ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/1328 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Σεπτεμβρίου 2021

σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία και την περιφέρεια του Λάτσιο υπέρ της Laziomar και της αγοράστριάς της CLN

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2021) 6989]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Σελίδα

1. Διαδικασία ... 157
2. Ιστορικό και περιγραφή των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας ... 158
   - 2.1. Γενικό πλαίσιο ... 158
     - 2.1.1. Οι αρχικές συμβάσεις ... 160
     - 2.1.2. Η παράταση των αρχικών συμβάσεων ... 160
     - 2.1.3. Η ιδιωτικοποίηση της Laziomar και η σύναψη της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών ... 161
   - 2.2. Μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο των αποφάσεων του 2011 και του 2012 ... 161
   - 2.3. Αναλυτική περιγραφή των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης ... 162
     - 2.3.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Laziomar και της Ιταλίας ... 162
       - 2.3.1.1. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ... 162
       - 2.3.1.2. Προϋπολογισμός και διάρκεια ... 162
     - 2.3.2. Ιδιωτικοποίηση της Laziomar ... 165
       - 2.3.2.1. Η διαδικασία πώλησης και η τελική ανάθεση ... 165
       - 2.3.2.2. Η σύμβαση πώλησης ... 165
       - 2.3.2.3. Διαδικασία σε εθνικό επίπεδο ... 166
     - 2.3.3. Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας του Λάτσιο και της Laziomar ... 166
       - 2.3.3.1. Ο δικαιούχος ... 166
       - 2.3.3.2. Τα δρομολόγια ... 166
       - 2.3.3.3. Διάρκεια ... 166
       - 2.3.3.4. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ... 166
       - 2.3.3.5. Οι διατάξεις περί αντιστάθμισης και η τελική ανάθεση ... 166
     - 2.3.4. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού ... 168
     - 2.3.5. Τα μέτρα του νόμου του 2010 ... 168
   - 2.4. Διαδικασία επί παραβάσει αριθ. 2007/4609 ... 168
3. Λόγοι κίνησης και παράτασης της διαδικασίας ... 170

3.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Laziomar και της Ιταλίας ... 170
3.1.1. Τήρηση των κριτηρίων Altmark και ύπαρξη ενίσχυσης ... 170
3.1.2. Συμβατότητα ... 171
3.2. Ιδιωτικοποίηση της Laziomar ... 172
3.3. Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας του Λάτσιο και της Laziomar ... 172
3.3.1. Τήρηση των κριτηρίων Altmark, ύπαρξη ενίσχυσης και συμβατότητα ... 172
3.3.2. Συμβατότητα ... 172
3.4. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού ... 173
3.5. Τα μέτρα του νόμου του 2010 ... 173
4. Παρατηρήσεις της Ιταλίας ... 173
4.1. Σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και το ανταγωνιστικό περιβάλλον ... 173
4.2. Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Laziomar ... 173
4.2.1. Σχετικά με την τιμή πώλησης της Laziomar ... 174
4.2.2. Σχετικά με τον διαφανή και χωρίς διακρίσεις χαρακτήρα της διαδικασίας ... 174
4.3. Σχετικά με τη συμμόρφωση της παράτασης της αρχικής σύμβασης και της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τους όρους της απόφασης Altmark ... 175
4.4. Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού ... 175
4.5. Σχετικά με τα μέτρα του νόμου του 2010 ... 175
4.6. Σχετικά με τους κανόνες για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την περίοδο 2011-2019 και το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE από το 2010 ... 175
4.7. Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 ... 176
4.8. Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011 ... 177
5. Αξιολόγηση ... 177
5.1. Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ ... 177
5.1.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Laziomar και της Ιταλίας ... 177
5.1.1.1. Κρατικοί πόροι ... 178
5.1.1.2. Επιλεκτικότητα ... 178
5.1.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα ... 179
5.1.1.4. Επίπτωση στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές ... 179
5.1.1.5. Συμπέρασμα ... 180
5.1.1.6. Νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση ... 180
5.1.2. Η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar ... 180
5.1.2.1. Πρώτο κριτήριο Altmark ... 180
5.1.2.2. Δεύτερο κριτήριο Altmark ... 187
5.1.2.3. Τρίτο κριτήριο Altmark ... 187
5.1.2.4. Τέταρτο κριτήριο Altmark ... 190
5.1.2.5. Συμπέρασμα ... 196
5.1.3. Τα μέτρα του νόμου του 2010 ... 196
5.1.3.1. Δυνατότητα χρήσης πόρων για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας ... 197

5.1.3.2. Φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης 197

5.1.3.3. Δυνατότητα χρήσης των πόρων του FAS για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας 198

5.1.4. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης 198

5.2. Νομιμότητα της ενίσχυσης 198

5.3. Συμβατότητα της ενίσχυσης 198

5.3.1. Εφαρμοστέοι κανόνες 200

5.3.2. Γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος που αναφέρεται στο άρθρο 106 της ΣΛΕΕ 200

5.3.3. Ανάγκη για πράξη ανάθεσης που καθορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τον τρόπο υπολογισμού της αντιστάθμισης 203

5.3.4. Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης 203

5.3.5. Συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ 204

5.3.6. Ποσό της αντιστάθμισης 204

5.3.7. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού 206

5.3.8. Συμπέρασμα 206

6. Συμπέρασμα 206

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) Στις 23 Μαρτίου 2009, στις 9 Δεκεμβρίου 2009, στις 21 Δεκεμβρίου 2009, στις 6 Ιανουαρίου 2010, στις 27 Σεπτεμβρίου 2010 και στις 12 Οκτωβρίου 2010 η Επιτροπή έλαβε έξι καταγγελίες σχετικά με διάφορα μέτρα στήριξης που έλαβε η Ιταλία υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia ([2]). Οι καταγγελίες αφορούσαν την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε σε αυτές τις εταιρείες για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας μετά τη λήξη των αρχικών συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν συναφθεί με την Ιταλία για την περίοδο μεταξύ Ιανουαρίου 1989 και Δεκεμβρίου 2008 (στο εξής: αρχικές συμβάσεις), πρόσθετα μέτρα στήριξης που προβλέφθηκαν στο εθνικό δίκαιο στο πλαίσιο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης των εταιρειών, καθώς και ορισμένα ζητήματα που αφορούσαν ειδικά τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Tirrennia di Navigazione S.p.A. (στο εξής: Tirrenia) και της Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (στο εξής: Siremar).

(2) Στις 29 Ιουλίου 2010 η Ιταλία κοινοποίησε στην Επιτροπή την αντιστάθμιση που κατέβαλε το 2008, το 2009 και το 2010 στην Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. (στο εξής: Caremar). Η κοινοποίηση αυτή υποβλήθηκε εκ νέου την 1η Δεκεμβρίου 2010 και κάλυπτε την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Caremar το 2009 και το 2010. Η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Caremar το 2008 αποτέλεσε αντικείμενο χωριστής απόφασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 20).

(3) Στις 5 Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με διάφορα μέτρα που έλαβε η Ιταλία υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia (στο εξής: απόφαση του 2011) ([3]). Η έρευνα αφορούσε, μεταξύ άλλων, την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Caremar για την εκτέλεση ορισμένων δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2009, και διάφορα άλλα μέτρα υπέρ της εν λόγω εταιρείας (βλ. αιτιολογική σκέψη 38).

(4) Την περίοδο εκείνη, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ ([4]) στον κόλπο της Νάπολης (περιφέρεια της Καμπανίας) και στο αρχιπέλαγος του Pontino (περιφέρεια του Λάτσιο). Στη συνέχεια, η περιφέρεια της Καμπανίας μεταβίβασε στην περιφέρεια του Λάτσιο τα δρομολόγια του αρχιπελάγους του Pontino σε μεμονωμένη βάση, υπό την επωνυμία Laziomar S.p.A. (στο εξής: Laziomar) ([5]). Η μεταβίβαση αυτή επισημοποιήθηκε την 1η Ιουνίου 2011 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 32 και 33).

(5) Η απόφαση του 2011 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

(6) Με επιστολή της 28ης Σεπτεμβρίου 2011, η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή για την πρόθεσή της να ιδιωτικοποιήσει τις περιφερειακές εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar. Στις 26 Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή απηύθυνε στην Ιταλία αίτημα παροχής πληροφοριών σχετικά με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Στις 30 Νοεμβρίου 2011 η Ιταλία απάντησε στο αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 26ης Οκτωβρίου 2011.

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

([2]) Ο πρώην όμιλος Tirrenia απαρτιζόταν από τις εταιρείες Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A., Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. και Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Κρατική ενίσχυση — Ιταλική Δημοκρατία — Κρατική ενίσχυση SA.32014 (11/C) (πρώην 11/NN), SA.32015 (11/C) (πρώην 11/NN), SA.32016 (11/C) (πρώην 11/NN) — Κρατικές ενισχύσεις στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (ΕΕ C 28 της 1.2.2012, σ. 18).

([4]) Βλ. κανονισμό (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) (στο εξής: κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ).

([5]) Η Laziomar συστάθηκε την 1η Δεκεμβρίου 2010 με μοναδικό μέτοχο την περιφέρεια του Λάτσιο.

(7) Στις 15 Νοεμβρίου 2011 η Ιταλία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τα μέτρα που καλύπτονταν από την απόφαση του 2011.

(8) Στις 25 Απριλίου 2012 η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλία νέο αίτημα παροχής πληροφοριών σχετικά με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης. Η Ιταλία απάντησε με επιστολή στις 22 Μαΐου 2012.

(9) Στις 7 Νοεμβρίου 2012 η Επιτροπή επέκτεινε τη διαδικασία έρευνας, μεταξύ άλλων, σε ορισμένα πρόσθετα μέτρα στήριξης που χορηγήθηκαν από την περιφέρεια του Λάτσιο στη Laziomar σε σχέση με τη δημόσια αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Laziomar στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τροποποιημένη έκδοση της απόφασης αυτής εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 19 Δεκεμβρίου 2012 (στο εξής: απόφαση του 2012) ([6]).

(10) Η απόφαση του 2012 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

(11) Στις 11 Δεκεμβρίου 2012 η Ιταλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της.

(12) Στις 25 Ιανουαρίου 2018, στις 29 Μαρτίου 2018, στις 31 Αυγούστου 2018, στις 4 Μαρτίου 2019, στις 15 Απριλίου 2020, στις 9 και 26 Φεβρουαρίου 2021 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από την Ιταλία. Η Ιταλία υπέβαλε τις πληροφορίες αυτές στις 26 Απριλίου 2018, στις 8 και 31 Μαΐου 2018, στις 2 Νοεμβρίου 2018, στις 11 Δεκεμβρίου 2018, στις 30 Απριλίου 2019, στις 22 Ιουνίου 2020, στις 22 Φεβρουαρίου 2021 και στις 17 Μαρτίου 2021.

(13) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο την πιθανή ενίσχυση υπέρ της Laziomar, όπως προσδιορίζεται στο τμήμα 2.3. Για όλα τα υπόλοιπα μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο των αποφάσεων του 2011 και του 2012 διενεργείται χωριστή έρευνα στο πλαίσιο των υποθέσεων SA.32014, SA.32015 και SA.32016 και, επομένως, δεν καλύπτονται από την παρούσα απόφαση. Ειδικότερα, τα εν λόγω υπόλοιπα μέτρα αφορούν άλλες εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia.

2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

2.1. **Γενικό πλαίσιο**

2.1.1. *Οι αρχικές συμβάσεις*

(14) Ο όμιλος Tirrenia ανήκε διαχρονικά στο ιταλικό κράτος μέσω της εταιρείας Fintecna ([7]) και αρχικά περιλάμβανε έξι εταιρείες, και συγκεκριμένα την Tirrenia, την Adriatica, την Caremar, τη Saremar, τη Siremar και την Toremar. Οι εταιρείες αυτές παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών βάσει χωριστών συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν συναφθεί με την Ιταλία το 1991 και ήταν σε ισχύ για είκοσι έτη, από τον Ιανουάριο του 1989 έως τον Δεκέμβριο του 2008 (στο εξής: αρχικές συμβάσεις). Η Fintecna κατείχε το 100 % του μετοχικού κεφαλαίου της Tirrenia, η οποία με τη σειρά της είχε υπό την πλήρη ιδιοκτησία της τις περιφερειακές εταιρείες Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar. Η Adriatica, η οποία εκτελούσε μια σειρά δρομολογίων μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας, Ελλάδας, Κροατίας και Μαυροβουνίου, συγχωνεύθηκε με την Tirrenia το 2004.

(15) Σκοπός αυτών των αρχικών συμβάσεων ήταν να διασφαλιστεί η τακτικότητα και η αξιοπιστία των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, η πλειονότητα των οποίων συνδέει την ηπειρωτική Ιταλία με τη Σικελία, τη Σαρδηνία και άλλα μικρότερα ιταλικά νησιά. Για τον σκοπό αυτόν, η Ιταλία χορήγησε χρηματοδοτική στήριξη υπό μορφή επιδοτήσεων καταβαλλόμενων απευθείας σε καθεμία από τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia.

(16) Την 1η Ιουνίου 2011 η Laziomar άρχισε να εκτελεί σειρά δρομολογίων θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ μεταξύ της περιφέρειας του Λάτσιο και των μικρότερων γειτονικών νησιών (βλ. αιτιολογική σκέψη 33). Τα ακριβή επίμαχα δρομολόγια περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 43.

([6]) Κρατική ενίσχυση — Ιταλική Δημοκρατία — Κρατική ενίσχυση SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) — Ιταλία — Κρατική ενίσχυση στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia και των αγοραστών τους — Πρόσκληση για την υποβολή παρατηρήσεων κατ' εφαρμογή του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ (ΕΕ C 84 της 22.3.2013, σ. 58).

([7]) Η Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) ανήκει εξ ολοκλήρου στο ιταλικό Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και ειδικεύεται στη διαχείριση συμμετοχών και διαδικασιών ιδιωτικοποιήσεων, καθώς και στον χειρισμό έργων εξορθολογισμού και αναδιάρθρωσης εταιρειών που αντιμετωπίζουν δυσκολίες σε βιομηχανικό, οικονομικό ή οργανωτικό επίπεδο.

(17) Στις 6 Αυγούστου 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 την ενίσχυση που καταβλήθηκε βάσει των αρχικών συμβάσεων στις έξι εταιρείες που απάρτιζαν την περίοδο εκείνη τον όμιλο Tirrenia.

(18) Κατά το στάδιο της έρευνας, η Ιταλία ζήτησε τον διαχωρισμό της υπόθεσης του ομίλου Tirrenia, ώστε να δοθεί προτεραιότητα στην έκδοση τελικής απόφασης σχετικά με την Tirrenia. Το αίτημα αυτό εκπορευόταν από το σχέδιο της Ιταλίας να προβεί σε ιδιωτικοποίηση του ομίλου, αρχής γενομένης από την ίδια την επιχείρηση Tirrenia, και από την πρόθεσή της να επιταχυνθεί η διαδικασία για την εν λόγω επιχείρηση.

(19) Η Επιτροπή αποφάσισε ότι μπορούσε να κάνει δεκτό το αίτημα της Ιταλίας, και με την απόφασή της 2001/851/ΕΚ ([8]) (στο εξής: απόφαση του 2001) περάτωσε τη διαδικασία που είχε κινηθεί σχετικά με την ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Tirrenia. Η ενίσχυση κηρύχθηκε συμβιβάσιμη έναντι ορισμένων δεσμεύσεων που ανελήφθησαν από την Ιταλία.

(20) Με την απόφασή της 2005/163/ΕΚ ([9]) (στο εξής: απόφαση του 2004), η Επιτροπή κήρυξε την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε από την Ιταλία στις εταιρείες του ομίλου Tirrenia, εκτός της Tirrenia, 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 απόφαση βασίστηκε σε λογιστικά στοιχεία των ετών 1992 έως 2001 και περιείχε ορισμένους όρους που αποσκοπούσαν στη διασφάλιση της συμβατότητας της αντιστάθμισης καθ' όλη τη διάρκεια των αρχικών συμβάσεων.

(21) Με απόφαση της 4ης Μαρτίου 2009 στις υποθέσεις T-265/04, T-292/04 και T-504/04 ([10]) (στο εξής: απόφαση του 2009) το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση του 2004.

(22) Με την απόφαση (ΕΕ) 2018/261 ([11]) (στο εξής: απόφαση του 2014), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά ορισμένα μέτρα που λήφθηκαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar. Η προσφυγή την οποία άσκησαν η Saremar και η περιφέρεια της Σαρδηνίας κατά της απόφασης αυτής απορρίφθηκε από το Γενικό Δικαστήριο το 2017 ([12]).

(23) Με την απόφαση (ΕΕ) 2020/1411 ([13]) (στο εξής: απόφαση του 2020 για τον όμιλο Tirrenia), η Επιτροπή ολοκλήρωσε την έρευνα σχετικά με τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia, εκτός της Tirrenia, για την περίοδο 1992-2008. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση, ενώ το μεγαλύτερο μέρος της ενίσχυσης που χορηγήθηκε για την παροχή υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών ήταν συμβατό με το πλαίσιο για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) του 2011 ([14]) (στο εξής: πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011).

(24) Με την απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 ([15]) (στο εξής: απόφαση Tirrenia/CIN του 2020), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που χορηγήθηκαν στην Tirrenia και στην αγοράστριά της CIN για την περίοδο 2009-2020.

(25) Με την απόφασή της (ΕΕ) 2021/4268 ([16]) και την απόφασή της (ΕΕ) 2021/4271 ([17]), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που χορηγήθηκαν στη Siremar και στην Toremar και στους αγοραστές τους, για την περίοδο από το 2009 και μετά.

([8]) 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).

([9]) 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 (ΕΕ L 053 της 26.2.2005, σ. 29).

([10]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις Tirrenia di Navigazione κατά Επιτροπής, T-265/04, T-292/04 και T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Απόφαση (ΕΕ) 2018/261 της Επιτροπής, της 22ας Ιανουαρίου 2014, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) που χορήγησε η περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar (ΕΕ L 49 της 22.2.2018, σ. 22).

([12]) Βλ. απόφαση της 6ης Απριλίου 2017, Regione autonoma della Sardegna (Ιταλία) κατά Επιτροπής, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) Απόφαση (ΕΕ) 2020/1411 της Επιτροπής, 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) (ΕΕ L 332 της 12.10.2020, σ. 1).

([14]) Ανακοίνωση της Επιτροπής: Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15).

([15]) Απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2020, σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (πρώην 11/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία υπέρ της Tirrenia di Navigazione και της αγοράστριάς της Compagnia Italiana di Navigazione (ΕΕ L 332 της 12.10.2020, σ. 45).

([16]) Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

([17]) Δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

2.1.2. *Η παράταση των αρχικών συμβάσεων*

(26) Το άρθρο 26 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 207 της 30ής Δεκεμβρίου 2008, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 14 της 27ης Φεβρουαρίου 2009, προέβλεπε την κατά ένα έτος παράταση, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009, των αρχικών συμβάσεων (συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης που ίσχυε για τη Laziomar), οι οποίες επρόκειτο αρχικά να λήξουν στις 31 Δεκεμβρίου 2008.

(27) Το άρθρο 19β του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 135 της 25ης Σεπτεμβρίου 2009, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 166 της 20ής Νοεμβρίου 2009 (στο εξής: νόμος του 2009), προέβλεπε ότι, ενόψει της ιδιωτικοποίησης των εταιρειών του ομίλου Tirrenia, η συμμετοχή στις περιφερειακές εταιρείες (με εξαίρεση τη Siremar) θα μεταβιβαζόταν από τη μητρική εταιρεία Tirrenia χωρίς την καταβολή αντιτίμου ως εξής:

α) η Caremar θα μεταβιβαζόταν αρχικά στην περιφέρεια της Καμπανίας. Στη συνέχεια, η περιφέρεια της Καμπανίας θα μεταβίβαζε στην περιφέρεια του Λάτσιο τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Caremar που συνίσταντο στην εκτέλεση των συνδέσεων μεταφορών με το αρχιπέλαγος του Pontino, σε μεμονωμένη βάση, υπό την επωνυμία Laziomar·

β) η Saremar θα μεταβιβαζόταν στην περιφέρεια της Σαρδηνίας· και

γ) η Toremar θα μεταβιβαζόταν στην περιφέρεια της Τοσκάνης.

(28) Στον νόμο του 2009 διευκρινιζόταν επίσης ότι επρόκειτο να συναφθούν νέες συμβάσεις μεταξύ της Ιταλίας και της Tirrenia και της Siremar έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009. Ομοίως, οι περιφερειακές υπηρεσίες θα κατοχυρώνονταν σε σχέδια συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που θα συνάπτονταν μεταξύ των περιφερειών της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης και της Saremar και της Toremar αντίστοιχα έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009, και μεταξύ των περιφερειών της Καμπανίας και του Λάτσιο και της Caremar και της Laziomar αντίστοιχα έως τις 28 Φεβρουαρίου 2010. Τα σχέδια νέων συμβάσεων / συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα υποβάλλονταν σε διαδικασία υποβολής προσφορών με τις ίδιες τις εταιρείες και θα υπογράφονταν με τους αγοραστές μετά την οριστικοποίηση της ιδιωτικοποίησης καθεμιάς από τις εταιρείες αυτές ([18]).

(29) Για τον σκοπό αυτόν, ο νόμος του 2009 παρέτεινε περαιτέρω τη διάρκεια των αρχικών συμβάσεων (συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης που ίσχυε για την Caremar) από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2010.

(30) Ο νόμος του 2009 καθόρισε επίσης ανώτατα όρια ετήσιας αντιστάθμισης για την παροχή των υπηρεσιών από το 2010 (στο πλαίσιο της παράτασης των αρχικών συμβάσεων, καθώς και βάσει των νέων συμβάσεων και των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας), στο συνολικό ποσό των 184 942 251 EUR, ως εξής:

Πίνακας 1

Ανώτατα όρια αντιστάθμισης από το 2010

Εταιρεία	Μέγιστη ετήσια αντιστάθμιση (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])
([1]) Εκ των οποίων 19 839 226 EUR από την περιφέρεια της Καμπανίας και 10 030 606 EUR από την περιφέρεια του Λάτσιο.	

(31) Το άρθρο 1 του νόμου αριθ. 163 της 1ης Οκτωβρίου 2010, που μετέτρεψε το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 125 της 5ης Αυγούστου 2010 (στο εξής: νόμος του 2010), προέβλεπε την περαιτέρω παράταση των αρχικών συμβάσεων από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar, στις 19 Ιουλίου 2012 και στις 31 Ιουλίου 2012 αντίστοιχα.

([18]) Άρθρο 19β παράγραφος 10 του νόμου του 2009.

(32) Βάσει των διατάξεων του άρθρου 19β του νόμου του 2009, η περιφέρεια του Λάτσιο συνέστησε την 1η Δεκεμβρίου 2010, με τον περιφερειακό νόμο αριθ. 2/2010, ανώνυμη εταιρεία για τις περιφερειακές υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ, με την επωνυμία Laziomar, προκειμένου να εξαγοράσει τον επιχειρηματικό κλάδο της Caremar που εκτελούσε τα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino και, στη συνέχεια, να ιδιωτικοποιηθεί.

(33) Στις 7 Μαρτίου 2011 η Caremar πώλησε τον επιχειρηματικό της κλάδο που αφορούσε τα δρομολόγια του αρχιπελάγους του Pontino στη Laziomar. Η Laziomar άρχισε να εκτελεί τα δρομολόγια την 1η Ιουνίου 2011.

(34) Σύμφωνα με το διάταγμα αριθ. 508 της περιφέρειας του Λάτσιο, της 28ης Οκτωβρίου 2011 (στο εξής: διάταγμα της περιφέρειας του Λάτσιο), δόθηκαν κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Laziomar, συνδυασμένη με τη σύναψη της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino.

(35) Επιπλέον, σύμφωνα με τον νόμο αριθ. 228 της 24ης Δεκεμβρίου 2012, η περιφέρεια του Λάτσιο ανάθεσε, βάσει ενδιάμεσης σύμβασης, στη Laziomar την υποχρέωση διασφάλισης της εδαφικής συνέχειας στα δρομολόγια του αρχιπελάγους του Pontino έως την ιδιωτικοποίησή της, υπό τους ίδιους όρους. Η σύμβαση αυτή υπογράφηκε στις 12 Φεβρουαρίου 2013 και παρέμεινε σε ισχύ έως την ιδιωτικοποίηση της Laziomar.

2.1.3. *Η ιδιωτικοποίηση της Laziomar και η σύναψη της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών*

(36) Τον Φεβρουάριο του 2012 δρομολογήθηκε διαδικασία υποβολής προσφορών (βλ. τμήμα 2.3.2) με σκοπό την εξεύρεση αγοραστή για τη Laziomar, συνδυασμένη με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για περίοδο 10 ετών έναντι αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(37) Σε συνέχεια της επιτυχούς προσφοράς της στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l (στο εξής: CLN) έγινε η νέα ιδιοκτήτρια της Laziomar. Η σύμβαση πώλησης μεταξύ της περιφέρειας του Λάτσιο και της CLN υπογράφηκε στις 30 Δεκεμβρίου 2013. Στις 15 Ιανουαρίου 2014 η περιφέρεια του Λάτσιο και η Laziomar υπέγραψαν τη νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο αρχιπέλαγος του Pontino.

2.2. **Μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο των αποφάσεων του 2011 και του 2012**

(38) Τα ακόλουθα μέτρα αποτέλεσαν αντικείμενο αξιολόγησης στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας που κινήθηκε με τις αποφάσεις του 2011 και του 2012:

α) η αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) στο πλαίσιο της παράτασης των αρχικών συμβάσεων (*μέτρο 1*)·

β) η δυνητική καταχρηστική χορήγηση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Tirrenia και της Siremar (*μέτρο 2*)·

γ) η ιδιωτικοποίηση των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia ([19]) (*μέτρο 3*)·

δ) η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ βάσει των νέων συμβάσεων/συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (*μέτρο 4*)·

ε) η προτεραιότητα ελλιμενισμού (*μέτρο 5*)·

στ) τα μέτρα που προβλέπονταν στον νόμο του 2010 που μετέτρεψε το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 125/2010 (*μέτρο 6*)·

ζ) πρόσθετα μέτρα που λήφθηκαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar (*μέτρο 7*).

(39) Με την απόφαση του 2014 η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που λήφθηκαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar, τα οποία αναφέρονται ανωτέρω ως μέτρο 7, με εξαίρεση ένα μέτρο ([20]).

2.3. **Αναλυτική περιγραφή των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης**

(40) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο τα μέτρα 1, 3, 4, 5 και 6 όπως παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 38, στο μέτρο που αφορούν τη Laziomar και τη CLN. Τα μέτρα αυτά περιγράφονται λεπτομερέστερα στα τμήματα που ακολουθούν.

([19]) Περιλαμβάνεται η καταβολή από τη CIN με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους του τιμήματος εξαγοράς για την εκ μέρους της εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia και διάφορα εικαζόμενα πρόσθετα μέτρα ενίσχυσης στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar (π.χ. αντεγγύηση και αύξηση κεφαλαίου από το κράτος για τη CdI, την οντότητα που απέκτησε αρχικά τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar).

([20]) Συγκεκριμένα, το έργο Bonus Sardo – Vacanza, που εντάσσεται στο μέτρο 7, δεν αξιολογήθηκε στην απόφαση του 2014 και, ομοίως, δεν θα αξιολογηθεί ούτε στην παρούσα απόφαση.

2.3.1. *Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Laziomar και της Ιταλίας*

2.3.1.1. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(41) Το άρθρο 1 της αρχικής σύμβασης με την Caremar προέβλεπε πενταετή προγράμματα στα οποία θα περιγράφονταν οι εξυπηρετούμενοι λιμένες, το είδος των χρησιμοποιούμενων σκαφών, η απαιτούμενη συχνότητα των δρομολογίων που είχαν ανατεθεί στην Caremar (και στη συνέχεια στη Laziomar, μετά τη μεταβίβαση των δρομολογίων του Pontino στην περιφέρεια του Λάτσιο την 1η Ιουνίου 2011).

(42) Σύμφωνα με την Ιταλία, το τελευταίο πενταετές πρόγραμμα για την Caremar (την εποχή εκείνη) που εγκρίθηκε επίσημα είναι το πρόγραμμα που αφορούσε την περίοδο 2000-2004, ενώ είχε καταρτιστεί πρόγραμμα και για την περίοδο 2005-2008, το οποίο όμως δεν εγκρίθηκε ποτέ επίσημα από τα αρμόδια υπουργεία. Αντιθέτως, λήφθηκαν ad hoc αποφάσεις από την κυβέρνηση με σκοπό τη μεγαλύτερη εναρμόνιση των υπηρεσιών με τις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων, χωρίς ωστόσο να επέλθουν ουσιαστικές αλλαγές στο σύστημα παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(43) Βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως αυτή παρατάθηκε με τις επακόλουθες νομικές πράξεις που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 26 έως 33, η Laziomar εκτελούσε τα ακόλουθα δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους:

— Στη γραμμή Ponza – Formia (**γραμμή T1**), η Laziomar εκτελούσε τη μόνη σύνδεση με τη συγκεκριμένη γραμμή. Διασφάλιζε δύο καθημερινές συνδέσεις παρέχοντας μεικτές υπηρεσίες (μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων). Το σκάφος, το οποίο αναχωρούσε από το νησί στις 05:30 π.μ., εξασφάλιζε στους κατοίκους τη σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα, για λόγους σπουδών και εργασίας, και πραγματοποιούσε το τελευταίο δρομολόγιο επιστροφής στις 17:30 μ.μ.

— Στη γραμμή Ponza – Formia (**γραμμή A2**)· Η Laziomar εκτελούσε επίσης τη μοναδική υπηρεσία μεταφοράς επιβατών με ταχύπλοο σκάφος, με μία καθημερινή σύνδεση, και διατηρούσε το σκάφος στο νησί κατά τη διάρκεια της νύχτας.

— Στη γραμμή Anzio – Ponza (**γραμμή A1**), η Laziomar εξασφάλιζε καθημερινή υπηρεσία μεταφοράς επιβατών με ταχύπλοο σκάφος κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης, από Δευτέρα έως Σάββατο. Ωστόσο, η υπηρεσία ενισχύθηκε τις Κυριακές και τις αργίες, κάτι το οποίο δικαιολογήθηκε με βάση λόγους κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης (ιδίως επειδή ο τουρισμός αποτελεί βασικά τη μόνη πηγή εισοδήματος για το νησί). Ένας ανταγωνιστής, η Vetor, εκτελούσε επίσης στην ίδια γραμμή υπηρεσία μεταφοράς επιβατών με ταχύπλοο σκάφος κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

— Στη γραμμή Ventotene – Formia (**γραμμή T2**) η Laziomar εξασφάλιζε την παροχή καθημερινής υπηρεσίας, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με τη χρήση μεικτού σκάφους. Η μεικτή υπηρεσία ήταν η μόνη τακτική σύνδεση για τη μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

— Στη γραμμή Ventotene – Formia (**γραμμή A3**), η Laziomar εκτελούσε επίσης τη μοναδική σύνδεση με ταχύπλοο. Το σκάφος αναχωρούσε στις 06:45 π.μ., δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στους κατοίκους να ταξιδέψουν στην ηπειρωτική χώρα για επαγγελματικούς λόγους ή για λόγους σπουδών, και παρέμενε κατά τη διάρκεια της νύχτας στο νησί για να διασφαλιστεί μόνιμη σύνδεση σε περίπτωση ιατρικού επείγοντος περιστατικού.

2.3.1.2. Προϋπολογισμός και διάρκεια

(44) Στον πίνακα 2 παρουσιάζεται η ετήσια αντιστάθμιση που καταβαλλόταν στη Laziomar από την Ιταλία για την περίοδο 2011-2013.

Πίνακας 2

Αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για την περίοδο 2011-2013

Έτος	Καταβληθείσα αντιστάθμιση (EUR)
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) Στην αρχική σύμβαση προβλέπεται η καταβολή της ετήσιας αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ως εξής: τον Μάρτιο κάθε έτους καταβάλλεται μια αρχική προκαταβολή, η οποία αντιστοιχεί στο 70 % της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε το προηγούμενο έτος. Μια δεύτερη πληρωμή, η οποία πραγματοποιείται τον Ιούνιο, αντιστοιχεί στο 20 % της

αντιστάθμισης. Η διαφορά μεταξύ των ποσών που έχουν ήδη καταβληθεί και της αρνητικής διαφοράς μεταξύ των λειτουργικών εξόδων και των εσόδων της τρέχουσας χρήσης αποτελεί το υπόλοιπο, το οποίο καταβάλλεται έως τις 30 Νοεμβρίου. Εάν αποδειχθεί ότι η Laziomar έχει λάβει μεγαλύτερο ποσό από το καθαρό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών (έσοδα μείον ζημίες), η αρχική σύμβαση προβλέπει ότι η Laziomar πρέπει να επιστρέψει τη διαφορά. ([21])

– Αντιστάθμιση που χορηγήθηκε την περίοδο 2011-2013

(46) Στο προεδρικό διάταγμα αριθ. 501 της 1ης Ιουνίου 1979 (στο εξής: διάταγμα αριθ. 501/79) προσδιορίζονται τα διάφορα στοιχεία (έσοδα και δαπάνες) που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της επιδότησης που καταβάλλεται στους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπλέον, ο νόμος αριθ. 856 της 5ης Δεκεμβρίου 1986 (στο εξής: νόμος 856/86) προέβλεπε ορισμένες τροποποιήσεις στο σύστημα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ιταλία. Όσον αφορά τις συνδέσεις με μικρά και μεγάλα νησιά, το άρθρο 11 του εν λόγω νόμου τροποποίησε τα κριτήρια για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, η επιδότηση έπρεπε να υπολογίζεται βάσει της διαφοράς μεταξύ των εσόδων και των δαπανών της υπηρεσίας, όπως καθορίζεται με βάση μέσες και αντικειμενικές παραμέτρους, και έπρεπε να περιλαμβάνει εύλογη απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Το άρθρο 11 όριζε επίσης ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να περιλαμβάνουν τον κατάλογο των επιδοτούμενων δρομολογίων, τη συχνότητα και τα είδη των χρησιμοποιούμενων πλοίων. Οι επιδοτήσεις έπρεπε να εγκρίνονται από τους αρμόδιους υπουργούς. Οι αρχές του προεδρικού διατάγματος αριθ. 501/79 και του νόμου αριθ. 856/86 αποτυπώνονταν στις αρχικές συμβάσεις.

(47) Από το 2010 η αντιστάθμιση για την παροχή της ΥΓΟΣ καθορίζεται με την εφαρμογή μιας νέας μεθοδολογίας που ορίζεται στην οδηγία CIPE ([22]) της 9ης Νοεμβρίου 2007 με τίτλο «Κριτήρια για τον καθορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη δυναμική των ναύλων στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ δημοσίου συμφέροντος» (στο εξής: οδηγία CIPE) ([23]). Σύμφωνα με το προοίμιο, η οδηγία CIPE εκδόθηκε ενόψει της ιδιωτικοποίησης των δημόσιων επιχειρήσεων που παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([24]). Οι διατάξεις της οδηγίας CIPE εφαρμόζονταν στις υπηρεσίες τις οποίες παρείχαν οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia από το 2010, ακόμη και πριν από την έναρξη ισχύος των σχετικών νέων συμβάσεων και των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν των σχετικών ιδιωτικοποιήσεων.

(48) Η μέθοδος που ορίζεται στην οδηγία CIPE διευκολύνει τις εταιρείες που παρέχουν δημόσια υπηρεσία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών να εξασφαλίσουν κατάλληλη απόδοση. Το ποσοστό απόδοσης επί του κεφαλαίου υπολογίζεται με βάση το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (στο εξής: ΜΣΚΚ).

(49) Η απαιτούμενη απόδοση ιδίων κεφαλαίων ([25]) υπολογίζεται με χρήση του υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων (στο εξής: ΑΚΠΣ) Βάσει του υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων, το κόστος ιδίων κεφαλαίων υπολογίζεται σε συνάρτηση με i) το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου, ii) τον συντελεστή βήτα (εκτίμηση του προφίλ κινδύνου της εταιρείας σε σχέση με την αγορά μετοχών) και iii) το ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων που αποδίδεται στην αγορά μετοχών.

(50) Ειδικότερα, το κόστος ιδίων κεφαλαίων υπολογίζεται με την εφαρμογή ενός ασφαλίστρου επιπλέον κινδύνου στο ποσοστό απόδοσης επί δραστηριοτήτων μηδενικού κινδύνου. Το ασφάλιστρο αυτό υπολογίζεται ως το ασφάλιστρο κινδύνου της αγοράς πολλαπλασιαζόμενο επί τον οικείο συντελεστή βήτα, ο οποίος μετρά πόσο ριψοκίνδυνη είναι μια συγκεκριμένη δραστηριότητα σε σχέση με την αγορά.

(51) Σύμφωνα με την οδηγία CIPE, το ποσοστό απόδοσης επί δραστηριοτήτων μηδενικού κινδύνου αντιστοιχεί στη μέση ακαθάριστη απόδοση ομολόγων αναφοράς δεκαετούς διάρκειας σε σχέση με τους προηγούμενους δώδεκα μήνες για τους οποίους υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα.

(52) Η οδηγία CIPE ορίζει ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς 4 %. Ωστόσο, σε περίπτωση υπηρεσίας που παρέχεται σε μη αποκλειστική βάση, ο εικαζόμενος υψηλότερος κίνδυνος τον οποίο αναλαμβάνει ο φορέας αντισταθμίζεται με την προσθήκη 2,5 % στο ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς.

([21]) Μετά τις 25 Νοεμβρίου 2010, με απόφαση της διυπηρεσιακής διάσκεψης για τον καθορισμό της ετήσιας επιδότησης, η οποία συγκροτήθηκε βάσει του άρθρου 11 του νόμου αριθ. 856/1986 μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών και του Υπουργείου Οικονομικής Ανάπτυξης (στο εξής: διυπηρεσιακή διάσκεψη), οποιοδήποτε ποσό υπεραντιστάθμισης αφαιρείται από μελλοντικές προκαταβολές επιδότησης.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.

([23]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (στο εξής: GURI) αριθ. 50 της 28ης Φεβρουαρίου 2008.

([24]) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 999 του νόμου αριθ. 296 της 27ης Δεκεμβρίου 2006 και το άρθρο 1 στοιχείο ε) του νομοθετικού διατάγματος 430/1997.

([25]) Το επιθυμητό ποσοστό απόδοσης για έναν επενδυτή ιδίων κεφαλαίων δεδομένου του προφίλ κινδύνου της εταιρείας και των σχετικών ταμειακών ροών.

(53) Ωστόσο, στην πράξη, το ποσό της αντιστάθμισης που καταβάλλεται στη Laziomar δεν μπορεί να υπερβαίνει το ανώτατο όριο των 10 030 606 EUR ετησίως, όπως προβλέπεται στον νόμο του 2009 (βλ. αιτιολογική σκέψη 30). Παρότι ο νόμος του 2009 θέτει ανώτατο όριο στην ετήσια αντιστάθμιση που καταβάλλεται σε όλες τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που υπόκεινται στο καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η οδηγία CIPE περιλαμβάνει επίσης ορισμένες διασφαλίσεις που επιτρέπουν σε αυτούς τους φορείς εκμετάλλευσης να καλύψουν επαρκώς τις λειτουργικές δαπάνες τους. Ως εκ τούτου, όπως φαίνεται στον πίνακα 2, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε το 2012 και το 2013 αυξήθηκε για να καλύψει το συνολικό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας κατά τα έτη αυτά.

(54) Ειδικότερα, σύμφωνα με την οδηγία CIPE, το πεδίο εφαρμογής των υπηρεσιών, οι μέγιστοι ναύλοι που καθορίζονται από τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η αντιστάθμιση που πράγματι χορηγείται πρέπει να καθορίζονται κατά τρόπο ώστε να χορηγούν στον πάροχο υπηρεσιών κάλυψη για το σύνολο των αποδεκτών δαπανών. Εφαρμόζεται ο ακόλουθος τύπος:

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

όπου:

— *VA(RSP)* είναι η προεξοφλημένη αξία της αντιστάθμισης για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

— *VA(AI(X))* είναι η προεξοφλημένη αξία άλλων εσόδων (εισπράξεις ναύλων και άλλα)·

— *(VA(CA))* είναι η προεξοφλημένη αξία των αποδεκτών λειτουργικών δαπανών, της αποπληρωμής χρέους και της απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου.

(55) Σε περίπτωση που η ανωτέρω εξίσωση δεν ισχύει, μπορεί να περιοριστεί το πεδίο των επιδοτούμενων δραστηριοτήτων ή, εναλλακτικά, να επανεξεταστεί η οργάνωση της υπηρεσίας (π.χ. είδος πλοίων) ή να τροποποιηθούν οι περιορισμοί όσον αφορά τους ναύλους.

(56) Επιπλέον, ο ανώτατος ναύλος που εφαρμόζεται σε κάθε υπηρεσία, άνευ φόρων και λιμενικών τελών, προσαρμόζεται κάθε έτος βάσει ενός τύπου ανώτατου ορίου τιμής ως εξής:

$$\Delta T = \Delta P - X$$

όπου:

— ΔΤ είναι η ετήσια ποσοστιαία αλλαγή στον ανώτατο ναύλο·

— ΔΡ είναι το ποσοστό πληθωρισμού για το έτος αναφοράς·

— Χ είναι ο πραγματικός ετήσιος συντελεστής προσαρμογής του ανώτατου ναύλου, που ορίζεται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο οποίος παραμένει σταθερός καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

(57) Η οδηγία CIPE ορίζει επίσης ότι ο ανώτατος ναύλος μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να αποτυπώνει τις διακυμάνσεις στο κόστος καυσιμων, λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς συνήθεις δημοσιοποιημένες τιμές.

2.3.2. *Ιδιωτικοποίηση της Laziomar*

(58) Στις 13 Φεβρουαρίου 2013 η περιφέρεια του Lazio δημοσίευσε στον ιστότοπό της την πρόσκληση υποβολής προσφορών για την πώληση της Laziomar και τη χορήγηση αντιστάθμισης για παροχή δημόσιας υπηρεσίας για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών που προσδιορίζονται στην αιτιολογική σκέψη 43 ([26]). Η προκήρυξη αυτή δημοσιεύθηκε επίσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([27]) και στην Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας ([28]), καθώς και σε τέσσερις ημερήσιες εθνικές και τοπικές ιταλικές εφημερίδες.

(59) Η Ιταλία επέλεξε την κλειστή διαδικασία διαγωνισμού που προβλέπεται στο άρθρο 55 παράγραφος 6 του κώδικα δημόσιων συμβάσεων — νομοθετικό διάταγμα αριθ. 163/2006 (il Codice dei Contratti pubblici). Το επιλεγέν κριτήριο ανάθεσης ήταν εκείνο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς.

(60) Προκειμένου να ενθαρρυνθεί η ευρύτερη δυνατή συμμετοχή στη διαδικασία, η πρόσκληση υποβολής προσφορών επέτρεπε ρητώς στους υποψήφιους να συμμετάσχουν με κοινή προσφορά μέσω προσωρινών ομάδων προσφερόντων, κοινοπραξιών ή ευρωπαϊκών ομίλων οικονομικού σκοπού (στο εξής: ΕΟΟΣ).

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) ΕΕ S/149, 4 Αυγούστου 2012.
([28]) GURI αριθ. 91, της 6ης Αυγούστου 2012.

2.3.2.1. Η διαδικασία πώλησης και η τελική ανάθεση

(61) Μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, κατά τη λήξη της προθεσμίας, οκτώ μέρη εκδήλωσαν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών, και συγκεκριμένα: η Navigazione Libera del Golfo S. r.l., η Carpoint Motorsport S.p.A., η Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., η Traghetti Lines, η CLN, η Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor S.r.l. και η Ustica Lines (η οποία λειτουργεί σήμερα υπό την επωνυμία Liberty Lines) και παρείχαν τις πληροφορίες που ζητήθηκαν για την ποιοτική επιλογή στο πρώτο στάδιο της διαδικασίας. Επτά από αυτούς τους συμμετέχοντες, με εξαίρεση την Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., έγιναν δεκτοί στο επόμενο στάδιο και κλήθηκαν να υποβάλουν προσφορά στις 16 Μαΐου 2013.

(62) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών περιείχε το νέο σχέδιο σύμβασης 10ετούς διάρκειας που επρόκειτο να υπογραφεί μεταξύ του επιτυχόντος προσφέροντος και της περιφέρειας του Λάτσιο, καθώς και λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία του διαγωνισμού. Ειδικότερα, στην επιστολή πρόσκλησης επιβεβαιώθηκε ότι η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά θα επιλεγόταν για τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών, με την τιμή να βαθμολογείται με 30 μονάδες και τις τεχνικές προδιαγραφές με 70 μονάδες. Όσον αφορά την τιμή πώλησης της Laziomar, η επιστολή πρόσκλησης ανέφερε ένα καθορισμένο ποσό το οποίο αντιστοιχούσε σε 2 272 000 EUR, και είχε υπολογιστεί βάσει ανεξάρτητης μελέτης, στο πλαίσιο της οποίας είχε εκτιμηθεί η συνολική αξία των στοιχείων ενεργητικού της Laziomar (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 66 έως 67). Η τιμή αυτή ήταν μη διαπραγματεύσιμη και, ως εκ τούτου, δεν αποτελούσε αντικείμενο της οικονομικής προσφοράς των προσφερόντων.

(63) Για τον λόγο αυτόν, ζητήθηκε από όλους τους δυνητικούς προσφέροντες να συμπεριλάβουν στην οικονομική προσφορά τους το ανωτέρω καθορισμένο ποσό για την πώληση της Laziomar, ενώ η περιφέρεια του Λάτσιο θα επέλεγε την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά για τον διαγωνισμό συνολικά, με βάση την τιμή και άλλα —κυρίως τεχνικά — κριτήρια σχετικά με την υπηρεσία, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην επιστολή πρόσκλησης (βλ. αιτιολογική σκέψη 62).

(64) Κατά τη λήξη της προθεσμίας, η CLN υπέβαλε την προσφορά της, οι προδιαγραφές της οποίας εξετάστηκαν και το αποτέλεσμα ήταν θετικό. Δεν υποβλήθηκε καμία άλλη προσφορά.

(65) Ως εκ τούτου, ο διαγωνισμός κατακυρώθηκε στη CLN τόσο όσον αφορά την ιδιωτικοποίηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar όσο και την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (βλ. τμήμα 2.3.3).

2.3.2.2. Η σύμβαση πώλησης

(66) Η σύμβαση πώλησης συνάφθηκε στις 30 Δεκεμβρίου 2013 και καθορίζει τη μεταβίβαση των μετοχών της Laziomar στη CLN έναντι καθορισμένου τιμήματος 2 272 000 EUR, με βάση εκτίμηση ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα που εκπονήθηκε κατ' εντολήν της περιφέρειας του Λάτσιο.

(67) Το ποσό αυτό αντανακλά κυρίως την αξία των ενσώματων πάγιων στοιχείων ενεργητικού (που συνίστανται σε τέσσερα σκάφη και βιομηχανικό και εμπορικό εξοπλισμό) και την αξία των εισιτηρίων για τη νήσο Ventotene, όπως εμφανίζεται στον ισολογισμό της εταιρείας την 1η Ιουνίου 2011.

(68) Σύμφωνα με το άρθρο 4 της σύμβασης πώλησης, η CLN υποχρεούται να κοινοποιήσει στην περιφέρεια του Λάτσιο τυχόν μελλοντική πώληση των μετοχών της Laziomar σε τρίτους· ωστόσο, σε μια τέτοια περίπτωση, η CLN παραμένει υπεύθυνη από κοινού με τον νέο αγοραστή της Laziomar όσον αφορά τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών.

2.3.2.3. Διαδικασία σε εθνικό επίπεδο

(69) Το αποτέλεσμα της διαδικασίας του διαγωνισμού, το οποίο ήταν ανάθεση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar και της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη CLN, αποτέλεσε αντικείμενο διαφοράς ενώπιον του περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου του Λάτσιο (στο εξής: ΠΔΔ).

(70) Η Vetor S.r.l. (στο εξής: Vetor), η οποία εκτελεί επίσης το δρομολόγιο Anzio – Ponza (γραμμή A1) με υδρόπτερα, κατέθεσε αίτηση ασφαλιστικών μέτρων ενώπιον του ΠΔΔ προσβάλλοντας τη νομιμότητα της διαδικασίας υποβολής προσφορών· η αίτηση απορρίφθηκε με την απόφαση 2995/2013. Το ίδιο δικαστήριο αποφάνθηκε επίσης επί της ουσίας και απέρριψε την προσφυγή της Vetor με την απόφαση αριθ. 467/2014. Το Συμβούλιο της Επικρατείας, δικάζοντας κατ' έφεση, επικύρωσε τις ανωτέρω αποφάσεις, με την απόφαση αριθ. 5421/2018.

2.3.3. *Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας του Λάτσιο και της Laziomar*

2.3.3.1. Ο δικαιούχος

(71) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 64, η CLN υπέβαλε προσφορά για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Μετά την ευδοκίμηση της προσφοράς, η Laziomar (η οποία εξαγοράστηκε από τη CLN αλλά διατήρησε τη χωριστή νομική της υπόσταση) υπέγραψε τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την περιφέρεια του Λάτσιο για την εκτέλεση δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στις 15 Ιανουαρίου 2014.

2.3.3.2. Τα δρομολόγια

(72) Η Laziomar παρέχει υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, μεικτές υπηρεσίες (μεταφορά επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων) και υπηρεσίες αποκλειστικά εμπορευματικών μεταφορών (εμπορεύματα και ειδικά εμπορεύματα) στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε πολλά δρομολόγια θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ ως εξής:

Πίνακας 3

Δίκτυο των δρομολογίων που εκτελούνται από τη Laziomar στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών

Formia – Ponza (πορθμείο – μεικτές υπηρεσίες) – **Γραμμή T1**
Formia – Ventotene (πορθμείο – μεικτές υπηρεσίες) – **Γραμμή T2**
Terracina – Ponza (πορθμείο – μεικτές και εμπορευματικές ([1]) υπηρεσίες) - **Γραμμή T3**
Terracina – Ventotene (πορθμείο – υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών) — **Γραμμή T4**
Anzio – Ponza (υδρόπτερο – υπηρεσία μεταφοράς επιβατών) — **Γραμμή A1**
Formia – Ponza (υδρόπτερο – υπηρεσία μεταφοράς επιβατών) — **Γραμμή A2**
Formia – Ventotene (υδρόπτερο – υπηρεσία μεταφοράς επιβατών) — **Γραμμή A3**
([1]) Ορισμένα δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή εκτελούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων (βλ. πίνακα 9).

2.3.3.3. Διάρκεια

(73) Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας του Λάτσιο και της Laziomar έχει διάρκεια 10 ετών (2014-2024).

2.3.3.4. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(74) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στη Laziomar αφορούν, μεταξύ άλλων, τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τον τύπο και τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών που εκτελούν τα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών, τη συχνότητα των δρομολογίων και τους ανώτατους ναύλους.

2.3.3.5. Οι διατάξεις περί αντιστάθμισης και η τελική ανάθεση

(75) Η ετήσια βασική αμοιβή βάσει της διαδικασίας του διαγωνισμού για την αντιστάθμιση στο πλαίσιο της νέας σύμβασης για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών που προσδιορίζονται στην αιτιολογική σκέψη 43 καθορίστηκε από την περιφέρεια του Λάτσιο σε 14 300 550 EUR, με την επιφύλαξη αναθεώρησης προς τα κάτω. Το ποσό καθορίστηκε τελικά σε 12 752 074 EUR (συνολικά 127 520 740 EUR για τη δεκαετή διάρκεια της σύμβασης).

(76) Σύμφωνα με το άρθρο 6 της σύμβασης, η περιφέρεια του Λάτσιο μπορεί να προσαρμόσει την αντιστάθμιση, προς τα πάνω ή προς τα κάτω, ώστε να συνυπολογιστούν οι αλλαγές που αφορούν τους πλόες που εκτελούνται πράγματι κάθε χρόνο. Το επίπεδο της αντιστάθμισης δεν επηρεάζεται εάν ο αριθμός των πλόων που εκτελούνται κάθε χρόνο είναι μεγαλύτερος ή χαμηλότερος από τον συμβατικά συμφωνηθέντα αριθμό κατά 3 % ή λιγότερο. Στην περίπτωση μεταβολών, προς τα πάνω ή προς τα κάτω, κατά περισσότερο από 3 %, η αντιστάθμιση προσαρμόζεται αναλόγως, με πολλαπλασιασμό του αριθμού των επιπλέον ή των μειωμένων πλόων επί τη μοναδιαία τιμή, όπως αναφέρεται στην προσφορά. Το 2017 η σύμβαση παροχής υπηρεσιών τροποποιήθηκε προκειμένου να προσαρμοστεί το επίπεδο αντιστάθμισης στο ποσό των 13 524 536 EUR.

(77) Αυτό το ποσό της αντιστάθμισης καθορίζεται βάσει της μεθοδολογίας που ορίζεται στην οδηγία CIPE (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 47 έως 57). Οι διασφαλίσεις που προβλέπονται στην οδηγία CIPE έχουν αποτυπωθεί στη νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών.

(78) Η σύμβαση παροχής υπηρεσιών προβλέπει την καταβολή αντιστάθμισης που δεν υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη του καθαρού κόστους εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (οικονομική-χρηματοοικονομική ισορροπία). Σε περίπτωση αποκλίσεων από αυτή τη συμβατική ισορροπία, η σύμβαση παροχής υπηρεσιών προβλέπει στο άρθρο 25 έναν μηχανισμό επανεξισορρόπησης που αξιολογεί όλες τις παραμέτρους που συνδέονται με την καταβολή της αντιστάθμισης. Ως εκ τούτου, εάν, λόγω ουσιώδους μεταβολής ([29]) των οικονομικών παραμέτρων στις οποίες βασίστηκε το ποσό της αντιστάθμισης, αυτό αποδειχθεί ανεπαρκές για την κάλυψη όλων των δαπανών που πραγματοποιούνται κατά την παροχή της υπηρεσίας, η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών επιτρέπει την επανεξέταση των βασικών παραμέτρων της αντιστάθμισης, και συγκεκριμένα: i) το σύστημα τιμολόγησης· ii) το επίπεδο των προσφερόμενων δημόσιων υπηρεσιών· iii) το επίπεδο του ανώτατου ορίου της ετήσιας τιμής· και iv) τις εισφορές κεφαλαίου για επενδύσεις.

(79) Σύμφωνα με το άρθρο 4 (παράγραφοι 4 έως 6) της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, η αντιστάθμιση που καταβάλλεται στον φορέα εκμετάλλευσης μειώνεται κατά 80 % σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών λόγω απεργίας των εργαζομένων και κατά 30 % σε περίπτωση άλλων απρόβλεπτων γεγονότων, ενώ η μη εκτέλεση των υπηρεσιών λόγω άλλων περιστάσεων, πέραν της απεργίας ή απρόβλεπτων γεγονότων, έχει ως αποτέλεσμα την κατάπτωση ποινικών ρητρών σύμφωνα με το άρθρο 9 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών.

(80) Σύμφωνα με το άρθρο 22 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, ο φορέας εκμετάλλευσης υποχρεούται να εφαρμόζει σύστημα τεχνικής, οικονομικής και διαχειριστικής παρακολούθησης, σύμφωνα με το οποίο οι ετήσιοι λογαριασμοί κερδών και ζημιών που σχετίζονται με την υπηρεσία που παρέχεται βάσει της σύμβασης παροχής υπηρεσιών αποστέλλονται προς επαλήθευση στην περιφερειακή αρχή.

(81) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, η ετήσια αντιστάθμιση υπέρ της Laziomar εκτιμήθηκε σε 12 752 074 EUR. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, η πραγματική τιμή που καταβάλλεται στη Laziomar καθορίζεται ως το αποτέλεσμα της παραγωγής που πράγματι πραγματοποιείται (δηλαδή την τιμή ανά χιλιόμετρο για κάθε δρομολόγιο), λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κινδύνων (εμπορικών και βιομηχανικών) όπως ορίζονται στη σύμβαση (π.χ. μείωση της αντιστάθμισης σε περίπτωση μη εκτέλεσης δρομολογίων, ποινικές ρήτρες σε περίπτωση διακοπής της υπηρεσίας κ.λπ.).

(82) Στον πίνακα 4 παρουσιάζεται η αντιστάθμιση που καθορίστηκε βάσει της διαδικασίας του διαγωνισμού για τη συνολική διάρκεια της σύμβασης και η αντιστάθμιση που πράγματι καταβλήθηκε στη Laziomar για την περίοδο 2014-2019, κατόπιν τροποποιήσεων που αφορούσαν την εκτέλεση πλόων, σύμφωνα με το άρθρο 6 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών.

Πίνακας 4

Καθορισθείσα αντιστάθμιση και αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στη Laziomar στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών (EUR) την περίοδο 2014-2019

Έτος	Καθορισθείσα αντιστάθμιση (EUR)	Καταβληθείσα αντιστάθμιση (EUR)
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

([29]) Το άρθρο 25 παράγραφος 2 ορίζει τα εξής: «Θετική ή αρνητική απόκλιση στην οικονομική και χρηματοοικονομική ισορροπία μπορεί να προκληθεί από:
α) ανεπάρκειες της διαχείρισης
β) εσφαλμένη κοινοποίηση εκ μέρους της Laziomar των υπηρεσιών που πράγματι παρασχέθηκαν για τον καθορισμό της ετήσιας τιμής·
γ) εξαιρετικά δυσμενείς συνθήκες της αγοράς, που εκφεύγουν του ελέγχου της Laziomar, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την επιδείνωση των συνθηκών λειτουργίας και, συνακόλουθα, υψηλότερες λειτουργικές δαπάνες ή χαμηλότερα έσοδα από τους ναύλους, κατά τρόπο ώστε να επέρχεται μείωση του κέρδους εκμετάλλευσης κατά ποσοστό άνω του 10 %.
δ) χρηματοοικονομικά έξοδα·
ε) τροποποιήσεις των νομοθετικών και κανονιστικών διατάξεων που καθορίζουν νέους όρους για την εκτέλεση της υπηρεσίας που προβλέπεται στη σύμβαση·
στ) νέες επενδύσεις που απαιτούνται από την περιφέρεια οι οποίες πρέπει να πραγματοποιηθούν με δημόσιους πόρους που προβλέπονται στο άρθρο 19·
ζ) αλλαγή στο σύστημα τιμολόγησης που αναφέρεται στο άρθρο 3·
η) εξαιρετικά ευνοϊκές συνθήκες της αγοράς που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κέρδους εκμετάλλευσης κατά ποσοστό άνω του 10 % ·
θ) αυξήσεις του μοναδιαίου κόστους του προσωπικού λόγω υποχρεώσεων που απορρέουν από τη CCNL (εθνική συλλογική σύμβαση εργασίας) και πρόσθετων εταιρικών διαπραγματεύσεων·
ι) εμπορική πολιτική που εφαρμόζει η Laziomar εντός των ανώτατων ορίων που καθορίζονται στο παράρτημα Ζ της παρούσας σύμβασης». (ανεπίσημη μετάφραση της Επιτροπής).

2.3.4. *Η προτεραιότητα ελλιμενισμού*

(83) Το άρθρο 19β παράγραφος 21 του νόμου 2009 όριζε ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί η εδαφική συνέχεια με τα νησιά και υπό το πρίσμα των υποχρεώσεών τους παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar, θα διατηρούσαν τις θέσεις ελλιμενισμού που είχαν ήδη κατανεμηθεί και την προτεραιότητα στην κατανομή νέων θέσεων σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζουν οι ναυτιλιακές αρχές, όπως θεσπίζονται στον νόμο αριθ. 84 της 28ης Ιανουαρίου 1994 και στον ιταλικό ναυτικό κώδικα.

2.3.5. *Τα μέτρα του νόμου του 2010*

(84) Ο νόμος του 2010 προέβλεπε τη δυνατότητα των επιχειρήσεων του πρώην ομίλου Tirrenia να χρησιμοποιήσουν, σε προσωρινή βάση, τους οικονομικούς πόρους που είχαν ήδη δεσμευτεί ([30]) για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου προκειμένου να καλύψουν επιτακτικές ανάγκες ρευστότητας. Οι επιχειρήσεις του πρώην ομίλου Tirrenia που έκαναν χρήση αυτής της δυνατότητας υποχρεούνταν, ωστόσο, να αναπληρώσουν αυτούς τους ειδικούς πόρους ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες αναβαθμίσεις στα πλοία τους. Οι αναβαθμίσεις αυτές ήταν αναγκαίες για την τήρηση των νέων διεθνών προτύπων ασφάλειας κατόπιν της συμφωνίας της Στοκχόλμης του 1996 ([31]).

(85) Ειδικότερα, με την άντληση πόρων από δύο διευκολύνσεις ([32]), προβλέφθηκε ποσό 23 750 000 EUR για τις αναβαθμίσεις ολόκληρου του ομίλου Tirrenia. Ωστόσο, η Laziomar δεν έκανε χρήση των εν λόγω διευκολύνσεων (βλ. αιτιολογική σκέψη 132).

(86) Επιπλέον, στο άρθρο 1 του νόμου του 2010 ορίζονταν επίσης τα ακόλουθα:

α) οι αρχικές συμβάσεις παρατείνονται από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως το τέλος των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 31)·

β) το άρθρο 19β του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, το οποίο μετατράπηκε χωρίς τροποποιήσεις στον νόμο του 2009, τροποποιείται με την εισαγωγή της παραγράφου 24α. Σύμφωνα με την εν λόγω παράγραφο, όλες οι επίσημες πράξεις και ενέργειες στο πλαίσιο της εφαρμογής των διατάξεων των παραγράφων 1-15 του νόμου του 2009 τυγχάνουν φοροαπαλλαγής. Οι εν λόγω διατάξεις αφορούν την ελευθέρωση του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ μέσω της ιδιωτικοποίησης του ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένου του προπαρασκευαστικού σταδίου, δηλαδή της μεταφοράς των περιφερειακών εταιρειών στις αντίστοιχες περιφέρειες·

γ) προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας και να υποστηριχθεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησης των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, οι επίμαχες περιφέρειες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του Fondo Aree Sottoutilizzate (στο εξής: FAS) ([33]) σύμφωνα με την οδηγία CIPE αριθ. 1/2009 της 6ης Μαρτίου 2009 ([34]).

2.4. **Διαδικασία επί παραβάσει αριθ. 2007/4609**

(87) Σε συνέχεια προηγούμενης αλληλογραφίας μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και της Ιταλίας, στις 19 Δεκεμβρίου 2008 ο αρμόδιος για την ενέργεια και τις μεταφορές γενικός διευθυντής της Επιτροπής απέστειλε αίτημα παροχής πληροφοριών στην Ιταλία. Το αίτημα αυτό αφορούσε μεταξύ άλλων μια επισκόπηση των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας εκείνη την περίοδο και την αποστολή δημόσιας υπηρεσίας το οποίο προέβλεπε η Ιταλία βάσει των προτεινόμενων νέων συμβάσεων. Επιπλέον, ζητήθηκε από την Ιταλία να παράσχει περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τα σχέδια ιδιωτικοποίησης για τον όμιλο Tirrenia.

(88) Στην επιστολή της τής 28ης Απριλίου 2009, η Ιταλία παρείχε λεπτομερή απάντηση στο αίτημα της Επιτροπής της 19ης Δεκεμβρίου 2008. Στην επιστολή αυτή, η Ιταλία ανέφερε, μεταξύ άλλων, τα εξής:

1) η παράταση των αρχικών συμβάσεων έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009 ήταν αναγκαία για την επίτευξη της ελευθέρωσης του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ στην Ιταλία μέσω της ιδιωτικοποίησης του ομίλου Tirrenia·

([30]) Όπως προβλεπόταν στο άρθρο 19 παράγραφος 13α του νομοθετικού διατάγματος 78/2009, που μετατράπηκε στον νόμο 102/2009 (στο εξής: νόμος 102/2009), και στο άρθρο 19β παράγραφος 19 του νόμου του 2009.

([31]) Τα εν λόγω πρότυπα ασφάλειας ορίστηκαν στη συνέχεια αναλυτικά στην οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, η οποία μεταφέρθηκε στο ιταλικό δίκαιο με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 45 της 4ης Φεβρουαρίου 2000, στην οδηγία 2003/24/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, η οποία μεταφέρθηκε στο ιταλικό δίκαιο με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 52 της 8ης Μαρτίου 2005, και στην οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η οποία μεταφέρθηκε στο ιταλικό δίκαιο με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 65 της 14ης Μαρτίου 2005.

([32]) Όλοι οι πόροι (δηλαδή 7 000 000 EUR) που προβλέπονταν από το άρθρο 19β παράγραφος 19β του νόμου του 2009 και 16 750 000 EUR από τους πόρους που προβλέπονταν από τον νόμο 102/2009.

([33]) Το ταμείο για τις μη επαρκώς αξιοποιηθείσες περιοχές (Fondo Aree Sottoutilizzate) είναι ένα εθνικό ταμείο που στηρίζει την εφαρμογή της ιταλικής περιφερειακής πολιτικής. Οι πόροι του προορίζονται κυρίως για περιφέρειες που προσδιορίζονται από τις ιταλικές αρχές.

([34]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, αριθ. 137 της 16ης Ιουνίου 2009.

2) η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στον όμιλο Tirrenia ήταν αναγκαία για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας με τα νησιά μέσω θαλάσσιων συνδέσεων οι οποίες δεν παρέχονταν σε ικανοποιητικό βαθμό από ιδιωτικούς φορείς στην αγορά·

3) στις 10 Μαρτίου 2009 ολοκληρώθηκε διεξοδική διαδικασία εξορθολογισμού των δρομολογίων. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής λήφθηκαν υπόψη οι σχετικές κοινωνικές, εργασιακές και οικονομικές πτυχές, καθώς και η ανάγκη διαφύλαξης βασικών συνδέσεων με σκοπό την εδαφική συνέχεια, και διεξήχθη διαβούλευση με τις έξι ενδιαφερόμενες περιφέρειες. Ο εξορθολογισμός αυτός θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του καθαρού κόστους της δημόσιας υπηρεσίας ύψους περίπου 66 εκατ. EUR και την απόλυση περίπου 600 μελών πληρώματος για ολόκληρο τον όμιλο Tirrenia. Η Ιταλία υπενθύμισε επίσης ότι ο εξορθολογισμός του 2009 συμπλήρωνε προηγούμενες προσπάθειες (το 2004, το 2006 και το 2008) για τη μείωση των δρομολογίων που εκτελούσε ο όμιλος Tirrenia·

4) οι στόχοι του εξορθολογισμού ήταν i) η διατήρηση των συνδέσεων που ήταν αναγκαίες για τη διασφάλιση εδαφικής συνέχειας με και μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας, καθώς και του δικαιώματος στην υγεία, στις σπουδές και στην κινητικότητα, ii) ο εξορθολογισμός των συνδέσεων σε περιπτώσεις στις οποίες ιδιωτικοί φορείς παρείχαν τις ίδιες συνδέσεις για την ίδια χρονική περίοδο, με παρόμοιες εγγυήσεις όσον αφορά την ποιότητα και τη συνέχεια, και iii) ο εξορθολογισμός των συνδέσεων κατά τη θερινή περίοδο και των συνδέσεων με ταχύπλοα που μεταφέρουν μόνο άτομα·

5) στην επιστολή, η Ιταλία παρείχε επισκόπηση των δρομολογίων τα οποία εκτελούσαν οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia το 2008 και του μειωμένου αριθμού δρομολογίων τα οποία θα εκτελούσαν οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia το 2009. Σύμφωνα με την Ιταλία, αυτά τα τελευταία δρομολόγια θα αποτελούσαν τη βάση για τις νέες συμβάσεις που επρόκειτο να συναφθούν με τους νέους ιδιοκτήτες των εταιρειών του ομίλου Tirrenia.

(89) Στις 21 Δεκεμβρίου 2009 ο αρμόδιος για την ενέργεια και τις μεταφορές γενικός διευθυντής της Επιτροπής απέστειλε επιστολή στην Ιταλία επισημαίνοντας, μεταξύ άλλων, ότι υπό το πρίσμα της ριζικής αναμόρφωσης του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ στην Ιταλία, και λόγω του σημαντικού κοινωνικού αντίκτυπου τον οποίο θα συνεπαγόταν η ιδιωτικοποίηση, εάν οι διαδικασίες υποβολής προσφορών πραγματοποιούνταν βάσει μιας απλής σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για την ανάθεση τέτοιου είδους συμβάσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες ήταν αποδεκτή —καταρχήν και κατ' εξαίρεση— για τον σκοπό της διασφάλισης της συμμόρφωσης με το κριτήριο της μη δημιουργίας διακρίσεων μεταξύ των πλοιοκτητών της Κοινότητας, το οποίο προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου ([35]) (στο εξής: κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να ιδιωτικοποιήσουν τις δημόσιες εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών, αλλά μόνο να ελευθερώσουν τη συγκεκριμένη αγορά.

(90) Στις 29 Ιανουαρίου 2010 ([36]) η Επιτροπή απέστειλε προειδοποιητική επιστολή σχετικά με την εσφαλμένη εφαρμογή του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ. Στην εν λόγω επιστολή, η Επιτροπή υπενθύμιζε ότι ο συγκεκριμένος κανονισμός απαιτεί, κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Ένωσης. Το άρθρο 4 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης. Ωστόσο, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia συνέχισαν να παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μετά τη λήξη ισχύος των αντίστοιχων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (οι αρχικές συμβάσεις). Ειδικότερα, οι εν λόγω συμβάσεις επρόκειτο να λήξουν στο τέλος του 2008 αλλά παρατάθηκαν επανειλημμένα από την Ιταλία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της.

(91) Επίσης, στις 29 Ιανουαρίου 2010 ο αρμόδιος για την ενέργεια και τις μεταφορές γενικός διευθυντής της Επιτροπής απάντησε στην επιστολή της Ιταλίας της 22ας Ιανουαρίου 2010. Ο γενικός διευθυντής τόνισε ότι η απάντησή του αφορούσε μόνο τη συμμόρφωση με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ και όχι ζητήματα κρατικών ενισχύσεων. Στο πλαίσιο αυτό, ο γενικός διευθυντής ανέφερε ότι οι αιτιολογήσεις που παρασχέθηκαν σχετικά με ορισμένα δρομολόγια ήταν επαρκείς για την άρση των αμφιβολιών που είχαν διατυπωθεί προηγουμένως. Ο γενικός διευθυντής υπενθύμισε ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να καλύπτουν μόνο δρομολόγια για τα οποία υπάρχει ανεπάρκεια της αγοράς.

(92) Στις 29 Μαρτίου 2010 η Ιταλία απάντησε στην προειδοποιητική επιστολή της Επιτροπής της 29ης Ιανουαρίου 2010.

(93) Στις 10 Σεπτεμβρίου 2010 η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή, στο πλαίσιο ad hoc συνεδρίασης, ότι η ανταγωνιστική διαδικασία για τη σύμβαση που αφορούσε, μεταξύ άλλων, τα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino τα οποία εκτελούσε, την περίοδο εκείνη, η Caremar, είχε επίσης καθυστερήσει. Στη συνέχεια, με τον νόμο αριθ. 163 της 1ης Οκτωβρίου 2010 παρατάθηκαν περαιτέρω οι αρχικές συμβάσεις έως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 31).

([35]) 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).

([36]) Η προειδοποιητική επιστολή εκδόθηκε στις 28 Ιανουαρίου 2010 αλλά κοινοποιήθηκε στην Ιταλία μόλις την επόμενη ημέρα.

(94) Υπό το πρίσμα αυτών των εξελίξεων, η Επιτροπή απέστειλε συμπληρωματική προειδοποιητική επιστολή στις 24 Νοεμβρίου 2010. Σε αυτή την επιστολή, η Επιτροπή ανέφερε τα εξής:

α) η αρχική σύμβαση της Caremar, μεταξύ άλλων, παρατάθηκε αυτομάτως και χωρίς καμία ανταγωνιστική διαδικασία·

β) ενώ οι εν λόγω συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εξακολουθούσαν να ισχύουν, δεν είχε ολοκληρωθεί καμία ανταγωνιστική διαδικασία, ούτε για την Caremar, μεταξύ άλλων·

γ) επιφυλασσόταν του δικαιώματός της να εκδώσει αιτιολογημένη γνώμη εάν χρειαζόταν (λαμβανομένων υπόψη τυχόν παρατηρήσεων της Ιταλίας).

(95) Στις 21 Ιουνίου 2012 η Επιτροπή εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με την καθυστέρηση στην ιδιωτικοποίηση τριών εταιρειών (Caremar, Laziomar και Saremar) του πρώην ομίλου Tirrenia. Καθώς οι διαδικασίες υποβολής προσφορών για τις άλλες τρεις εταιρείες (Tirrenia, Toremar και Siremar) είχαν ολοκληρωθεί εντός του 2011 ([37]), οι εταιρείες αυτές δεν καλύπτονταν από την αιτιολογημένη γνώμη. Η Επιτροπή επισήμανε ότι η Ιταλία δεν είχε εφαρμόσει ανταγωνιστικές διαδικασίες για την ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ που εκτελούνταν, μεταξύ άλλων, από τη Laziomar, πάνω από τρία έτη μετά την κανονική λήξη των αντίστοιχων αρχικών συμβάσεων. Οι εν λόγω συμβάσεις είχαν παραταθεί αυτόματα και επ' αόριστον, με αποτέλεσμα να εμποδίζονται άλλοι πλοιοκτήτες της Ένωσης να ανταγωνιστούν για την ανάληψη αυτών των συμβάσεων.

(96) Στις 8 Αυγούστου 2012 η Ιταλία απάντησε στην αιτιολογημένη γνώμη αναφέροντας ότι οι προκηρύξεις προσκλήσεων υποβολής προσφορών για τις εταιρείες στις οποίες είχαν ανατεθεί οι νέες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχαν δημοσιευτεί ή θα δημοσιεύονταν στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Όσον αφορά τη Laziomar ειδικότερα, η προκήρυξη εστάλη προς δημοσίευση την 1η Αυγούστου 2012.

(97) Στις 14 Ιανουαρίου 2014 η CLN έγινε η νέα ιδιοκτήτρια της Laziomar και υπέγραψε δεκαετή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για συνδέσεις με το αρχιπέλαγος του Pontino.

(98) Με επιστολή της 15ης Ιουλίου 2016, η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι είχε ολοκληρωθεί η ιδιωτικοποίηση όλων των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia. Στις 8 Δεκεμβρίου 2016 η Επιτροπή αποφάσισε να περατώσει τη διαδικασία επί παραβάσει.

3. **ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ**

3.1. **Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Laziomar και της Ιταλίας** ([38])

3.1.1. *Τήρηση των κριτηρίων Altmark και ύπαρξη ενίσχυσης*

(99) Στην απόφαση του 2011 η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι ο ορισμός των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβανόταν στις αρχικές συμβάσεις που είχαν συναφθεί με όλες τις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia δεν ήταν επαρκώς σαφής και, επομένως, δεν επέτρεπε στην Επιτροπή να συναγάγει οριστικό συμπέρασμα ως προς το αν περιείχε πρόδηλο σφάλμα. Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν είχε, σε εκείνο το στάδιο, ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τις πραγματικές υποχρεώσεις που είχαν επιβληθεί για την εκτέλεση των δρομολογίων, μεταξύ άλλων, στο αρχιπέλαγος του Pontino, σε σύγκριση με τις υπηρεσίες που παρέχονταν από ανταγωνιστές σε ορισμένα από αυτά τα δρομολόγια.

(100) Η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι πληρούνταν ο δεύτερος όρος της απόφασης Altmark ([39]) καθώς οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων και πληρούσαν τις απαιτήσεις διαφάνειας. Ειδικότερα, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι παράμετροι αυτές περιγράφονται στις αρχικές συμβάσεις (για την αντιστάθμιση που αφορούσε το έτος 2009) και στην οδηγία CIPE (για την αντιστάθμιση από το 2010 και μετά).

([37]) Παρόλο που η επίσημη μεταβίβαση της κυριότητας επί της Tirrenia, της Toremar και της Siremar πραγματοποιήθηκε μόλις το 2012.

([38]) Η απόφαση του 2011 περιέχει τους λόγους για την κίνηση της διαδικασίας όσον αφορά, μεταξύ άλλων, την ενίσχυση που καταβλήθηκε στις έξι εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia βάσει των αρχικών συμβάσεων. Κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης του 2011 (5 Οκτωβρίου 2011), οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στα δρομολόγια του αρχιπελάγους του Pontino είχαν μόλις μεταβιβαστεί από την Caremar στη Laziomar (1η Ιουνίου 2011). Μολονότι η απόφαση του 2011 δεν κάνει ρητή αναφορά στη Laziomar, η προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής σχετικά με την αρχική σύμβαση που κάλυπτε τα εν λόγω δρομολόγια, ισχύει και για τη Laziomar, ως νέο φορέα εκμετάλλευσης που εξυπηρετεί τα εν λόγω δρομολόγια.

([39]) Βλ. απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε ότι ο τρίτος όρος της απόφασης Altmark φαινόταν να μην πληρούται και ότι οι φορείς εκμετάλλευσης ενδεχομένως να είχαν λάβει υπεραντιστάθμιση για την εκτέλεση των καθηκόντων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την αναλογικότητα της αντιστάθμισης που καταβαλλόταν στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia από το 2009, δεδομένης της απουσίας σαφούς ορισμού των υποχρεώσεων που είχαν επιβληθεί στις εν λόγω εταιρείες. Ομοίως, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 %, το οποίο εφαρμόζεται από το 2010 και μετά, αντικατοπτρίζει κατάλληλο επίπεδο κινδύνου δεδομένου ότι, εκ πρώτης όψεως, οι φορείς εκμετάλλευσης δεν φαίνονταν να έχουν αναλάβει τους κινδύνους που ενέχει συνήθως η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών.

(102) Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης την προκαταρκτική άποψη ότι δεν πληρούνταν ο τέταρτος όρος της απόφασης Altmark διότι η παράταση της αρχικής σύμβασης δεν είχε αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών. Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν είχε λάβει κανένα στοιχείο που να στηρίζει το επιχείρημα ότι οι φορείς εκμετάλλευσης πράγματι παρείχαν τις επίμαχες υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(103) Επομένως, στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε στους φορείς εκμετάλλευσης κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης των αρχικών συμβάσεων συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε την άποψη ότι η ενίσχυση αυτή έπρεπε να θεωρηθεί νέα ενίσχυση.

3.1.2. *Συμβατότητα*

(104) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τα έτη 2009-2011 δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 ([40]) ούτε του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2005 ([41]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε το μέτρο αυτό απευθείας βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και διαπίστωσε ότι υπήρχαν αμφιβολίες ως προς το αν πληρούνταν οι εφαρμοστέες προϋποθέσεις συμβατότητας.

(105) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή επισήμανε ότι στις 31 Ιανουαρίου 2012 είχε τεθεί σε ισχύ μια νέα δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ η οποία συνίστατο στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 ([42]) και στο πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011 ([43]). Ωστόσο, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της παράτασης των αρχικών συμβάσεων δεν μπορούσε να θεωρηθεί συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά ούτε να εξαιρεθεί από την απαίτηση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(106) Ο νόμος του 2010 προέβλεπε την παράταση των αρχικών συμβάσεων από τις 30 Σεπτεμβρίου 2010 έως το τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Κατά συνέπεια, η αντιστάθμιση την οποία λάμβανε η Laziomar από την 1η Ιουνίου 2011 έως την ιδιωτικοποίησή της μπορούσε να αξιολογηθεί βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

3.2. **Ιδιωτικοποίηση της Laziomar**

(107) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν η διαδικασία υποβολής προσφορών για την πώληση της Laziomar ήταν επαρκώς διαφανής και άνευ όρων ώστε να διασφαλιστεί η πραγματοποίηση της πώλησης σε τιμή της αγοράς.

(108) Η Επιτροπή θεώρησε ότι ορισμένοι όροι που επιβάλλονταν στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης περιόρισαν ενδεχομένως τον αριθμό των προσφερόντων και/ή επηρέασαν την τιμή πώλησης. Η Επιτροπή επανέλαβε την πάγια πρακτική της όσον αφορά την πώληση στοιχείων ενεργητικού κρατικών επιχειρήσεων που πραγματοποιείται από το κράτος (ή που, σε αυτή την περίπτωση, μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος): μη οικονομικοί παράγοντες τους οποίους ένας ιδιώτης πωλητής δεν θα λάμβανε υπόψη, όπως λόγοι δημόσιας πολιτικής, απαιτήσεις στον τομέα της απασχόλησης ή ζητήματα περιφερειακής ανάπτυξης, υποδηλώνουν την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης αν επιβάλλουν επαχθείς υποχρεώσεις στον δυνητικό αγοραστή και είναι, συνεπώς, πιθανό να μειώσουν την τιμή πώλησης.

([40]) Απόφαση 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής, της 28ης Νοεμβρίου 2005, για την εφαρμογή του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ 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).

([41]) Κοινοτικό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ΕΕ C 297 της 29.11.2005, σ. 4).

([42]) 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).

([43]) Ανακοίνωση της Επιτροπής: Ευρωπαϊκό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(109) Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι οι λεγόμενες *οικονομικές απαιτήσεις* που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών για τη Laziomar διατάραξαν ουσιαστικά τον διαγωνισμό καθώς περιόρισαν τους δυνητικούς προσφέροντες στις υφιστάμενες ναυτιλιακές εταιρείες, δεδομένου ότι, στην παρούσα υπόθεση, η ίδια η εταιρεία στην οποία είχε ανατεθεί η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, διατέθηκε προς πώληση ([44]).

(110) Ομοίως, η Επιτροπή έκρινε ότι οι *τεχνικές προσφορές* βαθμολογήθηκαν με σημαντικά υψηλότερο συντελεστή βαρύτητας από τις οικονομικές προσφορές (βλ. αιτιολογική σκέψη 62), ενώ η τιμή των μετοχών είχε καθοριστεί από τις δημόσιες αρχές.

(111) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Laziomar δεν ήταν επαρκώς διαφανής και άνευ όρων ώστε να διασφαλίσει αφ' εαυτής την πραγματοποίηση της πώλησης σε τιμή της αγοράς και την επίτευξη της υψηλότερης τιμής για τις μετοχές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορούσε, σε εκείνο το στάδιο, να αποκλείσει το ενδεχόμενο χορήγησης οικονομικού πλεονεκτήματος στον αγοραστή.

(112) Η Επιτροπή θεώρησε επίσης, βάσει των πληροφοριών που ήταν διαθέσιμες κατά την έκδοση της απόφασής της του 2012, ότι τυχόν ενίσχυση που μπορεί να είχε προκύψει κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης δεν θα ήταν συμβιβάσιμη.

3.3. **Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας του Λάτσιο και της Laziomar**

3.3.1. *Τήρηση των κριτηρίων Altmark, ύπαρξη ενίσχυσης και συμβατότητα*

(113) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στη Laziomar δεν πληρούσε τα κριτήρια της απόφασης Altmark και, συνεπώς, συνιστούσε ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή κατέληξε σε αυτό το συμπέρασμα δεδομένων των εξής: i) οι ανταγωνιστές που φαινόταν να παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες είχαν παρουσία σε τουλάχιστον ορισμένα δρομολόγια που εκτελούσε η Laziomar και δεν ήταν διαθέσιμες επαρκείς πληροφορίες που θα επέτρεπαν στην Επιτροπή να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η ΥΓΟΣ ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας που δεν μπορούσε να καλυφθεί μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς· ii) ο υπολογισμός της αντιστάθμισης σύμφωνα με την οδηγία CIPE φαινόταν να έχει ως αποτέλεσμα τη χορήγηση υπεραντιστάθμισης στον φορέα εκμετάλλευσης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τους ίδιους λόγους με αυτούς που αναφέρονται στην απόφαση του 2011· και iii) το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark δεν φαινόταν να πληρούται, δεδομένου ότι η δημόσια υπηρεσία είχε αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών υπό τον όρο ότι ο επιτυχών προσφέρων θα αγόραζε την εταιρεία Laziomar στο σύνολό της. Η Επιτροπή έκρινε ότι, εάν η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχε αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών χωρίς την υποχρέωση αγοράς, θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

3.3.2. *Συμβατότητα*

(114) Όσον αφορά τη συμβατότητα της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στη Laziomar, η Επιτροπή επισήμανε ότι, με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις ιταλικές αρχές, η απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 δεν φαινόταν να τυγχάνει εφαρμογής. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, διότι, σε εκείνο το στάδιο, δεν είχε υποβληθεί η υπογεγραμμένη σύμβαση. Η Επιτροπή δεν έλαβε καμία πληροφορία (π.χ. αριθμός επιβατών που μεταφέρθηκαν κατά τα δύο έτη που προηγήθηκαν εκείνου της ανάθεσης) για να εξετάσει τις υπόλοιπες προϋποθέσεις συμβατότητας που ορίζονται στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2011. Στη συνέχεια, η Επιτροπή αξιολόγησε την ενίσχυση βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 αλλά διαπίστωσε ότι είχε αμφιβολίες ως προς το αν πληρούνταν οι προϋποθέσεις συμβατότητας του εν λόγω πλαισίου και κάλεσε την Ιταλία να καταδείξει ότι κάτι τέτοιο ίσχυε.

3.4. **Η προτεραιότητα ελλιμενισμού**

(115) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι στο μέτρο που η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν χορηγείται επ' αμοιβή, το μέτρο συνιστά κανονιστικό πλεονέκτημα το οποίο δεν συνεπάγεται μεταφορά κρατικών πόρων και, συνεπώς, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση. Εναλλακτικά, εάν η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγείται επ' αμοιβή, η Επιτροπή θεώρησε ότι στο μέτρο που η Laziomar παρέχει γνήσια ΥΓΟΣ και η εν λόγω προτεραιότητα χορηγείται μόνο σε σχέση με δρομολόγια που καλύπτονται από την ΥΓΟΣ, δεν οδηγεί σε πρόσθετο οικονομικό πλεονέκτημα καθώς είναι συμφυής με την παροχή της ΥΓΟΣ. Ωστόσο, η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία και τους τρίτους να παράσχουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με αυτό το μέτρο.

([44]) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών προέβλεπε ότι ο συνολικός κύκλος εργασιών των δυνητικών προσφερόντων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών κατά την προηγούμενη τριετία δεν μπορούσε να είναι μικρότερος των 60 εκατ. EUR.

(116) Δεδομένου ότι είχε διατυπώσει αμφιβολίες σχετικά με τη νομιμότητα της αποστολής ΥΓΟΣ, η Επιτροπή δεν μπορούσε να καταλήξει σχετικά με τη συμβατότητα του μέτρου εάν επρόκειτο για ενίσχυση.

3.5. **Τα μέτρα του νόμου του 2010**

(117) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι όλα τα μέτρα που προβλέπονται στον νόμο του 2010 συνιστούσαν κρατική ενίσχυση υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονταν: 1) η δυνατότητα χρήσης, για σκοπούς ρευστότητας, των πόρων που προορίζονταν για την αναβάθμιση των πλοίων· 2) οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης· και 3) η δυνατότητα χρήσης των πόρων του FAS. Η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία να διευκρινίσει αν και με ποιον τρόπο ήταν κάθε μέτρο αναγκαίο για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.

(118) Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης την προκαταρκτική άποψη ότι πιθανόν τα μέτρα αυτά συνιστούσαν ενίσχυση λειτουργίας η οποία μείωνε τις δαπάνες με τις οποίες διαφορετικά θα επιβαρυνόταν η ίδια η Laziomar και οι άλλες εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, και, συνεπώς, τα μέτρα αυτά έπρεπε να θεωρηθούν ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ**

4.1. **Σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και το ανταγωνιστικό περιβάλλον**

(119) Η Ιταλία παρείχε κατάλογο των δρομολογίων που εκτελούσε η Caremar και, στη συνέχεια, η Laziomar (συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα νομικά έγγραφα τεκμηρίωσης) και τα οποία υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων της εποχιακής συχνότητας και των ωραρίων, του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και των λόγων που οδήγησαν στην επιβολή αυτών των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(120) Όσον αφορά την ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ, η Ιταλία επισήμανε ότι οι ανωτέρω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίστηκαν προκειμένου να διατηρηθεί η εδαφική συνέχεια και η σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά, και να διασφαλιστεί η παράδοση εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών εμπορευμάτων, που είναι αναγκαία για την ορθή λειτουργία των δημόσιων και κοινωνικών υπηρεσιών στα νησιά. Η υπηρεσία αυτή συμβάλλει επίσης στην οικονομική ανάπτυξη των νησιών και καλύπτει τις βασικές ανάγκες κινητικότητας των κοινοτήτων των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και διασφαλίζει τον σεβασμό του κατοχυρωμένου στο Σύνταγμα δικαιώματος της εδαφικής συνέχειας. ([45])

(121) Όσον αφορά το ανταγωνιστικό περιβάλλον, η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι η Laziomar είναι ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που εξυπηρετεί τις γραμμές καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ενώ σε ορισμένα δρομολόγια υπάρχει ανταγωνισμός μόνο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Κατόπιν τούτου, η Ιταλία είναι της άποψης ότι η υπηρεσία που προσφέρει η Laziomar δεν μπορεί να υποκατασταθεί και ότι η διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί μόνον από τις δυνάμεις της αγοράς.

4.2. **Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Laziomar**

4.2.1. *Σχετικά με την τιμή πώλησης της Laziomar*

(122) Σύμφωνα με την Ιταλία, η ιδιωτικοποίηση της Laziomar συνεπαγόταν τη μεταβίβαση ολόκληρου του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας μέσω διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού που προκηρύχθηκε από την περιφέρεια του Λάτσιο. Η διαδικασία αυτή συνεπαγόταν επιπλέον την ταυτόχρονη ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών στο αρχιπέλαγος του Pontino για περίοδο 10 ετών, με σκοπό τη διατήρηση της εδαφικής συνέχειας.

(123) Η περιφέρεια του Λάτσιο ανέθεσε σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 66 και 67) την εκτίμηση των νομικών και οικονομικών ζητημάτων της πώλησης της Laziomar. Σύμφωνα με την Ιταλία, η εν λόγω εκτίμηση περιγράφει με σαφήνεια και ακρίβεια τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για τον καθορισμό της αγοραίας αξίας του μετοχικού κεφαλαίου της Laziomar.

([45]) Σύμφωνα με την Ιταλία, η ανάγκη για εδαφική συνέχεια έχει πρωταρχική σημασία ιδίως για τη νήσο Ponza, η οποία βρίσκεται περίπου 27 ναυτικά μίλια από την Terracina και 36 ναυτικά μίλια από το Anzio και έχει λιγότερους από 3 400 κατοίκους. Το ίδιο ισχύει, κατά την άποψή της, και για τη νήσο Ventotene, η οποία έχει λιγότερους από 800 κατοίκους.

4.2.2. *Σχετικά με τον διαφανή και χωρίς διακρίσεις χαρακτήρα της διαδικασίας*

(124) Η Ιταλία τονίζει ότι οι διαδικασίες διεξήχθησαν σύμφωνα με τις νομικές αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων. Υποστήριξε ότι και τα επτά μέρη που έγιναν δεκτά στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας του διαγωνισμού έλαβαν τις σχετικές πληροφορίες που ήταν αναγκαίες για την υποβολή της προσφοράς τους, μεταξύ των οποίων οι «κανονισμοί του διαγωνισμού» και τα παραρτήματά τους, η «σύμβαση παροχής υπηρεσιών» και τα παραρτήματά της και η «σύμβαση μεταβίβασης των μετοχών» και τα παραρτήματά της.

(125) Η Ιταλία υποστηρίζει επίσης ότι η περιφέρεια του Λάτσιο απάλειψε από την πρόσκληση υποβολής προσφορών τις απαιτήσεις οικονομικής επιλεξιμότητας που θα επέτρεπαν τη συμμετοχή μόνο ναυτιλιακών εταιρειών στη διαδικασία (βλ. αιτιολογική σκέψη 109). Προκειμένου να διευκολυνθεί η ευρύτερη δυνατή συμμετοχή στον διαγωνισμό, η πρόσκληση υποβολής προσφορών επέτρεπε επίσης ρητώς στους υποψήφιους να συμμετάσχουν με κοινή προσφορά μέσω προσωρινών ομάδων προσφερόντων, κοινοπραξιών ή ΕΟΟΣ.

(126) Όσον αφορά τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με το γεγονός ότι η βαρύτητα των τεχνικών προσφορών ήταν υψηλότερη σε σύγκριση με τις οικονομικές προσφορές (δηλαδή 70 και 30 μονάδες αντίστοιχα), η Ιταλία παραπέμπει στην απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας αριθ. 782/2017, της 30ής Μαρτίου 2017 ([46]), σύμφωνα με την οποία ο αναθέτων φορέας, κατά την εφαρμογή του εν λόγω κριτηρίου θα πρέπει «να δίνει έμφαση στα ποιοτικά στοιχεία της προσφοράς και να επιλέγει κριτήρια που θα εξασφαλίσουν αποτελεσματική ανταγωνιστική σύγκριση των τεχνικών χαρακτηριστικών. Προς τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να καθορίζει τη μέγιστη βαθμολογία που προβλέπεται για την οικονομική προσφορά, ώστε να διασφαλίζεται ότι το στοιχείο αυτό δεν υπερισχύει των άλλων».

(127) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με την Ιταλία, η διαφορετική βαρύτητα κατέστησε δυνατή τη συνεπή αξιολόγηση των ποιοτικών στοιχείων της προσφοράς και την αποθάρρυνση της υπερβολικής προς τα κάτω αναθεώρησης της τιμής, η οποία θα ήταν δύσκολο να διατηρηθεί χωρίς να θυσιαστεί η ποιότητα της δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, επέτρεψε επίσης την επίτευξη σημαντικής εξοικονόμησης κόστους για την περιφέρεια του Λάτσιο, δεδομένου ότι στον επιτυχόντα προσφέροντα ανατέθηκε σύμβαση βάσει της οποίας θα παρείχε τη δημόσια υπηρεσία έναντι ποσού αντιστάθμισης κατά 10,8 % χαμηλότερου σε σύγκριση με τη βασική τιμή (βλ. αιτιολογική σκέψη 75).

4.3. **Σχετικά με τη συμμόρφωση της παράτασης της αρχικής σύμβασης και της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τους όρους της απόφασης Altmark**

(128) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι πληρούνται τα τέσσερα κριτήρια Altmark τόσο για την περίοδο 2011-2013 όσο και για την περίοδο 2014-2024 για τους ακόλουθους λόγους:

— το πρώτο και το δεύτερο κριτήριο Altmark δεν αμφισβητήθηκαν από την Επιτροπή στην απόφασή της του 2012·

— όσον αφορά το τρίτο κριτήριο Altmark και τις αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφασή της του 2011 σχετικά με το ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE δεν φαίνεται να αντικατοπτρίζει το πραγματικό επίπεδο κινδύνου (αιτιολογικές σκέψεις 206-207), η Ιταλία παραπέμπει στην απόφαση της Επιτροπής, της 13ης Ιουνίου 2017, που αφορούσε τα ταχέα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών στην Ιταλία μεταξύ Messina και Reggio Calabria, στην οποία δεν αμφισβητήθηκε η μεθοδολογία υπολογισμού με τη χρήση του πάγιου συντελεστή 8 % ως αναμενόμενου συντελεστή απόδοσης ([47]). Ειδικότερα, στην τελευταία αυτή περίπτωση, η Επιτροπή αποδέχθηκε τον συντελεστή του 8 % που περιλάμβανε το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,5 % που προβλέπει η οδηγία CIPE, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι η σύμβαση δεν συνεπαγόταν τη χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων, συν μια περαιτέρω αύξηση 1,5 %, λόγω της μικρής διάρκειας της σύμβασης. Επιπλέον, η Ιταλία, αναφερόμενη στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, υποστηρίζει ότι τυχόν μέτρα για την αποκατάσταση της οικονομικής – χρηματοοικονομικής ισορροπίας μπορούσαν να εφαρμοστούν μόνο σε περίπτωση μεταβολής των καθαρών εσόδων κατά περισσότερο από 3 %, ενώ τυχόν μείωση κάτω του 3 % θα βάρυνε τη Laziomar. Ως εκ τούτου, αποφεύγεται κάθε πιθανή υπεραντιστάθμιση· και

— η Ιταλία θεωρεί ότι πληρούται επίσης το τέταρτο κριτήριο Altmark, δεδομένου ότι ανάθεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποτέλεσε αντικείμενο διαφανούς και ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών, η οποία επέτρεψε την επιλογή του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις υπηρεσίες με το ελάχιστο δυνατό κόστος. Επιπλέον, όσον αφορά την ομαδοποίηση της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών με την ιδιωτικοποίηση της Laziomar, η Ιταλία υποστηρίζει ότι το ποσό του διαγωνισμού για την πώληση της Laziomar αντιπροσωπεύει μόνο το 1,4 % περίπου του συνολικού ποσού που καθορίστηκε για τη δημόσια υπηρεσία (δηλαδή της συνολικής αντιστάθμισης ύψους 127 520 740 EUR για τη δεκαετή διάρκεια της σύμβασης). Ως εκ τούτου, δεν φαίνεται να επηρεάζει σημαντικά το αποτέλεσμα της επιλογής του προσφέροντος, όσον αφορά το κόστος της υπηρεσίας.

([46]) Η απόφαση αυτή εκδόθηκε κατόπιν αίτησης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών σχετικά με το σχέδιο νομοθετικού διατάγματος «Συμπληρωματικές και διορθωτικές διατάξεις του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 50 της 18ης Απριλίου 2016» (δηλαδή του διορθωτικού διατάγματος του κώδικα δημόσιων συμβάσεων).

([47]) SA.42710 ΥΓΟΣ — ταχέα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών μεταξύ Messina και Reggio Calabria.

4.4. **Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού**

(129) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού (βλ. αιτιολογική σκέψη 83), η Ιταλία υποστηρίζει ότι δικαιολογείται από την ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας και ότι δεν χορηγείται οικονομικό πλεονέκτημα στη Laziomar το οποίο θα συνεπαγόταν επίσης απώλεια κρατικών πόρων.

(130) Σύμφωνα με την Ιταλία, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων καταβάλλουν τακτικά τέλη ελλιμενισμού στις αρμόδιες λιμενικές αρχές. Η Ιταλία υποστηρίζει επίσης ότι αυτή η προτεραιότητα ελλιμενισμού εφαρμόζεται μόνο στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας και ότι η Laziomar δεν κατέβαλλε ούτε καταβάλλει πρόσθετα τέλη για αυτή την προτεραιότητα ελλιμενισμού, καθώς οι λιμένες θα της παρείχαν τη δυνατότητα να επιλέξει πρώτη θέση ελλιμενισμού ακόμη και ελλείψει επίσημης προτεραιότητας ελλιμενισμού λόγω της αποστολής της παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

4.5. **Σχετικά με τα μέτρα του νόμου του 2010**

(131) Ομοίως, όσον αφορά τα μέτρα που προβλέπονται στον νόμο του 2010 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 84, 85 και 86), η Ιταλία υποστηρίζει ότι η Laziomar δεν ήταν αποδέκτρια των μέτρων ούτε επωφελήθηκε, ούτε θα επωφεληθεί στο μέλλον από αυτά τα μέτρα.

(132) Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η Caremar, που τότε εκτελούσε η ίδια τα δρομολόγια θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ στο αρχιπέλαγος του Pontino, έλαβε και χρησιμοποίησε αποτελεσματικά τους οικονομικούς πόρους που είχαν ήδη δεσμευθεί με τον νόμο 102/2009. Ειδικότερα, η Caremar έλαβε 1 410 000 EUR για την αναβάθμιση δύο σκαφών που μεταβιβάστηκαν στη συνέχεια δωρεάν στη Laziomar (Quirino και Tetide). Υποστηρίζει επίσης ότι οι πόροι αυτοί δεν χρησιμοποιήθηκαν για σκοπούς ρευστότητας.

(133) Όσον αφορά τις φοροαπαλλαγές που σχετίζονταν με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, η Ιταλία υποστηρίζει ότι, όσον αφορά τον φόρο εισοδήματος εταιρειών, το μέτρο δεν εφαρμόστηκε, καθώς οι μεταβιβάσεις των Caremar, Saremar και Toremar στις περιφέρειες πραγματοποιήθηκαν δωρεάν. Ως εκ τούτου, ελλείψει οποιασδήποτε αμοιβής, δεν έχει εφαρμογή το άρθρο 86 παράγραφος 1 στοιχείο α) του ενοποιημένου νόμου για τον φόρο εισοδήματος σχετικά με κέρδη κεφαλαίου σε περίπτωση μεταβιβάσεων στοιχείων ενεργητικού έναντι πληρωμής. Όσον αφορά τον ΦΠΑ, η Ιταλία επισήμανε ότι οι μεταβιβάσεις των Caremar, Saremar και Toremar συνιστούν πράξεις που απαλλάσσονται από τον ΦΠΑ βάσει του άρθρου 10 παράγραφος 1 σημείο 4 του προεδρικού διατάγματος αριθ. 633 της 26ης Οκτωβρίου 1972. Όσον αφορά τους έμμεσους φόρους πλην του ΦΠΑ, η Ιταλία τόνισε ότι η απαλλαγή που προβλεπόταν στον νόμο του 2010 είχε σχεδιαστεί με σκοπό τη διοικητική απλούστευση. Από την πλευρά της φορολογίας, τα αποτελέσματά της μπορούν να θεωρηθούν αμελητέα και με μικρό αντίκτυπο σε σχέση με φόρους που επιβάλλονται βάσει κατ' αποκοπήν συντελεστών. Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω απαλλαγή αφορά το τέλος καταχώρισης (168 EUR ανά έγγραφο), τα τέλη κτηματολογίου και εγγραφής υποθήκης (168 EUR έκαστο) και το τέλος χαρτοσήμου (14,62 EUR για τέσσερις πλευρές).

(134) Όσον αφορά τους πόρους του FAS, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η Laziomar δεν έχει λάβει κανένα όφελος από αυτούς. Επιπλέον, διευκρίνισε ότι οι πόροι του FAS δεν χρησιμοποιήθηκαν για τη χορήγηση πρόσθετης αντιστάθμισης στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar. Αντίθετα, οι πόροι αυτοί κατέστησαν διαθέσιμοι για τη συμπλήρωση των δημοσιονομικών πιστώσεων που είχαν διατεθεί για την πληρωμή των αντισταθμίσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, σε περίπτωση που οι εν λόγω δημοσιονομικές πιστώσεις αποδεικνύονταν ανεπαρκείς. Η Ιταλία επισημαίνει ότι το άρθρο 1 παράγραφος 5β του νομοθετικού διατάγματος 125/2010 παρείχε στις περιφέρειες τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του FAS για να χρηματοδοτήσουν τη συνήθη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ή μέρος αυτής) και, με αυτόν τον τρόπο, να διασφαλίσουν τη συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης, η Ιταλία διευκρίνισε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 26 του νομοθετικού διατάγματος 185/2008, 65 εκατ. EUR για καθένα από τα έτη 2009, 2010 και 2011 προορίζονταν για τον όμιλο Tirrenia και, ως εκ τούτου, 195 εκατ. EUR αντλήθηκαν από τους πόρους του FAS. Τα κεφάλαια αυτά μεταφέρθηκαν στη συνέχεια στον λογαριασμό του Υπουργείου Μεταφορών που προοριζόταν για την καταβολή της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia [Tirrenia, Siremar, Caremar (την περίοδο εκείνη), Toremar και Saremar]. Ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό αφορά απλώς μια κατανομή πόρων στον προϋπολογισμό της Ιταλίας για την πληρωμή των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

4.6. **Σχετικά με τους κανόνες για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την περίοδο 2011-2019 και το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE από το 2010**

(135) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι, έως τις 14 Ιανουαρίου 2014, οι παράμετροι που χρησιμοποιούνταν για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης που καταβαλλόταν στη Laziomar ήταν εκείνες που καθορίζονταν στην οδηγία CIPE. Από τις 15 Ιανουαρίου 2014 η αντιστάθμιση ορίζεται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με βάση τη μεθοδολογία που αναφέρεται στην οδηγία CIPE και λαμβανομένης επίσης υπόψη της οικονομικής προσφοράς που υπέβαλε η αγοράστρια της Laziomar, η CLN, στο πλαίσιο της διαδικασίας του διαγωνισμού.

(136) Η Ιταλία διευκρίνισε ότι, επειδή το ύψος της αντιστάθμισης υπόκειται σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009, αποφασίστηκε πράγματι να απλουστευτεί ο υπολογισμός με χρήση του 6,5 % ως πάγιου συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου. Αυτή η απλουστευμένη προσέγγιση εφαρμοζόταν κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης της αρχικής σύμβασης και εξακολουθεί να εφαρμόζεται βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τη Laziomar.

(137) Επιπλέον, σύμφωνα με την Ιταλία, ο πάγιος συντελεστής απόδοσης επί του κεφαλαίου της τάξης του 6,5 % θεωρείται κατάλληλος, δεδομένου ότι η εφαρμογή του μηχανισμού επανεξισορρόπησης που προβλέπεται στο άρθρο 25 της σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 78) υπόκειται σε πολύ αυστηρές προϋποθέσεις. Επίσης, ένας τέτοιος μηχανισμός (π.χ. αναθεώρηση του ανώτατου ορίου ετήσιων τιμών) δεν θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε περιπτώσεις όπου ένας δικαιούχος, όπως η Laziomar, λαμβάνει ανεπαρκή αντιστάθμιση.

(138) Στον πίνακα 5, η Ιταλία παρέχει τα στοιχεία που ελήφθησαν υπόψη για τον υπολογισμό του ασφάλιστρου κινδύνου για τη Laziomar κατά την περίοδο 2011-2019:

Πίνακας 5

ROCI της Laziomar για την περίοδο 2011-2019

(σε χιλιάδες EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Ενσώματα και άυλα πάγια στοιχεία ενεργητικού	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Αποθέματα	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Πιστώσεις σε πελάτες και εμπορικές πιστώσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Πληρωτέοι λογαριασμοί σε προμηθευτές	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Καθαρό επενδεδυμένο κεφάλαιο	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Απόδοση επί του κεφαλαίου (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. **Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2011**

(139) Παρότι η Ιταλία θεωρεί ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε στη Laziomar στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, προέβαλε επίσης τους λόγους για τους οποίους το μέτρο αυτό θα συμμορφωνόταν με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 αν συνιστούσε ενίσχυση.

(140) Στην απάντησή της, η Ιταλία υποστηρίζει ότι τόσο η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005 όσο και η απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 τυγχάνουν εφαρμογής, δεδομένου ότι η σύναψη της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλεπόταν στο άρθρο 19β του νόμου του 2009 καθώς και στο διάταγμα της περιφέρειας του Λάτσιο.

(141) Η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία για τα έτη 2012 και 2013 από τα οποία προκύπτει ότι ο μέσος ετήσιος αριθμός επιβατών δεν υπερέβη το όριο των 300 000 επιβατών που καθορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 σε κανένα από τα σχετικά δρομολόγια κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγούνται εκείνου κατά το οποίο η ΥΓΟΣ ανατέθηκε στη Laziomar (δηλαδή 240 430 επιβάτες το 2012 και 254 167 επιβάτες το 2013).

4.8. **Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011**

(142) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι η δημόσια υπηρεσία που ανατέθηκε στη Laziomar συνιστά γνήσια ΥΓΟΣ βάσει πράξης ανάθεσης, δηλαδή της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, η οποία περιέχει και περιγράφει το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τη γεωγραφική περιοχή που αφορούν, τον μηχανισμό αντιστάθμισης και τις παραμέτρους για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης.

(143) Επιπλέον, σύμφωνα με την Ιταλία, η αντιστάθμιση δεν υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη του κόστους εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς το ποσό της αντιστάθμισης καθορίστηκε στο πλαίσιο διαδικασίας υποβολής προσφορών βάσει κριτηρίων που ορίζονται στην οδηγία CIPE, ενώ η σύμβαση προβλέπει σύστημα παρακολούθησης για την αποφυγή υπεραντιστάθμισης.

(144) Ομοίως, όσον αφορά τον συντελεστή απόδοσης, η Ιταλία παραπέμπει στην απόφαση της Επιτροπής της 13ης Ιουνίου 2017 (στην υπόθεση SA.42710) (βλ. αιτιολογική σκέψη 128), στην οποία η Επιτροπή δεν αμφισβήτησε τον συντελεστή απόδοσης που ήταν υψηλότερος από 6,5 % (δηλαδή 8 %).

5. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

5.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ**

(145) Το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ προβλέπει ότι «ενισχύσεις 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, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(146) Τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικά. Συνεπώς, προκειμένου να προσδιοριστεί αν 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, και

δ) να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(147) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού, η οποία εφαρμόζεται στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της ΥΓΟΣ από τη Laziomar και την αγοράστριά της, τη CLN. Ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό θα αξιολογηθεί από κοινού με την αντίστοιχη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που έχει χορηγηθεί σε αυτές τις εταιρείες (βλ. τμήματα 5.1.1 και 5.1.2).

(148) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ Ιταλίας και Laziomar θα πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού με την ιδιωτικοποίηση της Laziomar. Αυτή η κοινή αξιολόγηση είναι ενδεδειγμένη διότι στην ουσία η Ιταλία διοργάνωσε διαγωνισμό για την ανάθεση νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπου ο επιτυχών προσφέρων έπρεπε να αγοράσει ολόκληρο το μετοχικό κεφάλαιο της Laziomar προκειμένου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη συγκεκριμένη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

5.1.1. *Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Laziomar και της Ιταλίας*

5.1.1.1. Κρατικοί πόροι

(149) Η Ιταλία είχε αναθέσει στη Laziomar την εκτέλεση θαλάσσιων δρομολογίων τα οποία περιγράφονται αναλυτικά στην αρχική σύμβαση, όπως παρατάθηκε. Η αρχική σύμβαση συνάφθηκε με το κράτος και η επακόλουθη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τη Laziomar καταβάλλεται από το κράτος από τον δικό του προϋπολογισμό. Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβάλλεται στη Laziomar καταλογίζεται στο κράτος και χορηγείται με κρατικούς πόρους.

(150) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την Ιταλία, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων καταβάλλουν τακτικά τέλη στις αρμόδιες λιμενικές αρχές για ελλιμενισμό αλλά ότι η Laziomar δεν κατέβαλλε πρόσθετο τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι καταρχήν η Ιταλία μπορούσε να έχει επιλέξει να επιβάλει πρόσθετο τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού και ότι παραλείποντας να επιβάλει τέτοιο τέλος απώλεσε κρατικά έσοδα. Επιπλέον, καθώς η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγείται από τον νόμο (βλ. αιτιολογική σκέψη 83), μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

5.1.1.2. Επιλεκτικότητα

(151) Προκειμένου να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση, ένα μέτρο πρέπει να είναι επιλεκτικό. Η αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας για την παροχή των επίμαχων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών χορηγείται μόνο στη Laziomar· συνεπώς, είναι επιλεκτική. Δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγούνταν μόνο στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar, είναι επίσης επιλεκτική.

5.1.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

(152) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι οι αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε μια εταιρεία ενδέχεται να μη συνιστούν οικονομικό πλεονέκτημα υπό ορισμένες αυστηρά καθορισμένες προϋποθέσεις.

(153) Ειδικότερα, στην απόφαση Altmark ([48]), το Δικαστήριο έκρινε ότι στον βαθμό που μια κρατική παρέμβαση θεωρείται ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παρεχομένων εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων υπηρεσιών προς εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις αυτές να μην επωφελούνται στην πραγματικότητα από ένα οικονομικό πλεονέκτημα, με αποτέλεσμα να μην περιέρχονται οι επιχειρήσεις αυτές, λόγω της ως άνω παρέμβασης, σε ευνοϊκότερη θέση ως προς τον ανταγωνισμό σε σχέση με τις επιχειρήσεις που τις ανταγωνίζονται, η παρέμβαση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(154) Ωστόσο, το Δικαστήριο κατέστησε επίσης σαφές ότι προκειμένου η εν λόγω αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας να μη χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση σε μια δεδομένη περίπτωση, πρέπει να πληρούνται τέσσερα σωρευτικά κριτήρια (στο εξής: κριτήρια Altmark), τα οποία συνοψίζονται κατωτέρω:

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

— οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (στο εξής: δεύτερο κριτήριο Altmark)·

— η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (στο εξής: τρίτο κριτήριο Altmark)•

— όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης 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 αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης 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 (στο εξής: τέταρτο κριτήριο Altmark).

(155) Η Επιτροπή διευκρίνισε τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζει τα κριτήρια Altmark στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ανακοίνωση ΥΓΟΣ) ([49]).

(156) Δεδομένου ότι τα κριτήρια Altmark πρέπει να πληρούνται σωρευτικά, η μη τήρηση οποιουδήποτε από αυτά τα κριτήρια οδηγεί την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι το υπό εξέταση μέτρο χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα στον δικαιούχο. Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα αξιολογήσει πρώτα την τήρηση του τέταρτου κριτηρίου Altmark.

(157) Το τέταρτο κριτήριο Altmark προβλέπει ότι η αντιστάθμιση πρέπει να είναι η ελάχιστη δυνατή προκειμένου να μη χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση. Αυτό το κριτήριο θεωρείται ότι πληρούται εάν ο αποδέκτης της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας έχει επιλεγεί στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης που παρέχει τη δυνατότητα να επιλεγεί υποψήφιος ικανός να παρέχει τις υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο ή, σε αντίθετη περίπτωση, εάν η αντιστάθμιση έχει υπολογιστεί με βάση τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια αποδοτική επιχείρηση.

([48]) Βλ. απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([49]) Ανακοίνωση 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).

(158) Για καμία από τις παρατάσεις της αρχικής σύμβασης την περίοδο από 1η Ιουνίου 2011 έως τις 14 Ιανουαρίου 2014 δεν επιλέχθηκε η Laziomar κατόπιν διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού. Η Ιταλία απλώς παρέτεινε το ισχύον σύστημα δίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη δυνατότητα στον προκαθορισμένο φορέα εκμετάλλευσης να συνεχίσει να λαμβάνει αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(159) Επιπλέον, η Ιταλία δεν παρείχε στην Επιτροπή καμία ένδειξη ότι το επίπεδο αντιστάθμισης καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα για την κάλυψη των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να εκπληρώσει αυτές τις υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων, καθώς και ενός εύλογου κέρδους για την εκτέλεση των σχετικών υποχρεώσεων.

(160) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το τέταρτο κριτήριο Altmark δεν πληρούται στην παρούσα υπόθεση.

(161) Δεδομένου ότι οι τέσσερις όροι της απόφασης Altmark δεν πληρούνται σωρευτικά στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την εκτέλεση των δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης χορήγησε στη Laziomar οικονομικό πλεονέκτημα.

(162) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού, η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχάς ότι η ιταλική αρχή ανταγωνισμού AGCM θεώρησε σε τουλάχιστον δύο περιπτώσεις ότι το μέτρο αυτό έχει οικονομική αξία ([50]). Ωστόσο, η Laziomar δεν καταβάλλει κανένα τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού (βλ. αιτιολογική σκέψη 130). Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού έχει τουλάχιστον θεωρητικά τη δυνατότητα να μειώσει τις δαπάνες του φορέα εκμετάλλευσης (π.χ. διότι ο εγγυημένος ελλιμενισμός μπορεί να μειώσει τον χρόνο αναμονής στους λιμένες και, συνεπώς, να οδηγήσει σε χαμηλότερο κόστος καυσίμων) ή να αυξήσει τα έσοδά του (π.χ. διότι ορισμένα ωράρια προσελκύουν πιθανόν μεγαλύτερη ζήτηση από τους επιβάτες). Πράγματι, στον βαθμό που η προτεραιότητα ελλιμενισμού επιτρέπει μια ταχύτερη διαδικασία πρόσδεσης, οι χρήστες της πορθμειακής υπηρεσίας μπορεί να προτιμήσουν τον φορέα εκμετάλλευσης που επωφελείται από αυτό το μέτρο. Ακόμη και αν αυτά τα αποτελέσματα γίνονται ορατά σε περιορισμένες περιπτώσεις ή είναι σχετικά μικρής έκτασης, η προτεραιότητα ελλιμενισμού μπορεί ωστόσο να συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα για τη Laziomar.

5.1.1.4. Επίπτωση στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

(163) 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 ([51]). Αρκεί ο αποδέκτης της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό ([52]).

(164) Στην παρούσα υπόθεση, η δικαιούχος επιχείρηση λειτουργεί σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στην Ένωση, ιδίως μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 ([53]) του Συμβουλίου και του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, με τους οποίους ελευθερώθηκε η αγορά των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και των θαλάσσιων ενδομεταφορών αντίστοιχα. Το γεγονός ότι σε ορισμένες γραμμές η Laziomar ήταν την περίοδο εκείνη ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης δεν σημαίνει ότι άλλοι (διεθνείς) φορείς εκμετάλλευσης δεν μπορεί να ενδιαφέρονταν να παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση για την εκτέλεση των θαλάσσιων δρομολογίων στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης είναι πιθανό να επηρεάσει τις ενωσιακές συναλλαγές και να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά. Για τους ίδιους λόγους, το ίδιο συμπέρασμα ισχύει και για την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

5.1.1.5. Συμπέρασμα

(165) Δεδομένου ότι πληρούνται όλα τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τόσο η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε βάσει διαδοχικών παρατάσεων της αρχικής σύμβασης όσο και η προτεραιότητα ελλιμενισμού για τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Laziomar.

([50]) Απόφαση (ΕΕ) 2020/1412, αιτιολογική σκέψη 265.

([51]) Βλ., ειδικότερα, υπόθεση Philip Morris κατά Επιτροπής, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, σκέψη 11· υπόθεση Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, σκέψη 21· υπόθεση Ιταλία κατά Επιτροπής, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, σκέψη 44.

([52]) Υπόθεση Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) 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 μελών και τρίτων χωρών (ΕΕ L 378 της 31.12.1986, σ. 1).

5.1.1.6. Νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση

(166) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η αντιστάθμιση που καταβαλλόταν στην Caremar (την εποχή εκείνη) για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έως το τέλος του 2008 δεν αξιολογείται στην παρούσα απόφαση. Η αξιολόγηση αυτής της αντιστάθμισης, και το αν μπορεί ή όχι να χαρακτηριστεί υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, αποτελεί αντικείμενο χωριστής απόφασης της Επιτροπής ([54]).

(167) Κατά το άρθρο 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([55]), ως νέα ενίσχυση ορίζεται «κάθε ενίσχυση, δηλαδή τα καθεστώτα ενισχύσεων και οι μεμονωμένες ενισχύσεις, οι οποίες δεν αποτελούν υφιστάμενη ενίσχυση, καθώς και οι μεταβολές υφιστάμενων ενισχύσεων». Επιπλέον, το άρθρο 108 παράγραφος 3 ΣΛΕΕ ορίζει ότι τα σχέδια που αποβλέπουν στη θέσπιση νέας ενίσχυσης ή στην τροποποίηση υφισταμένης ενίσχυσης πρέπει να κοινοποιούνται εγκαίρως στην Επιτροπή και δεν μπορούν να τίθενται σε εφαρμογή πριν από την περάτωση της διαδικασίας με την έκδοση τελικής απόφασης ([56]). Σύμφωνα με τη θέση των δικαστηρίων της Ένωσης ([57]), η Επιτροπή θεωρεί ότι η τροποποίηση (δηλαδή η παράταση) της διάρκειας ενός καθεστώτος ενισχύσεων που είχε σαφή ημερομηνία λήξης (δηλαδή 31 Δεκεμβρίου 2008) επαρκεί ώστε να συνιστά νέα ενίσχυση ανεξάρτητα από το αν μεταβλήθηκαν άλλα χαρακτηριστικά του μέτρου ή όχι.

(168) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι η αντιστάθμιση που χορηγούνταν στην Caremar (την εποχή εκείνη) έως το 2008 χαρακτηρίστηκε υφιστάμενη ενίσχυση ([58]), η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε στη Laziomar βάσει των διαδοχικών παρατάσεων της αρχικής σύμβασης θα πρέπει να θεωρηθεί νέα ενίσχυση. Το συμπέρασμα αυτό ισχύει και για την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

5.1.2. *Η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar*

(169) Προκειμένου να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar συνιστά πλεονέκτημα για τη Laziomar και την αγοράστριά της κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει την τήρηση των κριτηρίων Altmark (βλ. αιτιολογική σκέψη 154).

5.1.2.1. Πρώτο κριτήριο Altmark

(170) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δεν υπάρχει ένας ενιαίος και ακριβής ορισμός της υπηρεσίας που μπορεί να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, κατά την έννοια του πρώτου όρου της απόφασης Altmark ή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ([59]). Η παράγραφος 46 της ανακοίνωσης έχει ως εξής:

«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 συγκεκριμένης υπηρεσίας ως ΥΓΟΣ και τη χορήγηση αντιστάθμισης στον πάροχο υπηρεσίας. Η αρμοδιότητα της Επιτροπής στο πλαίσιο αυτό περιορίζεται στον έλεγχο του εάν το κράτος μέλος έχει κάνει προφανές σφάλμα κατά το χαρακτηρισμό της υπηρεσίας ως ΥΓΟΣ και στην αξιολόγηση κάθε ενδεχόμενης κρατικής ενίσχυσης που παρέχεται στο πλαίσιο της αντιστάθμισης. Όταν υφίστανται ειδικοί κανόνες της Ένωσης, η διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών περιορίζεται περαιτέρω από τους εν λόγω κανόνες, υπό την επιφύλαξη του καθήκοντος που έχει η Επιτροπή να εκτιμήσει εάν η ΥΓΟΣ έχει ορισθεί ορθά για τον σκοπό του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων».

(171) Στις εθνικές αρχές παρέχεται συνεπώς δικαίωμα να θεωρούν ορισμένες υπηρεσίες ως υπηρεσίες γενικού συμφέροντος και να θεωρούν ότι πρέπει να παρέχονται μέσω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για να διασφαλίζεται η προστασία του δημοσίου συμφέροντος όταν οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν για να διασφαλίσουν την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών στο αναγκαίο επίπεδο ή με τους επιθυμητούς όρους.

(172) Στον τομέα των ενδομεταφορών-καμποτάζ, λεπτομερείς κανόνες της Ένωσης σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θεσπίστηκαν στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ και, για τους σκοπούς της εξέτασης ενδεχόμενων κρατικών ενισχύσεων σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές) ([60]).

([54]) Απόφαση (ΕΕ) 2020/1411.
([55]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).
([56]) Υπόθεση ΔΕΗ και Επιτροπή κατά Αλουμίνιον της Ελλάδος, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, σκέψη 45.
([57]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-127/99, T-129/99 και T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, σκέψη 175.
([58]) Απόφαση (ΕΕ) 2020/1411.
([59]) Υπόθεση BUPA κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-289/03, Συλλογή 2008, II 81, σκέψη 96. Βλ. επίσης τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Tizzano στην υπόθεση Ferring, C 53/00, Συλλογή I 9069, και τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Jacobs στην υπόθεση GEMO, C 126/01, Συλλογή 2003, I 13769.
([60]) Ανακοίνωση της Επιτροπής C(2004)43 — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (ΕΕ C 13 της 17.1.2004, σ. 3).

(173) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ:

> «Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους. Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας».

(174) Το άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ ορίζει ότι μια σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να περιλαμβάνει: υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας, συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών, υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις, και προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

(175) Σύμφωνα με το κεφάλαιο 9 των κατευθυντήριων γραμμών για τις θαλάσσιες μεταφορές, «επιτρέπεται η επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή η σύναψη συμβάσεων ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας για τις υπηρεσίες που προβλέπονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92», δηλαδή τακτικά δρομολόγια προς, από και μεταξύ των νησιών.

(176) Από την πάγια νομολογία προκύπτει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν μόνον εάν δικαιολογούνται από την ανάγκη διασφάλισης υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν αποκλειστικά από τις δυνάμεις της αγοράς ([61]). Η ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές ([62]) επιβεβαιώνει ότι «αποτελεί καθήκον των κρατών μελών (συμπεριλαμβανόμενων των περιφερειακών και τοπικών αρχών όπου αρμόζει) να καθορίσουν σε ποιες γραμμές πρέπει να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να προβλεφθούν για τακτικές γραμμές ενδομεταφοράς σε νησιά σε περίπτωση που οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν για τη σωστή εξυπηρέτηση των γραμμών». Επιπλέον, το άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ ορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως «υποχρεώσεις τις οποίες ο εν λόγω πλοιοκτήτης, αν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη τα δικά του εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβανε ή δεν θα αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους».

(177) Σύμφωνα με τη νομολογία ([63]), για να επαληθεύσει αν υπάρχει πραγματική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αν η παροχή δημόσιας υπηρεσίας ήταν αναγκαία και αναλογική, και, επομένως, αν πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τα εξής:

1) αν υπήρχε **ζήτηση των χρηστών**·

2) αν η εν λόγω ζήτηση δεν μπορούσε να ικανοποιηθεί από τους φορείς της αγοράς απουσία υποχρέωσης που επιβάλλεται από τις δημόσιες αρχές (**ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς**)·

3) αν η απλή προσφυγή σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν επαρκούσε για την αποκατάσταση της έλλειψης (**λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση**).

1) **Ζήτηση των χρηστών**

(178) Στην παρούσα υπόθεση, στη Laziomar ανατέθηκε η παροχή υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών, μεικτών υπηρεσιών και υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών σε πολλές γραμμές που παρουσιάζονται στον πίνακα 9. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στη Laziomar αφορούσαν τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τον τύπο και τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών που θα χρησιμοποιούνταν στις θαλάσσιες συνδέσεις που θα εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τη συχνότητα των δρομολογίων και τους ανώτατους ναύλους που θα χρεώνονταν.

(179) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 120, η Ιταλία επέβαλε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση με κύριο σκοπό i) τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών και ii) τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών, μέσω τακτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω αποτελούν πράγματι θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος.

([61]) Βλ. υπόθεση Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) κ.λπ. και Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με την οποία επικαιροποιείται και διορθώνεται η ανακοίνωση για την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), Βρυξέλλες [COM(2014) 232 final της 22.4.2014].

([63]) Βλ. υπόθεση SNCM κατά Επιτροπής, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, σκέψεις 130 και 134.

(180) Ιστορικά, οι στόχοι που επιδιώκει η Ιταλία δεν επιτυγχάνονται μέσω της αλληλεπίδρασης των δυνάμεων της αγοράς και μόνο. Πράγματι, η επάρκεια αυτών των υπηρεσιών διασφαλιζόταν διαχρονικά με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί για τον σκοπό αυτό στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia και είχαν κατοχυρωθεί στις αρχικές συμβάσεις. Πράγματι, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα εν λόγω δρομολόγια εκτελούνταν, σε μεγάλο βαθμό χωρίς μεταβολές, για πολλά έτη, δηλαδή τουλάχιστον από την έναρξη ισχύος της αρχικής σύμβασης. Η Ιταλία, και ειδικότερα οι αρμόδιες περιφερειακές αρχές, θεωρούσαν ότι οι υπηρεσίες αυτές ήταν (και συνέχισαν να είναι) αναγκαίες για την κάλυψη της ζήτησης των χρηστών.

(181) Όσον αφορά τα αμιγώς εμπορευματικά δρομολόγια (δηλαδή τη γραμμή T3 και τη γραμμή T4), η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο έχει ήδη διαπιστώσει ([64]) ότι η επίμαχη υπηρεσία, για να χαρακτηριστεί υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, δεν πρέπει απαραιτήτως να έχει καθολικό χαρακτήρα, κατά τη στενή του όρου έννοια. Συγκεκριμένα, η έννοια της καθολικής υπηρεσίας δεν σημαίνει ότι η συγκεκριμένη υπηρεσία πρέπει να καλύπτει μια ανάγκη κοινή για το σύνολο του πληθυσμού ή να παρέχεται στο σύνολο της επικράτειας ([65]), αλλά ότι πρέπει να εξυπηρετεί τα συμφέροντα της κοινωνίας στο σύνολό της. Επιπλέον, κατά την άποψη της Επιτροπής, η ενωσιακή νομοθεσία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να χαρακτηρίσουν εγκύρως, κατά την άσκηση της διακριτικής τους ευχέρειας, ορισμένες υπηρεσίες θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών προς και από απομακρυσμένες περιοχές ως ΥΓΟΣ, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι αρχές που προβλέπονται στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(182) Η Ιταλία εξήγησε ότι οι ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας συνδέονται με τα ιδιαίτερα γεωγραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά των νησιών του αρχιπελάγους Pontine. Το άρθρο 1 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών ορίζει ότι οι υπηρεσίες που ανατέθηκαν στη Laziomar είναι «[...]αναγκαίες για τη διατήρηση της εδαφικής συνέχειας, ώστε να εξασφαλίζεται η παράδοση εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών εμπορευμάτων, που είναι αναγκαία για την ορθή λειτουργία των δημόσιων και κοινωνικών υπηρεσιών στις νήσους του αρχιπελάγους Pontine [...]» Όσον αφορά τη νήσο Ponza, η ανάγκη για εδαφική συνέχεια και παράδοση εμπορευμάτων και ειδικών εμπορευμάτων δικαιολογείται βάσει της απόστασής της από την ηπειρωτική χώρα (περίπου 27 ναυτικά μίλια από την Terracina) και του μικρού πληθυσμού της (περίπου 3 500 κάτοικοι). Το ίδιο ισχύει και για τη νήσο Ventotene (περίπου 31 ναυτικά μίλια από την Terracina και περίπου 800 κάτοικοι). Η τακτική συχνότητα αυτών των εμπορευματικών δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους διασφαλίζει ότι και την περίοδο μειωμένης κίνησης, όταν υπάρχει μικρότερη ζήτηση από τουρίστες, οι κάτοικοι και οι εταιρείες αυτών των νησιών εξακολουθούν να έχουν επαρκείς προμήθειες. Επιπλέον, αυτά τα δρομολόγια συμβάλλουν επίσης στην οικονομική ανάπτυξη και των δύο νησιών μέσω της μεταφοράς εμπορευμάτων και ειδικών εμπορευμάτων (π.χ. επικίνδυνων εμπορευμάτων, αστικών στερεών αποβλήτων κ.λπ.) από και προς την ηπειρωτική χώρα.

(183) Όσον αφορά τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών και τις μεικτές υπηρεσίες, για να καταδείξει την πραγματική ζήτηση, η Ιταλία υπέβαλε συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία, από τα οποία προκύπτει ότι το 2012 η Laziomar μετέφερε 240 430 επιβάτες και 13 228 οχήματα στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας συνολικά κατά τη διάρκεια των αντίστοιχων χρονικών περιόδων που καλύπτονται από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τα αριθμητικά στοιχεία για το 2013 ήταν υψηλότερα (δηλαδή 254 167 επιβάτες και 16 927 οχήματα). Αυτό δείχνει ότι κατά τα δύο έτη πριν από την ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη Laziomar, υπήρχε σημαντική συνολική ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στα σχετικά δρομολόγια (βλ. αιτιολογική σκέψη 291 για τα αναλυτικά στατιστικά στοιχεία ανά δρομολόγιο για τα έτη 2011 έως το 2013).

(184) Προκειμένου να αποδείξει ότι εξακολούθησε να υπάρχει ζήτηση των χρηστών όταν άρχισε να δραστηριοποιείται η Laziomar βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλα τα δρομολόγια, η Ιταλία παρείχε επίσης συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία έως το τέλος του 2019 (βλ. πίνακες 6 έως 8). Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνουν ότι εξακολούθησε να υπάρχει ζήτηση των χρηστών, με κάποιες μικρές αποκλίσεις, προς τα πάνω ή προς τα κάτω. Σε κάθε περίπτωση, από ανάλυση των στατιστικών στοιχείων ανά δρομολόγιο για κάθε έτος έως το τέλος του 2019 δεν προέκυψαν ενδείξεις απώλειας της ζήτησης των χρηστών σε συγκεκριμένα δρομολόγια.

Πίνακας 6

Στατιστικά στοιχεία για τους επιβάτες για τα έτη 2014-2019

Έτος	Γραμμή T1	Γραμμή T2	Γραμμή T3	Γραμμή T4	Γραμμή A1	Γραμμή A2	Γραμμή A3	Συνολικός αριθμός επιβατών
2014	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

([64]) Βλ. υπόθεση BUPA κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, σκέψη 186.
([65]) Βλ. υπόθεση Ahmed Saeed Flugreisen, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, σκέψη 55· υπόθεση Corsica Ferries France, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, σκέψη 45· υπόθεση Fred Olsen κατά Επιτροπής, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, σκέψεις 186 και επ.

2017	154 948	86 832	57 165	360	48 985	68 573	39 482	456 345
2018	160 304	85 310	59 642	168	58 013	68 405	37 226	447 581
2019	170 636	88 728	55 047	177	52 569	48 198	32 226	442 409

Πίνακας 7

Στατιστικά στοιχεία για τα οχήματα για τα έτη 2014-2019

Έτος	Γραμμή T1	Γραμμή T2	Γραμμή T3	Γραμμή T4	Γραμμή A1	Γραμμή A2	Γραμμή A3	Συνολικός αριθμός οχημάτων [1]
2014	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019	14 011	3 242	3 316	172				20 741

[1] Τα πλοία που χρησιμοποιούνται στη γραμμή T4, στη γραμμή A1, στη γραμμή A2 και στη γραμμή A3 δεν μπορούν να μεταφέρουν οχήματα.

Πίνακας 8

Μεταφερόμενα εμπορεύματα σε γραμμικά μέτρα για τα έτη 2014-2019 [66]

Έτος	Γραμμή T3	Γραμμή T4	Συνολικός αριθμός γραμμικών μέτρων
2014	206 514	16 367	222 881
2015	259 112	22 659	281 771
2016	281 229	23 230	304 459
2017	294 442	27 623	322 065
2018	310 736	14 256	324 992
2019	302 631	15 228	317 859

(185) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω στατιστικά στοιχεία δείχνουν σαφώς ότι υπάρχει πραγματική ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, μεικτές υπηρεσίες και υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών σε καθένα από τα αντίστοιχα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, μπορεί να συναχθεί ότι οι υπηρεσίες αυτές καλύπτουν πραγματικές δημόσιες ανάγκες και ανταποκρίνονται σε γνήσια ζήτηση των χρηστών.

2) **'Υπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς**

(186) Σύμφωνα με την παράγραφο 48 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ, «δεν θα ήταν σκόπιμο να συνδέσει [η Επιτροπή] συγκεκριμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών με μια δραστηριότητα που ήδη παρέχεται ή μπορεί να παρασχεθεί ικανοποιητικά και υπό όρους, π.χ. τιμής, αντικειμενικών χαρακτηριστικών ποιότητας, συνέχειας και πρόσβασης στην υπηρεσία, που συνάδουν με το δημόσιο συμφέρον όπως το καθορίζει το κράτος, από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς [67]». Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν η υπηρεσία θα ήταν ανεπαρκής εάν η

[66] Μολονότι πραγματοποιείται μεταφορά εμπορευμάτων στις περισσότερες γραμμές, η παρούσα απόφαση παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες μόνο σχετικά με τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν στις γραμμές T3 και T4, διότι η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ορίζει αμφότερες τις γραμμές ως εμπορευματικά δρομολόγια για τη μεταφορά εμπορευμάτων και ειδικών εμπορευμάτων.

[67] Βλ. υπόθεση Analir κ.λπ., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, σκέψη 71.

εκτέλεσή της επαφίετο μόνο στις δυνάμεις της αγοράς υπό το πρίσμα των απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται από το κράτος μέλος δυνάμει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η παράγραφος 48 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνει εν προκειμένω ότι «η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει εάν το κράτος μέλος έχει διαπράξει πρόδηλο σφάλμα».

(187) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου που προηγήθηκε της υπογραφής της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τη Laziomar, σε ορισμένα από τα δρομολόγια που αποτελούσαν αντικείμενο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας παρέχονταν πορθμειακές υπηρεσίες από άλλους φορείς εκμετάλλευσης αν και όχι απαραιτήτως καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με την ίδια συχνότητα και το ίδιο είδος υπηρεσίας. Βάσει της κατάστασης του ανταγωνισμού που επικρατούσε έως τη στιγμή της ανάθεσης στις 15 Ιανουαρίου 2014, η Επιτροπή θα αξιολογήσει για κάθε σχετικό δρομολόγιο αν οι υπηρεσίες που παρέχονταν από άλλους φορείς εκμετάλλευσης ήταν ισοδύναμες με εκείνες τις οποίες πρέπει να παρέχει η Laziomar βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(188) Στον πίνακα 9 παρουσιάζεται η κατάσταση του ανταγωνισμού σε καθένα από τα δρομολόγια που εκτελούσε η Laziomar κατά τον χρόνο της πράξης ανάθεσης:

Πίνακας 9

Κατάσταση του ανταγωνισμού στα δρομολόγια που εκτελούσε η Laziomar

Δρομολόγιο	Laziomar (εκτέλεση πλόων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους)	Ανταγωνιστές
Formia – Ponza **(Γραμμή T1)**	Μεικτή υπηρεσία (επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα)	Κανένας
Formia – Ventotene **(Γραμμή T2)**	Μεικτή υπηρεσία (επιβάτες, οχήματα και εμπορεύματα)	Κανένας
Terracina – Ponza **(Γραμμή T3)** — νέο δρομολόγιο	Υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών και μεικτή υπηρεσία με μέσο όρο: — Από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο και από τον Οκτώβριο έως τον Δεκέμβριο τέσσερις πλόες (εβδομαδιαίως) — αμιγώς εμπορευματική υπηρεσία — Τον Απρίλιο και τον Σεπτέμβριο τέσσερις πλόες (εβδομαδιαίως) — αμιγώς εμπορευματική υπηρεσία, και τέσσερις πλόες (εβδομαδιαίως) — μεικτή υπηρεσία — Από τον Μάιο έως τον Αύγουστο πέντε πλόες (εβδομαδιαίως) — αμιγώς εμπορευματική υπηρεσία, και πέντε πλόες (εβδομαδιαίως) — μεικτή υπηρεσία	Navigazione Libera del Golfo (στο εξής: **NLG**), αμιγώς επιβατική υπηρεσία με μέσο όρο: — Από τον Απρίλιο έως τον Μάιο και από τον Σεπτέμβριο έως τον Οκτώβριο τρεις πλόες (εβδομαδιαίως) — Από τον Ιούνιο έως τον Αύγουστο έναν ή δύο πλόες (ημερησίως)
Terracina – Ventotene **(Γραμμή T4)** — νέο δρομολόγιο	Υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών με μέσο όρο: — Από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο και από τον Οκτώβριο έως τον Δεκέμβριο έναν πλου (εβδομαδιαίως) — Τον Απρίλιο και τον Σεπτέμβριο δύο πλόες (εβδομαδιαίως) — Από τον Μάιο έως τον Αύγουστο πέντε πλόες (εβδομαδιαίως)	**NLG** αμιγώς επιβατική υπηρεσία (ως επέκταση της **γραμμής T3**) με έναν μόνο πλου εβδομαδιαίως από τον Ιούλιο έως τον Αύγουστο.
Anzio – Ponza **(Γραμμή A1)**	Υπηρεσία μεταφοράς επιβατών (υδρόπτερο) από τον Ιούνιο έως τον Σεπτέμβριο με έναν πλου ημερησίως και δύο κάθε Παρασκευή, τα σαββατοκύριακα και τις αργίες.	**Vetor**, υπηρεσία μεταφοράς επιβατών με μέσο όρο: — Από τον Ιούνιο έως τον Ιούλιο δύο έως τρεις πλόες τις καθημερινές και τέσσερις έως πέντε πλόες τα σαββατοκύριακα (ημερησίως — βλ. αιτιολογική σκέψη 192) — Τον Αύγουστο τρεις έως τέσσερις πλόες τις καθημερινές και τέσσερις έως πέντε τα σαββατοκύριακα (ημερησίως) — Τον Σεπτέμβριο έναν πλου (ημερησίως — βλ. αιτιολογική σκέψη 192)

Formia – Ponza **(Γραμμή A2)**	Υπηρεσία μεταφοράς επιβατών (υδρόπτερο)	Κανένας
Formia – Ventotene **(Γραμμή A3)**	Υπηρεσία μεταφοράς επιβατών (υδρόπτερο)	Κανένας

(189) Η Επιτροπή θεωρεί, όπως φαίνεται σαφώς στον πίνακα 9, ότι οι υπηρεσίες που προσφέρει η Laziomar δεν μπορούν να υποκατασταθούν από τις υπηρεσίες που προσφέρουν άλλοι ανταγωνιστές, καθώς οι τελευταίοι δεν εκπληρώνουν ή δεν εκπληρώνουν πλήρως τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τη Laziomar. Εξάλλου, σε τέσσερα από τα επτά δρομολόγια, δεν υπάρχει άλλος φορέας εκμετάλλευσης που να προσφέρει την υπηρεσία εκτός από τη Laziomar (γραμμές T1, T2, A2 και A3). Ως εκ τούτου, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη σύμβαση με τη Laziomar για την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων δικαιολογούνται από μια πραγματική δημόσια ανάγκη διασφάλισης της εδαφικής συνέχειας, δεδομένου ότι αυτή δεν μπορεί να διασφαλιστεί μόνο από την αγορά.

(190) Όσον αφορά τα δρομολόγια στα οποία παρέχουν υπηρεσίες και άλλοι φορείς εκμετάλλευσης (γραμμές T3, T4 και A1), η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές όσον αφορά το είδος, την τακτικότητα, τη μεταφορική ικανότητα και την τιμή των προσφερόμενων υπηρεσιών, για τους λόγους που αναλύονται στις παραγράφους που ακολουθούν.

(191) Στις γραμμές T3 και T4, η Laziomar εκτελεί δρομολόγια αδιαλείπτως καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ενώ ο άλλος φορέας εκμετάλλευσης, η NLG, δεν προσφέρει αυτή τη συνεχή υπηρεσία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ούτε την παρέχει στο ίδιο επίπεδο συχνότητας με τη Laziomar. Επιπλέον, η Laziomar παρέχει μεικτές εμπορευματικές υπηρεσίες (γραμμή T3) και εμπορευματικές υπηρεσίες (γραμμή T4) με σκάφος που έχει ικανότητα μεταφοράς εμπορευμάτων, οχημάτων και 400, κατ' ανώτατο όριο, επιβατών, ενώ η NLG χρησιμοποιεί ταχύπλοο σκάφος για τη μεταφορά αποκλειστικά επιβατών. Τέλος, υπάρχει σημαντική διαφορά τιμής μεταξύ των δύο φορέων εκμετάλλευσης. Όσον αφορά τη γραμμή T3, όπου και οι δύο φορείς εκμετάλλευσης μεταφέρουν επιβάτες (σε αντίθεση με τη γραμμή T4 όπου η Laziomar εκτελεί δρομολόγιο μεταφοράς εμπορευμάτων), η τιμή που προσφέρει η NLG απευθύνεται στον τουριστικό τομέα (π.χ. το κόστος του εισιτηρίου απλής μετάβασης για τους ενήλικες κυμαίνεται από 24 έως 26 EUR και για τα παιδιά ηλικίας έως 12 ετών από 13 έως 15 EUR). Από την άλλη πλευρά, η υπηρεσία της Laziomar υπόκειται σε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τους ναύλους (π.χ. το εισιτήριο απλής μετάβασης για τους ενήλικες κοστίζει 10 EUR και για τα παιδιά ηλικίας έως 12 ετών 5 EUR), ενώ ισχύουν κοινωνικοί ναύλοι για τους κατοίκους και τους μετακινούμενους εργαζομένους (το εισιτήριο απλής μετάβασης κοστίζει περίπου 3,50 EUR). Ως εκ τούτου, χωρίς την υπηρεσία της Laziomar στα συγκεκριμένα δρομολόγια, δεν θα μπορούσε να ικανοποιηθεί η ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας που συνίσταται στην τακτική σύνδεση του εν λόγω νησιού με την ηπειρωτική χώρα, καθώς η NLG δεν θα μπορούσε να παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες και υπό τους ίδιους όρους με τη Laziomar καθ' όλη τη διάρκεια της συμβατικής περιόδου.

(192) Όσον αφορά τη γραμμή A1, τόσο η Laziomar όσο και η ανταγωνίστριά της Vetor, εκτελούν δρομολόγια μεταφοράς επιβατών μόνο κατά τη θερινή περίοδο (από τον Ιούνιο έως τον Σεπτέμβριο). Ωστόσο, η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι η υπηρεσία της Vetor απευθύνεται κυρίως στον τουριστικό τομέα και παρέχεται υπό τους όρους της αγοράς. Μολονότι σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του 2013 (δηλαδή το έτος πριν από τη σύναψη της πράξης ανάθεσης με τη Laziomar) όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 9, η Vetor φαίνεται να εκτελεί συχνότερα δρομολόγια από τη Laziomar, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην πραγματικότητα, η υπηρεσία δεν παρεχόταν αδιαλείπτως σε καθημερινή βάση. Ειδικότερα, η υπηρεσία δεν παρασχέθηκε στις 4, 5, 11 και 12 Ιουνίου 2013 και στις 10 έως τις 12 και από τις 16 έως τις 20 Σεπτεμβρίου 2013. Κατά τα επόμενα έτη της περιόδου ανάθεσης, τα στοιχεία που υπέβαλε η Ιταλία δείχνουν ότι η υπηρεσία που παρείχε η Vetor επίσης δεν εξασφάλιζε καθημερινή συνδεσιμότητα σε αυτό το δρομολόγιο. Για παράδειγμα, το 2018 η Vetor δεν παρείχε την υπηρεσία στις 5 και 6 Ιουνίου και από τις 17 έως τις 20 Σεπτεμβρίου. Ως εκ τούτου, γενικά, η συχνότητα της υπηρεσίας της Vetor ποικίλλει ανάλογα με τον μήνα.

(193) Επιπλέον, βάσει της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, η Laziomar υπόκειται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη συνέχεια και την ποιότητα. Σε αυτή τη βάση, σε περίπτωση μη εκτέλεσης δρομολογίων χωρίς σοβαρό λόγο, η Laziomar υπόκειται σε αντίστοιχη μείωση ναύλων και σε κυρώσεις. Επιπλέον, η υποχρέωση ποιότητας συνεπάγεται ότι η Laziomar πρέπει να τηρεί συγκεκριμένα ελάχιστα πρότυπα όσον αφορά, μεταξύ άλλων, την αξιοπιστία, τις συνθήκες υγιεινής και την άνεση του ταξιδιού. Από την άλλη πλευρά, η Vetor, η οποία δεν υπόκειται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δεν υποχρεούται να πληροί υψηλά πρότυπα ποιότητας κατά την παροχή της υπηρεσίας. Επίσης, από την άποψη της μεταφορικής ικανότητας, το σκάφος της Laziomar μπορεί να εξυπηρετήσει 300 επιβάτες κατ' ανώτατο όριο, έναντι περίπου 150 επιβατών που μπορούν να μεταφερθούν με το υδρόπτερο της Vetor.

(194) Τέλος, υπάρχει σημαντική διαφορά τιμής μεταξύ των δύο φορέων εκμετάλλευσης. Η τιμή που προσφέρει η Vetor απευθύνεται κυρίως στον τουριστικό τομέα (π.χ. το κόστος του εισιτηρίου απλής μετάβασης για τους ενηλίκους είναι 36 EUR και αυξάνεται σε 46 EUR τα σαββατοκύριακα, ενώ το εισιτήριο για τα παιδιά ηλικίας έως 12 ετών κοστίζει 18 EUR), ενώ το ύψος του ναύλου που προσφέρει στους κατοίκους είναι 23 EUR. Η Vetor είναι επίσης ελεύθερη να καθορίζει κατά βούληση την τιμή των εισιτηρίων της και να την προσαρμόζει αναλόγως σε καθαρά εμπορική βάση. Από την άλλη πλευρά, η υπηρεσία της Laziomar υπόκειται σε υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τους ναύλους (π.χ. το εισιτήριο απλής μετάβασης για τους ενήλικες κοστίζει 23,40 EUR και για τα παιδιά ηλικίας έως 12 ετών 11,70 EUR),

ενώ ισχύουν κοινωνικοί ναύλοι για τους κατοίκους και τους μετακινούμενους εργαζομένους (π.χ. το εισιτήριο απλής μετάβασης κοστίζει μόνο 7 EUR). Ως εκ τούτου, χωρίς την υπηρεσία της Laziomar στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, δεν θα μπορούσε να ικανοποιηθεί η ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας που συνίσταται στην τακτική σύνδεση του εν λόγω νησιού με την ηπειρωτική χώρα σε προσιτές τιμές, καθώς η Vetor δεν θα μπορούσε να παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες και υπό τους ίδιους όρους με τη Laziomar καθ' όλη τη διάρκεια της συμβατικής περιόδου.

(195) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, τη στιγμή της ανάθεσης στη Laziomar, οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούσαν από μόνες τους για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, σε διάφορα δρομολόγια η Laziomar ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης, ενώ σε άλλα δρομολόγια οι υπηρεσίες που παρέχονταν από τους ανταγωνιστές στο αρχιπέλαγος του Pontino δεν ήταν ισοδύναμες από άποψη συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμών και, συνεπώς, δεν εκπλήρωναν πλήρως τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονταν στη νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών με τη Laziomar.

3) **Λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση**

(196) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιταλία επέλεξε να συνάψει σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έναν φορέα εκμετάλλευσης (Laziomar) αντί να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης που ενδιαφέρονταν να εξυπηρετήσουν τα επίμαχα δρομολόγια. Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από την Ιταλία, η Επιτροπή δέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών δεν μπορούσε να καλυφθεί με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 180). Ειδικότερα, σε αρκετά δρομολόγια η Laziomar είναι ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης και, όπου δεν συμβαίνει αυτό, οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν πληρούν (όλες) τις απαιτήσεις της τακτικότητας, της συνέχειας, της μεταφορικής ικανότητας και της τιμής. Επιπλέον, η εκτέλεση των περισσότερων δρομολογίων, ιδίως την περίοδο μειωμένης κίνησης, είναι ζημιογόνος, οπότε χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν θα εκτελούνταν καθόλου. Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει το επιχείρημα της Ιταλίας ότι η επιλογή της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν επίσης αναγκαία λαμβανομένης υπόψη της ιδιωτικοποίησης της Laziomar. Ειδικότερα, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για τη Laziomar μαζί με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επέτρεψε i) τη διασφάλιση της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών και ii) τη μεγιστοποίηση της αξίας για το κράτος. Για τους λόγους αυτούς η Επιτροπή συμφώνησε (βλ. αιτιολογική σκέψη 89) να διοργανώσει η Ιταλία διαδικασία υποβολής προσφορών για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar μαζί με νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Με τον τρόπο αυτό, η Επιτροπή δέχθηκε επίσης, και επαναλαμβάνει στην παρούσα απόφαση, ότι η Ιταλία δεν μπορούσε να βασιστεί στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εφαρμόζονται σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αλλά ότι θα ήταν προτιμότερο να συνάψει σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μόνο με τη Laziomar.

Συμπέρασμα

(197) Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα κατά τον καθορισμό των υπηρεσιών που ανατέθηκαν στη Laziomar ως ΥΓΟΣ. Ως εκ τούτου, οι αμφιβολίες τις οποίες διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση του 2012 αίρονται.

(198) Προκειμένου να συναγάγει ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark, η Επιτροπή πρέπει να ελέγξει επίσης αν στη Laziomar ανατέθηκαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες ήταν σαφώς καθορισμένες. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιγράφονται σαφώς στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και στα παραρτήματά της (που περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, προδιαγραφές πλοίων για κάθε δρομολόγιο). Ομοίως, οι κανόνες που ρυθμίζουν την αντιστάθμιση περιγράφονται αναλυτικά στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στον νόμο του 2009 και στην οδηγία CIPE. Η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει επίσης σαφή διάρκεια (10 έτη), ορίζει τη Laziomar ως τον φορέα παροχής της δημόσιας υπηρεσίας και περιέχει τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση τυχόν υπεραντιστάθμισης (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 215). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark.

Προτεραιότητα ελλιμενισμού

(199) Το άρθρο 19β παράγραφος 21 του νόμου του 2009 ορίζει σαφώς ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας με τα νησιά και λαμβανομένων υπόψη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar. Πράγματι, εάν δεν υπήρχε προτεραιότητα ελλιμενισμού για τις εταιρείες στις οποίες έχουν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αυτές ενδέχεται (ενίοτε) να έπρεπε να περιμένουν τη σειρά τους για πρόσδεση και, επομένως, να αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται ο σκοπός της διασφάλισης αξιόπιστης και βολικής συνδεσιμότητας για τους πολίτες. Ένα τακτικό χρονοδιάγραμμα είναι όντως απαραίτητο για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας του πληθυσμού των νησιών και για τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών. Επιπλέον, δεδομένου ότι στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπονται ειδικές υποχρεώσεις χρονικού προγραμματισμού για την αναχώρηση των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας, η προτεραιότητα ελλιμενισμού συμβάλλει στο να διασφαλιστεί ότι οι λιμένες κατανέμουν τις θέσεις και τους χρόνους ελλιμενισμού κατά τρόπο ώστε να διευκολύνεται ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό έχει ως στόχο να διευκολυνθεί η Laziomar στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλ. αιτιολογική σκέψη 197). Επιπλέον, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ισχύει μόνο για υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληροί επίσης τον πρώτο όρο της απόφασης Altmark.

5.1.2.2. Δεύτερο κριτήριο Altmark

(200) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στην απόφαση του 2012 (βλ. αιτιολογική σκέψη 205), είχε διατυπώσει την προκαταρκτική άποψη ότι πληρούται το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark.

(201) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων και πληρούν τις απαιτήσεις διαφάνειας σύμφωνα με το δεύτερο κριτήριο Altmark.

(202) Πιο συγκεκριμένα, οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση εξηγούνται αναλυτικά στην οδηγία CIPE και έχουν εφαρμοστεί στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (και στα παραρτήματα αυτής), ενώ τα μέγιστα ποσά αντιστάθμισης προβλέπονται στον νόμο του 2009. Η μέθοδος υπολογισμού της αντιστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων για παράδειγμα των στοιχείων κόστους που λαμβάνονται υπόψη, παρουσιάζεται αναλυτικά στην οδηγία CIPE. Δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν συνεπάγεται οικονομική αντιστάθμιση για τη Laziomar, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό συμμορφώνεται με το δεύτερο κριτήριο Altmark.

(203) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούται ο δεύτερος όρος της απόφασης Altmark.

5.1.2.3. Τρίτο κριτήριο Altmark

(204) Σύμφωνα με τον τρίτο όρο της απόφασης Altmark, η αντιστάθμιση που εισπράττεται για την εκτέλεση της ΥΓΟΣ δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του συνόλου ή μέρους των δαπανών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

(205) Ωστόσο, στην απόφαση Altmark δεν παρέχεται ακριβής ορισμός του εύλογου κέρδους. Σύμφωνα με την ανακοίνωση ΥΓΟΣ, με τον όρο «εύλογο κέρδος», νοείται το ποσοστό απόδοσης των κεφαλαίων που θα απαιτείτο, για τη συνολική διάρκεια της περιόδου ανάθεσης, από μια τυπική επιχείρηση η οποία εξετάζει το ενδεχόμενο να παράσχει ή όχι την υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος λαμβάνοντας υπόψη το επίπεδο κινδύνου. Το επίπεδο κινδύνου εξαρτάται από τον εμπλεκόμενο τομέα, το είδος της υπηρεσίας και τα χαρακτηριστικά της αντιστάθμισης.

(206) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την αναλογικότητα της αντιστάθμισης που καταβαλλόταν στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar από το 2014. Ειδικότερα, όσον αφορά την αντιστάθμιση που καταβαλλόταν από το 2010, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι το σταθερό ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % δεν αντικατόπτριζε κατάλληλο επίπεδο κινδύνου διότι, εκ πρώτης όψεως, η Laziomar δεν φαινόταν να αναλαμβάνει τους κινδύνους που ενέχει συνήθως η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών. Ειδικότερα, στα στοιχεία κόστους για τους σκοπούς του υπολογισμού της αντιστάθμισης περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες που σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας και έχουν ληφθεί υπόψη οι διακυμάνσεις π.χ. στις τιμές των καυσίμων. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεώρησε σε εκείνο το στάδιο ότι ενδέχεται να καταβλήθηκε υπεραντιστάθμιση στη Laziomar.

(207) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ορισμένες πτυχές της μεθόδου αντιστάθμισης που προβλέπεται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, φαίνεται πράγματι να μειώνουν τον εμπορικό κίνδυνο για τη Laziomar. Ειδικότερα, οι μέγιστοι ναύλοι τους οποίους μπορεί να χρεώσει η Laziomar προσαρμόζονται σε ετήσια βάση ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός και να αποτυπωθούν οι διακυμάνσεις στον δείκτη τιμών καταναλωτή. Επιπλέον, η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιέχει ορισμένες ρήτρες (βλ. αιτιολογική σκέψη 78) που στοχεύουν στη διατήρηση της οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας της δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, σε περίπτωση που η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν επαρκεί για την κάλυψη του κόστους των υπηρεσιών που ανατίθενται με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι ρήτρες αυτές επιτρέπουν την αναθεώρηση i) του συστήματος τιμολόγησης, ii) του επιπέδου των προσφερόμενων δημόσιων υπηρεσιών, iii) του επιπέδου του ανώτατου ορίου ετήσιας τιμής και iv) των επιδοτήσεων κεφαλαίου για επενδύσεις.

(208) Σύμφωνα με το άρθρο 25 της σύμβασης, σε περίπτωση αποκλίσεων στην οικονομική και χρηματοοικονομική ισορροπία της, η Laziomar μπορεί να ζητήσει επανεξισορρόπηση υποβάλλοντας πρόταση στην περιφέρεια του Λάτσιο. Στη συνέχεια, η πρόταση αυτή υποβάλλεται στην τεχνική επιτροπή που είναι αρμόδια για τη διαχείριση της σύμβασης.

(209) Μολονότι οι διασφαλίσεις αυτές φαίνεται να μειώνουν τον εμπορικό κίνδυνο για τη Laziomar, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εταιρεία παραμένει εκτεθειμένη στον κίνδυνο ανεπάρκειας της αντιστάθμισης για την κάλυψη του κόστους εκτέλεσης της υπηρεσίας. Η πρόταση επανεξισορρόπησης ενδέχεται να μη γίνει σε όλες τις περιπτώσεις δεκτή, καθώς η περιφέρεια του Λάτσιο αποφαίνεται επί της ουσίας και εκδίδει την απόφασή της αφού λάβει τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής εντός 90 ημερών από την υποβολή του αιτήματος της Laziomar. Μέχρι την έκδοση απόφασης, η Laziomar πρέπει να συνεχίσει να παρέχει τη δημόσια υπηρεσία χωρίς μεταβολές. Πράγματι, όπως υποστήριξε η Ιταλία, ο μηχανισμός αυτός είναι δύσκολο να εφαρμοστεί και οι προϋποθέσεις εφαρμογής του είναι πολύ αυστηρές και, κατά συνέπεια, η Laziomar δεν έχει χρησιμοποιήσει μέχρι στιγμής αυτή τη δυνατότητα.

(210) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν υπόκεινται όλες οι κατηγορίες δαπανών σε εξισορροπητική συνεισφορά. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 25 της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι δαπάνες που σχετίζονται με διαχειριστικές ανεπάρκειες, τα χρηματοοικονομικά έξοδα, ενδεχόμενες αυξήσεις του μοναδιαίου κόστους του προσωπικού για την κάλυψη των απαιτήσεων του εργατικού δικαίου καθώς και τυχόν δαπάνες που σχετίζονται με την εμπορική πολιτική που εφαρμόζει η Laziomar θα πρέπει να βαρύνουν την ίδια τη Laziomar. Ως εκ τούτου, η Laziomar εξακολουθεί να έχει κίνητρα για να λειτουργεί με αποδοτικό τρόπο και με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(211) Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 48 έως 52, η οδηγία CIPE προβλέπει ότι θα χρησιμοποιείτο ασφάλιστρο κινδύνου της τάξης του 6,5 % για τον καθορισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου με χρήση του τύπου ΜΣΚΚ. Ωστόσο, στην πράξη, το 6,5 % εφαρμόστηκε ως πάγιος συντελεστής απόδοσης επί του κεφαλαίου (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 136).

(212) Στο πλαίσιο αυτό, ανεξάρτητα από το ποσό της αντιστάθμισης που θα δικαιούνταν η Laziomar, λαμβανομένου υπόψη του ασφάλιστρου κινδύνου του 6,5 %, η Laziomar δεν μπορεί ποτέ να λάβει περισσότερο από το μέγιστο ποσό που καθορίζεται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 76). Σύμφωνα με την παράγραφο 47 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η Επιτροπή αξιολογεί αν υπήρξε υπεραντιστάθμιση για ολόκληρη τη διάρκεια της σύμβασης. Όπως φαίνεται στον πίνακα 10, τα στοιχεία για την περίοδο 2014-2019 δείχνουν ότι η πραγματική αντιστάθμιση που ελήφθη για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (με εξαίρεση τα ποσά για το 2016 και το 2018 —τα οποία ήταν, σε κάθε περίπτωση, χαμηλότερα από το ανώτατο όριο που συμφωνήθηκε στο πλαίσιο της σύμβασης, δηλαδή 13 524 536 EUR), δεν επαρκούσε για την κάλυψη του καθαρού κόστους της υπηρεσίας (δηλαδή 80 173 862 EUR που καταβλήθηκαν για καθαρό κόστος ύψους 80 397 000 EUR) ακόμη και πριν ληφθεί υπόψη το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % (δηλαδή 1 928 000 EUR). Ουσιαστικά, για την περίοδο 2014-2019, η Laziomar έλαβε περίπου 2 150 000 EUR λιγότερα από το επιλέξιμο ποσό [δηλαδή 82 325 000 EUR (επιλέξιμη αντιστάθμιση) μείον το ποσό των 80 173 862 EUR (πραγματική αντιστάθμιση)], όπως υπολογίστηκε με τη μεθοδολογία που περιλαμβάνει τον συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου της τάξης του 6,5 %. Αυτό σημαίνει ότι, στην πράξη, η Laziomar δεν έλαβε το ποσό που υπολογίστηκε ως απόδοση επί του κεφαλαίου. Στην πραγματικότητα, η απόδοση επί του κεφαλαίου της Laziomar για ολόκληρη την περίοδο (έως το 2019) ήταν μηδενική αντί για 6,5 % που είχε προβλεφθεί αρχικά από την Ιταλία ([68]). Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνουν ότι οι διατάξεις περί επανεξισορρόπησης του άρθρου 25 της σύμβασης δεν προστατεύουν τη Laziomar από όλους τους κινδύνους που σχετίζονται με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.

Πίνακας 10

Καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας που παρείχε η Laziomar κατά την περίοδο 2014-2019

(EUR)

Αποστολή δημόσιας υπηρεσίας της Laziomar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Σύνολο
Σύνολο εσόδων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Σύνολο δαπανών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Αποσβέσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) Το συνολικό ποσό της αντιστάθμισης που έλαβε η Laziomar την περίοδο 2014-2019 ήταν χαμηλότερο από το καθαρό κόστος για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, μη λαμβανομένης υπόψη τυχόν απόδοσης επί του κεφαλαίου.

= Καθαρό κόστος δημόσιας υπηρεσίας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Απόδοση επί του κεφαλαίου (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Ποσό επιλέξιμο για αντιστάθμιση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Πραγματική αντιστάθμιση	13 375 00-000	13 376 00-000	13 330 00-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Υπεραντισ-τάθμιση/ υπο-αντιστάθμιση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 2 151 138

(213) Όσον αφορά το επίπεδο του εύλογου κέρδους, στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας (βλ. αιτιολογική σκέψη 136), η Ιταλία διευκρίνισε ότι, επειδή το ύψος της αντιστάθμισης υπόκειται σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009, αποφασίστηκε να απλουστευτεί ο υπολογισμός με χρήση του 6,5 % ως πάγιου συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου. Η Ιταλία θεωρεί ότι η απλουστευμένη προσέγγισή της είναι συντηρητική και δεν επιτρέπει υψηλότερη αντιστάθμιση για τη Laziomar από αυτή που καθορίζεται στην οδηγία CIPE.

(214) Βάσει του πλαισίου αυτού, η Επιτροπή συνέκρινε την απόδοση χρησιμοποιηθέντος κεφαλαίου του 6,5 % που εφαρμόστηκε στη Laziomar με τη διάμεση απόδοση κεφαλαίου που παράχθηκε από ομάδα αναφοράς το 2013 (το έτος πριν από την ανάθεση στη Laziomar). Η ομάδα αναφοράς απαρτίζεται από επιλεγμένους φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων που παρείχαν ναυτιλιακές συνδέσεις στο εσωτερικό της Ιταλίας ή μεταξύ της Ιταλίας και άλλων κρατών μελών ([69]). Από την ανάλυση προκύπτει ότι η απόδοση κεφαλαίου που εφαρμόστηκε στη Laziomar είναι παρόμοια με τη διάμεση απόδοση που παράχθηκε από τις εταιρείες της ομάδας αναφοράς. Η σύγκριση αυτή δείχνει ότι το έτος πριν από την ανάθεση στη Laziomar μια απόδοση κεφαλαίου της τάξης του 6,5 % δεν ήταν μη εύλογη.

(215) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ως θετικό το γεγονός ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλει στη Laziomar την υποχρέωση να αποστέλλει τους λογαριασμούς διαχείρισής της (με κατανομή ανά δρομολόγιο και πιστοποίηση από ανεξάρτητο ελεγκτή) κάθε έτος στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών προκειμένου αυτό να μπορεί να ελέγξει αν υπήρξε υπεραντιστάθμιση. Αυτό παρέχει πρόσθετη εγγύηση ώστε να διασφαλίζεται ότι η Laziomar δεν μπορεί να επωφεληθεί από τυχόν υπεραντιστάθμιση. Η Ιταλία υπέβαλε επίσης αυτούς τους λογαριασμούς διαχείρισης για την περίοδο 2014-2019, παρέχοντας έτσι στην Επιτροπή τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει τους υπολογισμούς που παρουσιάζονται στον πίνακα 10.

(216) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Laziomar δεν υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη του κόστους εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους. Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE πρέπει να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με το μέγιστο ποσό αντιστάθμισης που προβλέπεται στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η απόδοση κεφαλαίου την οποία θα μπορούσε να αναμένει η Laziomar από μια εκ των προτέρων άποψη ήταν σύμφωνη με τους κινδύνους τους οποίους διέτρεχε κατά την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών βάσει της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, οι αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη συμμόρφωση με τον τρίτο όρο της απόφασης Altmark αίρονται.

(217) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού και κάθε πιθανή υπεραντιστάθμιση που θα μπορούσε να προκύψει από αυτή, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στον βαθμό που το μέτρο αυτό μείωνε τις λειτουργικές δαπάνες ή αύξανε τα έσοδα του φορέα παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, αυτές οι επιπτώσεις θα αντικατοπτρίζονταν πλήρως στους εσωτερικούς λογαριασμούς του φορέα. Η ανάλυση της Επιτροπής (βλ. αιτιολογική σκέψη 212) επιβεβαίωσε ότι την περίοδο 2014-2019 η Laziomar δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι και η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληροί το τρίτο κριτήριο Altmark.

([69]) Ειδικότερα, αφορά τις Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV και Caronte & Tourist. Άλλες εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia (π.χ. Caremar, CIN, Saremar) έχουν εξαιρεθεί από την ομάδα αναφοράς.

5.1.2.4. Τέταρτο κριτήριο Altmark

(218) Το τέταρτο κριτήριο Altmark πληρούται εάν ο αποδέκτης της αντιστάθμισης για την παροχή ΥΓΟΣ έχει επιλεγεί στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης που παρέχει τη δυνατότητα να επιλεγεί υποψήφιος ικανός να παρέχει την ΥΓΟΣ με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο ή, σε αντίθετη περίπτωση, εάν η αντιστάθμιση έχει υπολογιστεί με βάση τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια αποδοτική επιχείρηση.

(219) Σύμφωνα με την παράγραφο 63 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ, ο απλούστερος τρόπος για να ανταποκριθούν οι δημόσιες αρχές στο τέταρτο κριτήριο Altmark είναι να εφαρμόσουν μια ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης σύμφωνα με την οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([70]) και την οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([71]).

(220) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, η διαδικασία υποβολής προσφορών προκηρύχθηκε πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([72]) (η οποία εφαρμόζεται σε δημόσιες συμβάσεις που ανατίθενται για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών) και της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([73]). Εκείνη την περίοδο ήταν ακόμη σε ισχύ οι οδηγίες 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ. Ωστόσο, η οδηγία 2004/17/ΕΚ δεν εφαρμόζεται στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, όπως αυτές που παρείχε η Laziomar. Πράγματι, το άρθρο 5 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ καθιστά σαφές ότι στο πεδίο εφαρμογής της εμπίπτουν μόνο οι υπηρεσίες μεταφορών με σιδηρόδρομο, αυτόματα συστήματα, τραμ, τρόλεϊ, λεωφορεία ή καλώδιο.

(221) Αντιθέτως, οι δημόσιες συμβάσεις που ανατίθενται από τις αναθέτουσες αρχές στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους παροχής υπηρεσιών για θαλάσσιες, παράκτιες ή ποτάμιες μεταφορές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/18/ΕΚ βάσει της αιτιολογικής της σκέψης 20. Ωστόσο, οι υπηρεσίες υδάτινων μεταφορών περιλαμβάνονται επίσης στο παράρτημα ΙΙ Β της εν λόγω οδηγίας, με αποτέλεσμα ([74]) να υπόκεινται μόνο στο άρθρο 23 και στο άρθρο 35 παράγραφος 4 αυτής. Αυτό σημαίνει ότι, βάσει της οδηγίας 2004/18/ΕΚ, μια δημόσια σύμβαση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών υπόκειται μόνο στις υποχρεώσεις που αφορούν τεχνικές προδιαγραφές (άρθρο 23) και στην υποχρέωση δημοσίευσης προκήρυξης ανάθεσης σύμβασης (μετά την ανάθεση της σύμβασης και, συνεπώς, στο τέλος, όχι στην αρχή, της διαδικασίας ανάθεσης: άρθρο 35 παράγραφος 4). Όλοι οι άλλοι κανόνες που υπαγορεύονται από την οδηγία 2004/18/ΕΚ —συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων σχετικά με το περιεχόμενο των προκηρύξεων προς δημοσίευση (άρθρο 36 παράγραφος 1) και των διατάξεων σχετικά με τα κριτήρια επιλογής (άρθρα 45 έως 52)— δεν ισχύουν στην περίπτωση δημόσιων συμβάσεων για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

(222) Επιπλέον, σε κάθε περίπτωση η οδηγία 2004/18/ΕΚ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών όπως ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 ([75]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών (και οι δημόσιες συμβάσεις) που παρουσιάζουν κάποιο διασυνοριακό ενδιαφέρον εξακολουθούν ωστόσο να υπόκεινται στις γενικές αρχές της διαφάνειας, της μη εισαγωγής διακρίσεων και της ίσης μεταχείρισης που κατοχυρώνονται στη Συνθήκη.

(223) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η οδηγία 2004/18/ΕΚ μπορεί να έχει εφαρμογή μόνο σε περίπτωση δημόσιας σύμβασης αλλά όχι όταν αφορά παραχώρηση υπηρεσιών. Επιπλέον, δεδομένου ότι η παρούσα υπόθεση αφορά υπηρεσίες πλωτών μεταφορών που υπόκεινται σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μόνο ορισμένες από τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας, όπως προαναφέρθηκε, έχουν εφαρμογή. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να βασιστεί αποκλειστικά στη συμμόρφωση με τις οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωση με το τέταρτο κριτήριο Altmark. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή αξιολογεί κατωτέρω αν η διαδικασία

([70]) Οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 1).

([71]) Οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 2004, περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών (ΕΕ L 134 της 30.4.2004, σ. 114).

([72]) Οδηγία 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης δημοσίων συμβάσεων και την κατάργηση της οδηγίας 2004/18/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 65).

([73]) Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ (ΕΕ L 94 της 28.3.2014, σ. 243).

([74]) Βάσει του άρθρου 21 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ.

([75]) Το άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ ορίζει τα εξής: «Η "σύμβαση παραχώρησης υπηρεσιών" είναι μια σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση υπηρεσιών, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής.»

υποβολής προσφορών την οποία χρησιμοποίησε η Ιταλία ήταν ανταγωνιστική, διαφανής, χωρίς διακρίσεις και άνευ όρων. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης αυτής η Επιτροπή βασίζεται στη σχετική καθοδήγηση που παρέχεται στην ανακοίνωσή της σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ([76]) (ιδίως στις παραγράφους 89 και επ.) και στην ανακοίνωση ΥΓΟΣ (ιδίως στις παραγράφους 63 και επ.).

Ανταγωνιστικός και διαφανής χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προσφορών

(224) Η παράγραφος 90 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ορίζει ότι μια διαδικασία υποβολής προσφορών πρέπει να είναι ανταγωνιστική ([77]), προκειμένου να μπορούν να συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι που πληρούν τα κριτήρια επιλογής. Επιπλέον, σύμφωνα με την παράγραφο 91 της εν λόγω ανακοίνωσης, η διαδικασία πρέπει να είναι διαφανής, ώστε να εξασφαλίζεται η ισότιμη και δέουσα ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων προσφερόντων σε κάθε στάδιο της διαδικασίας του διαγωνισμού. Στην εν λόγω παράγραφο τονίζεται επίσης ότι η δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες, ο επαρκής χρόνος για τους ενδιαφερόμενους προσφέροντες και η σαφήνεια των κριτηρίων επιλογής και ανάθεσης αποτελούν εξίσου κρίσιμα στοιχεία για μια διαφανή διαδικασία επιλογής και αναφέρεται ότι ο διαγωνισμός πρέπει να τηρεί επαρκώς τις διατυπώσεις δημοσιότητας, ώστε να μπορούν να λάβουν γνώση αυτού όλοι οι πιθανοί υποψήφιοι.

(225) Στην παρούσα υπόθεση, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, στην Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας, σε τέσσερις ημερήσιες εθνικές και τοπικές ιταλικές εφημερίδες καθώς και στον ιστότοπο της περιφέρειας του Λάτσιο (βλ. αιτιολογική σκέψη 58). Η εν λόγω πρόσκληση καλούσε οποιονδήποτε μπορούσε «να διασφαλίσει τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών» να εκφράσει το ενδιαφέρον του και δεν επέβαλλε περαιτέρω προϋποθέσεις. Στους δυνητικούς προσφέροντες δόθηκε επίσης επαρκής χρόνος για να εκφράσουν κατάλληλα το ενδιαφέρον τους ώστε να μπορέσουν, στη συνέχεια, να συμμετάσχουν στη μετέπειτα διαδικασία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρόθεση της περιφέρειας του Λάτσιο να πωλήσει τη Laziomar και να αναθέσει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατέστη ευρέως γνωστή σε όλους τους δυνητικούς προσφέροντες.

(226) Επιπλέον, πρέπει να παρέχονται στους υποψήφιους όλα τα έγγραφα και οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη συμμετοχή τους στη διαδικασία υποβολής προσφορών, ώστε να είναι σε θέση να αξιολογήσουν σωστά την εταιρεία που διατίθεται προς πώληση. Οι πληροφορίες αυτές πρέπει να διατίθενται στους δυνητικούς προσφέροντες με διαφανή τρόπο και χωρίς διακρίσεις, ενώ όλοι οι ενδιαφερόμενοι συμμετέχοντες πρέπει να έχουν ισότιμη πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες.

(227) Πρώτον, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ανάφερε ότι οι προσφέροντες έπρεπε να είναι σε θέση να «διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών». Αυτό ήταν το μόνο κριτήριο επιλογής το οποίο εφάρμοσε η Ιταλία για να καθορίσει αν θα επιτρεπόταν ή όχι στους ενδιαφερόμενους να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Παρότι στην πρόσκληση δεν διευκρινιζόταν με ποιον τρόπο μπορούσαν οι υποψήφιοι να αποδείξουν ότι πληρούσαν αυτή την απαίτηση, εξ ορισμού αυτό σήμαινε ότι μπορούσε να χρησιμοποιηθεί κάθε κατάλληλο αποδεικτικό στοιχείο ([78]). Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το κριτήριο επιλογής ήταν σαφές για όλους τους ενδιαφερόμενους υποψήφιους και ήταν επίσης δικαιολογημένο υπό το πρίσμα του επιδιωκόμενου στόχου.

(228) Δεύτερον, ο νόμος του 2009 κατέστησε σαφές στους ενδιαφερόμενους ότι η νέα σύμβαση / σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα συναπτόταν μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής προσφορών και ότι το ετήσιο μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είχε οριστεί σε 10 030 606 EUR. Επιπροσθέτως, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ανέφερε ότι στόχος ήταν η πώληση της Laziomar έναντι καθορισμένου τιμήματος ύψους 2 272 000 EUR. Επιπλέον, όπως επιβεβαίωσε η Ιταλία, όλες οι σχετικές πληροφορίες όσον αφορά το αντικείμενο της πώλησης, συμπεριλαμβανομένου του σχεδίου της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που θα συναπτόταν μεταξύ του αγοραστή και της Ιταλίας, τέθηκαν στη διάθεση των επτά μερών που έγιναν δεκτά στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Με τον τρόπο αυτό τα μέρη μπορούσαν να αποφασίσουν αν θα υποβάλουν προσφορά ή όχι καθώς και το ποσό της προσφοράς. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αρκετά σαφές από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ότι η πώληση αφορούσε τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar σε συνδυασμό με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αφού εκδήλωσαν το ενδιαφέρον τους, στα μέρη δόθηκε πρόσβαση σε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες προκειμένου να αποφασίσουν σχετικά με την υποβολή προσφοράς.

([76]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1).

([77]) Στην ανακοίνωση σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα δικαστήρια της Ένωσης αναφέρονται συχνά, στο πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων, σε μια «ανοικτή» διαδικασία υποβολής προσφορών. Ωστόσο, ο όρος «ανοικτή» δεν αναφέρεται σε συγκεκριμένη διαδικασία δυνάμει των οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο όρος «ανταγωνιστική» φαίνεται πιο ενδεδειγμένος. Στην εν λόγω ανακοίνωση, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι δεν συνιστά απόκλιση από τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που καθορίζονται στη νομολογία.

([78]) Επιπλέον, όπως εξηγείται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 221), το άρθρο 36 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ δεν είχε εφαρμογή στη συγκεκριμένη διαδικασία υποβολής προσφορών. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν ήταν στην πραγματικότητα υποχρεωμένη να αναφέρει κριτήρια επιλογής στην πρόσκληση.

(229) Τρίτον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προσέλκυσε σημαντικό αριθμό δυνητικών προσφερόντων. Και οι επτά εταιρείες που κλήθηκαν να συμμετάσχουν στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών έλαβαν στη συνέχεια λεπτομερείς πληροφορίες από την περιφέρεια του Λάτσιο σχετικά με τη διαδικασία. Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2004/18/ΕΚ, φαίνεται ότι η Ιταλία δεν είχε υποχρέωση να παράσχει, στο πλαίσιο της πρόσκλησης, περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την προς ανάθεση σύμβαση, πέραν της απλής αναφοράς στη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας και της αναφοράς στους νομικούς κανόνες που διέπουν την εν λόγω υπηρεσία (βλ. αιτιολογική σκέψη 221).

(230) Τέταρτον, η πρόσκληση περιείχε τις ελάχιστες απαραίτητες πληροφορίες που απαιτούνταν για την υποβολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος (δηλαδή τη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας) και δεν θα μπορούσε να οδηγήσει στον αποκλεισμό των κατά τα άλλα ενδιαφερόμενων φορέων εκμετάλλευσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η απόφαση των διοργανωτριών αρχών ήταν να διασφαλίσουν τη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας και τη συνδεσιμότητα των νησιών του αρχιπελάγους του Pontino με την ηπειρωτική χώρα. Ο όρος αυτός γνωστοποιήθηκε εκ των προτέρων, όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, σε όλους τους υποψήφιους φορείς που εκδήλωσαν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιταλία δεν είχε, σε εκείνο το στάδιο, έλεγχο επί των δυνητικών προσφερόντων, πράγμα το οποίο δείχνει ότι οι διοργανώτριες αρχές δεν είχαν την πρόθεση, με τη συμπερίληψη της υποχρεωτικής απαίτησης που αφορούσε τη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας, να ευνοήσουν επιλεκτικά κάποιον δυνητικό προσφέροντα για την ανάθεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και της ιδιοκτησίας της επιχείρησης της Laziomar. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι όλες οι σχετικές πληροφορίες σχετικά με τα κριτήρια επιλογής και την περαιτέρω εξέλιξη της διαδικασίας περιέχονταν στην επιστολή πρόσκλησης που εστάλη και στα επτά μέρη που έγιναν δεκτά στο στάδιο υποβολής προσφορών.

(231) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με ορισμένες *οικονομικές απαιτήσεις* του διαγωνισμού (βλ. αιτιολογική σκέψη 109) που επιβλήθηκαν στους προσφέροντες δυνάμει της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πέραν των τυποποιημένων όρων που αφορούν την ποιότητα και που προβλέπονται ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλες τις περιπτώσεις. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το αν οι απαιτήσεις αυτές θα μπορούσαν να θεωρηθούν αποδεκτές σε μια κατάσταση, όπως η παρούσα, όπου διατίθεται προς πώληση ολόκληρη η εταιρεία.

(232) Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή έλαβε πληροφορίες που άμβλυναν τις ανησυχίες της. Ειδικότερα, η Ιταλία απάλειψε από την πρόσκληση υποβολής προσφορών τις οικονομικές απαιτήσεις (δηλαδή προκαθορισμένους όγκους κύκλου εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών) οι οποίες θα επέτρεπαν τη συμμετοχή μόνο ναυτιλιακών εταιρειών στη διαδικασία υποβολής προσφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 125). Πράγματι, η Επιτροπή σημειώνει ότι η CarPoint Motorsport S.p.A., η οποία σύμφωνα με δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες είναι εταιρεία που δραστηριοποιείται στον τομέα του λιανικού και χονδρικού εμπορίου οχημάτων, ήταν μεταξύ των εταιρειών που εκδήλωσαν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στον διαγωνισμό (βλ. αιτιολογική σκέψη 61).

(233) Η Επιτροπή εκφράζει επίσης την ικανοποίησή της για την πρωτοβουλία που ανέλαβε η περιφέρεια του Λάτσιο να ενθαρρύνει την ευρύτερη δυνατή συμμετοχή στη διαδικασία, επιτρέποντας στους υποψήφιους να συμμετάσχουν με κοινή προσφορά μέσω προσωρινών ομάδων προσφερόντων, κοινοπραξιών ή ΕΟΟΣ (βλ. αιτιολογική σκέψη 60).

(234) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο σύνολό της, η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν ανταγωνιστική και διαφανής. Ειδικότερα, η πρόθεση της περιφέρειας του Λάτσιο να εκχωρήσει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar και να συνάψει νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας 10 ετών με τον επιτυχόντα προσφέροντα κατέστη ευρέως γνωστή κατά τρόπο ώστε να ενημερωθούν όλοι οι πιθανοί υποψήφιοι στη σχετική περιφερειακή ή διεθνή αγορά. Επιπλέον, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη ότι οι δυνητικοί προσφέροντες μπορούσαν εύκολα να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους και δεν χρειαζόταν να αναλάβουν καμία δέσμευση σε αυτό το στάδιο. Εφόσον μπορούσαν να αποδείξουν ότι πληρούσαν το μοναδικό κριτήριο επιλογής που συνίστατο στη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας, σε αυτά τα μέρη παρασχέθηκε στη συνέχεια κάθε απαραίτητη πληροφορία και χρόνος ώστε να αποφασίσουν αν επιθυμούσαν να υποβάλουν προσφορά για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι εξαλείφθηκαν οι αμφιβολίες της σχετικά με τη μη επαρκή διαφάνεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών λόγω πιθανών ελλείψεων στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

Ο χωρίς διακρίσεις χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προσφορών

(235) Στην παράγραφο 92 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης επισημαίνεται ότι η χωρίς διακρίσεις μεταχείριση όλων των υποψηφίων σε όλα τα στάδια της διαδικασίας και οι αντικειμενικές διαδικασίες επιλογής και ανάθεσης που καθορίζονται εκ των προτέρων είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της συναλλαγής με τους όρους της αγοράς. Επιπλέον, στην εν λόγω παράγραφο διευκρινίζεται ότι για τη διασφάλιση της ίσης μεταχείρισης, τα κριτήρια ανάθεσης θα πρέπει να επιτρέπουν τη σύγκριση των προσφορών και την αντικειμενική αξιολόγησή τους

(236) Όπως αναφέρεται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 227), η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος περιείχε έναν μόνο όρο, σύμφωνα με τον οποίο οι προσφέροντες έπρεπε να σε θέση να «διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών». Και τα οκτώ μέρη που ανταποκρίθηκαν στην πρόσκληση και εξέφρασαν ενδιαφέρον γνώριζαν την εν λόγω υποχρέωση. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο όρος αυτός ήταν αντικειμενικός και είχε καταστεί επαρκώς σαφής σε όλους τους ενδιαφερομένους στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

(237) Οι επτά από τους οκτώ ενδιαφερόμενους υποψηφίους που έγιναν δεκτοί στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας του διαγωνισμού κλήθηκαν στη συνέχεια να υποβάλουν προσφορά έχοντας λάβει τις ίδιες πληροφορίες (βλ. αιτιολογική σκέψη 61).

(238) Ως εκ τούτου, εξαλείφονται οι αμφιβολίες της Επιτροπής τις οποίες διατύπωσε στην απόφαση του 2011 σχετικά με το ενδεχόμενο η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος να μην ήταν επαρκώς αμερόληπτη. Όλα τα μέρη έλαβαν ορθή και ισότιμη ενημέρωση στα διάφορα στάδια της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η οποία τους παρείχε τη δυνατότητα να υποβάλουν προσφορά με πλήρη γνώση της διαδικασίας και των απαιτήσεων. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι τα κριτήρια ανάθεσης επέτρεψαν την αντικειμενική σύγκριση και αξιολόγηση των προσφορών.

Διασφάλιση της παροχής των υπηρεσιών με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο

(239) Στην παράγραφο 65 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνεται ότι, βάσει της νομολογίας του Δικαστηρίου, μια διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης αποκλείει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης μόνο στην περίπτωση που παρέχει τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει την υπηρεσία με «το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο».

(240) Στην παρούσα υπόθεση, αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών είχε αποτελέσει η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνδυασμένη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar και όχι μόνο η ίδια η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Ιταλία αποφάσισε ότι η τιμή πώλησης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar θα ήταν καθορισμένη (με βάση την αποτίμηση ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα) και μη διαπραγματεύσιμη, ενώ για τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών η Ιταλία επέλεξε την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, με την τιμή να βαθμολογείται με 30 μονάδες και τα τεχνικά κριτήρια με 70 μονάδες (βλ. αιτιολογική σκέψη 62).

(241) Όσον αφορά τη χρήση του κριτηρίου της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς, η παράγραφος 67 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ αναφέρει ότι το κριτήριο της «πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς» μπορεί να κριθεί επαρκές (πέραν της «αποκλειστικά χαμηλότερης τιμής») για την πλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark, υπό την προϋπόθεση ότι «[...] τα κριτήρια ανάθεσης [...] αφορούν άμεσα το αντικείμενο της παρεχόμενης υπηρεσίας και επιτρέπουν στην πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά να είναι αντίστοιχη της αγοραίας αξίας» ([79]).

(242) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιταλία έδωσε έμφαση στην επιλογή φορέα που θα παρείχε την υπηρεσία με υψηλά τεχνικά πρότυπα και πρότυπα ποιότητας, λαμβάνοντας υπόψη ορισμένες απαιτήσεις. Όσον αφορά την κατανομή των μέγιστων βαθμολογιών για την τεχνική προσφορά (70 μονάδες) και την οικονομική προσφορά (30 μονάδες) για την ανάθεση της σύμβασης, σύμφωνα με το κριτήριο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς, η Ιταλία, παραπέμποντας σε γνωμοδότηση του ιταλικού Συμβουλίου της Επικρατείας (βλ. αιτιολογική σκέψη 126) επισημαίνει τη σημασία των ποιοτικών στοιχείων της προσφοράς ως μέσου για την αποφυγή υπερβολικών προς τα κάτω αναθεωρήσεων της τιμής που θα ήταν δύσκολο να διατηρηθεί χωρίς να θυσιαστεί η ποιότητα της παρεχόμενης δημόσιας υπηρεσίας. Ταυτόχρονα, η Ιταλία υποστηρίζει ότι αυτή η κατανομή κατέστησε δυνατή την επίτευξη καλύτερης τιμής για την υπηρεσία (βλ. αιτιολογική σκέψη 127).

(243) Η επιστολή πρόσκλησης υποβολής προσφορών περιείχε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τη συμπλήρωση των οικονομικών και τεχνικών προσφορών. Ειδικά όσον αφορά την τεχνική προσφορά, οι επτά φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών που κλήθηκαν να υποβάλουν προσφορά όφειλαν να παράσχουν λεπτομερείς πληροφορίες που να περιγράφουν τις ρυθμίσεις και τους όρους διαχείρισης που θα τηρούσαν καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ανάθεσης. Ειδικότερα, οι φορείς εκμετάλλευσης έπρεπε να αποδείξουν τα ακόλουθα: i) στοχευμένες πρωτοβουλίες βελτίωσης της διαχείρισης (π.χ. ναύλωση υπηρεσιών, πολιτική μάρκετινγκ και επικοινωνίας, σχέδιο διαδικτυακού μάρκετινγκ, βελτιστοποίηση των ανθρώπινων πόρων και των σκαφών — 10 μονάδες)· ii) ρυθμίσεις για την ανανέωση του στόλου (π.χ. εξέλιξη της μέσης ηλικίας του στόλου, συμμόρφωση με τα ελάχιστα λειτουργικά χαρακτηριστικά των σκαφών, όπως διαστάσεις, άνεση, ταχύτητα, σύστημα ασφάλειας κ.λπ. — 40 μονάδες)· και iii) κατανομή σκαφών για τη συμπλήρωση του υφιστάμενου στόλου [δηλαδή παρουσίαση των τεχνικών χαρακτηριστικών κάθε σκάφους (συμπεριλαμβανομένης της γραμμής) που ο φορέας εκμετάλλευσης προτίθεται να χρησιμοποιήσει για την παροχή των υπηρεσιών — 20 μονάδες]. Αυτές οι απαιτήσεις είναι προφανώς στενά συνδεδεμένες με την παροχή της υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών και της προσδίδουν προστιθέμενη αξία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρήση του κριτηρίου

([79]) Βλ. επίσης παράγραφο 96 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης.

της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς για την εν λόγω υπηρεσία συνδυασμένη με την πώληση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar επέτρεψε στην Ιταλία να δημιουργήσει πραγματικό ανταγωνισμό και να αποκτήσει μια υπηρεσία με την υψηλότερη δυνατή αξία με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η ετήσια αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη CLN για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ήταν πολύ χαμηλότερη από το μέγιστο ποσό ετήσιας αντιστάθμισης που πρότεινε η περιφέρεια του Λάτσιο κατά την έναρξη του διαγωνισμού (βλ. αιτιολογική σκέψη 75).

(244) Όσον αφορά ειδικά την ομαδοποίηση της υπηρεσίας με την πώληση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar, στην απόφαση του 2012 η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η διοργάνωση διαγωνισμού για την ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς την υποχρέωση ανάληψης των σκαφών της Laziomar που είναι αναγκαία για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας θα είχε ως αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(245) Η Επιτροπή έχει ήδη συμπεράνει ανωτέρω ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν επαρκώς διαφανής και χωρίς διακρίσεις ώστε να καταστεί δυνατή η συμμετοχή όσο το δυνατόν περισσότερων δυνητικών υποψηφίων. Πράγματι, μετά την ευρεία δημοσίευση της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, οκτώ φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ανταποκρίθηκαν θετικά και επτά έγιναν δεκτοί στο στάδιο της υποβολής προσφορών. Όλες οι σχετικές πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής προσφορών περιέχονταν στην επιστολή πρόσκλησης που εστάλη σε αυτούς τους επτά φορείς εκμετάλλευσης.

(246) Μετά το στάδιο εκδήλωσης ενδιαφέροντος, υποβλήθηκε μία ανταγωνιστική προσφορά (από τη CLN), την οποία αξιολόγησε η περιφέρεια του Λάτσιο, λαμβάνοντας υπόψη την τεχνική και οικονομική της προσφορά.

(247) Ο υποχρεωτικός όρος της διασφάλισης της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας και η ομαδοποίηση των στοιχείων ενεργητικού με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι αλληλένδετα. Ειδικότερα, με τη σύνδεση της πώλησης της Laziomar με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η αγοράστρια CLN υπόκειται αυτομάτως στην απαίτηση διασφάλισης της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας και της χορηγείται η προτεραιότητα ελλιμενισμού. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ομαδοποίηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη χορήγηση της προτεραιότητας ελλιμενισμού δεν οδηγεί σε χαμηλότερη τιμή από ό, τι αν τα στοιχεία ενεργητικού και η εν λόγω σύμβαση πωλούνταν χωριστά, για τους ακόλουθους λόγους:

(248) Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar συνδέονταν αποκλειστικά με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας. Σε αυτή τη βάση, όλα τα σκάφη της Laziomar χρησιμοποιούνταν και χρησιμοποιούνται επί του παρόντος για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να υποστηριχθεί ότι ένας ιδιώτης πωλητής θα είχε επιτύχει υψηλότερη τιμή αν αυτά τα σκάφη ή ορισμένα από αυτά είχαν πωληθεί χωρίς τον εν λόγω όρο. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Ιταλία και την αξιολόγηση από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα που εκπονήθηκε κατ' εντολήν της περιφέρειας του Λάτσιο (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 66 και 67), τα σκάφη της Laziomar είναι προχωρημένης ηλικίας (από 22 έως 32 έτη), και η κατάσταση των κινητήρων και άλλων υλικών (π.χ. των κατασκευαστικών υλικών του κύτους) απαιτεί αναβάθμιση και συντήρηση μετά από τόσες ώρες λειτουργίας κατά τα έτη χρήσης. Ως εκ τούτου, τα σκάφη θα προσέλκυαν χαμηλή εμπορική ζήτηση, με εξαίρεση την περίπτωση αγοράς για επένδυση, αποκατάσταση και εκσυγχρονισμό σε βραχυπρόθεσμο ορίζοντα. Τούτου λεχθέντος, φαίνεται απίθανο τα εν λόγω σκάφη να μπορούσαν να πωληθούν για ναυτιλιακούς σκοπούς, παρά μόνο υπό τον όρο της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας, σε τιμή υψηλότερη από εκείνη για την οποία είχαν προϋπολογιστεί.

(249) Επιπλέον, εάν η Laziomar είχε πωληθεί χωριστά, η Επιτροπή θεωρεί απίθανο να είχαν οι δυνητικοί προσφέροντες τόσο σημαντικούς πόρους (που θα συνίσταντο σε τέσσερα σκάφη και βιομηχανικό και εμπορικό εξοπλισμό) άμεσα διαθέσιμους προς ανακατανομή για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αυτό ισχύει, ιδίως, διότι η νέα σύμβαση περιέχει ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τα σκάφη που χρησιμοποιούνται στα διάφορα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 243). Οποιοσδήποτε φορέας εκμετάλλευσης που διέθετε τους απαιτούμενους πόρους θα τους χρησιμοποιούσε πιθανόν ήδη σε άλλα δρομολόγια και η ανακατανομή τους σύμφωνα με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα οδηγούσε αναγκαστικά σε απώλεια των εσόδων από την προηγούμενη χρήση τους.

(250) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ομαδοποίηση αυτών των πλοίων με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατέστησε δυνατή την εξασφάλιση υψηλότερης τιμής για τα σκάφη της Laziomar, καθώς σε αντάλλαγμα για τη χρήση των σκαφών στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας ο αγοραστής τους θα λάμβανε αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για περίοδο 10 ετών. Επιπροσθέτως, οποιοσδήποτε πωλητής της οικονομίας της αγοράς θα είχε αποφασίσει να πωλήσει τη Laziomar μαζί με νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ώστε να εξασφαλίσει την υψηλότερη δυνατή τιμή. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν επέβαλε όρους που ήταν πιθανό να συμπιέσουν την τιμή ή τους οποίους δεν θα ζητούσε ένας ιδιώτης πωλητής.

(251) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αίρεται η αμφιβολία της ως προς το ότι η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μαζί με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar δεν θα μπορούσε να οδηγήσει σε χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(252) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρήση του κριτηρίου της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς για την ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar δημιούργησε γνήσιο ανταγωνισμό έως το τέλος της διαδικασίας υποβολής προσφορών.

Ισχυρές διασφαλίσεις κατά τον σχεδιασμό της διαδικασίας στην οποία υποβάλλεται μόνο μία προσφορά

(253) Βάσει της αξιολόγησης που περιγράφεται ανωτέρω (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 224-252), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν ανοικτή, διαφανής και χωρίς διακρίσεις σύμφωνα με τους κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις. Ωστόσο, στην παράγραφο 68 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνεται ότι «στην περίπτωση διαδικασιών στις οποίες υποβάλλεται μόνο μία προσφορά, τούτη δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκής για να εξασφαλίσει ότι η διαδικασία θα οδηγήσει στο μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο».

(254) Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι μόνο η CLN υπέβαλε προσφορά στη διαδικασία υποβολής προσφορών για τη Laziomar (όπου περιλαμβανόταν η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας), αυτή η διαδικασία δεν θα επαρκούσε κανονικά για τη διασφάλιση της απουσίας πλεονεκτήματος για τον επιτυχόντα.

(255) Ωστόσο, η Επιτροπή διαφοροποίησε τη θέση που διατυπώνεται στην παράγραφο 68 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ στον οδηγό της για τις ΥΓΟΣ ([80]) αναφέροντας ότι «αυτό δεν σημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν περιπτώσεις κατά τις οποίες, λόγω εξαιρετικά ισχυρών διασφαλίσεων κατά τον σχεδιασμό της διαδικασίας, και μια διαδικασία κατά την οποία υποβάλλεται μία μόνο προσφορά μπορεί να είναι επαρκής για να εξασφαλίσει την παροχή της υπηρεσίας με το "μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο"».

(256) Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην υπό εξέταση υπόθεση υπήρχαν τέτοιες διασφαλίσεις. Ειδικότερα:

1) Η διαδικασία υποβολής προσφορών διοργανώθηκε κατά τρόπο ώστε να μεγιστοποιηθεί το ενδιαφέρον από δυνητικούς προσφέροντες. Επιπλέον, αυτοί οι δυνητικοί προσφέροντες δεν έπρεπε να ακολουθήσουν επαχθείς διαδικασίες και δεν θα επιβαρύνονταν με σημαντικό κόστος για να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους. Ως εκ τούτου, ελήφθησαν οκτώ εκδηλώσεις ενδιαφέροντος, από τις οποίες επτά κλήθηκαν να υποβάλουν προσφορά (βλ. αιτιολογική σκέψη 237).

2) Η Ιταλία επέλεξε την κλειστή διαδικασία διαγωνισμού για την ανάθεση της σύμβασης παροχής υπηρεσιών (βλ. αιτιολογική σκέψη 59), η οποία είναι μια διαδικασία δύο σταδίων κατά την οποία μόνο οι φορείς εκμετάλλευσης που έχουν κληθεί στο στάδιο υποβολής προσφορών μπορούν να υποβάλουν προσφορά. Σύμφωνα με την παράγραφο 66 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ, «[...μια κλειστή διαδικασία δύναται να ικανοποιεί το τέταρτο κριτήριο Altmark, εκτός εάν, χωρίς να υπάρχουν βάσιμοι λόγοι, δεν επιτραπεί σε ενδιαφερόμενους οικονομικούς φορείς να υποβάλουν προσφορά.» Πράγματι, στον εν λόγω διαγωνισμό, επτά δυνητικοί προσφέροντες (από τους οκτώ που είχαν αρχικά εκδηλώσει ενδιαφέρον) παρέμειναν στο στάδιο της υποβολής προσφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 61), πράγμα το οποίο δείχνει ότι ήταν δυνατός ο γνήσιος ανταγωνισμός έως το τέλος της διαδικασίας του διαγωνισμού. Η κλειστή διαδικασία παρέχει συνήθως περισσότερο χρόνο στους δυνητικούς προσφέροντες για να αξιολογήσουν την προσφορά τους πριν από την υποβολή της. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, με βάση το προφίλ τους, τουλάχιστον πέντε από τους υπόλοιπους δυνητικούς προσφέροντες (δηλαδή η NLG, η Traghetti Lines, η Navigazione Generale Italiana S.p.A., η Vetor και η Ustica Lines, η οποία τώρα δραστηριοποιείται υπό την επωνυμία Liberty Lines) ήταν πιθανό να είναι σε θέση (λόγω της πείρας και των οικονομικών τους πόρων) να υποβάλουν προσφορές ή είχαν λόγο να έχουν πραγματικό συμφέρον να υποβάλουν προσφορά [π.χ. η NLG και η Vetor δραστηριοποιούνται ήδη σε ορισμένα δρομολόγια τα οποία εξυπηρετεί η Laziomar (βλέπε πίνακα 9), ενώ οι άλλες εταιρείες είναι καθιερωμένοι φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών με εθνικές αλλά και διεθνείς δραστηριότητες].

3) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών που εστάλη στους επτά φορείς εκμετάλλευσης που είχαν αρχικά εκδηλώσει ενδιαφέρον περιλάμβανε καθορισμένη τιμή για την πώληση του συνόλου των μετοχών της Laziomar, στο ποσό των 2 272 000 EUR, η οποία δεν υπόκειτο σε επανεξέταση βάσει οποιασδήποτε προσφοράς (βλ. αιτιολογική σκέψη 62). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η τιμή πώλησης για τη Laziomar καθορίστηκε από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα βάσει των σχετικών οικονομικών συνθηκών της αγοράς εκείνη την περίοδο και αποτελούσε καθορισμένη τιμή στο πλαίσιο του διαγωνισμού. Σε αυτή τη βάση, όλοι οι συμμετέχοντες γνώριζαν την τιμή αυτή και δεν προέβαλαν καμία αντίρρηση όσον αφορά το εύρος και το επίπεδό της. Επιπλέον, η πρόσκληση υποβολής προσφορών περιλάμβανε μέγιστη ετήσια αμοιβή για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, η οποία είχε καθοριστεί από την περιφέρεια του Λάτσιο στο ποσό των 14 300 550 EUR ετησίως, μη συμπεριλαμβανομένου ΦΠΑ, και η οποία θα καταβαλλόταν για 10 έτη. Όλοι οι

([80]) Βλ. ειδικότερα την απάντηση της Επιτροπής στην ερώτηση 68 στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της με τίτλο «Οδηγός για την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις, τις δημόσιες συμβάσεις και την εσωτερική αγορά στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος, και ιδίως στις κοινωνικές υπηρεσίες κοινής ωφέλειας» της 29ης Απριλίου 2013 (βλ.: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_el.pdf).

συμμετέχοντες κλήθηκαν να υποβάλουν καλύτερες προσφορές όσον αφορά την εν λόγω ετήσια αμοιβή για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας βάσει ορισμένων τεχνικών κριτηρίων. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα ισχυρή εγγύηση που διασφαλίζει όχι μόνο ότι επιτυγχάνεται η χαμηλότερη δυνατή προσφορά όσον αφορά την ετήσια αμοιβή για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (και, ως εκ τούτου, το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο) αλλά και ότι οι υποψήφιοι δεν αποθαρρύνονται από την υποβολή προσφοράς.

(257) Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεδομένων των ανωτέρω διασφαλίσεων, η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν επαρκής για να διασφαλιστεί η παροχή της υπηρεσίας με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο ακόμη και αν υποβλήθηκε τελικά μόνο μία προσφορά ([81]).

(258) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το τέταρτο κριτήριο πληρούται στην παρούσα υπόθεση.

(259) Δεδομένου ότι οι τέσσερις όροι που καθορίζονται από το Δικαστήριο στην υπόθεση Altmark πληρούνται σωρευτικά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη Laziomar, δεν χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα στην τελευταία και στην αγοράστριά της CLN.

5.1.2.5. Συμπέρασμα

(260) Δεδομένου ότι δεν πληρούνται όλα τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη Laziomar και στην αγοράστριά της CLN, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.3. *Τα μέτρα του νόμου του 2010*

(261) Στην απόφαση του 2011 η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι όλα τα μέτρα που προβλέπονται στο νομοθετικό διάταγμα 125/2010, το οποίο μετατράπηκε με τροποποιήσεις στον νόμο του 2010, συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, στον βαθμό που οι αντίστοιχοι δικαιούχοι ήταν σε θέση να χρησιμοποιήσουν τα μέτρα αυτά για να καλύψουν ανάγκες ρευστότητας και, με τον τρόπο αυτό, να βελτιώσουν τη συνολική οικονομική θέση τους.

(262) Βάσει των πληροφοριών που έλαβε κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα τρία μέτρα θα πρέπει να αξιολογηθούν χωριστά.

5.1.3.1. Δυνατότητα χρήσης πόρων για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας

(263) Κρατικοί πόροι: Οι επίμαχοι πόροι χορηγήθηκαν από το κράτος από τον δικό του προϋπολογισμό (βλ. αιτιολογική σκέψη 84) και η χρήση τους για σκοπούς ρευστότητας κατέστη δυνατή με τον νόμο του 2010. Ως εκ τούτου, το μέτρο καταλογίζεται στο κράτος και χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους.

(264) Επιλεκτικότητα: το μέτρο αυτό χορηγήθηκε μόνο στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar, οπότε είναι επιλεκτικό. Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το μέτρο αυτό δεν χορηγήθηκε στη CLN.

(265) Οικονομικό πλεονέκτημα: σύμφωνα με την Ιταλία, η Caremar (την εποχή εκείνη) επωφελήθηκε από τους εν λόγω πόρους για εργασίες εκσυγχρονισμού του στόλου που χρησιμοποιείται στο αρχιπέλαγος του Pontino ώστε να συμμορφωθεί με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Ορισμένες από τις εργασίες αφορούσαν δύο μονάδες του στόλου της Caremar οι οποίες στη συνέχεια μεταβιβάστηκαν δωρεάν στη Laziomar (βλ. αιτιολογική σκέψη 132). Συνεπώς, οι πόροι αυτοί δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ για σκοπούς ρευστότητας (βλ. αιτιολογική σκέψη 132) και η Επιτροπή δεν εντόπισε στοιχεία που να αποδεικνύουν το αντίθετο.

(266) Δεδομένου ότι η Laziomar δεν χρησιμοποίησε τους πόρους αυτούς για σκοπούς ρευστότητας προκειμένου να αποφύγει δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να καλύψει με δικούς της οικονομικούς πόρους, οι αμφιβολίες που διατυπώθηκαν στην απόφαση του 2011 δεν ισχύουν πλέον και η Επιτροπή θεωρεί, συνεπώς, ότι δεν χορηγήθηκε οικονομικό πλεονέκτημα στη Laziomar μέσω της χρήσης των εν λόγω πόρων.

(267) Συμπέρασμα: δεδομένου ότι δεν πληρούνται όλα τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

([81]) Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η υπό εξέταση υπόθεση διαφέρει από άλλες υποθέσεις όπου υποβλήθηκε μόνο μία προσφορά. Βλ. συναφώς και για ειδική αιτιολόγηση την απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 (αιτιολογικές σκέψεις 404 και 405).

5.1.3.2. Φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης

(268) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 86, βάσει του άρθρου 1 του νόμου του 2010, ορισμένες πράξεις και ενέργειες που αναλαμβάνονται για την ιδιωτικοποίηση του ομίλου Tirrenia, όπως περιγράφονται στις παραγράφους 1 έως 15 του άρθρου 19β του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, που μετατράπηκε με τροποποιήσεις στον νόμο του 2009, απαλλάσσονται από φόρους που κανονικά επιβάλλονται σε αυτές τις πράξεις και ενέργειες.

(269) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι πρέπει να αξιολογηθούν τρεις χωριστές σειρές μεταβιβάσεων: 1) οι μεταβιβάσεις των πρώην θυγατρικών της Tirrenia, Caremar, Saremar και Toremar από την Tirrenia προς τις περιφέρειες της Καμπανίας, της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης, 2) η μεταβίβαση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar από την περιφέρεια της Καμπανίας στην περιφέρεια του Λάτσιο, και 3) η μεταβίβαση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar από την περιφέρεια του Λάτσιο στη CLN. Οι φοροαπαλλαγές αφορούν κυρίως τέλη καταχώρισης, τέλη κτηματολογίου και εγγραφής υποθήκης, τέλος χαρτοσήμου (στο εξής, από κοινού: έμμεσοι φόροι), ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος εταιρειών. Οι δικαιούχοι αυτού του μέτρου ενίσχυσης θα είναι ο πωλητής, ο αγοραστής ή και οι δύο. Μόνο η δεύτερη και η τρίτη σειρά μεταβιβάσεων θα αξιολογηθούν στην παρούσα απόφαση ([82]).

(270) Καταρχάς, η Επιτροπή δέχεται ότι η μεταβίβαση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar μεταξύ της περιφέρειας της Καμπανίας και της περιφέρειας του Λάτσιο δεν υπόκειτο σε φόρο εισοδήματος εταιρειών (καθώς δεν καταβλήθηκε τίμημα) ούτε σε ΦΠΑ (ο οποίος δεν εφαρμόζεται σε τέτοιες πράξεις βάσει της εθνικής νομοθεσίας). Όσον αφορά τους έμμεσους φόρους, όσοι, βάσει της εθνικής νομοθεσίας, ήταν πληρωτέοι μόνο από τους αγοραστές, στην προκειμένη περίπτωση έπρεπε να καταβληθούν από την περιφέρεια του Λάτσιο, η οποία ενεργούσε εντός της αποστολής δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή ως κρατική οντότητα. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως επιχείρηση. Ως εκ τούτου, καμία από τις προαναφερόμενες φοροαπαλλαγές δεν θα εξεταστεί περαιτέρω στην παρούσα απόφαση.

(271) Όσον αφορά την τρίτη μεταβίβαση, η Επιτροπή σημειώνει αρχικά ότι, βάσει του προεδρικού διατάγματος αριθ. 633 της 26ης Οκτωβρίου 1972, οι μεταβιβάσεις συνεχιζόμενων δραστηριοτήτων ή επιχειρηματικών μονάδων σε άλλη εταιρεία δεν θεωρούνται παροχή αγαθών και, επομένως, δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ΦΠΑ. Ως εκ τούτου, δεδομένου ότι πράξεις όπως η πώληση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Laziomar στη CLN δεν υπόκεινται σε ΦΠΑ, η φοροαπαλλαγή δεν μπορεί να χορήγησε πλεονέκτημα στη Laziomar όσον αφορά τον ΦΠΑ. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στη σύμβαση πώλησης για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar αναφέρεται σαφώς ότι η αγοράστρια, δηλαδή η CLN, βαρύνεται με όλες τις δαπάνες που σχετίζονται με την πώληση (δηλαδή τα τέλη καταχώρισης, τα συμβολαιογραφικά έξοδα, τα τέλη κτηματολογίου κ.λπ.) χωρίς να γίνεται αναφορά σε τυχόν απαλλαγή της CLN από αυτές τις δαπάνες. Όσον αφορά την απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο εν λόγω φόρος εφαρμόζεται μόνο στα έσοδα από πώληση. Ωστόσο, στην παρούσα υπόθεση, η CLN αγόρασε τη Laziomar από την περιφέρεια του Λάτσιο, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η πράξη αυτή συνιστούσε έξοδο για τη CLN και, ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατόν να οφείλεται φόρος εισοδήματος εταιρειών. Ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό δεν εφαρμόζεται στη CLN. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ούτε η Laziomar ούτε η CLN επωφελήθηκαν από αυτές τις φοροαπαλλαγές.

(272) Για τους λόγους αυτούς, καμία από τις προαναφερθείσες φοροαπαλλαγές δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.1.3.3. Δυνατότητα χρήσης των πόρων του FAS για την κάλυψη των αναγκών ρευστότητας

(273) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Επιτροπή ανέφερε τη δυνατότητα των εταιρειών του (πρώην) ομίλου Tirrenia να χρησιμοποιήσουν πόρους του FAS προκειμένου να καλύψουν τρέχουσες ανάγκες ρευστότητας. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Ιταλία διευκρίνισε ότι οι πόροι του FAS δεν προορίζονταν να αποτελέσουν πρόσθετη αντιστάθμιση για τη Laziomar ή τη CLN (ή οποιαδήποτε άλλη εταιρεία του πρώην ομίλου Tirrenia ή τους αντίστοιχους αγοραστές τους). Αντιθέτως, οι πόροι αυτοί κατέστησαν διαθέσιμοι για τη συμπλήρωση των δημοσιονομικών πιστώσεων που προβλέπονταν για την πληρωμή των αντισταθμίσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, σε περίπτωση που οι πιστώσεις αυτές αποδεικνύονταν ανεπαρκείς. Πράγματι, το άρθρο 1 παράγραφος 5β του νόμου του 2010 παρείχε στις περιφέρειες τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του FAS για να χρηματοδοτήσουν τη συνήθη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ή μέρος αυτής) και, με τον τρόπο αυτό, να διασφαλίσουν τη συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Με άλλα λόγια, το μέτρο αυτό αφορά απλώς μια κατανομή πόρων στον ιταλικό κρατικό προϋπολογισμό για την πληρωμή των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(274) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι πόροι του FAS δεν αποτελούν παρά μια πηγή χρηματοδότησης που επιτρέπει στο κράτος να καταβάλει τις αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (που χορηγούνται βάσει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης) και δεν συνιστούν μέτρο από το οποίο μπορεί να επωφεληθεί η Laziomar επιπλέον αυτών των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Συνεπώς, η δυνατότητα χρήσης των πόρων του FAS δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης.

([82]) Η πρώτη σειρά μεταβιβάσεων αξιολογήθηκε στην απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 (βλ. αιτιολογική σκέψη 418).

5.1.4. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης*

(275) Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι:

— η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Laziomar για την εκτέλεση δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών την περίοδο από την 1η Ιουνίου 2011 έως τις 14 Ιανουαρίου 2014 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ·

— η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την περίοδο από τις 15 Ιανουαρίου 2014 έως τις 14 Ιανουαρίου 2024, συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη Laziomar και στην αγοράστριά της CLN πληροί τους τέσσερις όρους της απόφασης Altmark και, συνεπώς, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ·

— καθώς η Laziomar δεν χρησιμοποίησε τους πόρους που προορίζονταν για την αναβάθμιση των πλοίων για σκοπούς ρευστότητας, δυνατότητα που παρασχέθηκε με τον νόμο του 2010, το εν λόγω μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Laziomar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ· και

— οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Laziomar και η δυνατότητα χρήσης πόρων του FAS για την κάλυψη αναγκών ρευστότητας, όπως προβλέπεται στον νόμο του 2010, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Laziomar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

5.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(276) Το μέτρο ενίσχυσης που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας απόφασης τέθηκε σε εφαρμογή πριν από την επίσημη έγκρισή του από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, στον βαθμό που αυτό το μέτρο ενίσχυσης δεν εξαιρούνταν από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 ή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, χορηγήθηκε από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ ([83]).

5.3. **Συμβατότητα της ενίσχυσης**

(277) Η συμβατότητα της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Laziomar στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

5.3.1. *Εφαρμοστέοι κανόνες*

(278) Όπως αναφέρθηκε ήδη ανωτέρω, η παράταση της αρχικής σύμβασης μετά το τέλος του 2008 πραγματοποιήθηκε με επακόλουθες νομικές πράξεις ως εξής:

α) το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 207 της 30ής Δεκεμβρίου 2008, που μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 14 της 27ης Φεβρουαρίου 2009, προέβλεπε την παράταση των αρχικών συμβάσεων από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009·

β) το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 135 της 25ης Σεπτεμβρίου 2009, που μετατράπηκε στον νόμο του 2009, προέβλεπε, μεταξύ άλλων, την παράταση των αρχικών συμβάσεων από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2010·

γ) το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 125 της 5ης Αυγούστου 2010, που μετατράπηκε στον νόμο του 2010, προέβλεπε την περαιτέρω παράταση των αρχικών συμβάσεων από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως το πέρας των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar· και

δ) ο νόμος αριθ. 228, της 24ης Δεκεμβρίου 2012, της περιφέρειας του Λάτσιο, που επιβεβαιώνει την υποχρέωση της Laziomar να διασφαλίσει την εδαφική συνέχεια στα δρομολόγια του αρχιπελάγους του Pontino έως την ιδιωτικοποίησή της.

(279) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η χορήγηση της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης, είναι μεταγενέστερη της έναρξης ισχύος της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, σε αντίθεση με τις πρώτες τρεις παρατάσεις, οι οποίες είναι προγενέστερες της έναρξης ισχύος του εν λόγω νομοθετικού πλαισίου. Στο πλαίσιο αυτό, ωστόσο, η δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ του 2011 —στο άρθρο 10 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 και στην παράγραφο 69 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011— περιέχει κανόνες σχετικά με την εφαρμογή της και στις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος της δέσμης για τις ΥΓΟΣ του 2011 στις 31 Ιανουαρίου 2012. Ειδικότερα, το άρθρο 10 στοιχείο β) της απόφασης ΥΓΟΣ 2011 προβλέπει ότι:

([83]) Η Επιτροπή θα εξετάσει στο τμήμα 5.3.1 αν όντως ίσχυε αυτό.

«Οποιεσδήποτε ενισχύσεις που τέθηκαν σε εφαρμογή πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης [δηλαδή πριν τις 31 Ιανουαρίου 2012], οι οποίες δεν ήταν συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά ούτε εξαιρούντο από την υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με την απόφαση 2005/842/ΕΚ, αλλά πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρούσα απόφαση, είναι συμβιβάσιμες με την εσωτερική αγορά και εξαιρούνται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης».

(280) Όσον αφορά το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011, οι παράγραφοι 68 και 69 αναφέρουν ότι η Επιτροπή θα εφαρμόσει τις αρχές αυτού του πλαισίου σε όλα τα σχέδια ενίσχυσης που θα της κοινοποιηθούν, ανεξάρτητα από το αν η κοινοποίηση πραγματοποιήθηκε πριν ή μετά την έναρξη εφαρμογής των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών, δηλαδή τις 31 Ιανουαρίου 2012, καθώς και σε όλες τις παράνομες ενισχύσεις, για τις οποίες θα αποφασίσει μετά τις 31 Ιανουαρίου 2012, ακόμη κι αν η εν λόγω ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012. Στην τελευταία περίπτωση δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των παραγράφων 14, 19, 20, 24, 39 και 60 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

(281) Κατά συνέπεια, οι κανόνες σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 όπως περιγράφονται ανωτέρω σημαίνουν ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Laziomar κατά την περίοδο της παράτασης μπορεί να αξιολογηθεί βάσει της δέσμης κανόνων για τις ΥΓΟΣ του 2011. Εάν πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις είτε της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 είτε του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, το συγκεκριμένο μέτρο ενίσχυσης είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά για ολόκληρη την περίοδο από την 1η Ιουνίου 2011 έως τις 14 Ιανουαρίου 2014 ([84]).

(282) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει πρώτα αν η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Laziomar κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης πληροί τους όρους της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(283) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 έχει εφαρμογή μόνο σε κρατικές ενισχύσεις υπό τη μορφή αντιστάθμισης δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες συνδέσεις με νησιά στις οποίες η μέση ετήσια κυκλοφορία κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγούνται του έτους ανάθεσης της ΥΓΟΣ δεν υπερβαίνει τους 300 000 επιβάτες [άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ)]. Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 141, η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία που δείχνουν ότι δεν σημειώθηκε υπέρβαση αυτού του ορίου σε κανένα από τα δρομολόγια της Laziomar. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούται ο όρος του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(284) Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 4 της απόφασης ΥΓΟΣ, η πράξη ανάθεσης πρέπει να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, αναφορά στην εφαρμογή της εν λόγω απόφασης. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν περιλαμβάνεται τέτοια αναφορά ούτε στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ της περιφέρειας του Λάτσιο και της Laziomar ούτε σε κάποιο από τα συνοδευτικά της έγγραφα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν τηρήθηκε το άρθρο 4 και ότι η συμβατότητα της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Laziomar κατά την περίοδο της παράτασης δεν μπορεί να αξιολογηθεί βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(285) Κατά συνέπεια, η συμβατότητα της αντιστάθμισης που χορηγούνταν στη Laziomar για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας από το 2011 έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης εμπίπτει κανονικά στο πεδίο εφαρμογής του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

(286) Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό, δεδομένου ότι πληρούνται οι όροι που προβλέπονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ, εφαρμόζεται η παράγραφος 61 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν η αντιστάθμιση που χορηγούνταν στη Laziomar για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου παράτασης πληροί τους όρους του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, με εξαίρεση τους όρους των παραγράφων 14, 19, 20, 24, 39 και 60.

([84]) Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή επισημαίνει τη μεταβατική διάταξη του άρθρου 10 στοιχείο α) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, σύμφωνα με την οποία κάθε καθεστώς ενίσχυσης που έχει τεθεί σε εφαρμογή πριν από την έναρξη ισχύος της εν λόγω απόφασης (δηλαδή πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012), το οποίο ήταν συμβατό με την εσωτερική αγορά και εξαιρούνταν από την υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005, παραμένει συμβατό με την εσωτερική αγορά και εξαιρείται από την υποχρέωση κοινοποίησης για δύο επιπλέον έτη (δηλαδή μέχρι και τις 30 Ιανουαρίου 2014). Αυτό σημαίνει ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε δυνάμει του εν λόγω καθεστώτος κατά την περίοδο μεταξύ της έναρξης ισχύος της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, στις 19 Δεκεμβρίου 2005, και την έναρξη ισχύος της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, στις 31 Ιανουαρίου 2012, θα πρέπει να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά, αλλά μόνο από την ημερομηνία κατά την οποία χορηγήθηκε μέχρι και τις 30 Ιανουαρίου 2014. Εν πάση περιπτώσει, για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από τις 31 Ιανουαρίου 2012 και μετά, η μεταβατική διάταξη του άρθρου 10 στοιχείο α) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 δεν ισχύει και η αξιολόγηση της συμβατότητας πρέπει να γίνει βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

5.3.2. *Γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος που αναφέρεται στο άρθρο 106 της ΣΛΕΕ*

(287) Σύμφωνα με την παράγραφο 12 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, «[η] ενίσχυση πρέπει να χορηγείται για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως ορίζεται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης». Στην παράγραφο 13 διευκρινίζεται ότι «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. Όσον αφορά το ερώτημα εάν μια υπηρεσία μπορεί να παρέχεται από την αγορά, η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει κατά πόσον ο ορισμός του κράτους μέλους στρεβλώνεται από πρόδηλο σφάλμα, εκτός εάν διατάξεις της νομοθεσίας της Ένωσης προβλέπουν αυστηρότερο κανόνα». Τέλος, η παράγραφος 56 του πλαισίου ΥΓΟΣ 2011 αναφέρεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών όσον αφορά τη φύση των υπηρεσιών που μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(288) Η αξιολόγηση του αν οι ΥΓΟΣ είναι γνήσιες πρέπει επίσης να διενεργείται υπό το πρίσμα της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 170 και 186), του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 173, 174 και 175) και της νομολογίας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 176 και 177). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει για την περίοδο παράτασης:

1) αν υπήρχε **ζήτηση των χρηστών**·

2) αν η εν λόγω ζήτηση δεν μπορούσε να ικανοποιηθεί από τους φορείς της αγοράς απουσία υποχρέωσης που επιβάλλεται από τις δημόσιες αρχές (**ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς**)· και

3) αν η απλή προσφυγή σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν επαρκούσε για την αποκατάσταση της έλλειψης (**λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση**).

(289) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας που εκτελούσε η Laziomar κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης είναι τα ίδια με εκείνα που της ανατέθηκαν βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με εξαίρεση το ότι ο αριθμός των δρομολογίων κατά την περίοδο της παράτασης ήταν μόνο πέντε (βλ. αιτιολογική σκέψη 43), ενώ βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προστέθηκαν δύο επιπλέον δρομολόγια που συνδέουν την Terracina με τη νήσο Ponza (γραμμή T3) και τη νήσο Ventotene (γραμμή T4) (βλ. αιτιολογική σκέψη 72). Επιπλέον, η Επιτροπή περιέγραψε και αξιολόγησε ήδη την ανταγωνιστική κατάσταση σε αυτά τα δρομολόγια κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Στο πλαίσιο αυτό, η αξιολόγηση που ακολουθεί θα βασιστεί και θα παραπέμψει στα σχετικά μέρη της αξιολόγησης που διενεργήθηκε για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανωτέρω (βλ. τμήμα 5.1.2.1).

(290) Η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχάς (βλ. αιτιολογική σκέψη 120) ότι η Ιταλία επέβαλε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στην αρχική σύμβαση με κύριο σκοπό i) τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών και ii) τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών, μέσω τακτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή κατέληξε ήδη στο συμπέρασμα (βλ. αιτιολογική σκέψη 179) ότι τα ανωτέρω αποτελούν πράγματι θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος.

(291) Για να καταδειχθεί η πραγματική ζήτηση των χρηστών για τις σχετικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, η Ιταλία υπέβαλε (βλ. πίνακες 11 και 12) λεπτομερή στατιστικά στοιχεία που δείχνουν ότι το 2011, η Laziomar μετέφερε 270 457 επιβάτες και 17 717 οχήματα στα πέντε δρομολόγια υπηρεσιών συνολικά κατά τη διάρκεια των αντίστοιχων χρονικών περιόδων που καλύπτονταν από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Για το 2012 τα στοιχεία ήταν 240 430 επιβάτες και 13 228 οχήματα και για το 2013 254 167 επιβάτες και 16 927 οχήματα. ([85])

([85]) Η Ιταλία υπέβαλε επίσης στοιχεία μόνο για τους επιβάτες για το 2009 και το 2010. Υπενθυμίζεται ότι τα συγκεκριμένα δρομολόγια εκτελούνταν από την Caremar κατά την περίοδο αυτή έως το τέλος Μαΐου του 2011. Για το 2009 τα στοιχεία ήταν 287 639 επιβάτες (157 055 για τις γραμμές T1 και A2, 99 087 για τις γραμμές T2 και A3 και 31 494 για την A1) και για το 2010 253 638 (141 300 για τις γραμμές T1 και A2, 86 031 για τις γραμμές T2 και A3 και 26 307 για τη γραμμή A1).

Πίνακας 11

Στατιστικά στοιχεία για τους επιβάτες για τα έτη 2011-2013

Έτος	Γραμμή T1	Γραμμή T2	Γραμμή A1	Γραμμή A2	Γραμμή A3	Συνολικός αριθμός επιβατών
2011	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

Πίνακας 12

Στατιστικά στοιχεία για τα οχήματα για τα έτη 2011-2013

Έτος	Γραμμή T1	Γραμμή T2	Γραμμή A1	Γραμμή A2	Γραμμή A3	Συνολικός αριθμός οχημάτων [1]
2011	13 203	2 880	1 634 [2]			17 717
2012	10 614	2 614				13 228
2013	14 177	2 750				16 927

[1] Τα σκάφη που χρησιμοποιούνταν στη γραμμή A1, στη γραμμή A2 και στη γραμμή A3 δεν μετέφεραν οχήματα (με εξαίρεση τη γραμμή A1 το 2011).
[2] Από το 2012 το δρομολόγιο αυτό εξυπηρετεί μόνο επιβάτες.

(292) Συνολικά, τα αριθμητικά στοιχεία δείχνουν ότι η ζήτηση των χρηστών για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών σε καθένα από τα σχετικά δρομολόγια ήταν σημαντική και αρκετά σταθερή, και από την ανάλυση για τα έτη 2011-2013 δεν προέκυψαν ενδείξεις απώλειας της ζήτησης. Η Επιτροπή κατέδειξε ήδη ότι υπήρχε επίσης σημαντική ζήτηση των χρηστών για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για την περίοδο από το 2014 και μετά (βλ. αιτιολογική σκέψη 184).

(293) Μπορεί ως εκ τούτου να συναχθεί ότι τα δρομολόγια αυτά κάλυπταν μια πραγματική ζήτηση των χρηστών και, επομένως, ανταποκρίνονταν σε πραγματικές ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας.

(294) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 186, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει επίσης αν η υπηρεσία θα ήταν ανεπαρκής εάν η παροχή της επαφίετο μόνο στις δυνάμεις της αγοράς υπό το πρίσμα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται από το κράτος μέλος δυνάμει της παράτασης της αρχικής σύμβασης. Η παράγραφος 48 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνει εν προκειμένω ότι «*η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει εάν το κράτος μέλος έχει διαπράξει πρόδηλο σφάλμα*».

(295) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά την περίοδο από την 1η Ιουνίου 2011 έως τις 14 Ιανουαρίου 2014, σε ένα δρομολόγιο που εκτελούσε η Laziomar στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης (γραμμή A3), ένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης, η Vetor, παρείχε υπηρεσία μεταφοράς επιβατών, αν και όχι με την ίδια συνέχεια και τακτικότητα ούτε στις ίδιες τιμές. Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 195 την ανταγωνιστική κατάσταση στη γραμμή A3 και το αν οι υπηρεσίες που παρέχονταν από τη Vetor ήταν ισοδύναμες με εκείνες που έπρεπε να παρέχει η Laziomar βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αξιολόγηση αυτή βασίστηκε στην ανταγωνιστική κατάσταση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο μεταξύ 1ης Ιουνίου 2011 και 14ης Ιανουαρίου 2014. Δεδομένου ότι, γενικά, οι υπηρεσίες που πρέπει να παρέχει η Laziomar είναι σχεδόν πανομοιότυπες από την άποψη των εξυπηρετούμενων γραμμών, συχνοτήτων και τεχνικών προδιαγραφών με τις υπηρεσίες που έπρεπε να παρέχει κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, το συμπέρασμα της Επιτροπής (βλ. αιτιολογική σκέψη 195) ότι οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούσαν από μόνες τους για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας ισχύει επίσης για τη Laziomar καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Πράγματι, στα περισσότερα δρομολόγια η Laziomar ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης ενώ σε ένα μόνο δρομολόγιο (γραμμή A3), οι υπηρεσίες που παρέχονταν από τη Vetor δεν ήταν ισοδύναμες από άποψη συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και τιμής και, συνεπώς, δεν ικανοποιούσαν πλήρως τις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στη Laziomar δυνάμει της αρχικής σύμβασης (όπως παρατάθηκε).

(296) Τέλος, ενόψει της σχεδιαζόμενης ιδιωτικοποίησης και προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών που παρέχονταν βάσει της αρχικής σύμβασης, η Ιταλία αποφάσισε να παρατείνει τη σύμβαση αυτή χωρίς μεταβολές και με την επιφύλαξη της αλλαγής στη μεθοδολογία της αντιστάθμισης που εφαρμόστηκε από το 2010 και μετά. Η Επιτροπή αποδέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών (όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 291, 292 έως 293) δεν μπορούσε να καλυφθεί με την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους φορείς που εξυπηρετούσαν τα επίμαχα δρομολόγια. Ειδικότερα, στα περισσότερα δρομολόγια, η Laziomar ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης (βλ. π.χ. αιτιολογική σκέψη 188) και, όπου δεν συνέβαινε αυτό, οι υπηρεσίες που προσφέρονταν από τον άλλο φορέα εκμετάλλευσης δεν πληρούσαν τις απαιτήσεις της τακτικότητας, της συνέχειας, της μεταφορικής ικανότητας και της προσιτής τιμής. Επιπλέον, η εκτέλεση των περισσότερων (αν όχι όλων των) δρομολογίων, ιδίως την περίοδο μειωμένης κίνησης, είναι ζημιογόνος, οπότε χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είναι πιθανό να μην εκτελούνταν καθόλου. Επιπλέον, η Επιτροπή αποδέχεται ότι, λαμβανομένης υπόψη της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Laziomar, η παράταση της υφιστάμενης σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν ο μόνος τρόπος να διασφαλιστεί η συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών έως την ολοκλήρωση αυτής της ιδιωτικοποίησης.

(297) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα κατά τον καθορισμό των υπηρεσιών που ανατέθηκαν στη Laziomar ως ΥΓΟΣ. Ως εκ τούτου, οι αμφιβολίες τις οποίες διατύπωσε η Επιτροπή στις αποφάσεις του 2011 και του 2012 αίρονται.

5.3.3. *Ανάγκη για πράξη ανάθεσης που καθορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τον τρόπο υπολογισμού της αντιστάθμισης*

(298) Όπως αναφέρεται στο τμήμα 2.3 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, σύμφωνα με την έννοια της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 106 της Συνθήκης, η ενδιαφερόμενη επιχείρηση έχει επιφορτιστεί με την παροχή υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος με μία ή περισσότερες επίσημες πράξεις.

(299) Ειδικότερα, οι εν λόγω πράξεις πρέπει να αναφέρουν:

— τον ακριβή χαρακτήρα της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη διάρκειά της·

— την επιχείρηση και τη γεωγραφική περιοχή τις οποίες αφορά·

— τον χαρακτήρα των αποκλειστικών δικαιωμάτων·

— τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την επανεξέταση της αντιστάθμισης·

— τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την επιστροφή της ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.

(300) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012 η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν η πράξη ανάθεσης περιείχε ολοκληρωμένη περιγραφή της φύσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας της Laziomar κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Ωστόσο, η Επιτροπή υπενθύμισε επίσης ότι διάφορα στοιχεία της ανάθεσης μπορούν να περιληφθούν σε περισσότερες πράξεις χωρίς να τίθεται υπό αμφισβήτηση η καταλληλότητα του ορισμού των υποχρεώσεων. Κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, η πράξη ανάθεσης στη Laziomar περιλάμβανε την αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε και παρατάθηκε με την πάροδο του χρόνου), τα πενταετή σχέδια που κάλυπταν τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2008, μια σειρά ad hoc αποφάσεων της Ιταλίας, την οδηγία CIPE και τον νόμο του 2009.

(301) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε με την πάροδο του χρόνου), η οποία αποτελεί τον πυρήνα της πράξης ανάθεσης της Laziomar, παρέμεινε σε πλήρη εφαρμογή έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης βάσει μιας σειράς νομοθετικών διαταγμάτων (βλ. αιτιολογική σκέψη 278). Σε αυτές τις νομικές πράξεις διευκρινίζεται ότι στη Laziomar είχαν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησής της.

(302) Σύμφωνα με την αρχική σύμβαση, στα πενταετή σχέδια καθορίζονται τα εξυπηρετούμενα δρομολόγια και οι εξυπηρετούμενοι λιμένες, ο τύπος και η μεταφορική ικανότητα των σκαφών που χρησιμοποιούνται στις επίμαχες θαλάσσιες συνδέσεις, η συχνότητα των δρομολογίων και οι επιβαλλόμενοι ναύλοι, καθώς και οι μειωμένοι ναύλοι που ισχύουν ιδίως για τους μόνιμους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών. Μολονότι τα σχέδια για την περίοδο 2005-2008 δεν εγκρίθηκαν επίσημα, το σχέδιο για την περίοδο 2000-2004 συνέχισε να εφαρμόζεται χωρίς αλλαγές όσον αφορά το πεδίο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις του εν λόγω σχεδίου συνέχισαν να έχουν πλήρη εφαρμογή κατά την περίοδο από την 1η Ιουνίου 2011 έως τις 14 Ιανουαρίου 2014. Πριν από το 2011, το αρχικό σύστημα ναύλων που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση τροποποιήθηκε με διάφορες μεταγενέστερες πράξεις. Ωστόσο, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης, δεν εκδόθηκαν διυπουργικά διατάγματα για την περαιτέρω τροποποίηση των ναύλων που θα χρεώνονταν από τις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες έπρεπε η Laziomar να εκπληρώνει κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης καθορίζονταν με επαρκή σαφήνεια.

(303) Η Επιτροπή επισήμανε ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 239 και 240 της απόφασης του 2011 ότι οι παράμετροι που είναι απαραίτητες για τον υπολογισμό του ποσού της αντιστάθμισης έχουν καθοριστεί εκ των προτέρων και περιγράφονται με σαφήνεια. Ειδικότερα, για τα έτη 2011 και 2013 η αρχική σύμβαση (βλ. αιτιολογική σκέψη 46) περιλαμβάνει εξαντλητικό και ακριβή κατάλογο των στοιχείων κόστους που πρέπει να ληφθούν υπόψη καθώς και τη μεθοδολογία υπολογισμού της απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου για τον φορέα εκμετάλλευσης. Η σχετική μεθοδολογία καθορίζεται στην οδηγία CIPE (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 47 έως 57). Ειδικότερα, η οδηγία CIPE περιγράφει τα στοιχεία κόστους που πρέπει να ληφθούν υπόψη και την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Τέλος, ο νόμος του 2009 περιλαμβάνει το μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης που ανέρχεται σε 10 030 606 EUR και που ισχύει από το 2010 και μετά. Επιπλέον, η αρχική σύμβαση προέβλεπε ότι η αντιστάθμιση θα καταβαλλόταν σε δόσεις και διασφάλιζε ότι η αντιστάθμιση βασιζόταν σε πραγματικές δαπάνες και έσοδα από την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Με τον τρόπο αυτό, τυχόν υπεραντιστάθμιση μπορούσε να ανιχνευθεί και να αποφευχθεί εύκολα. Κατά περίπτωση, το κράτος μπορούσε στη συνέχεια να ανακτήσει την υπεραντιστάθμιση από τη Laziomar.

(304) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι για την περίοδο παράτασης της αρχικής σύμβασης, οι πράξεις ανάθεσης περιείχαν σαφή ορισμό των σχετικών υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, της διάρκειας, της επιχείρησης και της σχετικής γεωγραφικής περιοχής, των παραμέτρων για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την επανεξέταση της αντιστάθμισης, και των ρυθμίσεων για την αποφυγή και την επιστροφή τυχόν υπεραντιστάθμισης όπως απαιτείται από το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011.

5.3.4. *Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης*

(305) Όπως αναφέρεται στην παράγραφο 17 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, «[...] η διάρκεια της περιόδου μιας ανάθεσης θα πρέπει να αιτιολογείται βάσει αντικειμενικών κριτηρίων, όπως η ανάγκη απόσβεσης μη μεταβιβάσιμων στοιχείων πάγιου ενεργητικού. Σε κάθε περίπτωση, η διάρκεια της περιόδου ανάθεσης δεν θα πρέπει να υπερβαίνει την περίοδο που απαιτείται για την απόσβεση των σημαντικότερων στοιχείων ενεργητικού που απαιτούνται για την παροχή της ΥΓΟΣ».

(306) Η Ιταλία επισήμανε ότι η διάρκεια της παράτασης είχε καθοριστεί σε συνάρτηση με την περίοδο που απαιτείται για την απόσβεση των στοιχείων ενεργητικού που χρησιμοποιούνται στην παροχή της ΥΓΟΣ. Ειδικότερα, η συνολική διάρκεια της αρχικής σύμβασης όπως παρατάθηκε ανέρχεται σε μόλις 24 έτη. Τα σκάφη είναι τα σημαντικότερα στοιχεία ενεργητικού που απαιτούνται για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Η περίοδος απόσβεσης των σκαφών που χρησιμοποιούνται για πορθμειακές υπηρεσίες είναι κατά κανόνα μεγάλη και μπορεί να υπερβαίνει τα 25 έτη.

(307) Η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή την αξία απόσβεσης των σκαφών της Laziomar για την περίοδο 2011-2013. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όταν η Laziomar άρχισε να εκτελεί τα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino την 1η Ιουνίου 2011, στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης, τα τέσσερα σκάφη της είχαν μέση ηλικία 24 ετών.

(308) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η παράταση της περιόδου για δυόμισι έτη ήταν αναγκαία για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Λαμβάνοντας, επίσης, υπόψη τη μέση ηλικία των σκαφών, τη μέση διάρκεια της περιόδου απόσβεσης των σκαφών που χρησιμοποιούνται γενικά για πορθμειακές υπηρεσίες, τις πρωτοβουλίες εκσυγχρονισμού που προβλέπονται σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης παροχής υπηρεσιών και τη χρήση νέων σκαφών (βλ. αιτιολογική σκέψη 243), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διάρκεια της πράξης ανάθεσης είναι επαρκώς αιτιολογημένη και ότι τηρείται η παράγραφος 17 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

5.3.5. *Συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής* ([86])

(309) Σύμφωνα με την παράγραφο 18 του πλαισίου ΥΓΟΣ 2011, «[...] η ενίσχυση θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης μόνο όταν η επιχείρηση συμμορφώνεται, κατά περίπτωση, με την οδηγία 2006/111/ΕΚ για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων».

([86]) 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).

(310) Επιπλέον, η παράγραφος 44 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 απαιτεί τα εξής: «Όταν μια επιχείρηση αναπτύσσει δραστηριότητες τόσο εντός όσο και εκτός του πεδίου ΥΓΟΣ, πρέπει να καταχωρούνται στην εσωτερική λογιστική ξεχωριστά οι δαπάνες και τα έσοδα που συνδέονται με την ΥΓΟΣ και οι αντίστοιχες δαπάνες και έσοδα που συνδέονται με τις λοιπές υπηρεσίες σύμφωνα με τις αρχές που καθορίζονται στην παράγραφο 31».

(311) Η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι η Laziomar δραστηριοποιούνταν μόνο στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει της αρχικής σύμβασης.

(312) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παράγραφος 18 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 δεν εφαρμόζεται.

5.3.6. *Ποσό της αντιστάθμισης*

(313) Η παράγραφος 21 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 ορίζει ότι «[…] [τ]ο ποσό της αντιστάθμισης δεν μπορεί να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του κόστους για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους».

(314) Στην προκειμένη υπόθεση, δεδομένου ότι η αντιστάθμιση συνιστά παράνομη ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος του, η παράγραφος 69 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 ορίζει συγκεκριμένα ότι, για τον σκοπό της αξιολόγησης της κρατικής ενίσχυσης, δεν απαιτείται να χρησιμοποιηθεί η μεθοδολογία του καθαρού αποφευχθέντος κόστους. Αντίθετα, μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικές μέθοδοι για τον υπολογισμό του καθαρού κόστους που είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως η μεθοδολογία που βασίζεται στην κατανομή κόστους. Βάσει της τελευταίας μεθοδολογίας, το καθαρό κόστος υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ του κόστους και των εσόδων εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας από έναν καθορισμένο πάροχο, όπως καθορίζεται και εκτιμάται στην πράξη ανάθεσης. Στις παραγράφους 28 έως 38 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 περιγράφεται αναλυτικότερα ο τρόπος εφαρμογής αυτής της μεθοδολογίας.

(315) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το ασφάλιστρο κινδύνου της τάξης του 6,5 %, το οποίο ίσχυε από το 2010 και μετά. Ειδικότερα, η Επιτροπή διερωτήθηκε αν αυτό το ασφάλιστρο αντικατοπτρίζει ένα κατάλληλο επίπεδο κινδύνου λαμβανομένου υπόψη του ότι εκ πρώτης όψεως η Laziomar δεν φαινόταν να αναλαμβάνει τους κινδύνους που απορρέουν συνήθως από την παροχή αυτών των υπηρεσιών.

(316) Το ασφάλιστρο κινδύνου της τάξης του 6,5 % χρησιμοποιούνταν για τον καθορισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου με χρήση του τύπου ΜΣΚΚ. Ωστόσο, όπως εξηγήθηκε ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 136, 137 και 138, η Ιταλία διευκρίνισε ότι, επειδή το ύψος της αντιστάθμισης υπόκειτο σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009, αποφασίστηκε να απλουστευτεί ο υπολογισμός με χρήση του 6,5 % ως πάγιου συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου.

(317) Στο πλαίσιο αυτό, με βάση τους ανά δρομολόγιο λογαριασμούς που υπέβαλε η Ιταλία και όπως παρουσιάζονται συγκεντρωτικά στον πίνακα 13, η Επιτροπή μπόρεσε να επαληθεύσει ότι, για το 2011, το 2012 και για το 2013 συνολικά, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ήταν κατά 70 650 EUR υψηλότερη από το καθαρό κόστος της υπηρεσίας (μη συμπεριλαμβανομένης τυχόν απόδοσης επί του κεφαλαίου):

Πίνακας 13

Καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας που παρείχε η Laziomar κατά την περίοδο 2011-2013

(EUR)

Αποστολή δημόσιας υπηρεσίας της Laziomar	2011	2012	2013	Σύνολο
Σύνολο εσόδων	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
– Σύνολο δαπανών	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
– Αποσβέσεις	114 836	274 044	352 229	741 109
= Καθαρό κόστος δημόσιας υπηρεσίας	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ απόδοση επί του κεφαλαίου (6,5 %)	0	0	0	0

= Ποσό επιλέξιμο για αντιστάθμιση	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Πραγματική αντιστάθμιση	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Υπεραντιστάθμιση/ υπο-αντιστάθμιση	149 484	– 192 047	113 213	70 650

(318) Η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη το γεγονός ότι η Laziomar άρχισε να εκτελεί τα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino την 1η Ιουνίου 2011, αμέσως μετά τη μεταβίβαση των εν λόγω δρομολογίων από την περιφέρεια της Καμπανίας και την Caremar στην περιφέρεια του Λάτσιο και στη Laziomar (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 4, 32 και 33). Ως εκ τούτου, το οικονομικό έτος 2011, το οποίο δείχνει θετική διαφορά ύψους 149 484 EUR, δεν μπορεί να αποδοθεί πλήρως στη Laziomar και δεν είναι αντιπροσωπευτικό των πραγματικών αποτελεσμάτων της Laziomar. Πράγματι, για τα οικονομικά έτη 2012 και 2013, τα οποία αποδίδονται εξ ολοκλήρου στη Laziomar, η συνολική διαφορά μεταξύ της επιλέξιμης και της πραγματικής αντιστάθμισης είναι αρνητική (– 78 834 EUR).

(319) Η Επιτροπή επαλήθευσε επίσης τους υπολογισμούς που υπέβαλε η Ιταλία όσον αφορά την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου βάσει του πάγιου συντελεστή του 6,5 %. Δεδομένου ότι οι αποδόσεις είναι αρνητικές κατά την περίοδο 2011-2013 (βλ. αιτιολογική σκέψη 138), εμφανίζονται ως «μηδέν» στον πίνακα 13 για τον υπολογισμό του καθαρού κόστους της δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα αρνητικά αποτελέσματα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην περίπτωση των τριών οικονομικών ετών συνολικά, η θετική διαφορά των 70 650 EUR, η οποία αντιπροσωπεύει μόνο το 0,2 % της πραγματικής αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στη Laziomar, καλύπτεται από τον πάγιο συντελεστή του 6,5 % και δεν οδηγεί σε υπεραντιστάθμιση. Επίσης, ένας συντελεστής απόδοσης της τάξης του 0,2 % (ή 20 μονάδες βάσης) δεν υπερβαίνει το σχετικό διατραπεζικό επιτόκιο συν 100 μονάδες βάσης, το οποίο, σύμφωνα με την παράγραφο 36 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, θεωρείται, σε κάθε περίπτωση, εύλογο.

(320) Η παράγραφος 49 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 επιβάλλει στα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται για την παροχή ΥΓΟΣ δεν έχει ως αποτέλεσμα να λαμβάνουν οι επιχειρήσεις υπεραντιστάθμιση (όπως ορίζεται στην παράγραφο 47 του πλαισίου αυτού). Μεταξύ άλλων, τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία κατόπιν σχετικού αιτήματος της Επιτροπής. Επιπλέον, πρέπει να διενεργούν τακτικούς ελέγχους, ή να εξασφαλίζουν τη διενέργεια τέτοιων ελέγχων, στο τέλος της περιόδου της ανάθεσης και, εν πάση περιπτώσει, ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα τρία έτη.

(321) Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη, στο πλαίσιο του τρίτου κριτηρίου Altmark, ότι η απόδοση κεφαλαίου βάσει πάγιου συντελεστή της τάξης του 6,5 % την οποία θα μπορούσε να αναμένει η Laziomar από μια εκ των προτέρων άποψη ήταν σύμφωνη με τους κινδύνους τους οποίους διέτρεχε κατά την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών βάσει της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 211 έως 216). Επιπλέον, η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι η Ιταλία χρησιμοποίησε έναν πάγιο συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου για λόγους απλούστευσης του υπολογισμού.

(322) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η υποβληθείσα οδηγία CIPE λαμβάνει υπόψη ορισμένες αγοραίες αξίες που ισχύουν στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ. Καθορίζει τις επιλέξιμες δαπάνες για τους σκοπούς των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς και τις αρχές υπολογισμού όσον αφορά τον συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου με βάση τις πληροφορίες, τους όρους και τους κινδύνους που σχετίζονται με τον συγκεκριμένο τομέα.

(323) Επιπλέον, όπως εξηγήθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 214, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει του τρίτου κριτηρίου Altmark, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το 2013 (καθώς και καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2011-2013) η διάμεση απόδοση κεφαλαίου που παράχθηκε από ομάδα αναφοράς που απαρτιζόταν από επιλεγμένους φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων που παρείχαν θαλάσσιες συνδέσεις εντός της Ιταλίας ή μεταξύ της Ιταλίας και άλλων κρατών μελών ήταν γενικά σε παρεμφερή επίπεδα με την απόδοση κεφαλαίου της Laziomar της τάξης του 6,5 %.

(324) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόδοση επί του κεφαλαίου της τάξης του 6,5 % παραμένει σε λογικά επίπεδα.

(325) Τέλος, η Ιταλία προσκόμισε τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι διενεργήθηκαν όλοι οι τακτικοί έλεγχοι για να εξασφαλιστεί ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερέβαινε το καθαρό κόστος της υπηρεσίας. Επιπλέον, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αντιστάθμιση καταβάλλεται σε δόσεις (βλ. αιτιολογική σκέψη 45) και ότι η τελική πληρωμή πραγματοποιείται βάσει των πραγματικών δαπανών και εσόδων του έτους. Αυτό διασφαλίζει ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερβαίνει το καθαρό κόστος της υπηρεσίας.

(326) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το ποσό της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στη Laziomar κατά την παράταση της αρχικής σύμβασης δεν οδήγησε σε υπεραντιστάθμιση και ότι πληρούνται οι εφαρμοστέες απαιτήσεις του τμήματος 2.8 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

5.3.7. *Η προτεραιότητα ελλιμενισμού*

(327) Το άρθρο 19β παράγραφος 21 του νόμου του 2009 ορίζει σαφώς ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας με τα νησιά και λαμβανομένων υπόψη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Laziomar. Πράγματι, εάν δεν υπήρχε προτεραιότητα ελλιμενισμού για τις εταιρείες στις οποίες έχουν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αυτές ενδέχεται να έπρεπε να περιμένουν τη σειρά τους για πρόσδεση και, επομένως, να αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται ο σκοπός της διασφάλισης αξιόπιστης και βολικής συνδεσιμότητας για τους καταναλωτές. Ένα τακτικό χρονοδιάγραμμα είναι όντως απαραίτητο για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας του πληθυσμού των νησιών και για τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι χρόνοι αναχώρησης των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται από τη σύμβαση, η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι οι λιμένες κατανέμουν τις θέσεις και τους χρόνους ελλιμενισμού κατά τρόπο ώστε να διευκολύνεται ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(328) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό είχε ως στόχο να διευκολυνθεί η Laziomar στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλ. τμήμα 5.3.2). Επιπλέον, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ισχύει μόνο για υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(329) Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη λεπτομερώς τη συμβατότητα της ΥΓΟΣ και της σχετικής αντιστάθμισης για τη Laziomar κατά την παράταση της αρχικής σύμβασης (βλ. τμήματα 5.3.2 έως 5.3.6). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αξιολόγηση της συμβατότητας της προτεραιότητας ελλιμενισμού μπορεί να περιοριστεί στη διαπίστωση του αν το μέτρο αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε υπεραντιστάθμιση.

(330) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ενδεχόμενο οικονομικό πλεονέκτημα από την προτεραιότητα ελλιμενισμού θα ήταν περιορισμένο (βλ. αιτιολογική σκέψη 162). Κατά συνέπεια, ομοίως περιορισμένος θα ήταν και ο κίνδυνος υπεραντιστάθμισης από το μέτρο. Επιπλέον, στον βαθμό που το μέτρο αυτό μείωνε τις λειτουργικές δαπάνες ή αύξανε τα έσοδα του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, αυτές οι επιπτώσεις θα αντικατοπτρίζονταν πλήρως στους εσωτερικούς λογαριασμούς του φορέα. Ως εκ τούτου, οι έλεγχοι υπεραντιστάθμισης που εφαρμόστηκαν στη Laziomar, όπως περιγράφονται στο τμήμα 5.3.6 είναι επίσης κατάλληλοι για τον εντοπισμό ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης που προκύπτει από την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

(331) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού, η οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας από τη Laziomar, είναι επίσης συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

5.3.8. *Συμπέρασμα*

(332) Βάσει της αξιολόγησης στις αιτιολογικές σκέψεις 278 έως 331, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Laziomar για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης την περίοδο από την 1η Ιουνίου 2011 έως τις 14 Ιανουαρίου 2014 και η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 και είναι, συνεπώς, συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ.

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(333) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ιταλία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή τα υπό εξέταση μέτρα ενίσχυσης κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή αποφάσισε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Laziomar στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ. Επιπλέον, δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της ΥΓΟΣ από τη Laziomar, το μέτρο αυτό είναι επίσης συμβατό με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ.

(334) Επιπλέον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα ακόλουθα μέτρα δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ:

α) η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Laziomar για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών βάσει της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών για την περίοδο από τις 15 Ιανουαρίου 2014 έως τις 14 Ιανουαρίου 2024, συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη Laziomar, διότι πληροί τα τέσσερα κριτήρια Altmark·

β) η δυνατότητα χρήσης πόρων για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας, δεδομένου ότι η Laziomar δεν χρησιμοποίησε τους πόρους αυτούς για τους προαναφερθέντες σκοπούς·

γ) οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Laziomar και η δυνατότητα χρήσης πόρων του FAS για την κάλυψη αναγκών ρευστότητας, όπως προβλέπεται στον νόμο του 2010,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η αντιστάθμιση υπέρ της Laziomar και η προτεραιότητα ελλιμενισμού για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης κατά την περίοδο από την 1η Ιουνίου 2011 έως τις 14 Ιανουαρίου 2014, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Ιταλία έθεσε σε εφαρμογή την ενίσχυση υπέρ της Laziomar κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Η εν λόγω ενίσχυση είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

Η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την περίοδο από τις 15 Ιανουαρίου 2014 έως τις 14 Ιανουαρίου 2024, συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Laziomar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη Laziomar, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ·

Άρθρο 3

Η δυνατότητα προσωρινής χρήσης των χρηματοδοτικών πόρων που έχουν ήδη δεσμευθεί για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου, για την κάλυψη πιεστικών αναγκών ρευστότητας, όπως ορίζεται στον νόμο του 2010, δεν αξιοποιήθηκε όσον αφορά τη Laziomar. Συνεπώς, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Laziomar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 4

Οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Laziomar, όπως προβλέπονται στον νόμο του 2010, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Laziomar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 5

Η δυνατότητα χρήσης πόρων του Fondo Aree Sottoutilizzate για την κάλυψη αναγκών ρευστότητας, όπως προβλέπεται στον νόμο του 2010, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 30 Σεπτεμβρίου 2021.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής