή ζημία των αναφερόμενων στο πενταετές πρόγραμμα υπηρεσιών, προσαυξημένη κατά το μεταβλητό ποσό της απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Το ποσό της καθαρής ζημίας εκμετάλλευσης προέκυπτε από τα έσοδα που αποκομίζονταν κατά τη διάρκεια της περιόδου και τις δαπάνες που πραγματοποιούνταν για την εκτέλεση των γραμμών.

(102) Οι αρχικές συμβάσεις προέβλεπαν την καταβολή των ετήσιων εξισωτικών επιδοτήσεων με τον εξής τρόπο:

α) προκαταβολή 70 % επί του ποσού της επιδότησης που χορηγήθηκε το προηγούμενο έτος, καταβλητέα τον Μάρτιο κάθε έτους·

β) καταβολή δεύτερης δόσης τον Ιούνιο κάθε έτους, η οποία ανερχόταν στο 20 % της εν λόγω επιδότησης·

γ) η εκκαθάριση του υπολοίπου που ενδεχομένως απέμενε γινόταν στα τέλη του έτους. Αυτό ήταν ίσο με τη διαφορά μεταξύ των ποσών που είχαν ήδη καταβληθεί και της αρνητικής διαφοράς μεταξύ των λειτουργικών εξόδων και των εσόδων της τρέχουσας χρήσης. Εάν αποδεικνυόταν ότι η εταιρεία εισέπραξε ποσό υψηλότερο από το καθαρό κόστος των υπηρεσιών που προσέφερε (έσοδα μείον έξοδα), ήταν υποχρεωμένη να επιστρέψει τη διαφορά, μέσα σε 15 ημέρες από την έγκριση του ισολογισμού.

(103) Τα στοιχεία κόστους που λαμβάνονταν υπόψη για τον υπολογισμό της ετήσιας αντιστάθμισης ήταν τα εξής: δικαιώματα πρακτορείων/έξοδα αγοράς, λιμενικά τέλη/έξοδα λιμενικής διαμετακόμισης και λοιπά έξοδα κίνησης, λειτουργικά έξοδα, αποσβέσεις, καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα, διοικητικά έξοδα και άλλα έξοδα. Αυτά τα στοιχεία κόστους, όπως επισυνάπτονταν στις αρχικές συμβάσεις, ήταν τα ίδια για όλες τις περιφερειακές εταιρείες.

(104) Στα λειτουργικά έξοδα περιλαμβανόταν το κόστος του πληρώματος, της συντήρησης, των ασφαλίστρων, των καυσίμων και των λιπαντικών. Η εγγραφή «Διοικητικά έξοδα» περιλάμβανε κυρίως το κόστος του προσωπικού ξηράς και των διοικητικών κτιρίων.

(105) Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές, τα έξοδα των περιφερειακών εταιρειών (σε εκατομμύρια ITL) και το ύψος της επιδότησης μεταξύ των ετών 1992 και 2001 ([24]) είχαν ως εξής ([25]).

Adriatica

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Δικαιώματα πρακτορείων κ.λπ.	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Λιμενικά τέλη κ.λπ.	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Λειτουργικά έξοδα	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Αποσβέσεις	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Διοικητικά έξοδα	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Λοιπές δαπάνες	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Σύνολο δαπανών (Α)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Λειτουργικά έσοδα (Β)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Καθαρό κέρδος (Β-Α)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Ύψος της ετήσιας επιδότησης	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Δικαιώματα πρακτορείων κ.λπ.	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Λιμενικά τέλη κ.λπ.	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Λειτουργικά έξοδα	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Αποσβέσεις	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Διοικητικά έξοδα	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Λοιπές δαπάνες	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Σύνολο δαπανών (Α)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Λειτουργικά έσοδα (Β)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Καθαρό κέρδος (Β-Α)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) Τα έξοδα το 2001 παρασχέθηκαν από τις ιταλικές αρχές σε '000 EUR. Για τους σκοπούς των παρόντων πινάκων μετατράπηκαν σε ITL, λαμβανομένων υπόψη των συντελεστών μετατροπής για το EUR που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 1999, δηλαδή 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Τα στοιχεία αυτά αντλήθηκαν από τη μελέτη της Price Waterhouse Coopers «*Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999*», και συμπληρώθηκαν από τις ιταλικές αρχές για τα έτη 2000 και 2001. Στη μελέτη αυτή παρατίθενται οι αναλυτικοί λογαριασμοί των εταιρειών του ομίλου Tirrenia, με αξιολόγηση των λειτουργικών εσόδων και εξόδων για καθεμία από τις εξυπηρετούμενες γραμμές.

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Ύψος της ετήσιας επιδότησης	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Δικαιώματα πρακτορείων κ.λπ.	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Λιμενικά τέλη κ.λπ.	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Λειτουργικά έξοδα	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Αποσβέσεις	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Διοικητικά έξοδα	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Λοιπές δαπάνες	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Σύνολο δαπανών (Α)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Λειτουργικά έσοδα (Β)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Καθαρό κέρδος (Β-Α)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Ύψος της ετήσιας επιδότησης	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Δικαιώματα πρακτορείων κ.λπ.	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Λιμενικά τέλη κ.λπ.	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Λειτουργικά έξοδα	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Αποσβέσεις	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Διοικητικά έξοδα	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Λοιπές δαπάνες	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Σύνολο δαπανών	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Λειτουργικά έσοδα (Β)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Καθαρό κέρδος (Β-Α)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Ύψος της ετήσιας επιδότησης	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Στοιχεία κόστους	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Δικαιώματα πρακτορείων κ.λπ.	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Λιμενικά τέλη κ.λπ.	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Λειτουργικά έξοδα	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Αποσβέσεις	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Καθαρά χρηματοπιστωτικά έξοδα	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Διοικητικά έξοδα	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Λοιπές δαπάνες	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400,42
Σύνολο δαπανών	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Λειτουργικά έσοδα (Β)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Καθαρό κέρδος (Β-Α)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**- 34 938,83**
Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Ύψος της ετήσιας επιδότησης	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) Όσον αφορά την απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου διατίθενται απόλυτα ποσά για ολόκληρη την περίοδο (1992-2001). Επιπλέον, η Ιταλία παρείχε στην Επιτροπή το ποσοστό απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου που ήταν αποδεκτό την περίοδο 1998-2001, από το οποίο προκύπτει ότι παρουσίαζε ίδιες διακυμάνσεις με τα ποσοστά πληθωρισμού και τα επιτόκια, από 1,6 % έως 8 %.

Έτος	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
1998	-	7,1 %	1,90 %	2,70 %	3,30 %
1999	2,30 %	-	1,60 %	2,10 %	2,50 %
2000	2,20 %	6,10 %	5,90 %	4,90 %	3,90 %
2001	2,30 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	6,70 %

(107) Επιπλέον, η Ιταλία υπέβαλε τους λογαριασμούς ανά γραμμή για κάθε εταιρεία για την περίοδο 1992-2001 και διευκρίνισε τους παράγοντες οι οποίοι, για κάθε εταιρεία, επηρέαζαν τα επίπεδα κόστους και –κατά συνέπεια– την αντιστάθμιση.

(108) Ειδικότερα, για την Adriatica, στις διεθνείς συνδέσεις με την πρώην Γιουγκοσλαβία και την Αλβανία ο κυκλοφοριακός όγκος παρουσίαζε σημαντικές διακυμάνσεις από έτος σε έτος λόγω της πολιτικής κατάστασης στην περιοχή. Ως λόγο για τις αισθητές μεταβολές στο ποσό της ετήσιας επιδότησης (τελευταία σειρά), οι ιταλικές αρχές ανέφεραν τις διακυμάνσεις των καθαρών λειτουργικών εξόδων των διεθνών συνδέσεων με την Αλβανία και την πρώην Γιουγκοσλαβία, οι οποίες διαδοχικά λειτουργούσαν ή αναστέλλονταν αναλόγως της πολιτικής κατάστασης στα Βαλκάνια. Επιπλέον, η διακοπή, το 2000, των συνδέσεων με την Ελλάδα επέφερε μείωση των λειτουργικών εξόδων. Τα καθαρά λειτουργικά έξοδα και οι ανάγκες ετήσιας επιδότησης των συνδέσεων ενδομεταφορών με το αρχιπέλαγος των Tremiti ήταν αντιθέτως εν γένει σταθερά από το 1992 έως το 2001.

(109) Για τη Saremar, η σχετική σταθερότητα των λειτουργικών εξόδων που παρατηρήθηκε μεταξύ 1992 και 2001 εξαρτάται από τη φύση των υπηρεσιών που παρείχε η εταιρεία –κυρίως συνδέσεις ενδομεταφορών μεταξύ Σαρδηνίας και γειτονικών νήσων– οι οποίες ανταποκρίνονταν κυρίως στις ανάγκες των τοπικών πληθυσμών και δεν υπόκειντο επομένως σε σημαντικές μεταβολές της προσφοράς και της ζήτησης. Τα προσφερόμενα δρομολόγια της εταιρείας παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό

αμετάβλητα –ως προς τη συχνότητα και τα ωράρια– από την έναρξη ισχύος των αρχικών συμβάσεων ([26]) και παρέμειναν στην ουσία αμετάβλητα σε όλες τις εποχές κάθε εξεταζόμενου έτους. Η κατάσταση αυτή εξηγεί το σχετικά σταθερό επίπεδο της ετήσιας επιδότησης που λάμβανε η Saremar.

(110) Η Toremar εξασφάλιζε τοπικές συνδέσεις με τα νησιά του αρχιπελάγους της Τοσκάνης οι οποίες παρουσίαζαν ελάχιστες μεταβολές ως προς την προσφορά και τη ζήτηση, κάτι που εξηγεί τη σχετική έλλειψη μεταβλητότητας των εξόδων. Τα δρομολόγια που προσέφερε η δημόσια επιχείρηση το 2000 παρέμειναν τα ίδια –ως προς τη συχνότητα και τα ωράρια– με αυτά του 1992 ([27]) και παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητα κατά τη διάρκεια του έτους, ανεξαρτήτως των εποχιακών μεταβολών της ζήτησης. Το επίπεδο της ετήσιας επιδότησης κατά τη διάρκεια των ετών ήταν σχετικά σταθερό.

(111) Τα χαρακτηριστικά της προσφοράς δρομολογίων από τη Siremar θεωρούνταν συγκρίσιμα με τα χαρακτηριστικά της προσφοράς από τη Saremar και την Toremar: σταθερή προσφορά μετά την έναρξη ισχύος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ελάχιστα ευαίσθητη στις εποχιακές διακυμάνσεις. Το υψηλό επίπεδο των λειτουργικών εξόδων της εταιρείας σε σχέση με τα έσοδά της εξηγείτο από το αριθμό των εξυπηρετούμενων γραμμών (18 τακτικές γραμμές) για την εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης των κατοίκων των 14 νησιών που βρίσκονται ανοικτά της Σικελίας.

(112) Όσον αφορά την Caremar, τα προσφερόμενα δρομολόγια παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητα από την έναρξη ισχύος της συμφωνίας με το κράτος ([28]). Η αύξηση των λειτουργικών εξόδων συνοδεύτηκε από αύξηση των εσόδων από τα εκτελούμενα δρομολόγια, με αποτέλεσμα η ετήσια επιδότηση να διατηρηθεί σε σχετικά σταθερά επίπεδα.

2.2.4.2. Η αντιστάθμιση μετά την ακύρωση της απόφασης του 2005

(113) Μετά την ακύρωση της απόφασης του 2005, η Ιταλία συμπλήρωσε τις πληροφορίες σχετικά με την αντιστάθμιση που έλαβαν οι περιφερειακές εταιρείες την περίοδο 2002-2008. Ειδικότερα, υπέβαλε: i) τα έξοδα που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διαχείριση των γραμμών παροχής δημόσιας υπηρεσίας· ii) την καθαρή ζημία κατά την εκτέλεση των δρομολογίων· iii) τα απόλυτα ποσά της απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου· iv) το ποσό της ετήσιας επιδότησης που χορηγήθηκε στις εταιρείες.

(114) Η Ιταλία επιβεβαίωσε επίσης, στο πλαίσιο συνάντησης με την Επιτροπή τον Ιούνιο του 2012, ότι τα στοιχεία κόστους που είχαν ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης είχαν παραμείνει αμετάβλητα από το 1991.

(115) Τα στοιχεία που παρασχέθηκαν (σε 1 000 EUR) είχαν ως εξής:

Adriatica

Έτος	(Α) Σύνολο δαπανών	(Β) Λειτουργικά έσοδα	(Γ) Καθαρό κέρδος (Β – Α)	Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	Ύψος της ετήσιας επιδότησης
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	Δ/Υ	Δ/Υ
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	Δ/Υ	Δ/Υ
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	Δ/Υ	Δ/Υ
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	Δ/Υ	Δ/Υ
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	Δ/Υ	Δ/Υ

([1]) Καθώς η Tirrenia, με απόφαση της 18ης Μαρτίου 2004, είχε εξαγοράσει τις συνεχιζόμενες δραστηριότητες της Adriatica, δεν είναι διαθέσιμα ορισμένα στοιχεία για την Adriatica από το 2004 και μετά.

([26]) Το 1992 η Saremar πραγματοποίησε συνολικά 18 000 δρομολόγια στις τέσσερις γραμμές που εξυπηρετεί. Το 2000 ο αριθμός δρομολογίων ήταν περίπου 20 000.

([27]) Το 2000 η Toremar εκτέλεσε συνολικά 9 097 δρομολόγια σε όλο το δίκτυο γραμμών της επιχείρησης, έναντι 8 300 το 1992.

([28]) Το 2000 η Caremar πραγματοποίησε 12 872 δρομολόγια στις γραμμές της (15 650 το 1992).

Saremar

Έτος	(Α) Σύνολο δαπανών	(Β) Λειτουργικά έσοδα	(Γ) Καθαρό κέρδος (Β – Α)	Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	Ύψος της ετήσιας επιδότησης
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

Έτος	(Α) Σύνολο δαπανών	(Β) Λειτουργικά έσοδα	(Γ) Καθαρό κέρδος (Β – Α)	Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	Ύψος της ετήσιας επιδότησης
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

Έτος	(Α) Σύνολο δαπανών	(Β) Λειτουργικά έσοδα	(Γ) Καθαρό κέρδος (Β – Α)	Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	Ύψος της ετήσιας επιδότησης
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

Έτος	(Α) Σύνολο δαπανών	(Β) Λειτουργικά έσοδα	(Γ) Καθαρό κέρδος (Β – Α)	Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου	Ύψος της ετήσιας επιδότησης
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, οι αλλαγές με την πάροδο του χρόνου στα επιμέρους στοιχεία κόστους των περιφερειακών εταιρειών οφείλονταν πρωτίστως σε εξωτερικούς παράγοντες όπως ο πληθωρισμός και οι μεταβολές των επιτοκίων, που επηρεάζουν όχι μόνο τις τιμές στην αγορά αλλά και το αναμενόμενο ποσοστό απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Για τον υπολογισμό του προαναφερόμενου ποσοστού, λαμβάνονταν υπόψη τα τραπεζικά επιτόκια και τα μέσα επιτόκια δανεισμού για πιστώσεις στον ναυτιλιακό τομέα.

(117) Όσον αφορά το ποσοστό απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου, η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή τα αποδεκτά ποσοστά από το 2002 έως το 2003, αλλά δεν ήταν σε θέση να παράσχει τα ποσοστά αυτά για την περίοδο 2004-2008.

Έτος	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
2002	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) Η Ιταλία υπέβαλε επίσης στην Επιτροπή τους λογαριασμούς της Tirrenia ανά γραμμή από το 2004, προκειμένου να προσδιοριστούν τα έξοδα που πραγματοποίησε κατά την εξυπηρέτηση των εθνικών/διεθνών γραμμών που εξυπηρετούνταν προηγουμένως από την Adriatica. Υπογραμμίστηκε, ωστόσο, ότι οι τιμές αυτές θα έπρεπε να θεωρηθούν απλή εκτίμηση των πραγματικών εξόδων για κάθε γραμμή, δεδομένου ότι ορισμένα στοιχεία κόστους που λαμβάνονταν υπόψη δεν μπορούσαν να κατανεμηθούν κατά γραμμή.

(119) Βάσει των πληροφοριών αυτών, τα αποτελέσματα της Tirrenia (σε EUR) στις διεθνείς γραμμές τις οποίες εξυπηρετούσε προηγουμένως η Adriatica ήταν τα εξής:

Έτος	Ανκόνα – Δυρράχιο	Ανκόνα – Μπαρ	Μπάρι – Δυρράχιο	Ανκόνα – Σπλιτ
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	Δ/Υ	Δ/Υ	3 701 256	- 4 249 739
2006	Δ/Υ	Δ/Υ	5 503 024	- 145 514
2007	Δ/Υ	Δ/Υ	7 119 285	Δ/Υ
2008	Δ/Υ	Δ/Υ	4 308 702	Δ/Υ

2.2.5. *Επενδύσεις προβλεπόμενες στα πενταετή προγράμματα και στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων*

(120) Εκτός από τις γραμμές στις οποίες έπρεπε να εξασφαλίζεται εξυπηρέτηση και από τη συχνότητα δρομολογίων που έπρεπε να ακολουθείται, στα πενταετή προγράμματα καθορίζονταν οι επενδύσεις που έπρεπε να πραγματοποιηθούν από τις δικαιούχους επιχειρήσεις κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης χρονικής περιόδου ώστε να εξασφαλιστεί η εξυπηρέτηση των εν λόγω γραμμών. Ιδιαίτερο μέλημα της Επιτροπής στο πλαίσιο της έρευνάς της ήταν να εξακριβώσει ιδίως με ποιον τρόπο ελήφθη υπόψη το κόστος αγοράς και απόσβεσης των σκαφών στον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης.

(121) Η Επιτροπή επιθυμούσε επίσης να ελέγξει κατά πόσον οι πρόσθετες επενδύσεις προς στήριξη των περιφερειακών εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, οι οποίες προβλέπονταν στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που υιοθέτησε η Tirrenia τον Μάρτιο του 1999 για τη χρονική περίοδο 1999-2002, περιλάμβαναν κάποιο στοιχείο ενίσχυσης. Σκοπός του προγράμματος επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ήταν να επιτευχθούν οι ακόλουθοι κύριοι στόχοι:

α) να δοθεί η δυνατότητα στις εταιρείες να αντιμετωπίσουν τις αλλαγές που ήταν απόρροια της ελευθέρωσης της ιταλικής αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών (1η Ιανουαρίου 1999) και να προετοιμαστούν για να αντιμετωπίσουν τη λήξη ισχύος το 2008 των αρχικών συμβάσεων που είχαν συναφθεί με το κράτος,

β) να μειωθεί το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών στο πλαίσιο των προαναφερόμενων αρχικών συμβάσεων,

γ) να υποστηριχθεί η ανάπτυξη του ομίλου και να αξιοποιηθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι διαθέσιμοι πόροι,

δ) να δημιουργηθούν οι συνθήκες ιδιωτικοποίησης των εταιρειών.

(122) Στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων περιλαμβάνονταν αλλαγές στις επενδύσεις που απαιτούνταν για την παροχή των υπηρεσιών που καλύπτονταν από τις αρχικές συμβάσεις, οι οποίες θα επέτρεπαν τον παροπλισμό των παλαιών σκαφών, τη μεταβίβαση άλλων σκαφών εντός του ομίλου και την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων συνολικού ύψους 700 δισεκατ. ITL (περίπου 361,5 εκατ. EUR) ([29]).

2.3. **Προνομιακή φορολογική μεταχείριση**

(123) Με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 504 της 26ης Οκτωβρίου 1995 καθιερώθηκε προνομιακό φορολογικό καθεστώς για τα πετρελαιοειδή που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα στη ναυτιλία. Σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3 του εν λόγω διατάγματος, για τα λιπαντικά που χρησιμοποιούνται στα σκάφη ίσχυαν μειωμένοι συντελεστές των ειδικών φόρων κατανάλωσης.

(124) Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή είχε εκφράσει ορισμένες αμφιβολίες σχετικά με τον τρόπο εφαρμογής αυτής της φορολογικής ελάφρυνσης στις περιπτώσεις των σκαφών που ήταν ακινητοποιημένα σε ιταλικούς λιμένες για εργασίες συντήρησης. Εκείνο που επιθυμούσε η Επιτροπή ήταν να διασφαλιστεί ότι το προαναφερόμενο μέτρο δεν συνεπαγόταν διακρίσεις σε βάρος άλλων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, των οποίων τα πλοία βρίσκονταν στην ίδια κατάσταση.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

3.1. **Παρατηρήσεις πριν από την έκδοση της απόφασης του 2005**

3.1.1. *Παρατηρήσεις των εταιρειών του ομίλου Tirrenia*

(125) Με την επιστολή τους της 22ας Νοεμβρίου 1999, οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Καταρχήν, οι εταιρείες αμφισβήτησαν τον χαρακτηρισμό ως νέας ενίσχυσης της αντιστάθμισης που καταβαλλόταν βάσει των αρχικών συμβάσεων και, ως εκ τούτου, τη νομιμότητα της απόφασης κίνησης επίσημης διαδικασίας έρευνας. Οι εταιρείες υποστήριξαν συγκεκριμένα ότι η Επιτροπή ήταν από πολύ καιρό ενήμερη σχετικά με την ύπαρξη του καθεστώτος καταβολής αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς ωστόσο να έχει διατυπώσει καμία αντίρρηση. Επίσης, πάντοτε κατά τη γνώμη των ενδιαφερομένων εταιρειών, το ποσό της ετήσιας αντιστάθμισης που καταβαλλόταν στις δημόσιες επιχειρήσεις ήταν απόλυτα αναλογικό και περιοριζόταν στο πρόσθετο καθαρό κόστος από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Θεωρήθηκε, επομένως, ότι η καταβολή του ποσού αυτού δεν εμπόδιζε τον ανταγωνισμό με άλλους φορείς της αγοράς.

(126) Παράλληλα, οι εταιρείες Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar και Toremar κατέθεσαν στο Γενικό Δικαστήριο προσφυγή ακύρωσης βάσει του άρθρου 263 παράγραφος 4 της ΣΛΕΕ (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 5).

3.1.2. *Παρατηρήσεις ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης*

(127) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από πολλούς ανταγωνιστές ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης σε διάφορες από τις γραμμές που εξυπηρετούσαν η Caremar, η Saremar και η Toremar. Αυτές οι παρατηρήσεις μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

α) οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia ακολουθούσαν, στις γραμμές στις οποίες συγκεντρωνόταν ο ανταγωνισμός με τους ιδιωτικούς φορείς, επιθετική εμπορική πολιτική, χαρακτηριστικό της οποίας ήταν οι ναύλοι ντάμπινγκ, τα συστήματα παροχής εκπτώσεων και ετεροχρονισμένης πληρωμής, που δεν είναι δυνατόν να δικαιολογηθούν ευλόγως χωρίς την ύπαρξη δημόσιας χρηματοδότησης,

([29]) Συντελεστής μετατροπής: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

β) από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έλειπε κάθε διαφάνεια και η δυνατότητα των εταιρειών του ομίλου Tirrenia να τροποποιούν το εύρος των υποχρεώσεων αυτών, ιδίως όσον αφορά τις εξυπηρετούμενες γραμμές, τα συγκεκριμένα ωράρια και τη συχνότητα δρομολογίων, θα έπρεπε να θεωρηθεί αντίθετη προς την ίδια τη φύση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

γ) λαμβανομένων υπόψη των υπηρεσιών που προσφέρονταν από τους ιδιωτικούς φορείς σε ορισμένες γραμμές που εξυπηρετούνταν από τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia, η αναγκαιότητα της παροχής δημόσιας υπηρεσίας φαινόταν άκρως αμφίβολη,

δ) ο τρόπος χρηματοδότησης των επενδύσεων που έγιναν από το 1995 και μετά ή οι οποίες προβλέπονταν στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εμπεριείχε στοιχεία ενίσχυσης, μεταξύ άλλων όσον αφορά την ευνοϊκότερη πρόσβαση των εταιρειών του ομίλου Tirrenia σε ιδιωτική χρηματοδότηση,

ε) οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia ευεργετούνταν από την προνομιακή φορολογική μεταχείριση στο θέμα των πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούσαν τα σκάφη τους όταν κατέπλεαν σε ιταλικούς λιμένες.

3.2. **Παρατηρήσεις μετά την ακύρωση της απόφασης του 2005**

(128) Μετά την ακύρωση της απόφασης του 2005 από το Γενικό Δικαστήριο, η Επιτροπή κάλεσε τους ενδιαφερόμενους της διαδικασίας να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την προαναφερόμενη ακύρωση και τις συνέπειές της (βλέπε επίσης τμήμα 1.3).

(129) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις μόνο από τις δικαιούχους επιχειρήσεις των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας. Οι εν λόγω δικαιούχοι ανέφεραν στην ουσία ότι η Επιτροπή έπρεπε να λάβει υπόψη όλα τα σχετικά πραγματικά και νομικά στοιχεία, συμπεριλαμβανομένων των πρόσθετων λόγων που προέβαλαν οι προσφεύγοντες στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου και, κατά συνέπεια, να καταλήξει ότι τα επίμαχα μέτρα:

α) δεν συνιστούν ενίσχυση, ή

β) συνιστούν υφιστάμενη ενίσχυση στο μέτρο που το καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ιταλία i) ήταν προγενέστερο της έναρξης ισχύος της Συνθήκης ΕΚ, ii) υπόκειτο σε ρητή ή σιωπηρή έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ([30]) και iii) σε κάθε περίπτωση ήταν προγενέστερο της έναρξης ισχύος του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ**

4.1. **Παρατηρήσεις πριν από την έκδοση της απόφασης του 2005**

4.1.1. *Επιδοτήσεις έναντι της ανάληψης υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας*

(130) Με επιστολή της 29ης Σεπτεμβρίου 1999 οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τις δικές τους παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της επίσημης διαδικασίας έρευνας. Κατά την άποψή τους, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, οι αρχικές συμβάσεις που είχαν συναφθεί με κάθε εταιρεία του ομίλου Tirrenia παρέμεναν σε πλήρη ισχύ έως τη λήξη τους στο τέλος του 2008. Κατά συνέπεια, το σύστημα υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που απέρρεε από τις αρχικές συμβάσεις δεν μπορούσε να τεθεί εν αμφιβόλω από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

(131) Οι ιταλικές αρχές αμφισβήτησαν επίσης τον χαρακτηρισμό της ενίσχυσης ως νέας ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και ότι η ενίσχυση αυτή μπορούσε να έχει επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών πριν από την ελευθέρωση της ιταλικής αγοράς θαλάσσιων ενδομεταφορών, την 1η Ιανουαρίου 1999.

(132) Εκείνο που τόνισαν οι ιταλικές αρχές, εκτός από τις προαναφερόμενες γενικές παρατηρήσεις, ήταν ότι η παρουσία των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης στις γραμμές που εξυπηρετούνταν από τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia αποτελούσε συχνά πρόσφατο και μεμονωμένο φαινόμενο, το οποίο περιοριζόταν σε μικρό αριθμό γραμμών και επικεντρωνόταν στην περίοδο αιχμής. Επιπλέον, η μέθοδος υπολογισμού της ετήσιας αντιστάθμισης, η οποία συνίστατο στην αφαίρεση των συσσωρευμένων ζημιών, που σημειώθηκαν κατά τη χειμερινή περίοδο, από τα κέρδη που συσσωρεύθηκαν κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου, περιόριζε το ποσό της αντιστάθμισης στο ελάχιστο απαιτούμενο.

(133) Κατά συνέπεια, κατά τις ιταλικές αρχές, η αντιστάθμιση ήταν απαραίτητη και απόλυτα αναλογική προς τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, των οποίων ο καθορισμός εμπίπτει στη διακριτική ευχέρεια του κράτους μέλους.

([30]) Οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι η Επιτροπή είχε ενημερωθεί για τις επιδοτήσεις στις εταιρείες του ομίλου Tirrenia πολύ πριν την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας. Επιπλέον, το 1992 η Επιτροπή, για διοικητικούς λόγους, καταχώρισε εκ νέου την υπόθεση υπό τον αριθμό Ε 5/1992. Έως το 1995, το σύνολο της αλληλογραφίας μεταξύ της Επιτροπής και της Ιταλίας αναφερόταν στον φάκελο υπό αριθμό Ε. Το 1995 η Επιτροπή άρχισε να χρησιμοποιεί εκ νέου τον αριθμό ΝΝ.

(134) Όσον αφορά την παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού από την Adriatica στη σύνδεση μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδας, οι ιταλικές αρχές τόνισαν ότι η απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την παραβίαση δεν ήταν την περίοδο εκείνη οριστική. Επέμειναν ότι οι δύο διαδικασίες ήταν απολύτως ανεξάρτητες, ότι σε κάθε περίπτωση η ενίσχυση δεν χρησιμοποιήθηκε για τη χρηματοδότηση αντιανταγωνιστικής συμπεριφοράς, ότι το να κηρυχθεί ασυμβίβαστη θα ισοδυναμούσε με πρόσθετη κύρωση και ότι η ανάκτησή της θα υπονόμευε τόσο την Adriatica όσο και την όλη διαδικασία ιδιωτικοποίησης.

4.1.2. *Επενδύσεις προβλεπόμενες στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων*

(135) Όπως επισήμαναν οι ιταλικές αρχές, σκοπός των επενδύσεων που προβλέπονταν στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων ήταν η μείωση του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών, με παράλληλη διατήρηση υψηλού επιπέδου ποιότητας. Επίσης, όπως ισχυρίστηκαν οι ίδιες αρχές, οι μέθοδοι χρηματοδότησης των προγραμματιζόμενων επενδύσεων δεν περιείχαν κανένα στοιχείο ενίσχυσης, διότι οι επενδύσεις αυτές θα χρηματοδοτούνταν, κατά ένα μέρος, από ίδια κεφάλαια των εταιρειών και, κατά το υπόλοιπο μέρος, από τραπεζικά δάνεια τα οποία θα συνάπτονταν υπό τους συνήθεις όρους της αγοράς.

4.1.3. *Προνομιακή φορολογική μεταχείριση*

(136) Οι ιταλικές αρχές παρείχαν λεπτομέρειες σχετικά με το πλαίσιο κανονιστικών διατάξεων που διέπει τη φορολογική μεταχείριση των πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα στη ναυτιλία. Όπως προέκυψε από τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή, η προνομιακή φορολογική μεταχείριση που προβλεπόταν βάσει των διατάξεων του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 504/1995 επεκτάθηκε στα καύσιμα και τα λιπαντικά που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα σε κάθε πλοίο ακινητοποιημένο σε κάποιο λιμένα για την εκτέλεση εργασιών συντήρησης, με την απόφαση της 2ας Μαρτίου 1996 περί γενικής εφαρμογής του μέτρου.

(137) Η Ιταλία άσκησε παράλληλα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 5, προσφυγή ενώπιον του Δικαστηρίου ζητώντας να ακυρωθεί το μέρος εκείνο της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας που αφορούσε την αναστολή χορήγησης των παράνομων ενισχύσεων.

4.2. **Παρατηρήσεις μετά την ακύρωση της απόφασης του 2005**

(138) Τον Απρίλιο του 2010 η Επιτροπή ζήτησε από τις ιταλικές αρχές να υποβάλουν παρατηρήσεις σχετικά με την ακύρωση από το Γενικό Δικαστήριο της απόφασης του 2005 και να διευκρινίσουν ορισμένες πτυχές που αφορούσαν τα διεθνή δρομολόγια τα οποία εκτελούσαν η Adriatica και η Saremar. Η Επιτροπή ζήτησε επίσης να παράσχουν λεπτομερή περιγραφή του μηχανισμού αντιστάθμισης για την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων, περιλαμβανομένων όλων των μεταγενέστερων τροποποιήσεων της μεθόδου υπολογισμού της αντιστάθμισης και της απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου.

(139) Οι ιταλικές αρχές ανέφεραν εκ νέου ότι τα επίμαχα μέτρα έπρεπε να χαρακτηριστούν ως υφιστάμενη ενίσχυση, όπως είχε ήδη αναφερθεί και αποδειχθεί στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας. Υποστήριξαν ότι τόσο τα κριτήρια ανάθεσης όσο και ο τρόπος υπολογισμού της αντιστάθμισης για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ρυθμίζονταν από το διάταγμα 2081/1936, το οποίο στη συνέχεια καταργήθηκε με τον νόμο 684/1974 και το διάταγμα 2082/1936. Πράγματι, το άρθρο 2 του διατάγματος 2081/1936 θέσπισε τις γραμμές εθνικού συμφέροντος και το άρθρο 6 όρισε ότι το πρόσθετο κόστος με το οποίο επιβαρύνονταν οι εταιρείες κατά την εξυπηρέτηση αυτών των γραμμών θα καλυπτόταν από το κράτος βάσει συμβάσεων εικοσαετούς διάρκειας.

(140) Οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι οι μεταγενέστερες τροποποιήσεις του νομοθετικού πλαισίου που ρύθμιζε το καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών είχαν αφενός καταστήσει αυστηρότερες τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν ανατεθεί στις δικαιούχους επιχειρήσεις και, αφετέρου, είχαν επικαιροποιήσει τους μηχανισμούς υπολογισμού της αντιστάθμισης προκειμένου να περιοριστεί η δημόσια συνεισφορά.

(141) Πράγματι, οι ιταλικές αρχές υπογράμμισαν ότι ο νόμος 856/1986 θέσπισε την ετήσια εξισωτική επιδότηση ως τη διαφορά μεταξύ εσόδων και εξόδων κατά την παροχή της υπηρεσίας, βάσει αντικειμενικών παραμέτρων και όχι παλαιότερων εξόδων και συμπεριλαμβανομένου εύλογου ποσοστού απόδοσης. Οι ιταλικές αρχές κατέληξαν ότι αυτή η καινοτομία στο νομοθετικό πλαίσιο ήταν ιδιαίτερα σημαντική διότι παρείχε κίνητρα αποδοτικότητας στις εταιρείες.

(142) Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, το ίδιο σκεπτικό ισχύει σε σχέση με την αντιστάθμιση προς τις περιφερειακές εταιρείες. Ειδικότερα, οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχε θεσπιστεί με τον νόμο 34/1953, ο οποίος προέβλεπε τους ακόλουθους τέσσερις επιδοτούμενους τομείς:

α) αρχιπέλαγος της Τοσκάνης (Toremar),

β) νήσοι Partenopee και Pontine (Caremar),

γ) νήσοι Eolie (Siremar),

δ) νήσοι Egadi, νήσοι Pelagie, Ustica και Pantelleria (Siremar).

(143) Οι συνδέσεις με τα μικρότερα νησιά της Σαρδηνίας και την Κορσική εκτελούνταν κατά τους ισχυρισμούς δυνάμει του υπουργικού διατάγματος της 5ης Ιανουαρίου 1937, το οποίο εισήγαγε στον τρίτο τομέα γραμμών εθνικού συμφέροντος τις συνδέσεις με τα νησιά La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta και Portovesme. Επρόκειτο στην ουσία για τις συνδέσεις που εκτελούσε η Saremar, η οποία συστάθηκε το 1988 αφού διαχωρίστηκε από την Tirrenia.

(144) Οι ιταλικές αρχές υπογράμμισαν επίσης ότι το ίδιο διάταγμα περιλάμβανε τις συνδέσεις που εκτελούσε η Adriatica με την Ελλάδα, την Αλβανία και τις νήσους Tremiti στον τομέα IV των γραμμών εθνικού συμφέροντος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 59).

(145) Βάσει των ανωτέρω, οι ιταλικές αρχές κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι υπήρχαν επαρκή στοιχεία συνέχειας μεταξύ του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας που υπόκειτο στην απόφαση του 2005 και του ιστορικού κανονιστικού πλαισίου των συνδέσεων θαλάσσιων μεταφορών με τα νησιά. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, οι ιταλικές αρχές θεώρησαν ότι το καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν προγενέστερο της έναρξης ισχύος της Συνθήκης ΕΚ και του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

5. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

5.1. **Αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας**

5.1.1. *Ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης*

(146) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ορίζει ότι «[ε]νισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, στο μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(147) Τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικά. Συνεπώς, για να προσδιοριστεί κατά πόσο τα κοινοποιηθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να πληρούνται όλες οι προαναφερθείσες προϋποθέσεις. Ειδικότερα, η χρηματοδοτική στήριξη θα πρέπει:

α) να χορηγείται από κράτος μέλος ή με κρατικούς πόρους·

β) να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή κλάδους παραγωγής·

γ) να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό·

δ) να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(148) *Κρατικοί πόροι*: Είναι προφανές ότι οι εν λόγω ενισχύσεις έχουν χορηγηθεί από το κράτος ή από κρατικούς πόρους.

(149) *Οικονομικό πλεονέκτημα*: Προκειμένου να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστά ή όχι πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ, το Δικαστήριο καθόρισε τα ακόλουθα κριτήρια στην υπόθεση Altmark ([31]):

(1) η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη (πρώτο κριτήριο Altmark)·

(2) οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (δεύτερο κριτήριο Altmark)·

(3) η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (τρίτο κριτήριο Altmark)·

(4) όταν η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεως παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντισταθμίσεως πρέπει να καθορίζεται βάσει αναλύσεως των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά έσοδα και ένα εύλογο κέρδος από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (τέταρτο κριτήριο Altmark).

([31]) Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Το τέταρτο κριτήριο Altmark θεωρείται ότι πληρούται εάν οι αποδέκτες της αντιστάθμισης έχουν επιλεγεί στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης που επιτρέπει να επιλεγεί υποψήφιος ικανός να παρέχει τις υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος ή, σε αντίθετη περίπτωση, εάν η αντιστάθμιση έχει υπολογιστεί με βάση τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια αποδοτική επιχείρηση.

(151) Στην παρούσα υπόθεση, οι δικαιούχοι επιχειρήσεις δεν έχουν επιλεγεί με διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης. Ούτε απέδειξε η Ιταλία ότι το ύψος της αντιστάθμισης καθοριζόταν βάσει ανάλυσης του κόστους στο οποίο, μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μέσα μεταφοράς για την ικανοποίηση των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα υποβαλλόταν για να εκπληρώσει αυτές τις υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων, καθώς και ενός εύλογου κέρδους για την εκτέλεση των σχετικών υποχρεώσεων.

(152) Καθώς τα κριτήρια Altmark είναι σωρευτικά, η μη τήρηση του τέταρτου κριτηρίου αρκεί για τη διαπίστωση ύπαρξης οικονομικού πλεονεκτήματος που χορηγήθηκε στις περιφερειακές εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia.

(153) Επιλεκτικότητα: Οι επίμαχες επιδοτήσεις είναι επιλεκτικές, καθώς κατευθύνονται προς ορισμένες επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

(154) *Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις συναλλαγές*: Όταν η ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων επιχειρήσεων που ασκούν ανταγωνιστική δραστηριότητα σε επίπεδο εμπορικών συναλλαγών εντός της Ένωσης, πρέπει να θεωρείται ότι η εν λόγω ενίσχυση επηρεάζει τις συναλλαγές αυτές. Αρκεί ο αποδέκτης της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό. Στην παρούσα υπόθεση, οι δικαιούχοι επιχειρήσεις λειτουργούν σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στην Ένωση, ιδίως μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου ([32]) και του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, με τους οποίους ελευθερώθηκε η αγορά των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και των θαλάσσιων ενδομεταφορών αντίστοιχα. Συνεπώς, η υπό εξέταση δημόσια αντιστάθμιση μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές στην Ένωση και να νοθεύσει των ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.

(155) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση που καταβαλλόταν από τις ιταλικές αρχές στις περιφερειακές εταιρείες του ομίλου Tirrenia για την εκτέλεση των συνδέσεων ενδομεταφορών και των διεθνών συνδέσεων μεταξύ των ετών 1992 και 2008 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.2. *Χαρακτήρας της σχετικής ενίσχυσης: υφιστάμενη ή νέα ενίσχυση;*

(156) Αφού διαπίστωσε ότι η αντιστάθμιση που καταβαλλόταν από τις ιταλικές αρχές στις περιφερειακές εταιρείες του ομίλου Tirrenia για την εκτέλεση των συνδέσεων ενδομεταφορών και των διεθνών συνδέσεων μεταξύ των ετών 1992 και 2008 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν αυτή η κρατική ενίσχυση είναι υφιστάμενη ή νέα ενίσχυση.

(157) Για τον σκοπό αυτό, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ των συνδέσεων ενδομεταφορών και των διεθνών συνδέσεων.

5.1.2.1. Συνδέσεις ενδομεταφορών

(158) Όσον αφορά την εκτέλεση των συνδέσεων ενδομεταφορών, με την απόφαση του 2009 το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε εν μέρει την απόφαση του 2005 για τον λόγο ότι η Επιτροπή είχε εφαρμόσει εσφαλμένα το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, το οποίο ορίζει ότι «[ο]ι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης».

(159) Στην απόφαση του 2009, το Γενικό Δικαστήριο ερμήνευσε το άρθρο αυτό ως τυπική ρήτρα κεκτημένων δικαιωμάτων ([33]) και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που είναι «απαραίτητη» ([34]) για τη χρηματοδότηση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ και, κατά συνέπεια, δεν υπόκειται στην εκτίμηση συμβατότητας.

([32]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1).

([33]) Ρήτρα η οποία, για λόγους νομικής σταθερότητας, εξαιρεί από την εφαρμογή νέων κανόνων ορισμένες συνεχιζόμενες νομικές σχέσεις για μια δεδομένη περίοδο.

([34]) Σκέψεις 147-148 της απόφασης του 2009.

(160) Το Γενικό Δικαστήριο παρέπεμψε στις σκέψεις 60-66 της απόφασης του Δικαστηρίου της 10ης Μαΐου 2005 στην υπόθεση C-400/99 ([35]), όπου τμήμα μείζονος συνθέσεως κατέστησε σαφές ότι:

> «[…] Το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92 […] ορίζει, στην παράγραφο 3, ότι οι συμβάσεις αναθέσεως δημόσιας υπηρεσίας που υπήρχαν την 1η Ιανουαρίου 1993 μπορούν να διατηρηθούν σε ισχύ έως την ημερομηνία της λήξεώς τους. Όμως, οι συμβάσεις αυτού του είδους περιέχουν ως εκ της φύσεώς τους τις οικονομικής φύσεως διατάξεις που είναι αναγκαίες για την εξασφάλιση της εκπληρώσεως των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες προβλέπουν. Στο μέτρο που το γράμμα του άρθρου 4, παράγραφος 3, του κανονισμού 3577/92 αναφέρεται στη διατήρηση της ισχύος των εν λόγω συμβάσεων, χωρίς να περιορίζει το πεδίο εφαρμογής της διατάξεως αυτής σε ορισμένες μόνον πτυχές των εν λόγω συμβάσεων, οι αναγκαίοι οικονομικοί διακανονισμοί για την εξασφάλιση της εκπληρώσεως των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που περιέχονται στις συμβάσεις αυτές καλύπτονται από το εν λόγω άρθρο 4, παράγραφος 3. Επομένως, κακώς η Επιτροπή υποστηρίζει ότι το άρθρο αυτό περιορίζεται να επιτρέψει τη διατήρηση τυχόν αποκλειστικών ή ειδικών δικαιωμάτων που απορρέουν από τις συμβάσεις αυτές. Κατά τα λοιπά, στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή δεν υιοθέτησε τόσο περιοριστική θέση, καθόσον αναγνώρισε ότι, εντός των ορίων της χρηματοδοτήσεως του επιπλέον κόστους των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι μηχανισμοί χρηματοδοτήσεως των εν λόγω συμβάσεων καλύπτονταν από το άρθρο 4, παράγραφος 3, του κανονισμού 3577/92» (σκέψη 64)·

και ότι

> «[…] τυχόν ενισχύσεις οι οποίες υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο για την εξασφάλιση της εκπληρώσεως των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αποτελούν το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών δεν μπορούν να εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4, παράγραφος 3, του κανονισμού 3577/92, ακριβώς διότι δεν είναι απαραίτητες για την ισορροπία –και συνεπώς για τη διατήρηση της ισχύος– αυτών των συμβάσεων. Επομένως, δεν μπορούν να θεωρηθούν, βάσει αυτής της διατάξεως, ως υφιστάμενες ενισχύσεις» (σκέψη 65).

(161) Προκειμένου να κρίνει αν ένα μέτρο είναι νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, η Επιτροπή πρέπει να ερμηνεύσει την έκταση της ενίσχυσης που είναι «αναγκαία για την κάλυψη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες προβλέπονταν σε συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ίσχυαν την 1η Ιανουαρίου 1993» κατά την έννοια της προαναφερόμενης απόφασης. Η Επιτροπή κατανοεί ότι το πεδίο εφαρμογής αυτού του κριτηρίου αναγκαιότητας πρέπει να είναι ευρύτερο από το κριτήριο αναλογικότητας που εφαρμόζει η Επιτροπή κατά την αξιολόγηση της συμβατότητας ενός μέτρου ενίσχυσης βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Εάν τα δύο κριτήρια είχαν το ίδιο πεδίο εφαρμογής, νέα ενίσχυση η οποία δεν πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ δεν θα μπορούσε ποτέ να κηρυχθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, καθώς αυτομάτως δεν θα ήταν αναλογική κατά την έννοια της τελευταίας διάταξης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι θεωρώντας υφιστάμενη ενίσχυση κάθε ενίσχυση που ήταν «αναγκαία για την κάλυψη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες προβλέπονταν σε συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ίσχυαν την 1η Ιανουαρίου 1993», το Δικαστήριο περιέλαβε σε αυτή την έννοια κάθε αντιστάθμιση άμεσα συνδεδεμένη με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στη δημόσια σύμβαση. Τέτοια άμεση σύνδεση υφίσταται, για παράδειγμα, όταν η σύμβαση καθορίζει το ποσό της αντιστάθμισης ή τη μεθοδολογία για τον υπολογισμό της ή, σε κάθε περίπτωση, όταν είναι σαφές ότι η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θα είχε συναφθεί ελλείψει αντιστάθμισης.

(162) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα μεταχειριστεί ως νέα ενίσχυση μόνο την αντιστάθμιση για την εκτέλεση των συνδέσεων ενδομεταφορών, η οποία δεν έχει νομική βάση στις δημόσιες συμβάσεις που υπήρχαν κατά τον χρόνο έναρξης ισχύος του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(163) Στην παρούσα υπόθεση, οι αρχικές συμβάσεις συνήφθησαν τον Ιούλιο του 1991, πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές και υπήρχε άμεση σύνδεση μεταξύ της αντιστάθμισης και των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στις εν λόγω συμβάσεις.

(164) Σκοπός της ετήσιας επιδότησης που καθοριζόταν στις αρχικές συμβάσεις ήταν να επιτρέψει στις περιφερειακές εταιρείες να καλύψουν τις ζημίες από το αρνητικό υπόλοιπο λειτουργικών εσόδων και εξόδων. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 103, τα στοιχεία κόστους που ήταν συναφή για την αντιστάθμιση, όπως περιγράφονταν στο άρθρο 5 των αρχικών συμβάσεων, ήταν τα εξής: δαπάνες κτήσης, διαφήμισης και διαμονής, δαπάνες φόρτωσης, εκφόρτωσης και ελιγμών, δαπάνες διοικητικού προσωπικού στην ξηρά, δαπάνες συντήρησης πλοίων, διοικητικές δαπάνες, δαπάνες ασφάλισης, δαπάνες μίσθωσης και χρηματοδοτικής μίσθωσης, καύσιμα, φόροι και δαπάνες απόσβεσης. Όλα αυτά τα στοιχεία κόστους αφορούσαν την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών και καθορίζονταν από τις δημόσιες αρχές, χωρίς κανένα περιθώριο ελιγμών για τις εταιρείες.

(165) Επιπλέον, οι αρχικές συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ του ιταλικού κράτους και καθεμίας από τις πέντε περιφερειακές εταιρείες ήταν πανομοιότυπες με τις αρχικές συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ του ιταλικού κράτους και της Tirrenia (βλέπε αιτιολογική σκέψη 94) και λάμβαναν υπόψη τα ίδια στοιχεία κόστους. Στην απόφαση του 2001 σχετικά με την Tirrenia, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι αυτά τα στοιχεία κόστους ήταν απολύτως αναγκαία για την παροχή των δημόσιων

([35]) Απόφαση της 10ης Μαΐου 2005, Ιταλική Δημοκρατία κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

υπηρεσιών, διότι αποτύπωναν το πάγιο και το μεταβλητό κόστος που συνδεόταν άμεσα με την παροχή των υπηρεσιών που είχαν χαρακτηριστεί από τις δημόσιες αρχές ως υπηρεσίες γενικού συμφέροντος και, κατά συνέπεια, καλύπτονταν από την αρχική σύμβαση ([36]). Όσον αφορά συγκεκριμένα την απόσβεση πλοίων, η Επιτροπή θεώρησε ότι μπορούσε να θεωρείται αναγκαία για την παροχή αυτών των υπηρεσιών, στον βαθμό που τα εν λόγω πλοία χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά για τις υπηρεσίες που καλύπτονταν από τις αρχικές συμβάσεις ([37]). Τα ανωτέρω ισχύουν τηρουμένων των αναλογιών για τις περιφερειακές εταιρείες.

(166) Λαμβανομένης υπόψη της άμεσης σύνδεσης μεταξύ της αντιστάθμισης και της εκτέλεσης των γραμμών ενδομεταφορών τις οποίες εξυπηρετούσαν οι περιφερειακές εταιρείες βάσει των αρχικών συμβάσεων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εν λόγω αντιστάθμιση ήταν αναγκαία για την κάλυψη του επιπλέον κόστους των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στις αρχικές συμβάσεις.

(167) Το ανωτέρω συμπέρασμα δεν θα άλλαζε ακόμη και αν η Επιτροπή καλείτο να εξακριβώσει αν η ετήσια αντιστάθμιση που καταβαλλόταν στις περιφερειακές εταιρείες ήταν η ελάχιστη απαιτούμενη για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Από την ανάλυση i) του μηχανισμού υπολογισμού της αντιστάθμισης, ii) των εσόδων της εταιρείας και iii) του επιπλέον κόστους για την εκτέλεση των συνδέσεων ενδομεταφορών βάσει των αρχικών συμβάσεων προκύπτει ότι η αντιστάθμιση που καταβαλλόταν σε αυτές τις εταιρείες βάσει των αρχικών συμβάσεων ήταν απολύτως αναλογική προς το επιπλέον κόστος το οποίο συνεπαγόταν το καθήκον παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχε ανατεθεί στις δικαιούχους επιχειρήσεις.

(168) Πρώτον, το ύψος της ετήσιας αντιστάθμισης υπολογιζόταν λαμβανομένων υπόψη των λειτουργικών εσόδων καθεμίας από τις περιφερειακές εταιρείες στις γραμμές που καλύπτονταν από τις αρχικές συμβάσεις, έσοδα τα οποία αφαιρούνταν από τις συσσωρευμένες ζημίες για το σύνολο των γραμμών (άρθρο 3 των αρχικών συμβάσεων). Αυτή η μέθοδος υπολογισμού, η οποία προέβλεπε ότι τα έσοδα που αποκομίζονταν κατά την περίοδο αιχμής μείωναν τις ζημίες που συσσωρεύονταν εκτός της περιόδου αιχμής, περιόριζε το ύψος της επιδότησης που καταβαλλόταν στις δημόσιες επιχειρήσεις, με αποτέλεσμα το επίπεδο της ετήσιας αντιστάθμισης που απέρρεε από την εν λόγω μέθοδο να παραμένει συνολικά χαμηλότερο από το ποσό που θα προέκυπτε από την απλή άθροιση των συσσωρευμένων ζημιών για κάθε επιμέρους γραμμή.

(169) Δεύτερον, τα έσοδα της επιχείρησης υπόκειντο σε διπλό περιορισμό σε επίπεδο ναύλων, και συγκεκριμένα επηρεάζονταν από τους προτιμησιακούς ναύλους που εφαρμόζονταν για ορισμένες κατηγορίες ατόμων και από την ανάγκη να εξασφαλίζει η εταιρεία την έγκριση των δημόσιων αρχών για οποιαδήποτε μεταβολή των ναύλων. Όπως προέκυψε από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, οι περιφερειακές εταιρείες δεν ήταν ελεύθερες να αναπροσαρμόζουν τους ναύλους τους, ώστε να συνεκτιμώνται ιδίως αλλαγές στα λειτουργικά έξοδα ([38]). Στην απόφαση του 2001, η Επιτροπή αναγνώρισε ήδη ότι αυτός ο διπλός περιορισμός, που είχε ως αποτέλεσμα την αισθητή πτώση των εσόδων των επιχειρήσεων και είχε αντίκτυπο στο ύψος της ετήσιας αντιστάθμισης, δεν έπρεπε να χαρακτηριστεί ως επιθετική εμπορική πολιτική, κλασικό στοιχείο της οποίας είναι η εφαρμογή ληστρικών τιμολογίων.

(170) Τρίτον, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν στην Επιτροπή πληροφορίες σχετικά με τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν μεταξύ των ετών 1992 και 2008 οι περιφερειακές εταιρείες για την εκτέλεση των γραμμών παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας την περίοδο 1992-2008, η Ιταλία υπέβαλε:

— τα συνολικά έξοδα, τα λειτουργικά έσοδα και την απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου που κατέγραψαν όλες οι περιφερειακές εταιρείες ([39]) μεταξύ των ετών 1992-2008, καθώς και το αντίστοιχο ποσό της ετήσιας επιδότησης·

— τους λογαριασμούς ανά γραμμή για κάθε εταιρεία για τις περιόδους 1992-2001 και 2004-2008·

— το ποσοστό απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου που χορηγήθηκε στην Adriatica για την περίοδο 1999-2003, στη Saremar για το 1998 και την περίοδο 2000-2003 και στις Toremar, Siremar και Caremar για την περίοδο 1998-2003 (από 1,6 % έως 12,2 %).

(171) Από τα στοιχεία που παρασχέθηκαν (βλέπε πίνακες στην αιτιολογική σκέψη 115) προκύπτει ότι τα έξοδα μεταξύ των ετών 2002 και 2008 παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό κάτω από το μέσο κόστος της εκτέλεσης των γραμμών κατά την περίοδο αναφοράς που αξιολογήθηκε στην απόφαση του 2005 (1992-2001).

([36]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 33 της απόφασης του 2001.

([37]) Ό.π.

([38]) Σύμφωνα με το άρθρο 12 του νόμου 856/1986, τα τιμολόγια για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων καθορίζονταν σε ετήσια βάση από το κράτος. Οι ενδιαφερόμενες εταιρείες μπορούσαν να προτείνουν στο κράτος τις διακυμάνσεις των ναύλων τις οποίες θεωρούσαν αναγκαίες. Οι προτάσεις αυτές υπόκειντο σε διυπουργικές διαβουλεύσεις.

([39]) Όσον αφορά την Adriatica, για την περίοδο 2004-2008 (όταν η εταιρεία εξαγοράστηκε από την Tirrenia) οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τα συνολικά έξοδα και τα λειτουργικά έσοδα που κατέγραψε η Tirrenia (στις πρώην γραμμές της Adriatica).

(172) Όσον αφορά την απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου, τα διάφορα στοιχεία του επενδεδυμένου κεφαλαίου είχαν καθοριστεί αναλυτικά στις αρχικές συμβάσεις και τα ποσοστά απόδοσης είχαν προσδιοριστεί με αναφορά στα επιτόκια της αγοράς, κατά τρόπο ώστε να αντιπροσωπεύουν επαρκή απόδοση για κάθε στοιχείο. Παρά την απουσία στοιχείων σχετικά με το επιτρεπτό για τις εταιρείες ποσοστό απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου την περίοδο 2004-2008, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, με ελάχιστες εξαιρέσεις, το ποσοστό απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου μειωνόταν σταθερά μεταξύ των ετών 2001 και 2003 (βλέπε πίνακες στις αιτιολογικές σκέψεις 106 και 117). Με βάση την τάση αυτή, σε συνδυασμό με τη συνολική σταθερότητα των απόλυτων ποσών της απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου την περίοδο 2001-2008 (βλέπε πίνακες στις αιτιολογικές σκέψεις 105 και 115) ([40]), μπορεί εύλογα να υποτεθεί ότι η αντιστάθμιση που καταβαλλόταν στις εταιρείες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας παρέμεινε αναλογική καθ' όλη τη διάρκεια των αρχικών συμβάσεων. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή εμμένει στην εκτίμηση την οποία διατύπωσε στην απόφαση του 2005, σύμφωνα με την οποία η απόδοση για τις δικαιούχους επιχειρήσεις είχε καθοριστεί σε εύλογο επίπεδο.

(173) Λαμβανομένης υπόψη της άμεσης σύνδεσης μεταξύ της καταβληθείσας αντιστάθμισης και των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που κατοχυρώνονται στις αρχικές συμβάσεις και, επιπλέον, της αναλογικότητας της αντιστάθμισης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για τις συνδέσεις ενδομεταφορών έως το 2008 συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(174) Καθώς η αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις συνδέσεις ενδομεταφορών συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση και η απόφαση του 2005 ακυρώθηκε εν όλω από το Γενικό Δικαστήριο, συμπεριλαμβανομένων των όρων που επιβάλλονταν με αυτήν όσον αφορά την εκτέλεση των συνδέσεων ενδομεταφορών από την Caremar, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να αξιολογήσει περαιτέρω αν οι όροι αυτοί τηρήθηκαν εντέλει από τη δικαιούχο επιχείρηση κατά την εφαρμογή της απόφασης του 2005, ούτε αν ήταν εξαρχής αναγκαίοι. Η αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις συνδέσεις ενδομεταφορών συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση, αλλά δεν είναι πλέον σε ισχύ. Ως εκ τούτου, δεν είναι σκόπιμο να προτείνει η Επιτροπή κατάλληλα μέτρα στην Ιταλία βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, καθώς τα μέτρα αυτά θα μπορούσαν να τροποποιήσουν το μέτρο ενίσχυσης μόνο για το μέλλον. Συνάγεται ότι δεν είναι σκόπιμο να εξετάσει η Επιτροπή τη συμβατότητα της εν λόγω υφιστάμενης ενίσχυσης, η οποία δεν είναι πλέον σε ισχύ.

5.1.2.2. Διεθνείς συνδέσεις

(175) Η παροχή υπηρεσιών μεταφορών σε διεθνείς θαλάσσιες συνδέσεις εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86, ο οποίος δεν περιέχει ρήτρα κεκτημένων δικαιωμάτων όπως το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(176) Βάσει του άρθρου 1 σημείο 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([41]) (στο εξής: νέος κανονισμός διαδικασίας) ως υφιστάμενη ενίσχυση νοούνται «[…], όλες οι ενισχύσεις οι οποίες υφίσταντο πριν από την έναρξη ισχύος της ΣΛΕΕ στα οικεία κράτη μέλη, δηλαδή καθεστώτα ενισχύσεων και μεμονωμένες ενισχύσεις που είχαν τεθεί σε εφαρμογή πριν και συνεχίζουν να εφαρμόζονται μετά την έναρξη ισχύος της ΣΛΕΕ στα οικεία κράτη μέλη».

(177) Το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([42]) (στο εξής: εκτελεστικός κανονισμός) ορίζει τη μεταβολή υφιστάμενης ενίσχυσης ως «κάθε αλλαγή, πλην των τροποποιήσεων καθαρά τυπικού ή διοικητικού χαρακτήρα, που δεν είναι ικανή να επηρεάσει την εκτίμηση του συμβιβάσιμου του εκάστοτε μέτρου ενίσχυσης με την κοινή αγορά, ωστόσο, η αύξηση του αρχικού προϋπολογισμού ενός υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων κατά ποσοστό έως 20 % δεν λογίζεται ως μεταβολή υφιστάμενης ενίσχυσης».

([40]) Τα απόλυτα ποσά της απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου το 2001 και το 2008 είχαν ως εξής: Saremar – 555 500 EUR το 2001 και 855 000 EUR το 2008, Toremar – 1 566 700 EUR το 2001 και 1 699 000 EUR το 2008, Siremar – 2 194 000 EUR το 2001 και 2 060 000 EUR το 2008, Caremar – 1 739 700 EUR το 2001 και 1 874 000 EUR το 2008. Για την Adriatica υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία μόνο μέχρι το 2004, πριν από την εξαγορά της από την Tirrenia.

([41]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9), ο οποίος αντικαθιστά από τις 14 Οκτωβρίου 2015 τον κανονισμό διαδικασίας.

([42]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 2015/2282.

(178) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία ([43]), δεν θα πρέπει κάθε μεταβολή υφιστάμενης ενίσχυσης να θεωρείται ως αλλαγή της υφιστάμενης ενίσχυσης σε νέα ενίσχυση. Μόνο όταν η μεταβολή επηρεάζει την ίδια την ουσία της αρχικής ενίσχυσης, μετατρέπεται αυτή σε νέα ενίσχυση. Η εκτίμηση αυτή πρέπει να πραγματοποιείται σε συνάρτηση με τις διατάξεις που ρυθμίζουν την ενίσχυση, τον τρόπο χορήγησής της και τα όριά της ([44]). Ωστόσο, η παράταση ενός μέτρου ενίσχυσης συνιστά νέα ενίσχυση ([45]).

(179) Όπως υπενθύμισε το Γενικό Δικαστήριο στην απόφαση του 2009, οι μεταβολές δεν αφορούν την ουσία όταν δεν τροποποιούν τη νομοθεσία με την οποία θεσπίστηκε η ενίσχυση όσον αφορά τη φύση των πλεονεκτημάτων ή την ουσία της δραστηριότητας στην οποία εφαρμόζεται το πλεονέκτημα ([46]).

Μεταβολές στο καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(180) Από τις πέντε περιφερειακές εταιρείες του τότε ομίλου Tirrenia, μόνο η Adriatica και η Saremar εκτελούσαν διεθνείς γραμμές βάσει των αρχικών συμβάσεων.

(181) Η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν οι αντισταθμίσεις που χορηγούνταν στις εν λόγω επιχειρήσεις για την παροχή των υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών συνιστούν νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 1 του νέου κανονισμού διαδικασίας. Για τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή πρέπει να επαληθεύσει αν από την έναρξη ισχύος της Συνθήκης το μέτρο ενίσχυσης επηρεάστηκε από σημαντικές αλλαγές στη φύση του πλεονεκτήματος, τον επιδιωκόμενο στόχο, τον δικαιούχο ή την πηγή χρηματοδότησης. Οι αλλαγές αυτές θα συνεπάγονταν νέα ενίσχυση.

(182) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η χρηματοδότηση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των διεθνών συνδέσεων έχει υποστεί σειρά σημαντικών αλλαγών ως προς διάφορες πτυχές όπως περιγράφεται κατωτέρω.

α) Λήπτες ενίσχυσης

(183) Τα διατάγματα του 1936 ανέθεσαν σε τέσσερις εταιρείες (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia και Adriatica) υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τα δρομολόγια εθνικού συμφέροντος, τα οποία περιλάμβαναν τόσο εθνικές όσο και διεθνείς γραμμές επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Στα διατάγματα αυτά παρεχόταν εξαντλητικός κατάλογος των εταιρειών στις οποίες ανατίθετο η εκτέλεση των γραμμών εθνικού συμφέροντος. Οι περιφερειακές εταιρείες συστάθηκαν και τους ανατέθηκε η παροχή ταχυδρομικών και εμπορικών υπηρεσιών καθαρά τοπικού χαρακτήρα σε μεταγενέστερο στάδιο βάσει του νόμου 169/1975 για την Caremar, την Toremar και τη Siremar, και βάσει του νόμου 856/1986 για τη Saremar, κατόπιν της κατάργησης του διατάγματος 2081/1936 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 83 και 88).

β) Γραμμές

(184) Οι περισσότερες διεθνείς γραμμές που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης καθιερώθηκαν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΕΚ.

(185) Όσον αφορά την Adriatica, τα διατάγματα του 1936 προέβλεπαν ρητά μόνο την εκτέλεση της γραμμής Μπάρι/Δυρράχιο. Ωστόσο, η γραμμή αυτή αφορούσε μόνο τη μεταφορά επιβατών, ενώ η σύνδεση Μπάρι/Δυρράχιο που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας αξιολόγησης αποτελεί μεικτή γραμμή (μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων).

(186) Στα διατάγματα του 1936 δεν προβλεπόταν κανένα δρομολόγιο από τους ιταλικούς λιμένες της Ανκόνα ή του Μπάρι προς το Μπαρ (Μαυροβούνιο) ή το Σπλιτ (Κροατία). Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, η Adriatica άρχισε να εκτελεί το δρομολόγιο Ανκόνα/Σπλιτ το 1978 και το δρομολόγιο Ανκόνα/Μπαρ το 1997.

(187) Η σύνδεση Τεργέστη/Δυρράχιο καθιερώθηκε το 1983 για την ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων μεταξύ της Αλβανίας και των χωρών της δυτικής Ευρώπης. Δεν υπήρχε γραμμή από την Τεργέστη προς την Αλβανία στους καταλόγους των γραμμών που θεσπίστηκαν βάσει των διαταγμάτων του 1936.

([43]) Βλέπε απόφαση της 9ης Αυγούστου 1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA κατά Office National du Ducroire και Βελγικού Δημοσίου, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, σκέψεις 13 και 16, και απόφαση της 30ής Απριλίου 2002, Γιβραλτάρ κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-195/01 και T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, σκέψη 111.

([44]) Απόφαση της 9ης Αυγούστου 1994, Namur-Les Assurances du Crédit SA κατά Office National du Ducroire και Βελγικού Δημοσίου, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, σκέψη 28, και απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2010, Κάτω Χώρες κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-231/06 και T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, σκέψη 180. Βλέπε επίσης απόφαση του Δικαστηρίου της ΕΖΕΣ της 22ας Αυγούστου 2011, Konkurrenten.no κατά Εποπτεύουσας Αρχής της ΕΖΕΣ, E-14/10, σκέψη 57.

([45]) Βλέπε επίσης απόφαση της 25ης Μαρτίου 2009, Alcoa Trasformazioni κατά Επιτροπής, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, σκέψη 132· απόφαση της 11ης Ιουνίου 2009, Ιταλία κατά Επιτροπής, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, σκέψεις 99-101· απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2011, Regione autonoma della Sardegna κ.λπ. κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-394/08, T-408/08, T-453/08 και T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, σκέψεις 176-179· απόφαση της 22ας Μαρτίου 2012, Ιταλική Δημοκρατία κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, σκέψεις 30-31.

([46]) Σκέψεις 123 και 124 της απόφασης του 2009.

(188) Το ίδιο ισχύει για τη γραμμή Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα. Οι ιταλικές αρχές δεν μπορούσαν να παράσχουν στην Επιτροπή στοιχεία τεκμηρίωσης που να αποδεικνύουν σαφώς πότε δημιουργήθηκε η σύνδεση Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα. Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι η γραμμή Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των διαταγμάτων του 1936, δεδομένου ότι, την περίοδο εκείνη, δεν υπήρχε συγκεκριμένη σύνδεση με την Ελλάδα μεταξύ των γραμμών εθνικού συμφέροντος του τομέα IV που προσδιορίστηκαν στο διάταγμα 2081/1936 (που κάλυπτε τις συνδέσεις με την Ελλάδα, την Αλβανία και τις νήσους Tremiti). Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί το επιχείρημα των ιταλικών αρχών. Δεν υπήρχε συγκεκριμένη γραμμή από το Μπρίντιζι στους καταλόγους που θεσπίστηκαν βάσει των διαταγμάτων του 1936. Σύμφωνα με επιστολή των ιταλικών αρχών της 29ης Οκτωβρίου 2002, η γραμμή Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα είχε δημιουργηθεί από την Adriatica μόλις το 1978. Με την ίδια επιστολή, οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν ότι η Adriatica ουδέποτε εκτελούσε στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας τη γραμμή Μπάρι-Ελλάδα, αλλά τη σύνδεση με την Ελλάδα από το Μπρίντιζι. Συνεπώς, οι ίδιες οι ιταλικές αρχές θεωρούσαν τις δύο γραμμές ως δύο χωριστές σχετικές αγορές.

(189) Όσον αφορά τη Saremar, στον κατάλογο των γραμμών εθνικού συμφέροντος που θεσπίστηκαν με τα διατάγματα του 1936 περιλαμβανόταν επιβατική σύνδεση μεταξύ Σαρδηνίας και Κορσικής (La Maddalena/Palau/Bonifacio), την οποία αρχικά εκτελούσε η Tirrenia. Αντιθέτως, η γραμμή την οποία εκτελούσε μεταγενέστερα η Saremar σύμφωνα με τον νόμο 856/1986 ήταν μεικτή γραμμή (μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων). Η σύνδεση Santa Teresa di Gallura/Bonifacio που αξιολογείται στην παρούσα απόφαση δεν περιλαμβανόταν στον κατάλογο των γραμμών εθνικού συμφέροντος.

(190) Επιπλέον των ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι μετά το 1989 οι γραμμές προς εξυπηρέτηση δεν υποδεικνύονταν πλέον με νόμο, καθώς σύμφωνα με τον νόμο 160/1989 έπρεπε να καθορίζονται από τις δημόσιες αρχές με βάση τεχνική πρόταση των επιχειρήσεων.

γ) Διάρκεια του χρηματοδοτικού προγράμματος

(191) Όπως αναφέρθηκε ήδη ανωτέρω, τα διατάγματα του 1936 προέβλεπαν εικοσαετή ανάθεση σε τέσσερις νεοσυσταθείσες εταιρείες (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) της εκτέλεσης ορισμένων γραμμών εθνικού συμφέροντος, καθώς και τη δυνατότητα χορήγησης επιδότησης στους φορείς εκμετάλλευσης για την ίδια περίοδο βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(192) Τα διατάγματα του 1936 δεν προέβλεπαν δυνατότητα παράτασης αυτών των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή της χορηγούμενης αντιστάθμισης στους φορείς εκμετάλλευσης για την εκτέλεση των επίμαχων δρομολογίων, πέραν της αρχικής εικοσαετούς περιόδου. Οι εν λόγω συμβάσεις έληξαν στις 31 Δεκεμβρίου 1956 και παρατάθηκαν αρκετές φορές έως την έναρξη ισχύος του νόμου 600/1962.

(193) Ο νόμος 600/1962 προέβλεπε τη σύναψη νέων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με εικοσαετή διάρκεια, όπου θα προσδιορίζονταν οι γραμμές εθνικού συμφέροντος και οι αντισταθμίσεις που θα χορηγούνταν σε κάθε εταιρεία για την εκτέλεση των γραμμών.

(194) Ο νόμος 684/1974 θέσπισε διαφορετική διάρκεια, ανάλογα με το είδος της υπηρεσίας: οι γραμμές εμπορευματικών μεταφορών μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν για μέγιστο διάστημα πέντε ετών, ενώ οι γραμμές επιβατικών μεταφορών μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν για μέγιστο διάστημα τριών ετών (μόνο για τις συνδέσεις με τα ιταλικά νησιά μπορούσε να χορηγηθεί αντιστάθμιση για περαιτέρω εικοσαετή περίοδο, αλλά αυτό δεν αφορούσε τις διεθνείς συνδέσεις).

(195) Ο νόμος 856/1986 τροποποίησε περαιτέρω τα χαρακτηριστικά του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Το άρθρο 13 παράγραφος 4 του νόμου 856/1986 κατέστησε τους κανόνες που περιέχονταν στα άρθρα 8 και 9 του νόμου 684/1974, και σε μεταγενέστερες τροποποιήσεις, εφαρμοστέους στις μεικτές γραμμές μεταξύ της δυτικής και ανατολικής ακτής της κεντρικής και νότιας Αδριατικής, καθώς και μεταξύ του Ιονίου Πελάγους και της ανατολικής Μεσογείου, οι οποίες υπήρχαν την 1η Ιανουαρίου 1986 και εξυπηρετούνταν από την Adriatica. Κατά συνέπεια, η Adriatica μπορούσε να λάβει αντιστάθμιση για την εκτέλεση των διεθνών συνδέσεων βάσει των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας εικοσαετούς διάρκειας. Ο νόμος δεν διευκρίνιζε τους κανόνες που εφαρμόζονταν στη διεθνή γραμμή την οποία εκτελούσε η Saremar. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αρχική σύμβαση αντιμετώπιζε την εκτέλεση αυτής της γραμμές ως σύνδεση ενδομεταφορών και προέβλεπε τη χρηματοδότησή της για εικοσαετή περίοδο, όπως κάθε άλλη σύνδεση ενδομεταφορών δημόσιας υπηρεσίας που είχε ανατεθεί στη Saremar.

(196) Στον νόμο 856/1986 διευκρινιζόταν ότι οι ζημιογόνες γραμμές μεταφοράς εμπορευμάτων θα μπορούσαν να τύχουν χρηματοδοτικής στήριξης μόνο για περίοδο πέντε ετών (από την 1η Ιανουαρίου 1985 ή από την αγορά νέου πλοίου).

δ) Δημοσιονομική κάλυψη

(197) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, τα διατάγματα του 1936 δεν προέβλεπαν συνολικό προϋπολογισμό του καθεστώτος χρηματοδότησης.

(198) Αντιθέτως, το άρθρο 6 του νόμου 600/1962 προέβλεπε συνολική δημοσιονομική κάλυψη, με την επιφύλαξη περιορισμένων αναπροσαρμογών σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 8 του εν λόγω νόμου.

(199) Οι μεταγενέστεροι νόμοι δεν προέβλεπαν συνολική δημοσιονομική κάλυψη για τα διάφορα χρηματοδοτικά προγράμματα που αφορούσαν.

ε) Υπολογισμός της αντιστάθμισης

(200) Το σύστημα υπολογισμού των επιδοτήσεων είχε αναθεωρηθεί πολλές φορές. Ειδικότερα, από μια αντιστάθμιση που υπολογιζόταν βάσει των αναμενόμενων εξόδων και εσόδων που συμφωνούνταν σε συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες επανεξετάζονταν κάθε τέσσερα έτη (διατάγματα του 1936), η επιδότηση εξελίχθηκε σε μια πάγια συνεισφορά η οποία υπόκειτο σε περιορισμένες αναπροσαρμογές σύμφωνα με τα άρθρα 7 και 8 του νόμου αριθ. 600/1962 προκειμένου να παρέχεται στην εταιρεία κίνητρο αποδοτικότητας.

(201) Στη συνέχεια, ο νόμος 684/1974, όπως εφαρμόστηκε με το διάταγμα 501/1979, εισήγαγε διάκριση μεταξύ εμπορευματικών γραμμών (άρθρο 4), επιβατικών γραμμών (άρθρο 6) και συνδέσεων με μεγαλύτερα και μικρότερα ιταλικά νησιά (άρθρο 8). Σε αυτή τη βάση:

— Όσον αφορά τις συνδέσεις με τα ιταλικά νησιά, το ύψος της δημόσιας αντιστάθμισης που καθοριζόταν σε συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εικοσαετούς διάρκειας μπορούσε να υπόκειται σε ετήσια επανεξέταση εάν τουλάχιστον ένα από τα στοιχεία κόστους που είχαν ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό του παρουσίαζε διακύμανση άνω του 5 % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.

— Όσον αφορά τις επιβατικές γραμμές, οι εταιρείες Italia, Lloyd Triestino, Adriatica και Tirrenia μπορούσαν να λάβουν, βάσει ετήσιων συμβάσεων, αντιστάθμιση για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονταν κατά την τριετή περίοδο που προβλεπόταν για τον τερματισμό των δραστηριοτήτων. Οι ετήσιες αντισταθμίσεις έπρεπε να καθορίζονται βάσει των αναμενόμενων εξόδων και εσόδων και να στοχεύουν στη διασφάλιση της οικονομικής ισορροπίας των εταιρειών. Για τον σκοπό αυτό, η αντιστάθμιση μπορούσε να επανεξετάζεται στο τέλος του έτους.

— Όσον αφορά τις εμπορευματικές γραμμές, οι εταιρείες του τότε ομίλου Finmare που εκτελούσαν είτε νέες γραμμές θαλάσσιων μεταφορών είτε υφιστάμενες γραμμές μπορούσαν να λάβουν, για μέγιστη περίοδο πέντε ετών, δημόσια αντιστάθμιση με στόχο τη διασφάλιση της οικονομικής ισορροπίας των εταιρειών. Στο πλαίσιο αυτό, η αντιστάθμιση έπρεπε να επανεξετάζεται έως τις 30 Ιουνίου κάθε έτους. Η αντιστάθμιση για την εκτέλεση υφιστάμενων γραμμών μπορούσε να χορηγείται μόνο βάσει ετήσιων συμβάσεων.

(202) Συνοπτικά, όσον αφορά τις εμπορευματικές και επιβατικές γραμμές, ο νόμος 684/1974 και το διάταγμα 501/1979 δεν προέβλεπαν ούτε μηχανισμό παροχής κινήτρων αποδοτικότητας ούτε τη δυνατότητα χορήγησης εύλογου κέρδους στον φορέα εκμετάλλευσης για τις παρεχόμενες δημόσιες υπηρεσίες. Επιπλέον, ο νόμος 684/1974, όπως εφαρμόστηκε από το διάταγμα 501/1979, εισήγαγε για πρώτη φορά διάκριση μεταξύ εμπορευματικών και επιβατικών γραμμών και θέσπισε διαφορετικό μηχανισμό αντιστάθμισης για τα δύο είδη υπηρεσιών. Το εν λόγω νομοθέτημα δεν διευκρίνιζε ποιος μηχανισμός θα εφαρμοζόταν στις μεικτές γραμμές (εμπορευματικές και επιβατικές).

(203) Ο νόμος 856/1986 τροποποίησε περαιτέρω τον μηχανισμό αντιστάθμισης. Όσον αφορά τις εμπορευματικές γραμμές που ήταν ουσιώδεις για την εθνική οικονομία, το άρθρο 2 προέβλεπε τη χορήγηση επιδότησης εκκίνησης για μέγιστη διάρκεια πέντε ετών (από την 1η Ιανουαρίου 1985). Όσον αφορά τις μεικτές συνδέσεις μεταξύ της δυτικής και της ανατολικής ακτής της κεντρικής και νότιας Αδριατικής, καθώς και μεταξύ του Ιονίου Πελάγους και της ανατολικής Μεσογείου, που υπήρχαν την 1η Ιανουαρίου 1986 και εκτελούνταν από την Adriatica, σύμφωνα με τα άρθρα 11 και 13 του νόμου 856/1986, η εξισωτική επιδότηση έπρεπε να υπολογιστεί βάσει της διαφοράς μεταξύ εσόδων και εξόδων κατά την παροχή της υπηρεσίας, η οποία καθοριζόταν σε συνάρτηση με μέσες και αντικειμενικές παραμέτρους, και έπρεπε να περιλαμβάνει εύλογη απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να περιλαμβάνουν λεπτομέρειες σχετικά με τα στοιχεία που έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της επιδότησης, σε συνδυασμό με πλήρη κατάλογο των επιδοτούμενων γραμμών, των χρησιμοποιούμενων πλοίων και των συχνοτήτων. Οι επιδοτήσεις έπρεπε να εγκρίνονται από τους υπουργούς Εμπορικής Ναυτιλίας, Κρατικών Συμμετοχών και Οικονομικών.

(204) Ο νόμος 856/1986 δεν διευκρίνιζε τι μηχανισμός αντιστάθμισης θα εφαρμοζόταν στη σύνδεση μεταξύ Σαρδηνίας και Κορσικής που μεταβιβάστηκε από την Tirrenia στη Saremar. Ωστόσο, η αρχική σύμβαση αντιμετώπιζε τη γραμμή αυτή ως σύνδεση ενδομεταφορών και προέβλεπε τη χρηματοδότησή της σύμφωνα με τους ίδιους κανόνες.

(205) Τέλος, το άρθρο 9 παράγραφος 1 του νομοθετικού διατάγματος 77/1989 όριζε ότι από την 1η Ιανουαρίου 1990 οι γραμμές που θεωρούνταν ουσιώδους σημασίας για τη διασφάλιση των υπηρεσιών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, και οι οποίες έπρεπε να προσδιοριστούν από το κράτος βάσει πρότασης των ενδιαφερόμενων εταιρειών, θα τύγχαναν εξισωτικής επιδότησης. Όσον αφορά τις συνδέσεις με τα νησιά, το ύψος της εξισωτικής επιδότησης έπρεπε να καθοριστεί στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας λαμβανομένων ως σημείο αναφοράς των κομίστρων που εφάρμοζε η εθνική σιδηροδρομική εταιρεία για ισοδύναμες υπηρεσίες και αποστάσεις.

στ) Ανάκληση των προηγούμενων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και κατάργηση νομοθεσίας

(206) Όλες οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές που υπογράφηκαν σύμφωνα με τα διατάγματα του 1936 ([47]) ανακλήθηκαν το 1962 και αντικαταστάθηκαν από νέες συμβάσεις βάσει του νέου νομικού πλαισίου.

Συμπέρασμα σχετικά με τη χορηγηθείσα αντιστάθμιση για τις διεθνείς συνδέσεις

(207) Η Επιτροπή δεν μπορεί να αποδεχθεί το επιχείρημα των ιταλικών αρχών ότι οι επιδοτήσεις που καταβλήθηκαν στην Adriatica και τη Saremar για την εκτέλεση των διεθνών συνδέσεων θα πρέπει να χαρακτηριστούν υφιστάμενη ενίσχυση για τον λόγο ότι το καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν προγενέστερο της έναρξης ισχύος της Συνθήκης ΕΚ και του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(208) Η αναφορά στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ δεν είναι λυσιτελής διότι ο κανονισμός αυτός δεν αφορά τις διεθνείς γραμμές.

(209) Επιπλέον, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που περιγράφονται ανωτέρω (αιτιολογικές σκέψεις 180-206), η Επιτροπή θεωρεί ότι το αρχικό καθεστώς ενίσχυσης υπέστη σημαντικές μεταβολές που επηρέασαν την ίδια τη φύση του και, συνεπώς, κατέστη ένα εντελώς νέο καθεστώς ενίσχυσης. Οι εν λόγω μεταβολές καλύπτουν πολλά βασικά χαρακτηριστικά, αν όχι όλα, του αρχικού νομικού πλαισίου που θεσπίστηκε με τα διατάγματα του 1936 και αναμόρφωσαν ολικά αυτό το πλαίσιο.

(210) Πρώτον, η έναρξη εκτέλεσης των περισσότερων διεθνών γραμμών που εξετάζονται στην παρούσα απόφαση δεν ήταν προγενέστερη της έναρξης ισχύος της Συνθήκης ΕΚ. Μόνη εξαίρεση αποτελεί η γραμμή Μπάρι/Δυρράχιο την οποία εκτελούσε η Tirrenia. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ενώ η σύνδεση Μπάρι/Δυρράχιο που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας εκτίμησης είναι μεικτή γραμμή (μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων), εκείνη που περιλαμβανόταν στον κατάλογο των γραμμών εθνικού συμφέροντος ήταν μόνο επιβατική γραμμή. Επιπλέον, η επιβατική γραμμή που συνέδεε τη Σαρδηνία με την Κορσική και περιλαμβανόταν στον κατάλογο των γραμμών εθνικού συμφέροντος ήταν η γραμμή La Maddalena/Palau/Bonifacio και εκτελείτο αρχικά από την Tirrenia. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι μεικτές γραμμές που εκτελούνταν μεταγενέστερα από τη Saremar, η οποία συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 15 του νόμου 856/1986, ήταν δύο χωριστές γραμμές, συγκεκριμένα η γραμμή La Maddalena/Palau και η γραμμή Santa Teresa di Gallura/Bonifacio.

(211) Δεύτερον, η νομική βάση για τη χορήγηση αντιστάθμισης για την εκτέλεση των διεθνών γραμμών καταργήθηκε μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΕΚ.

(212) Τρίτον, ο μηχανισμός για τον υπολογισμό του ύψους της αντιστάθμισης για την εκτέλεση των γραμμών στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου του περιθωρίου κέρδους, καθώς και η αναθεώρησή του, τροποποιήθηκαν σημαντικά αρκετές φορές.

(213) Τέταρτον, η περίοδος κατά την οποία μπορούσε να χορηγηθεί αντιστάθμιση παρατάθηκε επανειλημμένα.

(214) Πέμπτον, οι δημοσιονομικοί πόροι που διατέθηκαν στη χρηματοδότηση των συνδέσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν θεσπίστηκαν το 1936. Ένα συνολικό ποσό θεσπίστηκε για πρώτη φορά το 1962, αλλά στη συνέχεια εγκαταλείφθηκε το 1974.

(215) Έκτον, ο μηχανισμός αντιστάθμισης για τις γραμμές ενδομεταφορών που προβλέπονταν στα άρθρα 8 και 9 του νόμου 684/1974 κατέστη εφαρμοστέος στις διεθνείς γραμμές που εκτελούσε η Adriatica μόνο δυνάμει του άρθρου 13 παράγραφος 4 του νόμου 856/1986. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ακόμη και αν η βασισμένη στο κόστος αντιστάθμιση που χορηγήθηκε δυνάμει του νόμου 684/1974 θεωρηθεί παρόμοια με την αντιστάθμιση που βασιζόταν στη μέθοδο η οποία προβλεπόταν στα διατάγματα του 1936, δεν μπορεί να υποστηριχθεί το ίδιο για το πλαίσιο που θεσπίστηκε με τον νόμο 600/1962, ο οποίος επέβαλε τη χορήγηση ενός εκ των προτέρων καθορισμένου ποσού και περιέλαβε κίνητρα αποδοτικότητας, και ο οποίος ήταν σε ισχύ για σχεδόν 13 έτη.

(216) Οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΕΚ αποσκοπούσαν στον περιορισμό του ποσού της δημόσιας συνεισφοράς. Ωστόσο, από τα στοιχεία που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 209 έως 215 ανωτέρω προκύπτει ότι οι τροποποιήσεις αυτές δεν μείωσαν απλώς την αντιστάθμιση που χορηγείτο στις εταιρείες, αλλά μετέβαλαν θεμελιωδώς τη φύση του μέτρου ενίσχυσης. Στην πραγματικότητα, όλες αυτές οι μεταβολές ήταν ικανές να επηρεάσουν τη συμβατότητα της αντιστάθμισης με την εσωτερική αγορά, καθώς τροποποίησαν τις δυνητικές επιπτώσεις της στον ανταγωνισμό. Συνοπτικά, αντί να διατηρήσει αμετάβλητο τον μηχανισμό αντιστάθμισης, η Ιταλία δημιούργησε διάφορα διαφορετικά συστήματα αντιστάθμισης για τις διεθνείς γραμμές παροχής δημόσιας υπηρεσίας μετά την έναρξη ισχύος της Συνθήκης ΕΚ.

([47]) Το διάταγμα 2081/1936 καταργήθηκε το 1974 και το διάταγμα αριθ. 2082/1936 καταργήθηκε το 2008.

(217) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις που διατύπωσαν οι δικαιούχοι στο πλαίσιο της έρευνας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι συμπίπτουν σε μεγάλο βαθμό με τις παρατηρήσεις των ιταλικών αρχών. Σύμφωνα με τους δικαιούχους, η Επιτροπή είχε εγκρίνει σιωπηρά τα επίμαχα μέτρα καθυστερώντας την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας για μεγάλο διάστημα αφού είχε ενημερωθεί για τις επιδοτήσεις στις εταιρείες του ομίλου Tirrenia.

(218) Ωστόσο, ελλείψει προηγούμενης κοινοποίησης κατά την έννοια του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, το γεγονός ότι η Επιτροπή είχε πιθανώς γνώση των διαφόρων νομοθετικών κειμένων με τα οποία θεσπίστηκαν οι ετήσιες επιδοτήσεις για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, καθώς και των αρχικών συμβάσεων, δεν σημαίνει ότι είχε δοθεί σιωπηρή έγκριση. Το γεγονός ότι η Επιτροπή γνωρίζει την ύπαρξη κάποιου μέτρου και δεν παρεμβαίνει επί τούτου δεν μπορεί να έχει αφ' εαυτού οποιονδήποτε αντίκτυπο στον χαρακτηρισμό της ενίσχυσης ως υφιστάμενης ή νέας ([48]).

(219) Λόγω των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για την εκτέλεση των διεθνών γραμμών συνιστά νέα ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 1 του νέου κανονισμού διαδικασίας.

5.1.3. *Συμβατότητα της ενίσχυσης*

5.1.3.1. Γενικό πλαίσιο

(220) Όπως προβλέπεται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, «[ο]ι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες των Συνθηκών ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Ένωσης».

(221) Το εν λόγω άρθρο παρέχει παρέκκλιση από την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων που προβλέπεται στο άρθρο 107 της ΣΛΕΕ στον βαθμό που η ενίσχυση είναι αναγκαία και αναλογική διότι η έλλειψή της θα παρεμπόδιζε την παροχή των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) υπό αποδεκτούς οικονομικούς όρους. Σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, είναι καθήκον της Επιτροπής να μεριμνά για την εφαρμογή των διατάξεων αυτού του άρθρου, μεταξύ άλλων προσδιορίζοντας τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες κρίνει ότι πληρούνται τα κριτήρια της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας.

(222) Στις 31 Ιανουαρίου 2012 τέθηκε σε ισχύ το πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011) (στο εξής: πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2012) και η απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής ([49]) (στο εξής: απόφαση ΥΓΟΣ του 2012). Από την ημερομηνία αυτή, η συμβατότητα των χορηγούμενων ενισχύσεων υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να εξετάζεται υπό το πρίσμα της απόφασης ΥΓΟΣ του 2012 και των κριτηρίων του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012.

(223) Το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2012 εφαρμόζεται σε κάθε παράνομη ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος του επί της οποίας η Επιτροπή λαμβάνει απόφαση μετά τις 31 Ιανουαρίου 2012, με εξαίρεση τις διατάξεις των παραγράφων 14, 19, 20, 24, 39 και 60 (βλέπε παράγραφο 69 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012). Κατά συνέπεια, η συμβατότητα της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στις περιφερειακές εταιρείες έως τη λήξη των αρχικών συμβάσεων στις 31 Δεκεμβρίου 2008 εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012 και πρέπει να αξιολογηθεί βάσει των σχετικών διατάξεων του εν λόγω πλαισίου, δηλαδή:

α) η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως ορίζεται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ·

β) η διαχείριση ΥΓΟΣ ανατίθεται στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση με μία ή περισσότερες πράξεις. Η εν λόγω πράξη ή πράξεις πρέπει να προσδιορίζουν το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας· την εταιρεία που είναι επιφορτισμένη με τις υποχρεώσεις αυτές και, κατά περίπτωση, τη γεωγραφική περιοχή που αφορούν· τη φύση των ενδεχόμενων αποκλειστικών ή ειδικών δικαιωμάτων που χορηγούνται στην επιχείρηση· την περιγραφή του μηχανισμού αντιστάθμισης και τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, την παρακολούθηση και την επανεξέταση της αντιστάθμισης· και τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης·

([48]) Απόφαση της 4ης Σεπτεμβρίου 2009, Ιταλία κατά Επιτροπής, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, σκέψεις 76-78, και απόφαση της 21ης Ιουλίου 2011 Alcoa Trasformazioni, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, σκέψη 127.

([49]) Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3).

γ) το ποσό της αντιστάθμισης δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του καθαρού κόστους για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους.

(224) Οι αρχικές συμβάσεις προέβλεπαν ότι οι υποχρεώσεις σχετικά με τις εξυπηρετούμενες γραμμές και λιμένες, η μεταφορική ικανότητα των σκαφών που θα χρησιμοποιούνταν στις εν λόγω ναυτιλιακές συνδέσεις, η συχνότητα των δρομολογίων και οι επιβαλλόμενοι ναύλοι θα καθορίζονταν λεπτομερώς σε πενταετή προγράμματα που θα υποβάλλονταν από τους δικαιούχους προς έγκριση στις δημόσιες αρχές. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στις εταιρείες απέρρεαν ταυτόχρονα από τις αρχικές συμβάσεις που είχαν συναφθεί με το ιταλικό κράτος τον Ιούλιο του 1991, το νομικό πλαίσιο όπως περιγράφεται ανωτέρω και τα πενταετή προγράμματα.

(225) Στα πενταετή προγράμματα ορίζονταν οι λιμένες και η συχνότητα των δρομολογίων που έπρεπε να εκτελούνται κατά την περίοδο αιχμής και μη, καθώς και το είδος του πλοίου που έπρεπε να χρησιμοποιείται σε κάθε γραμμή. Ωστόσο, το προκύπτον δίκτυο γραμμών μπορούσε να αναπροσαρμόζεται κατά τη διάρκεια κάθε πενταετούς περιόδου, σε συνάρτηση με τις αλλαγές στη ζήτηση των επίμαχων γραμμών. Από τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές προέκυψε ότι μόνο οι ενδιαφερόμενες τοπικές κοινότητες μπορούσαν να αναπροσαρμόσουν τη συχνότητα ή τα ωράρια των δρομολογίων, διαβιβάζοντας συγκεκριμένα αιτήματα στο υπουργείο Μεταφορών. Αυτά τα αιτήματα αποτελούσαν στη συνέχεια αντικείμενο χωριστής εξέτασης σε διυπουργικό επίπεδο, λαμβανομένων μεταξύ άλλων υπόψη των οικονομικών τους επιπτώσεων στο λειτουργικό κόστος της ενδιαφερόμενης επιχείρησης. Οποιαδήποτε τροποποίηση του δικτύου γραμμών κατά τη διάρκεια κάθε πενταετούς περιόδου αποτελούσε ως εκ τούτου αντικείμενο διοικητικής απόφασης, η οποία απευθυνόταν στους δικαιούχους.

(226) Κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης του 2005, η Ιταλία είχε υποβάλει στην Επιτροπή τα πρώτα δύο πενταετή προγράμματα, τα οποία κάλυπταν αντίστοιχα τις περιόδους 1990-1994 και 1995-1999. Το τρίτο πρόγραμμα (που κάλυπτε την περίοδο 2000-2004) δεν είχε εγκριθεί ακόμη κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης του 2005. Υπουργικό διάταγμα της 8ης Μαρτίου 2000 χορήγησε στις εταιρείες το δικαίωμα να συνεχίσουν την παροχή δημόσιας υπηρεσίας βάσει των όρων που είχαν συμφωνηθεί στο πενταετές πρόγραμμα 1994-1999 που ίσχυε το 1999, εν αναμονή της έκδοσης του πενταετούς προγράμματος 2000-2004.

(227) Όπως αναφέρεται ανωτέρω, μετά την ακύρωση της απόφασης του 2005 με την απόφαση του 2009, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι τελικά δεν εγκρίθηκε κανένα πενταετές πρόγραμμα για τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2008. Αντιθέτως, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, συμφωνούνταν σε ad hoc βάση τροποποιήσεις στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί στους φορείς εκμετάλλευσης, με σκοπό τη μεγαλύτερη ευθυγράμμιση των υπηρεσιών με τις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων, χωρίς ωστόσο να επέρχονται σημαντικές αλλαγές στο σύστημα παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(228) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή επισημαίνει ότι καμία σημαντική αλλαγή δεν επήλθε στο καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε σύγκριση με την κατάσταση που παρουσιαζόταν στο πενταετές πρόγραμμα 1994-1999 και, συνεπώς, υποθέτει ότι οι εταιρείες συνέχισαν να παρέχουν τις υπηρεσίες σε μεγάλο βαθμό βάσει των ίδιων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως προς τα ωράρια, τη συχνότητα, τα πλοία ή τους ναύλους έως τη λήξη των αρχικών συμβάσεων.

5.1.3.2. Γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη ΥΓΟΣ

(229) Σύμφωνα με τις παραγράφους 12 και 13 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012, η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη ΥΓΟΣ. Ειδικότερα, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να συνδέουν με ειδικές υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις υπηρεσίες που παρέχονται ήδη ή μπορούν να παρασχεθούν ικανοποιητικά και υπό όρους, όπως τιμές, αντικειμενικά χαρακτηριστικά ποιότητας, συνέχεια και πρόσβαση στην υπηρεσία, συναφείς προς το δημόσιο συμφέρον, όπως ορίζεται από το κράτος, από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς.

(230) Ελλείψει ειδικών κανόνων της Ένωσης που προσδιορίζουν το πεδίο για την ύπαρξη ΥΓΟΣ, τα κράτη μέλη διαθέτουν μεγάλη διακριτική ευχέρεια όσον αφορά τον χαρακτηρισμό μιας ΥΓΟΣ και, κατά συνέπεια, ο χαρακτηρισμός αυτών των υπηρεσιών από ένα κράτος μέλος μπορεί να αμφισβητηθεί από την Επιτροπή μόνο σε περίπτωση προφανούς σφάλματος ([50]).

([50]) Βλέπε παράγραφο 46 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4).

(231) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86, «[η] ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ κρατών μελών και μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών ισχύει για υπηκόους των κρατών μελών εγκατεστημένους σε κράτος μέλος της Κοινότητας εκτός από το κράτος του αποδέκτη των υπηρεσιών». Ωστόσο, σε αντίθεση με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ ([51]), ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 δεν προβλέπει πιθανές εξαιρέσεις από την αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

(232) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, ανεξάρτητα από την έλλειψη ρητής διάταξης που να ρυθμίζει τη δυνατότητα των κρατών μελών να συνάπτουν συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών ή μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να προβαίνουν σε τέτοιες ενέργειες. Σύμφωνα με το σημείο 9 δεύτερο εδάφιο των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές) ([52]), «[η] Επιτροπή δέχεται ότι όταν είναι απαραίτητη μια διεθνής μεταφορική γραμμή προκειμένου να ικανοποιηθούν επιτακτικές ανάγκες δημοσίων συγκοινωνιών, επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας συγκοινωνίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, εφόσον η σχετική οικονομική αντιστάθμιση υπόκειται στους προαναφερόμενους κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης για τις κρατικές ενισχύσεις [κανόνες και διαδικασίες της Συνθήκης που διέπουν τις κρατικές ενισχύσεις, όπως ερμηνεύονται από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης]».

(233) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα περιορίσει την εκτίμησή της στο ερώτημα αν οι διεθνείς συνδέσεις μεταφορών τις οποίες εκτελούσαν η Adriatica και η Saremar θεωρούνταν αναγκαίες από την Ιταλία προκειμένου να ικανοποιηθούν επιτακτικές ανάγκες δημόσιων συγκοινωνιών.

Διεθνείς γραμμές που εκτελούνταν από την Adriatica

(234) Η Adriatica εκτελούσε διεθνείς γραμμές μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδας, Αλβανίας, Μαυροβουνίου και Κροατίας αντίστοιχα.

(235) Η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει αν υπήρχαν ανταγωνιστές σε αυτές τις γραμμές που να παρέχουν παρόμοιες ή συγκρίσιμες υπηρεσίες με αυτές που παρείχε ο δημόσιος φορέας, οι οποίες να πληρούν τις απαιτήσεις που όριζαν οι δημόσιες αρχές. Οι ιταλικές αρχές δεν ενημέρωσαν την Επιτροπή για οποιαδήποτε σημαντική αλλαγή στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή στην ανταγωνιστική κατάσταση σε αυτές τις γραμμές μετά την ακύρωση της απόφασης του 2005.

(236) Όπως περιγράφεται αναλυτικά κατωτέρω, στην Adriatica είχε ανατεθεί αποστολή γενικού συμφέροντος η οποία συνεπαγόταν έξοδα με τα οποία η εταιρεία δεν θα είχε επιβαρυνθεί εάν είχε ενεργήσει βάσει του δικού της εμπορικού συμφέροντος.

— Ιταλία/Ελλάδα

(237) Η θαλάσσια σύνδεση Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, η οποία ένωνε τις κεντρικές περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης με μια από τις περιφερειακές περιοχές της, αποτελούσε γραμμή ζωτικής σημασίας για την εμπορική και τουριστική κίνηση, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη η πολιτική αστάθεια, η οποία είχε προκαλέσει διαταραχές στις εναλλακτικές χερσαίες συνδέσεις.

(238) Το 1977, με κοινό αίτημα των ιταλικών και των ελληνικών αρχών, η εν λόγω θαλάσσια σύνδεση συμπεριλήφθηκε στον κατάλογο των σιδηροδρομικών, οδικών και θαλάσσιων γραμμών που καλύπτονταν από τη διεθνή σύμβαση για τη σιδηροδρομική μεταφορά επιβατών και αποσκευών (CIV) της 7ης Φεβρουαρίου 1970. Για να μπορεί να προσφέρει τα θαλάσσια δρομολόγια στη γραμμή αυτή, η Adriatica έγινε μέλος της κοινοπραξίας EURAIL.

(239) Από τα στοιχεία που υποβλήθηκαν στην Επιτροπή στη συνεδρίαση της 26ης Οκτωβρίου 2001 προέκυψε ότι, μεταξύ 1992 και 1999, η Adriatica πραγματοποιούσε σε αυτή τη γραμμή κατά μέσο όρο 265 ταξίδια τον χρόνο, μεταφέροντας κατά μέσο όρο 161 440 επιβάτες, 24 376 οχήματα και 104 437 τρέχοντα μέτρα εμπορευμάτων ετησίως. Όπως αναφέρθηκε σε επιστολή των ιταλικών αρχών της 17ης Φεβρουαρίου 2004, μεταξύ 1996 και 1999 οι επιχειρήσεις που ανταγωνίζονταν την Adriatica δεν προσέφεραν δρομολόγια τα οποία να δίνουν τις ίδιες εγγυήσεις με την Adriatica όσον αφορά την ποιότητα των χρησιμοποιούμενων πλοίων και, μεταξύ άλλων, την τακτική εκτέλεση και τη συχνότητά τους.

([51]) Το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ προβλέπει τη δυνατότητα των κρατών μελών να συνάπτουν συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους, ή να τους επιβάλλουν υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών. Το άρθρο 4 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού ορίζει επίσης ότι τα κράτη μέλη, όταν επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να τηρούν απαιτήσεις που αφορούν τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, την τακτική εξυπηρέτηση, τη συνέχεια, τη συχνότητα, την ικανότητα παροχής υπηρεσιών, τα επιβαλλόμενα κόμιστρα και το πλήρωμα, και ότι όλοι οι πλοιοκτήτες της Ένωσης πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([52]) Ανακοίνωση της Επιτροπής C(2004) 43 — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3).

(240) Η Adriatica εκτελούσε αυτή τη γραμμή έως το τέλος του 1999. Στο τέλος του πενταετούς προγράμματος 1995-1999, η Adriatica ανέστειλε τις δραστηριότητες που εκτελούνταν με δικά της σκάφη στη γραμμή Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα και σταμάτησε να λαμβάνει τις δημόσιες επιδοτήσεις για την εκτέλεση αυτής της γραμμής. Προκειμένου να διασφαλιστούν οι επιβατικές υπηρεσίες μεταξύ Μπρίντιζι και Πάτρας που καλύπτονταν από τη σύμβαση CIV, μεταξύ των ετών 2000 και 2004 η Adriatica συνήψε συμβατικές συμφωνίες με άλλους φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

(241) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ιταλικές αρχές είχαν το δικαίωμα να καλύψουν τις λειτουργικές ζημίες που προέκυπταν από την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων προς λιμένες που εξυπηρετούσαν απομακρυσμένες περιφέρειες της Ένωσης, εφόσον η λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς δεν θα διασφάλιζε επαρκές επίπεδο υπηρεσιών. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χορήγηση δημόσιων επιδοτήσεων για την εκτέλεση αυτής της γραμμής μπορεί καταρχήν να δικαιολογηθεί.

(242) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εκτέλεση των θαλάσσιων συνδέσεων μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδας από την Adriatica συνιστούσε γνήσια ΥΓΟΣ.

— Ιταλία/Αλβανία

(243) Οι συνδέσεις με την Αλβανία ξεκίνησαν το 1983 όταν, βάσει διμερούς συμφωνίας που συνήφθη το 1983 μεταξύ των κυβερνήσεων της Ιταλίας και της Αλβανίας ([53]), η Adriatica άρχισε να εκτελεί τη μεικτή επιβατική και εμπορευματική γραμμή Τεργέστη/Δυρράχιο. Μεταξύ των ετών 1991 και 1998, η κίνηση μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας αυξήθηκε εκθετικά: από 20 096 επιβάτες το 1991 σε 357 078 επιβάτες το 1999. Οι συνδέσεις που εκτελούσε η Adriatica (Τεργέστη/Δυρράχιο, Ανκόνα/Δυρράχιο και Μπάρι/Δυρράχιο) ήταν αναγκαίες για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών του τοπικού πληθυσμού, ιδίως των ομάδων χαμηλότερου εισοδήματος, και για τη διατήρηση καλών σχέσεων γειτονίας με την Αλβανία. Το ενδιαφέρον της Ιταλίας για το τελευταίο εξηγείται από τους ισχυρούς ιστορικούς, πολιτικούς και οικονομικούς δεσμούς μεταξύ των δύο χωρών, τους χιλιάδες Αλβανούς που μετανάστευσαν στη Ιταλία τον 20ό αιώνα και τους λίγους Ιταλούς αποίκους που ζούσαν στην Αλβανία έως το 1992. Επιπλέον, τη δεκαετία του 1990 τα πορθμεία της Adriatica διαδραμάτιζαν βασικό ρόλο στην εφοδιαστική και ανθρωπιστική στήριξη την οποία παρείχε η Ιταλία στην Αλβανία κατά την αλβανική πολιτική κρίση, η οποία ακολούθησε μετά την κατάρρευση του καθεστώτος της χώρας.

(244) Η Adriatica υπόκειτο σε περιορισμούς όσον αφορά τα εκτελούμενα δρομολόγια, τη συχνότητά τους και τους εφαρμοστέους ναύλους (που καθορίζονταν εκ των προτέρων από την Ιταλία) και όσον αφορά τα χρησιμοποιούμενα πλοία/πορθμεία, τα οποία έπρεπε να εγκριθούν από την ιταλική διοίκηση.

(245) Στη γραμμή Τεργέστη/Δυρράχιο (ταξίδι 25 ωρών), η Adriatica δεν αντιμετώπιζε ανταγωνισμό. Την περίοδο 1995-1998 η Adriatica εκτελούσε το δρομολόγιο δύο φορές την εβδομάδα όλο τον χρόνο με πορθμεία που μετέφεραν επιβάτες και εμπορεύματα. Η μέγιστη χωρητικότητα ήταν 800 επιβάτες ανά αναχώρηση. Το 1999, κατόπιν τροποποίησης του πενταετούς προγράμματος 1995-1999 που εγκρίθηκε με υπουργικό διάταγμα της 17ης Ιουλίου 1998, η Adriatica εκτελούσε μόνο εμπορευματικές μεταφορές σε αυτή τη γραμμή. Το 2000 (δηλαδή μετά το πέρας του δεύτερου πενταετούς προγράμματος) η Ιταλία αποφάσισε να διακόψει τη γραμμή διότι η ζήτηση είχε αρχίσει να συρρικνώνεται και ήταν σαφές ότι οι ιδιωτικοί φορείς που εισέρχονταν στην αγορά θα παρείχαν επαρκή δρομολόγια στη γραμμή.

(246) Ούτε στη γραμμή Ανκόνα/Δυρράχιο (ταξίδι 18-19 ωρών), αντιμετώπιζε η Adriatica ανταγωνισμό. Σύμφωνα με το πρόγραμμα της περιόδου 1995-1999, η Adriatica έπρεπε να εκτελεί αυτό το δρομολόγιο δύο φορές την εβδομάδα. Το 2001 η Adriatica εκτελούσε αυτό το δρομολόγιο τέσσερις φορές την εβδομάδα με πέντε πορθμεία που μετέφεραν επιβάτες και εμπορεύματα. Η μέγιστη χωρητικότητα ήταν 800-1 080 επιβάτες (ανάλογα με το είδος του πορθμείου) ανά αναχώρηση. Το δρομολόγιο εκτελείτο έως το 2004 όταν εισήλθε στην αγορά η Adria Ferries με επαρκή χωρητικότητα για την κάλυψη της ζήτησης της αγοράς (χρήση πορθμείου χωρητικότητας 800 επιβατών και 25 φορτηγών).

(247) Στη γραμμή Μπάρι/Δυρράχιο (ταξίδι 8 ωρών), η Adriatica ασκούσε τις δραστηριότητές της σε ανταγωνισμό με άλλους φορείς εκμετάλλευσης (εντός και εκτός ΕΕ), οι οποίοι ωστόσο χρησιμοποιούσαν παλαιά πλοία και παρείχαν δρομολόγια που δεν διασφάλιζαν την απαιτούμενη συχνότητα και αξιοπιστία για την κάλυψη των αναγκών του πληθυσμού. Σύμφωνα με το πρόγραμμα της περιόδου 1995-1999, η Adriatica έπρεπε να εκτελεί αυτό το δρομολόγιο τέσσερις φορές την εβδομάδα. Το 1998, κατόπιν τροποποίησης του προγράμματος που είχε εγκριθεί από το υπουργείο, η Adriatica εκτελούσε αυτό το δρομολόγιο τρεις φορές την εβδομάδα. Η συνολική προσφερόμενη χωρητικότητα ήταν 1 080 επιβάτες ανά αναχώρηση όλο τον χρόνο. Στοιχεία που αφορούν τη ζήτηση το 2001 δείχνουν ότι η Adriatica ήταν η μόνη επιχείρηση που εκτελούσε τη γραμμή η οποία θα μπορούσε να ανταποκρίνεται στο σύνολο της ζήτησης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (δηλαδή 530 επιβάτες ημερησίως την περίοδο μη αιχμής και 1 050 επιβάτες ημερησίως την περίοδο αιχμής). Επιπλέον, οι τιμές της Adriatica δεν ήταν χαμηλότερες του κόστους των ανταγωνιστών της. Από τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές μετά την ακύρωση της απόφασης του 2005 από το Γενικό Δικαστήριο προκύπτει ότι τα αποτελέσματα στη γραμμή Μπάρι/Δυρράχιο ήταν θετικά την περίοδο 2004-2008. Παρότι οι ιταλικές αρχές δεν ήταν σε θέση να παράσχουν στοιχεία ανά γραμμή για τα έτη 2002-2003, στην απάντησή τους της 21ης Δεκεμβρίου 2018 επιβεβαίωσαν ότι η Adriatica δεν έλαβε καμία αντιστάθμιση για την εκτέλεση της γραμμής την περίοδο 2002-2008.

([53]) Το άρθρο 5 του πρωτοκόλλου ανέθεσε στην Adriatica και την αλβανική εταιρεία Transship να προβλέψουν τις οργανωτικές λεπτομέρειες εκτέλεσης των δρομολογίων της γραμμής.

(248) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Adriatica ήταν η μόνη εταιρεία που διασφάλιζε τακτικές και αξιόπιστες υπηρεσίες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών με πορθμεία στις γραμμές Τεργέστη/Δυρράχιο (έως το 2000), Ανκόνα/Δυρράχιο (έως το 2004) και Μπάρι/Δυρράχιο (έως το τέλος του 2001) και ότι οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρείχε η Adriatica σε αυτές τις γραμμές συνιστούσαν γνήσιες ΥΓΟΣ. Όσον αφορά τις υπηρεσίες που παρείχε η Adriatica στη γραμμή Μπάρι/Δυρράχιο την περίοδο 2002-2008, δεν συντρέχει λόγος να αξιολογηθεί η ύπαρξη γνήσιων ΥΓΟΣ για τη συγκεκριμένη περίοδο, καθώς δεν χορηγήθηκε στην Adriatica ενίσχυση ως αντιστάθμιση για την παροχή αυτών των υπηρεσιών.

— Ιταλία/Μαυροβούνιο

(249) Στη σύνδεση μεταξύ Ιταλίας και Μαυροβουνίου, η Adriatica εκτελούσε τα δρομολόγια Ανκόνα/Μπαρ και Μπάρι/Μπαρ. Και οι δύο συνδέσεις δημιουργήθηκαν από την Adriatica το 1997 βάσει αιτήματος των αρχών του Μαυροβουνίου για τακτική θαλάσσια σύνδεση μεταξύ του εμπορικού λιμένα της χώρας και των βόρειων και νότιων λιμένων της Ιταλίας, και ανεστάλησαν το 1999 λόγω του πολέμου στο Κοσσυφοπέδιο. Την περίοδο εκείνη, ήταν προς το συμφέρον της Ιταλίας η διασφάλιση τακτικών συνδέσεων προς και από το Μαυροβούνιο προκειμένου να ενισχυθεί η περιφερειακή συνεργασία και να υποστηριχθεί η διαδικασία εκδημοκρατισμού των κρατών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας (δηλαδή Σερβία και Μαυροβούνιο). Το Μπαρ ήταν η μόνη πρόσβαση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας στη θάλασσα.

(250) Η θαλάσσια σύνδεση Ανκόνα/Μπαρ τέθηκε εκ νέου σε λειτουργία το 2000 κατόπιν αιτήματος των αρχών του Μαυροβουνίου οι οποίες, το 2001, ζήτησαν μάλιστα να αυξηθεί η συχνότητα των δρομολογίων που παρείχε η Adriatica. Σε αυτή τη γραμμή, που εκτελείτο έως το 2004, η Adriatica δεν αντιμετώπισε ποτέ ανταγωνισμό.

(251) Η θαλάσσια σύνδεση Μπάρι/Μπαρ εκτελείτο από την Adriatica μόνο το 1997 και το 1998. Σε αυτή τη γραμμή η Adriatica αντιμετώπιζε ανταγωνισμό από δύο φορείς εκμετάλλευσης (την κρατική εταιρεία πορθμείων του Μαυροβουνίου και μια σλοβενική εταιρεία) οι οποίες δεν παρείχαν τις ίδιες εγγυήσεις όσον αφορά την ποιότητα των πλοίων.

(252) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονταν από την Adriatica μεταξύ Ιταλίας και Μαυροβουνίου συνιστούσαν γνήσιες ΥΓΟΣ, καθώς η Adriatica ήταν η μόνη εταιρεία που διασφάλιζε τακτικές και αξιόπιστες υπηρεσίες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών με πορθμεία σε αυτές τις γραμμές.

— Ιταλία/Κροατία

(253) Στη σύνδεση μεταξύ Ιταλίας και Κροατίας, η Adriatica εκτελούσε τα δρομολόγια Ανκόνα/Σπλιτ και Μπάρι/Ντουμπρόβνικ.

(254) Η εκμετάλλευση της θαλάσσιας σύνδεσης Ανκόνα/Σπλιτ μεταξύ Ιταλίας και Κροατίας, την οποία είχαν αναλάβει το 1960 ιδιωτικές επιχειρήσεις, μεταβιβάστηκε στην Adriatica με τον νόμο αριθ. 42 της 27ης Φεβρουαρίου 1978. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, τα δρομολόγια διακόπηκαν το 1991 και στη συνέχεια αποκαταστάθηκαν το 1994, κατόπιν ρητού αιτήματος της κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Κροατίας. Επιπλέον, ήταν προς το συμφέρον της Ιταλίας η διασφάλιση τακτικών συνδέσεων με την Κροατία (και ιδίως την περιοχή της Δαλματίας) λαμβανομένου υπόψη του σημαντικού αριθμού Ιταλών και ατόμων ιταλικής καταγωγής που ζούσαν στην περιοχή. Παρά τις διακυμάνσεις που οφείλονταν στην κρίση του Κοσσυφοπεδίου, η κίνηση αυξήθηκε σημαντικά από το 1994. Η Adriatica χρησιμοποιούσε σκάφος μεικτής μεταφοράς για να πραγματοποιεί δύο εβδομαδιαία δρομολόγια καθ' όλο το έτος, ενώ οι άλλοι φορείς εκμετάλλευσης (ένας από την Κροατία, ένας από τη Λιβερία και ένας από την Ευρωπαϊκή Ένωση) εκτελούσαν δρομολόγια μόνο κατά τη θερινή περίοδο και δεν εκπλήρωναν όλες τις απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν θέσει οι ιταλικές αρχές στη συμφωνία. Η γραμμή καταργήθηκε το 2006.

(255) Η θαλάσσια σύνδεση Μπάρι/Ντουμπρόβνικ εκτελείτο από την Adriatica μόνο το 1997 και το 1998. Ο μόνος ανταγωνιστής σε αυτή τη γραμμή ήταν η κρατική εταιρεία πορθμείων της Κροατίας.

(256) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που παρέχονταν από την Adriatica μεταξύ Ιταλίας και Κροατίας συνιστούσαν γνήσιες ΥΓΟΣ, καθώς η Adriatica ήταν η μόνη εταιρεία που διασφάλιζε τακτικές και αξιόπιστες υπηρεσίες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών με πορθμεία σε αυτές τις γραμμές.

Διεθνής γραμμή που εκτελείτο από την Adriatica

(257) Η Saremar εκτελούσε τη διεθνή γραμμή Santa Teresa di Gallura/Bonifacio μεταξύ Σαρδηνίας και Κορσικής.

(258) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η εκτέλεση της γραμμής Σαρδηνία/Κορσική (Santa Teresa/Bonifacio) από τη Saremar ανταποκρίνεται σε πραγματική ανάγκη η οποία δεν θα μπορούσε να ικανοποιηθεί μόνο από την αγορά.

(259) Ειδικότερα, σε αυτή τη γραμμή η Saremar εκτελούσε δύο ταξίδια μετ' επιστροφής ημερησίως καθ' όλο το έτος με πλοίο μεικτής μεταφοράς συνολικής χωρητικότητας 560 επιβατών και 51 μηχανοκίνητων οχημάτων. Από τα στοιχεία που παρουσίασαν οι ιταλικές αρχές προέκυψε ότι επρόκειτο για διασυνοριακή σύνδεση μικρής απόστασης (10 ναυτικών μιλίων) και τοπικού κυρίως ενδιαφέροντος, τόσο για τις κοινότητες της Σαρδηνίας όσο και για τις γειτονικές κοινότητες της Κορσικής. Η τακτική σύνδεση μεταξύ Santa Teresa και Bonifacio διασφάλιζε κυρίως τη μετακίνηση των μεθοριακών εργαζομένων μεταξύ της νότιας Κορσικής και της βόρειας Σαρδηνίας. Από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές προέκυψε ότι αυτή η σύνδεση είχε ζητηθεί ρητά από τις τοπικές κοινότητες της Σαρδηνίας και της Κορσικής.

(260) Τα δρομολόγια που εκτελούσε η ανταγωνίστρια επιχείρηση δεν πληρούσαν τις απαιτήσεις τακτικότητας και συχνότητας που είχαν επιβάλει οι ιταλικές αρχές. Επιπλέον, η εν λόγω επιχείρηση δεν ήταν παρούσα πάντοτε εκτός περιόδου αιχμής.

(261) Λόγω των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο στόχος –δηλαδή η έκφραση θεμιτής δημόσιας ανάγκης από τις ενδιαφερόμενες τοπικές και περιφερειακές αρχές– να παρέχεται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους τακτική σύνδεση μεταξύ δύο νησιωτικών περιοχών, δεν μπορούσε να επιτευχθεί μόνο με την ελεύθερη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς. Ως εκ τούτου, η διεθνής γραμμή που εκτελείτο από τη Saremar συνιστούσε γνήσια ΥΓΟΣ.

5.1.3.3. Κατάλληλη πράξη ανάθεσης

(262) Σύμφωνα με τις παραγράφους 15 και 16 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012, στις δικαιούχους επιχειρήσεις είχε ανατεθεί ρητά η παροχή των επίμαχων υπηρεσιών μέσω των αρχικών συμβάσεων και, για τις εφαρμοστέες χρονικές περιόδους, βάσει των πενταετών προγραμμάτων, τα οποία προσδιορίζουν σαφώς το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τους δικαιούχους και τον μηχανισμό αντιστάθμισης.

(263) Οι αρχικές συμβάσεις είναι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνήφθησαν από το ιταλικό Δημόσιο με καθεμία από τις πέντε περιφερειακές εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia. Οι εν λόγω συμβάσεις επέβαλαν στις εταιρείες την υποχρέωση να παρέχουν τις υπηρεσίες (από άποψη γραμμών, συχνοτήτων, τύπου σκαφών και ναύλων —βλέπε αιτιολογική σκέψη 97) που περιγράφονταν στα πενταετή προγράμματα και καθόριζαν τους βασικούς κανόνες στους οποίους στηριζόταν ο μηχανισμός αντιστάθμισης που εφαρμοζόταν στα πενταετή προγράμματα. Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 95 και 96, οι αρχικές συμβάσεις όριζαν ότι το ύψος της ετήσιας επιδότησης έπρεπε να καθορίζεται βάσει αίτησης που υποβαλλόταν από τον δικαιούχο και εγκρινόταν από το υπουργείο. Στις αρχικές συμβάσεις περιγράφονταν αναλυτικά τα διάφορα έσοδα και στοιχεία κόστους που έπρεπε να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης και της απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Το άρθρο 3 των αρχικών συμβάσεων προέβλεπε επίσης ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση τυχόν υπεραντιστάθμισης. Από τη μία πλευρά, οι περιφερειακές εταιρείες υποχρεούνταν να γνωστοποιούν άμεσα στο υπουργείο κάθε σχετική αλλαγή στα αποτελέσματα που προβλέπονταν στην υποβληθείσα αίτηση, ώστε να γίνεται άμεση αναπροσαρμογή της αντιστάθμισης. Από την άλλη πλευρά, η απουσία υπεραντιστάθμισης ελεγχόταν επίσης εκ των υστέρων και οι περιφερειακές εταιρείες υποχρεούνταν να επιστρέψουν στο κράτος κάθε υπερβάλλον ποσό που είχαν τυχόν λάβει.

(264) Οι ανωτέρω συλλογισμοί ισχύουν εξίσου για όλες τις περιφερειακές εταιρείες.

5.1.3.4. Αναλογικότητα της αντιστάθμισης

(265) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Ιταλία, η αντιστάθμιση που χορηγείτο στην Adriatica και τη Saremar για την εκτέλεση των εθνικών γραμμών αντιστοιχούσε στην καθαρή ζημία που καταγραφόταν στη γραμμή.

(266) Όσον αφορά τον εύλογο χαρακτήρα της αντιστάθμισης, βάσει των συλλογισμών που διατυπώνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 168 και 163-172, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση περιοριζόταν στο καθαρό κόστος κατά την παροχή των υπηρεσιών και ότι η επιτρεπόμενη για τον φορέα εκμετάλλευσης απόδοση ήταν εύλογη, σύμφωνα με τις παραγράφους 21 και 22 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012. Επιπλέον, τουλάχιστον από την 1η Ιανουαρίου 2004 τηρούνταν χωριστοί λογαριασμοί ανά γραμμή για όλες τις δραστηριότητες παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί από την Ιταλία στις περιφερειακές εταιρείες. Ως εκ τούτου, μπορεί να συναχθεί ότι οι περιφερειακές εταιρείες συμμορφώνονταν με την υποχρέωση διαφάνειας που εισήχθη με την οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής ([54]) (βλέπε παράγραφο 18 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012).

(267) Όσον αφορά συγκεκριμένα τις επενδύσεις που προβλέπονταν στα πενταετή προγράμματα, η Επιτροπή, στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, είχε εκφράσει αμφιβολίες σχετικά με τις ρυθμίσεις χρηματοδότησης των απαιτούμενων επενδύσεων για την παροχή των επιδοτούμενων υπηρεσιών στο πλαίσιο των βασικών συμβάσεων. Ειδικότερα, η Επιτροπή επιθυμούσε να αξιολογήσει σε ποιο βαθμό λαμβάνονταν υπόψη τα έξοδα αγοράς και απόσβεσης των πλοίων κατά τον υπολογισμό της ετήσιας αντιστάθμισης. Επιπλέον, το γεγονός ότι είχε εξασφαλιστεί στις περιφερειακές επιχειρήσεις, έως το έτος 2008, το ευεργέτημα της καταβολής επιδοτήσεων που συμπεριλάμβαναν το κόστος απόσβεσης των πλοίων του στόλου τους, θα μπορούσε να εξομοιωθεί με σιωπηρή εγγύηση από την πλευρά του ιταλικού Δημοσίου, η οποία προσέφερε τη δυνατότητα στον δημόσιο μεταφορέα να μην επωμίζεται τον οικονομικό κίνδυνο που είναι εγγενής σε κάθε επένδυση.

([54]) Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων (ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17).

(268) Οι αρχικές συμβάσεις επέβαλλαν στις περιφερειακές εταιρείες την υποχρέωση να χρησιμοποιούν στις επιδοτούμενες γραμμές σκάφη ηλικίας μικρότερης των 20 ετών τα οποία να είναι ιδιόκτητα, (εκτός εάν οι δημόσιες αρχές χορηγούσαν ρητώς εξαίρεση). Η υποχρέωση αυτή, η οποία συνιστά υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ώθησε τις περιφερειακές εταιρείες να ανανεώσουν σημαντικό τμήμα του στόλου τους κατά τη διάρκεια των αρχικών συμβάσεων, αν ληφθεί υπόψη η ηλικία στην οποία είχαν φθάσει τα σκάφη που χρησιμοποιούνταν στις γραμμές που καλύπτονταν από το πρώτο πενταετές πρόγραμμα (1990-1994). Επιπλέον, ο τύπος των πλοίων που έπρεπε να χρησιμοποιούνται σε κάθε γραμμή που εξυπηρετούσαν οι εταιρείες προβλεπόταν σε υπουργικό διάταγμα, το οποίο ενέκρινε ή τροποποιούσε το εκάστοτε πενταετές πρόγραμμα. Η αγορά κάθε νέου πλοίου –όπως και η πώληση ή ο παροπλισμός των παλαιότερων πλοίων– έπρεπε να εγκρίνεται με υπουργικό διάταγμα, στο οποίο προσδιοριζόταν επίσης η γραμμή όπου πρέπει να δρομολογηθεί το πλοίο. Οι επενδύσεις των περιφερειακών εταιρειών έπρεπε επίσης να εναρμονίζονται με τη στρατηγική ανάπτυξης των παρεχόμενων υπηρεσιών κατά τη διάρκεια της πενταετούς χρονικής περιόδου αναφοράς, στρατηγική η οποία προβλεπόταν στο πενταετές πρόγραμμα που είχε εγκριθεί από τη δημόσια αρχή.

(269) Λαμβανομένων υπόψη των εν λόγω συγκεκριμένων κανόνων, η Επιτροπή εξέτασε κατά πόσο, κατά τις πενταετείς περιόδους 1990-1994 και 1995-1999, το κόστος αγοράς νέων πλοίων και το κόστος απόσβεσης των πλοίων που είχαν χρησιμοποιηθεί από τις περιφερειακές εταιρείες στις γραμμές παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανταποκρίνονταν στις απαιτήσεις που είχαν καθοριστεί από τις ιταλικές αρχές και εάν είχαν ληφθεί αναλόγως υπόψη για τον υπολογισμό της ετήσιας αντιστάθμισης. Από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές προέκυψε ότι η εισαγωγή νέων σκαφών συνοδευόταν από τον παροπλισμό των παλαιότερων, κατά τρόπο ώστε, συνολικά, να μην υπάρχει αύξηση της μεταφορικής ικανότητας που να συνδέεται με την ανανέωση των στόλων των περιφερειακών εταιρειών.

(270) Όσον αφορά το κόστος αγοράς νέων σκαφών, από τις ίδιες πληροφορίες προέκυψε ότι: i) οι αγορές αυτές πραγματοποιήθηκαν κατά ένα μέρος με ίδια κεφάλαια της εταιρείας και κατά το υπόλοιπο μέρος με τραπεζικά δάνεια· ii) τα επιτόκια που εφάρμοσαν οι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που συμμετείχαν στις αντίστοιχες δραστηριότητες ήταν ανάλογα με τα επιτόκια από τα οποία είχαν επωφεληθεί, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, επιχειρήσεις συγκρίσιμου μεγέθους και κύκλου εργασιών σε άλλους κλάδους της οικονομίας ([55])· iii) οι περιφερειακές εταιρείες δεν ευεργετήθηκαν από καμία άμεση εγγύηση από την πλευρά των ιταλικών αρχών στο θέμα της αποπληρωμής των εν λόγω δανείων. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η ίδια η ύπαρξη συμφωνίας με το κράτος παρείχε στους επενδυτές τη βεβαιότητα ότι οι πιστώσεις που χορηγούσαν θα καλύπτονταν και παρείχε την ευχέρεια στις περιφερειακές εταιρείες να εκσυγχρονίσουν τον στόλο τους χωρίς να αναλαμβάνουν τον οικονομικό κίνδυνο που θα επωμιζόταν μια εμπορική επιχείρηση. Ωστόσο, το πλεονέκτημα αυτό ήταν εγγενές στις ρυθμίσεις που εισήχθησαν με τις αρχικές συμβάσεις, οι οποίες συνήφθησαν για εικοσαετή περίοδο πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ και των κατευθυντήριων γραμμών για τις θαλάσσιες μεταφορές. Επιπλέον, όπως έχει ήδη επισημανθεί, τα νέα σκάφη που αγοράστηκαν από τις περιφερειακές εταιρείες βάσει των αρχικών συμβάσεων προορίζονταν αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των τακτικών γραμμών που προσδιορίζονταν στα πενταετή προγράμματα. Κατά συνέπεια, αυτό το πλεονέκτημα αποτελούσε αναπόσπαστο μέρος των αρχικών συμβάσεων.

(271) Όσον αφορά το κόστος απόσβεσης των σκαφών που χρησιμοποιούσαν οι περιφερειακές εταιρείες στις γραμμές που καλύπτονταν από τα πενταετή προγράμματα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα έξοδα αυτά συνιστούσαν ένα από τα στοιχεία του κόστους το οποίο, βάσει του άρθρου 5 των αρχικών συμβάσεων, ενσωματωνόταν στον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης. Σύμφωνα με τα κριτήρια που προβλέπονταν στις αρχικές συμβάσεις, η απόσβεση υπολογιζόταν γραμμικά για χρονική περίοδο 20 ετών, εξαιρουμένων των ταχύπλοων σκαφών, για τα οποία η διάρκεια περιοριζόταν σε 15 έτη. Καθώς από την εξέταση των αναλυτικών λογαριασμών αυτών των γραμμών δεν προέκυψε στοιχείο υπεραντιστάθμισης, η Επιτροπή υποστηρίζει ότι ο μηχανισμός που δημιουργήθηκε με τις αρχικές συμβάσεις για τη συνεκτίμηση της απόσβεσης των σκαφών κατά τον υπολογισμό της ετήσιας αντιστάθμισης μπορεί να εγκριθεί βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(272) Πράγματι, η παροχή ΥΓΟΣ προϋποθέτει τη χρήση σκαφών του τύπου και της μεταφορικής ικανότητας που προκαθορίζονται από τις κρατικές αρχές· η απόσβεση τους μπορεί ως εκ τούτου να ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό της ετήσιας αντιστάθμισης, εφόσον τα εν λόγω σκάφη αποκτήθηκαν από την επιχείρηση υπό ομαλές συνθήκες της αγοράς για την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που της έχει ανατεθεί και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων σε γραμμές που καλύπτονται από τη σύμβαση.

(273) Στην περίπτωση των περιφερειακών εταιρειών, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όλα τα εν λόγω σκάφη χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών και ότι, λόγω αυτού, η απόσβεσή τους ήταν δυνατό να ληφθεί υπόψη εξολοκλήρου κατά τον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης. Το ίδιο ισχύει και για τις επενδύσεις που ήταν αναγκαίες για την παροχή των υπηρεσιών που είχαν προβλεφθεί από τις ιταλικές αρχές για την πενταετή χρονική περίοδο 2000-2004 και οι οποίες, με βάση τον τύπο σκαφών και τη μεταφορική ικανότητα, ανταποκρίνονταν στις δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει οι ίδιες αρχές όσον αφορά το επίπεδο των υπηρεσιών.

([55]) Για παράδειγμα, η αγορά δύο ταχύπλοων σκαφών χρηματοδοτήθηκε το 1999 από την Banco di Napoli με δάνειο ύψους 160 δισεκατομμυρίων ITL, με κυμαινόμενο επιτόκιο ίσο προς το Euribor έξι μηνών, προσαυξημένο κατά 0,40 %, αποπληρωτέο σε 10 έτη. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, το ίδιο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα παρείχε την ίδια εποχή ανοίγματα πιστώσεων σε διάφορες άλλες μεγάλες επιχειρήσεις, με σχεδόν πανομοιότυπους όρους.

(274) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η ανάγκη απόσβεσης των επενδύσεων που απαιτούνταν για την παροχή της υπηρεσίας αιτιολογούσε τη σχετικά μακρά διάρκεια της περιόδου ανάθεσης (βλέπε παράγραφο 17 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012).

(275) Όσον αφορά τις πρόσθετες επενδύσεις που είχαν προγραμματιστεί στο πρόγραμμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων για την περίοδο 1999-2002, η εφαρμογή αυτού του προγράμματος ανεστάλη μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας και δεν συνεχίστηκε.

5.1.3.5. Στρέβλωση του ανταγωνισμού αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης

(276) Η διαδικασία βάσει του άρθρου 108 της ΣΛΕΕ δεν πρέπει να καταλήγει σε αποτέλεσμα αντίθετο προς τις ειδικές διατάξεις της Συνθήκης ([56]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να θεωρήσει ότι συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά μια κρατική ενίσχυση η οποία, λαμβανομένων υπόψη των συγκεκριμένων χαρακτηριστικών της, αντιβαίνει προς άλλες διατάξεις της συνθήκης. Η υποχρέωση της Επιτροπής να εξασφαλίζει τη συνέπεια μεταξύ της εφαρμογής των άρθρων 107 και 108 της ΣΛΕΕ αφενός, και των άλλων διατάξεων της Συνθήκης αφετέρου, επιβάλλεται ειδικά όταν και οι άλλες διατάξεις στοχεύουν, όπως συμβαίνει στη συγκεκριμένη περίπτωση, στην εξασφάλιση της λειτουργίας ανόθευτου ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά ([57]).

(277) Η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στο πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2012, όπως αξιολογήθηκε ανωτέρω, συνήθως επαρκεί για να εξασφαλίσει ότι η ενίσχυση δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό με τρόπο αντίθετο προς το συμφέρον της Ένωσης (βλέπε παράγραφο 51 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2012).

(278) Ωστόσο, όσον αφορά την Adriatica, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μεταξύ 30 Οκτωβρίου 1990 και Ιουλίου 1994, η Adriatica συμμετείχε σε σύμπραξη καθορισμού τιμών όσον αφορά τους ναύλους για εμπορικά οχήματα στη γραμμή Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, κατά παράβαση του άρθρου 101 της ΣΛΕΕ ([58]), ενώ λάμβανε ενίσχυση για την εκτέλεση της συγκεκριμένης γραμμής. Μετά την έκδοση της απόφασης του 2005, το Δικαστήριο επιβεβαίωσε αυτή την εκτίμηση ([59]).

(279) Η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε για την εκτέλεση της γραμμής Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα από τον Ιανουάριο του 1992 έως τον Ιούλιο του 1994, όταν η δικαιούχος επιχείρηση συμμετείχε στη σύμπραξη καθορισμού των τιμών που απαγορεύεται από το άρθρο 101 της ΣΛΕΕ, δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Παρότι σκοπός της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ήταν ακριβώς η διευκόλυνση της μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών στη γραμμή Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, η δικαιούχος επιχείρηση της ενίσχυσης συμμετείχε σε σύμπραξη καθορισμού των τιμών η οποία παρεμπόδιζε τη μεταφορά εμπορευμάτων στην ίδια ακριβώς γραμμή. Ως εκ τούτου, η συμμετοχή της Adriatica στη σύμπραξη τελούσε σε άμεση αντίθεση με τον σκοπό της ενίσχυσης ΥΓΟΣ που είχε χορηγηθεί στην εν λόγω εταιρεία για τη διευκόλυνση των θαλάσσιων μεταφορών στη συγκεκριμένη γραμμή.

(280) Συνάγεται ότι η διαπίστωση της ύπαρξης ασυμβίβαστης ενίσχυσης και, κατά συνέπεια, η διαταγή για ανάκτηση αυτής της ενίσχυσης δεν θα συνιστούσε νέα κύρωση, όπως υποστηρίζει η Ιταλία. Αυτή η έλλειψη συμβατότητας προκύπτει απλώς από τη συμμετοχή της αποδέκτριας της ενίσχυσης σε σύμπραξη που κάλυπτε υπηρεσίες τις οποίες η αποδέκτρια έπρεπε υποτίθεται να καταστήσει περισσότερο προσβάσιμες στους καταναλωτές αντί να δημιουργήσει σύμπραξη εις βάρος των καταναλωτών. Δεδομένου του είδους των υπηρεσιών που παρέχονταν έναντι αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και αφορούσαν ταυτοχρόνως οχήματα επαγγελματικής χρήσης, επιβάτες και εμπορεύματα, η συμμετοχή σε σύμπραξη με σκοπό τον καθορισμό των τιμών για τη μεταφορά επαγγελματικών οχημάτων επιτρέπει να συναχθούν συμπεράσματα για το σύνολο της σύνδεσης. Η σύμπραξη αφορούσε συγκεκριμένα τη μεταφορά επαγγελματικών οχημάτων, την οποία ήθελαν να διευκολύνουν οι ιταλικές αρχές μέσω της επιδότησης.

(281) Εξάλλου, η σύμπραξη στρέβλωσε σε μεγάλο βαθμό τον ανταγωνισμό στη σχετική αγορά, δηλαδή στη γραμμή Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, ενώ η ενίσχυση ΥΓΟΣ στην ίδια γραμμή θα έπρεπε να χορηγηθεί κατά τρόπο ώστε να περιοριστούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στο ελάχιστο. Η συμμετοχή της δικαιούχου επιχείρησης σε σύμπραξη καθορισμού των τιμών στη συγκεκριμένη γραμμή ενέτεινε τις στρεβλωτικές επιπτώσεις της ενίσχυσης, με αποτέλεσμα να έχει σημαντικές δυσμενείς επιπτώσεις σε άλλα κράτη μέλη και στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Επιπλέον, είναι πιθανό ότι, ελλείψει των δημόσιων επιδοτήσεων, η Adriatica δεν θα διέθετε την οικονομική ισχύ για να συμμετάσχει στη σύμπραξη.

(282) Τέλος, την περίοδο εκείνη η Adriatica ελεγχόταν πλήρως από δημόσια επιχείρηση. Ως εκ τούτου, ένα μέρος των ιταλικών αρχών γνώριζε για τη σύμπραξη και τις επιζήμιες επιπτώσεις της στους καταναλωτές, ενώ ένα άλλο μέρος των ιταλικών αρχών συνέχιζε να χορηγεί την ενίσχυση ΥΓΟΣ η οποία υποτίθεται ότι θα παρείχε συνδρομή στους καταναλωτές στην ίδια γραμμή με όσο το δυνατόν μικρότερη στρέβλωση του ανταγωνισμού.

([56]) Βλέπε απόφαση της 21ης Μαΐου 1980, Επιτροπή κατά Ιταλίας, C-73/79, ECLI:EU:C:1980:129, σκέψη 11· απόφαση της 15ης Ιουνίου 1993, Matra SA κατά Επιτροπής, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, σκέψη 41· και απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 2000, Γερμανία κατά Επιτροπής, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, σκέψη 78.

([57]) Απόφαση της 15ης Ιουνίου 1993, Matra SA κατά Επιτροπής, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, σκέψεις 42 και 43.

([58]) Απόφαση 1999/271/ΕΚ της Επιτροπής, της 9ης Δεκεμβρίου 1998, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ (IV/34466 — Ελληνικά Πορθμεία) (ΕΕ L 109 της 27.4.1999, σ. 24), η οποία επιβεβαιώθηκε όσον αφορά το σημείο αυτό με την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2003, Adriatica di Navigazione κατά Επιτροπής, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Διάταξη της 16ης Φεβρουαρίου 2006, Adriatica di Navigazione κατά Επιτροπής, C-111/04 P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση υπό τη μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Adriatica για την εκτέλεση της γραμμής Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα μεταξύ Ιανουαρίου 1992 και Ιουλίου 1994 είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

5.2. **Η προνομιακή φορολογική μεταχείριση**

(284) Την περίοδο 1996-2008 τα σκάφη του ομίλου Tirrenia τύγχαναν προνομιακής φορολογικής μεταχείρισης για τον εφοδιασμό σε καύσιμα και λιπαντικά έλαια που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα στη ναυτιλία.

(285) Η Ιταλία είχε θεσπίσει αυτή την προνομιακή μεταχείριση με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 504 της 26ης Οκτωβρίου 1995 και την επέκτεινε σε όλα τα σκάφη που ακινητοποιούνταν σε κάποιο λιμένα για την εκτέλεση εργασιών συντήρησης κατόπιν απόφασης της 2ας Μαρτίου 1996.

(286) Στην απόφαση του της 10ης Μαΐου 2005 στην υπόθεση C-400/99, το Δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η φορολογική μεταχείριση δεν έπρεπε να έχει ανασταλεί ως παράνομη ενίσχυση, δεδομένου ότι το 1996 οι ιταλικές αρχές είχαν επεκτείνει τη μεταχείριση σε όλα τα σκάφη που ελλιμενίζονταν για εργασίες συντήρησης.

(287) Ανεξάρτητα από το αν το μέτρο αυτό συνιστούσε κρατική ενίσχυση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μετά την απόφαση του 2005, ούτε η Επιτροπή ούτε η Ιταλία ενεργούσα κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής ανέλαβαν οποιαδήποτε ενέργεια σε σχέση με το συγκεκριμένο μέτρο. Ως εκ τούτου, οποιαδήποτε απόφαση της Επιτροπής επ' αυτού θα υπερέβαινε τη δεκαετή προθεσμία παραγραφής ([60]).

(288) Ενόψει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προνομιακή φορολογική μεταχείριση θεωρείται υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 17 του νέου κανονισμού διαδικασίας.

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(289) Η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγείτο στις περιφερειακές εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia για την εκτέλεση των γραμμών *ενδομεταφορών* έως το τέλος του 2008 συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού του 1992 για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(290) Η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγείτο στη Saremar και στην Adriatica για την εκτέλεση των διεθνών γραμμών βάσει των αρχικών συμβάσεων έως το τέλος του 2008 συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση. Η ενίσχυση αυτή είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, με εξαίρεση την ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Adriatica από τον Ιανουάριο του 1992 έως τον Ιούλιο του 1994 για την εκτέλεση της σύνδεσης Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, η οποία είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά διότι συνδεόταν στενά με σύμπραξη που απαγορεύεται από το άρθρο 101 της ΣΛΕΕ.

(291) Η προνομιακή φορολογική μεταχείριση του εφοδιασμού σε καύσιμα και λιπαντικά έλαια, όπως εφαρμοζόταν στα σκάφη του ομίλου Tirrenia την περίοδο 1995-2008, συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 17 του νέου κανονισμού διαδικασίας.

7. **ΑΝΑΚΤΗΣΗ**

(292) Σύμφωνα με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, η Επιτροπή διαθέτει αρμοδιότητα να αποφασίζει κατά πόσον το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρέπει να τροποποιήσει ή να καταργήσει την ενίσχυση εφόσον διαπιστώσει ότι είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά ([61]). Από την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης προκύπτει επίσης ότι η υποχρέωση για το κράτος μέλος να καταργήσει ενίσχυση την οποία η Επιτροπή θεωρεί ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά αποσκοπεί στην επαναφορά στην προτέρα κατάσταση ([62]).

(293) Σε αυτό το πλαίσιο, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν αποφανθεί ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν ο δικαιούχος αποδώσει τα ποσά που χορηγήθηκαν υπό μορφή παράνομων ενισχύσεων, χάνοντας έτσι το πλεονέκτημα που απολάμβανε στην εσωτερική αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και τα πράγματα επανέλθουν στην προ της καταβολής κατάσταση ([63]).

(294) Σύμφωνα με τη νομολογία, το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 ορίζει ότι «[σ]ε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο».

([60]) Καθώς η απόφαση του 2005 (της 16ης Μαρτίου 2004) αποτελούσε αντικείμενο διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου μεταξύ 24ης Ιουνίου 2004 και 4ης Μαρτίου 2009, η δεκαετής προθεσμία παραγραφής, η οποία ξεκίνησε μετά την τελευταία ενέργεια της Επιτροπής σχετικά με το επίμαχο μέτρο και ανεστάλη κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου, έληξε στο τέλος Νοεμβρίου του 2018 (26 Νοεμβρίου 2018).

([61]) Απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, σκέψη 13.

([62]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, σκέψη 66.

([63]) Απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, σκέψεις 64 και 65.

(295) Επομένως, δεδομένου ότι το μέτρο που χορηγήθηκε στην Adriatica και αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 290 εφαρμόστηκε κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και θεωρείται, συνεπώς, παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση, θα πρέπει να ανακτηθεί προκειμένου να αποκατασταθεί η κατάσταση που υπήρχε στην εσωτερική αγορά πριν από τη χορήγησή του. Το προς ανάκτηση ποσό είναι τοκοφόρο μέχρι την πραγματική ανάκτησή του.

(296) Στις 22 Ιουλίου 2004, με ισχύ από την 1η Σεπτεμβρίου 2004, η Adriatica συγχωνεύτηκε με την Tirrenia και η τελευταία ανέλαβε τις γραμμές που εκτελούσε η Adriatica. Τα στοιχεία ενεργητικού και παθητικού και οι ισχύουσες συμβάσεις ανελήφθησαν στο σύνολό τους από την Tirrenia, η οποία ήταν η μόνη επιχείρηση που εξακολούθησε να υφίσταται μετά τη συγχώνευση.

(297) Μετά την έκδοση της απόφασης του 2005, η Ιταλία διέταξε την ανάκτηση της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Adriatica από τον Ιανουάριο του 1992 έως τον Ιούλιο του 1994 για την εκτέλεση της σύνδεσης Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, η οποία υπολογίστηκε από τις ιταλικές αρχές σε 8 651 600 EUR στις 31 Δεκεμβρίου 2006 (3 207 810 EUR κεφάλαιο και 5 443 790 EUR τόκοι) ([64]). Στην εντολή ανάκτησης της 28ης Φεβρουαρίου 2007, η οποία απευθυνόταν στην Tirrenia, η Ιταλία την ενημέρωσε ότι υποχρεούτο να καταβάλει πρόσθετο ποσό για την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2007 έως την ημερομηνία πραγματικής καταβολής του προαναφερόμενου ποσού. Στις 26 Μαρτίου 2007 η Tirrenia επέστρεψε 8 651 600 EUR. Στην επιστολή της 21ης Δεκεμβρίου 2018, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι, μετά την απόφαση του 2009 που ακύρωσε την απόφαση του 2005, δεν είχε επιστρέψει τα ανακτηθέντα ποσά στη δικαιούχο επιχείρηση. Ωστόσο, βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, φαίνεται ότι δεν ζητήθηκε από την Tirrenia να επιστρέψει τυχόν πρόσθετα κεφάλαια για δεδουλευμένους τόκους μεταξύ 31ης Δεκεμβρίου 2006 και 26ης Μαρτίου 2007.

(298) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ιταλικές αρχές θα πρέπει να υπολογίσουν εκ νέου το συνολικό ποσό των οφειλόμενων τόκων επί του κεφαλαίου της ενίσχυσης που καθορίστηκε σε 3 207 810 EUR από τις ημερομηνίες κατά τις οποίες η ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση της δικαιούχου επιχείρησης έως την ημερομηνία πλήρους αποπληρωμής. Στη συνέχεια, οι ιταλικές αρχές θα αφαιρέσουν από το αποτέλεσμα του υπολογισμού το ποσό των τόκων που είχε ήδη καταβληθεί από τη δικαιούχο επιχείρηση στις 28 Φεβρουαρίου 2007.

(299) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιταλία θεωρούσε το 2007 και εξακολουθούσε να θεωρεί τον Δεκέμβριο του 2018 ότι η Tirrenia ήταν υπεύθυνη για την επιστροφή της ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Adriatica, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 297. Επιπλέον, η Tirrenia αποδέχθηκε αυτή τη διαπίστωση επιστρέφοντας την ενίσχυση που οφειλόταν από την Adriatica, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 297. Ωστόσο, η Επιτροπή θα αναλύσει τώρα αυτόνομα και την πιθανή συνέχεια μεταξύ της Adriatica και της Tirrenia, ώστε να καθορίσει ποια εταιρεία είναι υπεύθυνη για την επιστροφή της ενίσχυσης.

8. **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ**

(300) Σε περίπτωση μεταγενέστερης πώλησης ή μεταβίβασης της επιχείρησης δικαιούχου της παράνομης και ασυμβίβαστης κρατικής ενίσχυσης, η υποχρέωση επιστροφής μπορεί να επεκταθεί σε άλλες επιχειρήσεις στις οποίες μεταβιβάστηκαν οι μετοχές ή οι δραστηριότητες της δικαιούχου (διάδοχος επιχείρηση) ([65]). Κάθε επιχείρηση που συνεχίζει τις δραστηριότητες της αρχικής επιχείρησης θα πρέπει να θεωρείται δικαιούχος της κρατικής ενίσχυσης, υπό την προϋπόθεση ότι πτυχές της μεταβίβασης καταδεικνύουν την πραγματική συνέχιση των δραστηριοτήτων. Επιπλέον, σε περιπτώσεις συγχωνεύσεων ή άλλων μορφών αναδιοργάνωσης επιχειρήσεων, η υποχρέωση επιστροφής της ενίσχυσης μπορεί να μετακυλιστεί στην επιχείρηση που συνεχίζει να υφίσταται ([66]). Όταν, αντιθέτως, μπορεί να αποδειχθεί ότι το όφελος της παράνομης ενίσχυσης παραμένει στον αρχικό αποδέκτη (παρά τη μεταβίβαση ορισμένων στοιχείων ενεργητικού του), η υποχρέωση επιστροφής εξακολουθεί να βαρύνει τον αρχικό αποδέκτη της ενίσχυσης.

(301) Σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2003 στην υπόθεση Italy και SIM 2 κατά Επιτροπής ([67]), την οποία η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως βάση για τις αποφάσεις της σχετικά με τις εταιρείες Olympic Airlines, Alitalia και SERNAM ([68]), η αξιολόγηση της οικονομικής συνέχειας μεταξύ της επιχείρησης δικαιούχου της ενίσχυσης και της

([64]) Το ποσό αυτό υπολογίστηκε από ομάδα εργασίας η οποία συγκροτήθηκε με διυπουργικό διάταγμα που εκδόθηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2004.

([65]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, σκέψη 57. Επιστρέφοντας την ενίσχυση, ο αποδέκτης πρέπει να απωλέσει το πλεονέκτημα που απολάμβανε προηγουμένως στην αγορά και να επανέλθουν τα πράγματα στην προ της ενίσχυσης κατάσταση.

([66]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Μαρτίου 2018, SNCF Mobilités κατά Επιτροπής, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, σκέψη 113.

([67]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2003, Ιταλική Δημοκρατία και SIM 2 Multimedia SpA κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-328/99 και C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Απόφαση της Επιτροπής, της 17ης Σεπτεμβρίου 2008, κρατική ενίσχυση αριθ. N 321/2008, N 322/2008 και N 323/2008 – Ελλάδα – Πώληση ορισμένων στοιχείων του ενεργητικού της Ολυμπιακής Αεροπορίας/Ολυμπιακές Αερογραμμές· απόφαση της Επιτροπής, της 12ης Νοεμβρίου 2008, κρατική ενίσχυση N 510/2008 – Ιταλία – Πώληση περιουσιακών στοιχείων της Alitalia· απόφαση της Επιτροπής, της 4ης Απριλίου 2012, στην υπόθεση SA. 34547 – Γαλλία — Ανάληψη των στοιχείων ενεργητικού του ομίλου Sernam στο πλαίσιο της δικαστικής εκκαθάρισής του.

επιχείρησης στην οποία μεταβιβάστηκαν τα στοιχεία ενεργητικού της βασίζεται σε ένα σύνολο δεικτών. Οι ακόλουθοι παράγοντες μπορούν να λαμβάνονται υπόψη, αλλά δεν χρειάζεται να πληρούνται σωρευτικά ώστε να διαπιστωθεί οικονομική συνέχεια μεταξύ δύο επιχειρήσεων ([69]):

— αν η τιμή πώλησης αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή ή όχι·

— το αντικείμενο της μεταβίβασης (στοιχεία ενεργητικού και παθητικού, εργατικό δυναμικό, ύπαρξη λειτουργικών δεσμών στοιχείων ενεργητικού)·

— η ταυτότητα του αγοραστή ή των αγοραστών·

— η ημερομηνία της μεταβίβασης (μετά την έναρξη της προσωρινής αξιολόγησης, μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας ή μετά την τελική απόφαση)·

— το οικονομικό σκεπτικό και ο σκοπός της πράξης.

(302) Η Adriatica ανήκε εξολοκλήρου στην Tirrenia. Επιπλέον, οι τελικοί ιδιοκτήτες της Tirrenia ήταν ίδιοι με τους ιδιοκτήτες της Adriatica (δηλαδή η δημόσια επιχείρηση *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, που ήταν ο μοναδικός μέτοχος της Tirrenia στις 30 Ιανουαρίου 2004). Υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις οικονομικής συνέχειας μεταξύ των δύο εταιρειών, σε σύγκριση με ένα διαφορετικό σενάριο όπου οι ιδιοκτήτες είναι μη συνδεδεμένες οντότητες.

(303) Η πώληση της Adriatica στην Tirrenia αποτελούσε στην ουσία απλή μεταβίβαση μεταξύ θυγατρικής και της ιδιοκτήτριας εταιρείας, για την οποία δεν διοργανώθηκε διαδικασία υποβολής προσφορών ούτε καταβλήθηκε τίμημα.

(304) Όσον αφορά το αντικείμενο της πράξης, η Adriatica πωλήθηκε ως συνεχιζόμενη δραστηριότητα και η Tirrenia ανέλαβε όλες τις υποχρεώσεις της σύμφωνα με την αρχική σύμβαση που συνήφθη μεταξύ της Adriatica και του ιταλικού κράτους. Η Επιτροπή δεν έχει καμία ένδειξη ότι η Tirrenia εισήγαγε οποιαδήποτε αλλαγή στην εμπορική πολιτική, την πολιτική για το προσωπικό ή την πολιτική παραγωγής της Adriatica αφού ανέλαβε άμεσα τις δραστηριότητές της. Όσο μεγαλύτερο μέρος της αρχικής επιχείρησης μεταβιβάζεται σε νέα οντότητα, τόσο μεγαλύτερη είναι η πιθανότητα η οικονομική δραστηριότητα που σχετίζεται με αυτά τα στοιχεία ενεργητικού να αποτελεί απλή συνέχιση της προηγούμενης επιχείρησης, η οποία εξακολουθεί να επωφελείται από την ασυμβίβαστη ενίσχυση. Στην προκειμένη περίπτωση, η Tirrenia ανέλαβε το σύνολο των στοιχείων ενεργητικού, των υποχρεώσεων και των συμβατικών σχέσεων της Adriatica.

(305) Όσον αφορά τον σκοπό της πράξης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι παρότι δεν έχει άμεσες αποδείξεις ότι σκοπός της πράξης ήταν η καταστρατήγηση της απόφασης ανάκτησης και, επομένως, η αποφυγή των συνεπειών της, η Tirrenia αποφάσισε να εξαγοράσει την Adriatica δύο ημέρες μετά την έκδοση της απόφασης του 2005 από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, αυτή η χρονική σύμπτωση υποδηλώνει ότι οι δύο εταιρείες γνώριζαν για την εν εξελίξει έρευνα της Επιτροπής και ενδέχεται να συνυπολόγισαν το στοιχείο αυτό στην απόφαση να συγχωνεύσουν τις δραστηριότητές τους στην Tirrenia. Επιπλέον, η οικονομική λογική της πράξης ήταν σαφώς η συνέχιση των ίδιων δραστηριοτήτων της Adriatica υπό την επωνυμία της Tirrenia.

(306) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της Tirrenia και της Adriatica και ότι η ανάκτηση για την Adriatica βάσει της παρούσας απόφασης πρέπει να επεκταθεί στην Tirrenia. Πράγματι, με τη συνεχή παρουσία της στην αγορά, η Tirrenia συνέχισε να επωφελείται από την κρατική ενίσχυση την οποία λάμβαναν οι οικονομικές δραστηριότητες της Adriatica και η οποία συνέχισε να στρεβλώνει την αγορά.

(307) Κατά συνέπεια, κατά τον εκ νέου υπολογισμό που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 298, η Ιταλία μπορεί να λάβει πλήρως υπόψη την επιστροφή από την Tirrenia ποσού 5 443 790 EUR, η οποία πραγματοποιήθηκε στις 26 Μαρτίου 2007, στο μέτρο που αυτά τα κεφάλαια δεν επιστράφηκαν αργότερα στην Tirrenia,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η ενίσχυση που χορηγήθηκε στις εταιρείες Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 1992 και 31ης Δεκεμβρίου 2008 ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση εγχώριων γραμμών συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση.

2. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 3, η ενίσχυση που χορηγήθηκε από την Ιταλία στην Adriatica και τη Saremar μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 1992 και 31ης Δεκεμβρίου 2008 ως αντιστάθμιση για την εκτέλεση διεθνών γραμμών είναι συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

([69]) Αυτό το σύνολο δεικτών επιβεβαιώθηκε από το Γενικό Δικαστήριο στην απόφασή του της 28ης Μαρτίου 2012, Ryanair κατά Επιτροπής, υπόθεση T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, που επιβεβαίωσε την απόφαση για την Alitalia.

3. Δεν συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά η ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Adriatica κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ Ιανουαρίου 1992 και Ιουλίου 1994 για τη σύνδεση Μπρίντιζι/Κέρκυρα/Ηγουμενίτσα/Πάτρα, η οποία τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

4. Η φορολογική μεταχείριση των πετρελαιοειδών που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα στη ναυτιλία θεωρείται υφιστάμενη ενίσχυση δεδομένου ότι ούτε η Επιτροπή ούτε η Ιταλία ενεργούσα κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής ανέλαβαν οποιαδήποτε ενέργεια σε σχέση με το συγκεκριμένο μέτρο πριν από τη λήξη της προθεσμίας παραγραφής για την ανάκτηση της ενίσχυσης που προβλέπεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589.

Άρθρο 2

1. Η Ιταλία προβαίνει στην ανάκτηση από τον δικαιούχο της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 3.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά βαρύνονται με τόκο από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους.

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 ([70]), ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004.

4. Βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η Ιταλία έχει ήδη ανακτήσει από τον δικαιούχο το κεφάλαιο της ενίσχυσης και μέρος των οφειλόμενων τόκων ανάκτησης.

Άρθρο 3

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 είναι άμεση και πραγματική.

2. Η Ιταλία εξασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησής της.

Άρθρο 4

1. Εντός διμήνου από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ιταλία διαβιβάζει στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκους ανάκτησης) που θα πρέπει να ανακτηθεί από τον δικαιούχο·

β) αναλυτική περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και εκείνων που προτίθεται να λάβει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση·

γ) έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στους δικαιούχους να επιστρέψουν την ενίσχυση.

2. Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξη των θεσπισθέντων εθνικών μέτρων για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης έως την πλήρη ανάκτηση της ενίσχυσης που προβλέπει το άρθρο 1 παράγραφος 3. Υποβάλλει αμέσως, μετά από απλό αίτημα της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίσει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα ποσά της ενίσχυσης και των τόκων ανάκτησης που έχουν ήδη ανακτηθεί από τους δικαιούχους.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Η Επιτροπή μπορεί να δημοσιεύσει τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που θα ανακτηθούν κατ' εφαρμογή της παρούσας απόφασης, με την επιφύλαξη του άρθρου 30 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589.

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2020.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Εκτελεστική Αντιπρόεδρος

([70]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2008, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1).