ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2025/440 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Ιουλίου 2024

σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που τέθηκαν σε εφαρμογή από την Ιταλία και την περιφέρεια της Καμπανίας υπέρ της Caremar και της αγοράστριάς της SNAV/Rifim

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2024) 4656]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις ([1]), και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Στις 5 Οκτωβρίου 2011, μετά από πολλές καταγγελίες ([2]) και ανταλλαγές αλληλογραφίας με τις ιταλικές αρχές ([3]), η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με διάφορα μέτρα που έλαβε η Ιταλία υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia (στο εξής: απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011) ([4]). Με απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2012, όπως τροποποιήθηκε στις 19 Δεκεμβρίου 2012 (στο εξής: απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012) ([5]), η Επιτροπή επέκτεινε την επίσημη διαδικασία έρευνας σε ορισμένα πρόσθετα μέτρα δημόσιας στήριξης τα οποία λήφθηκαν υπέρ των εν λόγω εταιρειών.

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

([2]) 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, που απαρτιζόταν από τις ναυτιλιακές εταιρείες Tirrenia di Navigazione S.p.A (στο εξής: Tirrenia), Adriatica S.p.A. (στο εξής: Adriatica), Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. (στο εξής: Caremar), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. (στο εξής: Saremar), Siremar – Sicilia Regionale Marittima SpA (στο εξής: Siremar) και Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. (στο εξής: Toremar).

([3]) Όσον αφορά την Caremar, στις 29 Ιουλίου 2010 οι ιταλικές αρχές είχαν κοινοποιήσει στην Επιτροπή την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που το ιταλικό κράτος κατέβαλε στην Caremar τα έτη 2009 και 2010. Η κοινοποίηση και οι επακόλουθες ανταλλαγές αλληλογραφίας με τις ιταλικές αρχές, με τις οποίες, μεταξύ άλλων, η κοινοποίηση επεκτάθηκε στην αντιστάθμιση που καταβλήθηκε έως το τέλος του 2011, πρωτοκολλήθηκαν με αριθμό υπόθεσης N 338/2010. Ωστόσο, το μέτρο πρωτοκολλήθηκε στη συνέχεια ως μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση με αριθμούς υποθέσεων SA 32014, SA 32015 και SA 32016, δεδομένου ότι η κρατική στήριξη τέθηκε σε εφαρμογή προτού η Επιτροπή μπορέσει να λάβει θέση σχετικά με τη συμβατότητά της με την εσωτερική αγορά. Στις 28 Σεπτεμβρίου 2011 η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή για την πρόθεσή της να ιδιωτικοποιήσει τις περιφερειακές εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar.

([4]) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 28 της 1.2.2012, σ. 18). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

([5]) Η απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 84 της 22.3.2013, σ. 58). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

(2) Η Επιτροπή έχει ήδη περατώσει την προαναφερθείσα επίσημη διαδικασία έρευνας σε σχέση με τις Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar και Laziomar με χωριστές αποφάσεις οι οποίες εκδόθηκαν για καθεμία από τις εν λόγω εταιρείες του ομίλου Tirrenia ([6]).

(3) Σε σχέση με την Caremar, η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 αφορούσε τα ακόλουθα μέτρα:

— τις αντισταθμίσεις που χορηγήθηκαν για την εκτέλεση ορισμένων δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Δεκεμβρίου 2011·

— την προτεραιότητα ελλιμενισμού που προβλέπεται από το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 135 της 25ης Σεπτεμβρίου 2009 (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 135/2009), το οποίο μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 166 της 20ής Νοεμβρίου 2009 (στο εξής: νόμος 166/2009)·

— τα μέτρα που προβλέπονται από το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 125 της 5ης Αυγούστου 2010 (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 125/2010), το οποίο μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 163 της 1ης Οκτωβρίου 2010 (στο εξής: νόμος 163/2010)· και

— τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Caremar.

(4) Η Ιταλία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τα μέτρα που καλύπτει η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 στις 15 και στις 30 Νοεμβρίου 2011 καθώς και στις 16 Μαρτίου 2012. Με επιστολή της 19ης Ιουλίου 2012, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Caremar. Οι εν λόγω πληροφορίες, οι οποίες περιλάμβαναν λεπτομερή περιγραφή των προϋποθέσεων που η Caremar επέβαλε σε δυνητικούς προσφέροντες, δεν είχαν τεθεί στη διάθεση της Επιτροπής κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011. Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν περαιτέρω πληροφορίες στις 4 Οκτωβρίου 2012, κατόπιν αιτήματος παροχής πληροφοριών που η Επιτροπή απέστειλε στις 18 Ιουλίου 2012.

(5) Στις 19 και στις 21 Μαρτίου 2012 η Caremar υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011, οι οποίες διαβιβάστηκαν στην Ιταλία στις 26 Μαρτίου 2012. Στις 26 Απριλίου 2012 η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι συμμερίζεται τις παρατηρήσεις της Caremar.

(6) Η Επιτροπή έλαβε επίσης, από διάφορες εταιρείες, παρατηρήσεις καθώς και καταγγελίες σχετικά με την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Caremar για την παροχή υπηρεσιών στον κόλπο της Νάπολης. Η Επιτροπή αντιμετώπισε τις εν λόγω καταγγελίες ως παρατηρήσεις ενδιαφερόμενων μερών στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, δεδομένου ότι αφορούσαν το ίδιο ζήτημα το οποίο κάλυπτε η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011.

(7) Στις 28 Φεβρουαρίου 2012 η εταιρεία Alilauro S.p.A. (στο εξής: Alilauro) υπέβαλε καταγγελία με την οποία ισχυρίστηκε ότι η παράταση της αρχικής σύμβασης είχε ως αποτέλεσμα τη χορήγηση παράνομης κρατικής ενίσχυσης στην Caremar. Στις 7 Μαρτίου 2012 η Alilauro υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης διαδικασίας του 2011.

([6]) Με την 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), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά ορισμένα μέτρα που λήφθηκαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar. Με την απόφαση (ΕΕ) 2022/756 της Επιτροπής, 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 της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar (ΕΕ L 138 της 17.5.2022, σ. 19), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα υπολειπόμενα μέτρα που λήφθηκαν υπέρ της Saremar. Με την 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), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που λήφθηκαν υπέρ της Tirrenia και της αγοράστριάς της Compagnia Italiana di Navigazione για την περίοδο 2009-2020. Με την απόφαση (ΕΕ) 2022/348 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2021, σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που τέθηκαν σε εφαρμογή από την Ιταλία και την περιφέρεια της Τοσκάνης υπέρ της Toremar και της αγοράστριάς της Moby (ΕΕ L 64 της 2.3.2022, σ. 6), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που λήφθηκαν υπέρ της Toremar και της αγοράστριάς της Moby S.p.A. για την περίοδο 2009-2023. Με την απόφαση (ΕΕ) 2022/448 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2021, σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία υπέρ της Siremar και της αγοράστριάς της Società Navigazione Siciliana (ΕΕ L 97 της 24.3.2022, σ. 1), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που λήφθηκαν υπέρ της Siremar και της αγοράστριάς της Società Navigazione Siciliana για την περίοδο 2009-2028. Με την απόφαση (ΕΕ) 2022/1328 της Επιτροπής, 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 (ΕΕ L 200 της 29.7.2022, σ. 154), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που λήφθηκαν υπέρ της Laziomar και της αγοράστριάς της Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. για την περίοδο 2011-2024.

(8) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις στις 29 Φεβρουαρίου 2012 από τις εταιρείες Medmar Navi S.p.A. (στο εξής: Medmar) και Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (στο εξής: NLG), την 1η Μαρτίου 2012 από την εταιρεία SNAV S.p.A. (στο εξής: SNAV) και την ένωση Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei (στο εξής: ACAP) και στις 5 Μαρτίου 2012 από την εταιρεία Grandi Navi Veloci (στο εξής: GNV). Στις 16 Μαρτίου 2012 η Επιτροπή διαβίβασε στην Ιταλία τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι NLG, SNAV, ACAP και GNV, στις οποίες η Ιταλία δεν απάντησε, παρά την υπενθύμιση που εστάλη στις ιταλικές αρχές την 1η Οκτωβρίου 2012. Στις 19 Μαρτίου 2012 η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις της Medmar στην Ιταλία, στις οποίες η Ιταλία απάντησε στις 24 Απριλίου 2012.

(9) Στις 7 Νοεμβρίου 2012, με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή επέκτεινε τη διαδικασία έρευνας σε σχέση με την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε σε όλες τις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Σε σχέση με την Caremar, η επέκταση αφορούσε τα ακόλουθα μέτρα:

— την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Caremar από την 1η Ιανουαρίου 2012 υπό τους ίδιους όρους με εκείνους του 2011·

— την αντιστάθμιση που επρόκειτο να καταβληθεί για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας δυνάμει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας· και

— τις προϋποθέσεις που οι ιταλικές αρχές επέβαλαν σε δυνητικούς προσφέροντες στη διαδικασία πώλησης της Caremar.

— Η Ιταλία υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 με τις επιστολές της 7ης και της 13ης Δεκεμβρίου 2012.

(10) Η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις από την GNV στις 3 Δεκεμβρίου 2012, τη Medmar στις 29 Φεβρουαρίου 2013 και στις 5 Μαρτίου 2013, την NLG στις 5 Μαρτίου 2013 και την Alilauro στις 13 Μαρτίου 2013.

(11) Στις 26 Φεβρουαρίου 2013, στις 12 Μαρτίου 2013 και στις 12 Απριλίου 2013 οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν πρόσθετες πληροφορίες σχετικά με την αντιστάθμιση και την ιδιωτικοποίηση της Caremar.

(12) Στις 20 Ιουνίου 2014 οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν στην Επιτροπή αντίγραφο της απόφασης του διοικητικού δικαστηρίου περιφέρειας Καμπανίας, της 28ης Μαΐου 2014, με την οποία ακυρώθηκε η διαδικασία υποβολής προσφορών για την ιδιωτικοποίηση της Caremar. Οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι κατά της απόφασης του διοικητικού δικαστηρίου περιφέρειας Καμπανίας εκκρεμούσε αναίρεση ασκηθείσα ενώπιον του ιταλικού Συμβουλίου της Επικρατείας. Στις 10 Φεβρουαρίου 2015 το ιταλικό Συμβούλιο της Επικρατείας αναίρεσε την απόφαση του διοικητικού δικαστηρίου περιφέρειας Καμπανίας, της 28ης Μαΐου 2014, και επικύρωσε την τελική ανάθεση της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Caremar στη SNAV/Rifim S.r.l. (στο εξής: SNAV/Rifim).

(13) Στις 15 Ιουλίου 2015 η Marworld Ship Management and Service S.p.A. (στο εξής: Marworld) υπέβαλε στην Επιτροπή καταγγελία σχετικά με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Caremar ([7]). Δεδομένου ότι η καταγγελία αφορούσε ζήτημα που καλυπτόταν από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή το αντιμετώπισε ως παρατηρήσεις ενδιαφερόμενων μερών στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

([7]) Η καταγγελία πρωτοκολλήθηκε από την Επιτροπή με αριθμό υπόθεσης SA.42685.

(14) Στο διάστημα από το 2014 έως το 2019, η Επιτροπή επικεντρώθηκε στην επίσημη διαδικασία έρευνας που αφορούσε τις λοιπές εταιρείες του ομίλου Tirrenia, δίνοντας προτεραιότητα στις εταιρείες Saremar ([8]) και Tirrenia ([9]), όπως ζήτησαν οι ιταλικές αρχές. Η έρευνα κατέληξε στην έκδοση, κατά την περίοδο 2014-2022, των τελικών αποφάσεων σχετικά με τις εταιρείες Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar και Laziomar (βλ. αιτιολογική σκέψη 2). Παράλληλα, στις 2 Μαρτίου 2020 η Επιτροπή ολοκλήρωσε την έρευνα σχετικά με τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia εκτός της Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar, για την περίοδο 1992-2008 ([10]).

(15) Στις 25 Ιανουαρίου 2018, 14 Μαρτίου 2019, 10 Αυγούστου 2021 και 8 Δεκεμβρίου 2022 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις ιταλικές αρχές σχετικά με την Caremar. Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τις πληροφορίες αυτές στις 9 Μαΐου 2018, 31 Μαΐου 2019, 14 Ιουνίου 2019, την 1η Οκτωβρίου 2021, στις 27 Δεκεμβρίου 2022 και 3 Φεβρουαρίου 2023. Επιπλέον, στο διάστημα από τον Οκτώβριο του 2022 έως τον Μάιο του 2023, πραγματοποιήθηκαν ορισμένες άτυπες ανταλλαγές πληροφοριών με τις ιταλικές αρχές μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

(16) Στις 29 Μαΐου 2024 η Ιταλία συμφώνησε να παραιτηθεί από τα δικαιώματά της που απορρέουν από το άρθρο 342 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 1/1958 ([11]), και δέχθηκε η παρούσα απόφαση να εκδοθεί και να κοινοποιηθεί στην αγγλική γλώσσα.

(17) Με την παρούσα απόφαση περατώνεται η επίσημη διαδικασία έρευνας που κινήθηκε με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και επεκτάθηκε με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 κατά το μέρος που αφορά τα μέτρα που λήφθηκαν υπέρ της Caremar και της αγοράστριάς της, δηλαδή της προσωρινής ένωσης επιχειρήσεων SNAV/Rifim.

2. **ΙΣΤΟΡΙΚΟ**

(18) Η Caremar εκτελεί δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών, κατά κύριο λόγο μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας (Νάπολη, Sorrento και Pozzuoli) και των νησιών του κόλπου της Νάπολης (Κάπρι, Ischia, Procida), και, έως την 1η Ιουνίου 2011, εκτελούσε επίσης τα ίδια δρομολόγια μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας (Formia και Anzio) και των νησιών Ponza και Ventotene στο αρχιπέλαγος του Pontino.

(19) Η Caremar εκτελεί τα ανωτέρω δρομολόγια βάσει συμβάσεων παροχής δημόσιων υπηρεσιών που προβλέπουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: ΥΠΔΥ). Η παρούσα απόφαση καλύπτει τα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών που η Caremar εκτελεί βάσει: i) της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επρόκειτο να λήξει στο τέλος του 2008 (στο εξής: αρχική σύμβαση), η οποία παρατάθηκε για να καλύψει την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012· και ii) της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καλύπτει την περίοδο από τις 16 Ιουλίου 2015 έως τις 15 Ιουλίου 2024.

([8]) Με επιστολή της 14ης Μαΐου 2013, η περιφέρεια Σαρδηνίας ζήτησε από την Επιτροπή να διαχωρίσει τα μέτρα που αφορούν τη Saremar από την επίσημη διαδικασία έρευνας που κίνησε με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και επέκτεινε με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 και να δώσει προτεραιότητα στα εν λόγω μέτρα, μεταξύ άλλων λόγω της επικείμενης ιδιωτικοποίησης της εταιρείας.

([9]) Με σημείωμα της 2ας Αυγούστου 2017, οι ιταλικές αρχές ζήτησαν από την Επιτροπή να δώσει προτεραιότητα στην ολοκλήρωση της έρευνας σχετικά με την Tirrenia και την αγοράστριά της CIN, υπό το πρίσμα ορισμένων ρητρών που περιέχονταν στη σύμβαση πώλησης που συνάφθηκε με τη CIN. Επιπροσθέτως, από όλες τις νέες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκαν με τις αγοράστριες των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, η σύμβαση με τη CIN ήταν η πρώτη που έληξε.

([10]) 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).

([11]) Κανονισμός αριθ. 1 περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος (ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385).

(20) Από την 1η Αυγούστου 2012 έως τις 15 Ιουλίου 2015, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών βάσει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκε μεταξύ της περιφέρειας Καμπανίας και της Caremar στις 19 Δεκεμβρίου 2012 (στο εξής: ενδιάμεση σύμβαση) ([12]). Η εν λόγω σύμβαση πρόβλεπε τη συνέχιση της εκτέλεσης των δρομολογίων από την Caremar κατά τη διάρκεια της παράτασης της αρχικής σύμβασης στον κόλπο της Νάπολης από την 1η Αυγούστου 2012 (δηλαδή την ημερομηνία κατά την οποία έπαυσε να ισχύει η παράταση της αρχικής σύμβασης που προβλέφθηκε με τον νόμο 163/2010). Η ενδιάμεση σύμβαση επρόκειτο αρχικά να λήξει την 31η Δεκεμβρίου 2012, αλλά παρατάθηκε πρώτα έως την 31η Δεκεμβρίου 2013 και, στη συνέχεια, με διάφορες εκτελεστικές αποφάσεις της περιφέρειας Καμπανίας ([13]) έως τις 15 Ιουλίου 2015, δηλαδή την ημερομηνία ολοκλήρωσης της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Caremar και έναρξης ισχύος της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκε με την αγοράστρια της Caremar. Η ενδιάμεση σύμβαση δεν εμπίπτει στο αντικείμενο της επίσημης έρευνας που καλύπτουν η απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και η απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 ([14]) και, ως εκ τούτου, δεν αξιολογείται από την Επιτροπή στην παρούσα απόφαση.

(21) Οι δραστηριότητες της Caremar περιορίζονται στην παροχή των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που της ανέθεσαν οι ιταλικές αρχές, και συγκεκριμένα των υπηρεσιών εκείνων που καλύπτονταν αρχικά από την παραταθείσα αρχική σύμβαση, την ενδιάμεση σύμβαση και μεταγενέστερα τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(22) Ο όμιλος Tirrenia ανήκε στην Ιταλία μέσω της εταιρείας Fintecna ([15]) και περιλάμβανε αρχικά έξι εταιρείες, συγκεκριμένα τις Tirrenia, Adriatica, S.p.A. (στο εξής: Adriatica), Caremar, Saremar, Siremar και 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. 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 διάφορα δρομολόγια μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας, Ελλάδας, Κροατίας και Μαυροβουνίου συγχωνεύθηκε με την Tirrenia το 2004.

(23) Σκοπός των ανωτέρω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν η διασφάλιση της τακτικής εξυπηρέτησης και της αξιοπιστίας των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στα καλυπτόμενα δρομολόγια. Προς τούτο, η Ιταλία χορήγησε δημόσια αντιστάθμιση στις εταιρείες του ομίλου Tirrenia για τα εκτελούμενα δρομολόγια στο πλαίσιο των εν λόγω συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(24) Το άρθρο 1 της αρχικής σύμβασης πρόβλεπε ότι οι εξυπηρετούμενοι λιμένες, ο τύπος των χρησιμοποιούμενων σκαφών και η απαιτούμενη συχνότητα των δρομολογίων που είχαν ανατεθεί στην Caremar έπρεπε να περιγραφούν σε πενταετή σχέδια. Το τελευταίο πενταετές πρόγραμμα που εγκρίθηκε επίσημα για την Caremar 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. Οι ιταλικές αρχές εξήγησαν ότι ο πιο μακροπρόθεσμος προγραμματισμός δεν ήταν πλέον εφικτός, λόγω της έλλειψης δημοσιονομικής πρόβλεψης για τα απαιτούμενα κεφάλαια, και ότι, αντ' αυτού, η κυβέρνηση λάμβανε ad hoc αποφάσεις.

([12]) Με την απόφαση αριθ. 502 της 21ης Σεπτεμβρίου 2012, η περιφέρεια Καμπανίας ενέκρινε τη σύναψη ενδιάμεσης σύμβασης με την Caremar και με το εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 314 της 19ης Δεκεμβρίου 2012 ενέκρινε την ενδιάμεση σύμβαση.

([13]) Η ενδιάμεση σύμβαση παρατάθηκε επανειλημμένως έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Caremar (συγκεκριμένα με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 191 της 18ης Ιουνίου 2013, έως την 31η Δεκεμβρίου 2013· με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 632 της 27ης Δεκεμβρίου 2013, έως τις 28 Φεβρουαρίου 2014· με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 60 της 28ης Φεβρουαρίου 2014, έως τις 30 Απριλίου 2014· με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 123 της 29ης Απριλίου 2014, έως τις 30 Ιουνίου 2014· με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 243 της 27ης Ιουνίου 2014, έως την 31η Δεκεμβρίου 2014· με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 697 της 23ης Δεκεμβρίου 2014 έως την 31η Μαρτίου 2015 και με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 161 της 28ης Μαρτίου 2015 έως την 31η Ιουλίου 2015 το αργότερο). Με τον νόμο αριθ. 228 της 24ης Δεκεμβρίου 2012, η Ιταλία ενέκρινε την καταβολή στην περιφέρεια Καμπανίας των πόρων που είναι αναγκαίοι για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στην περιφερειακή περιοχή έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Caremar.

([14]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 54 και 55 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012.

([15]) 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.

(25) Η Επιτροπή έχει ήδη αξιολογήσει την αρχική σύμβαση που συνάφθηκε μεταξύ της Ιταλίας και της Caremar με την απόφαση (ΕΕ) 2020/1411 ([16]), με την οποία ολοκληρώθηκε η έρευνα σχετικά με την κρατική ενίσχυση υπέρ των εταιρειών του ομίλου Tirrenia, εκτός της Tirrenia, κατά την περίοδο 1992-2008 ([17]). Με την εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Caremar για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση.

(26) Οι παρεχόμενες υπηρεσίες θαλάσσιων ενδομεταφορών αποσκοπούν ουσιαστικά στην κάλυψη των αναγκών μετακινήσεων των τοπικών κοινοτήτων και ήταν συγκρίσιμες με ένα δίκτυο περιαστικών μεταφορών από άποψη συχνότητας και ωραρίων, ιδίως όσον αφορά τον κόλπο της Νάπολης.

3. ΜΕΤΡΑ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΕΣΑΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

(27) Η επίσημη έρευνα η οποία καλύπτεται από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 σε σχέση με την Caremar αφορά τα ακόλουθα μέτρα:

α) η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Caremar για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παραταθείσας αρχικής σύμβασης (δηλ. από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Ιουλίου 2012)·

β) η προτεραιότητα ελλιμενισμού που θεσπίστηκε με τον νόμο 166/2009·

γ) τα μέτρα του νόμου 163/2010·

δ) την ιδιωτικοποίηση της Caremar, συμπεριλαμβανομένων των προϋποθέσεων που οι ιταλικές αρχές επέβαλαν σε δυνητικούς προσφέροντες στη διαδικασία πώλησης της Caremar·

ε) η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

3.1. **Η οργάνωση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών της Caremar από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012**

3.1.1. *Η ΥΠΔΥ*

(28) Το άρθρο 26 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 207 της 30ής Δεκεμβρίου 2008 (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 207/2008), το οποίο μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 14 της 27ης Φεβρουαρίου 2009 (στο εξής: νόμος 14/2009), πρόβλεπε την κατά ένα έτος παράταση, έως την 31η Δεκεμβρίου 2009, της αρχικής σύμβασης (καθώς και των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατέθηκαν στις λοιπές εταιρείες του ομίλου Tirrenia), η οποία επρόκειτο αρχικά να λήξει την 31η Δεκεμβρίου 2008.

([16]) 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).

([17]) Στις 6 Αυγούστου 1999 η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σε σχέση με την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στις έξι εταιρείες του ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar. Κατά το στάδιο της έρευνας, οι ιταλικές αρχές ζήτησαν τον διαχωρισμό της υπόθεσης του ομίλου Tirrenia, ώστε να δοθεί προτεραιότητα στην έκδοση τελικής απόφασης σχετικά με την Tirrenia. Το αίτημα αυτό εκπορευόταν από το σχέδιο των ιταλικών αρχών να προβούν σε ιδιωτικοποίηση του ομίλου, αρχής γενομένης από την ίδια την επιχείρηση Tirrenia, και από την πρόθεσή τους να επιταχυνθεί η διαδικασία για την εν λόγω επιχείρηση. Η Επιτροπή αποφάσισε ότι μπορούσε να δεχθεί το αίτημα των ιταλικών αρχών και, με την 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), περάτωσε τη διαδικασία που είχε κινηθεί σε σχέση με την ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Tirrenia. Η ενίσχυση κηρύχθηκε συμβατή έναντι ορισμένων δεσμεύσεων που ανελήφθησαν από τις ιταλικές αρχές. Με την απόφαση 2005/163/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις ναυτιλιακές εταιρείες Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar (Όμιλος εταιρειών Tirrenia) (ΕΕ L 53 της 26.2.2005, σ. 29), η Επιτροπή κήρυξε την αντιστάθμιση που η Ιταλία χορήγησε στην Caremar και στις λοιπές εταιρείες του ομίλου Tirrenia (εκτός της Tirrenia, η οποία καλυπτόταν από την απόφαση 2001/851/ΕΚ της Επιτροπής) εν μέρει συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, εν μέρει συμβιβάσιμη υπό τον όρο της εκπλήρωσης ορισμένων δεσμεύσεων που ανέλαβαν οι ιταλικές αρχές και εν μέρει μη συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά. Με την απόφαση της 4ης Μαρτίου 2009 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις Tirrenia di Navigazione SpA (T-265/04), Caremar SpA κ.λπ. (T-292/04) και Navigazione Libera del Golfo SpA (T-504/04) κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ECLI:EU:T:2009:48), το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση 2005/163/ΕΚ. Προκειμένου να συμμορφωθεί με την εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή κίνησε εκ νέου την επίσημη διαδικασία έρευνας, η οποία ολοκληρώθηκε τελικώς με την απόφαση (ΕΕ) 2020/1411 της Επιτροπής.

(29) Το άρθρο 19-ter του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο 166/2009, πρόβλεπε ότι, ενόψει της ιδιωτικοποίησης των εταιρειών του ομίλου Tirrenia, οι μετοχές της Caremar επρόκειτο να μεταβιβαστούν από τη μητρική εταιρεία Tirrenia στην περιφέρεια Καμπανίας, χωρίς την καταβολή οποιουδήποτε ανταλλάγματος. 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 ([18])·

(30) Το άρθρο 19-ter του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο 166/2009, διευκρίνιζε επίσης ότι νέες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επρόκειτο να συναφθούν μεταξύ του ιταλικού κράτους και των Tirrenia και Siremar έως την 31η Δεκεμβρίου 2009. Ομοίως, οι περιφερειακές υπηρεσίες θα κατοχυρώνονταν σε σχέδια συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που θα συνάπτονταν μεταξύ των περιφερειακών αρχών της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης και της Saremar και της Toremar αντίστοιχα έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009, και μεταξύ της περιφέρειας της Καμπανίας και της Caremar 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 ([19]).

(31) Προς τούτο, όσον αφορά την Caremar, το άρθρο 19-ter του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο 166/2009, παρέτεινε περαιτέρω την αρχική σύμβαση από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2010.

(32) Το άρθρο 19-ter του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο 166/2009, καθόρισε επίσης ανώτατα όρια σταθερής ετήσιας αντιστάθμισης για την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών από την 1η Ιανουαρίου 2010 (στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης καθώς και στο πλαίσιο των νέων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας). Για την Caremar το εν λόγω ανώτατο όριο καθορίστηκε στο συνολικό ποσό των 29 869 832 EUR ([20]).

(33) Το άρθρο 1 παράγραφος 5bis του νομοθετικού διατάγματος 125/2010, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο 163/2010, πρόβλεπε την περαιτέρω παράταση της αρχικής σύμβασης από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar, στις 19 Ιουλίου 2012 και την 31η Ιουλίου 2012, αντίστοιχα. Ως εκ τούτου, για την Caremar, η παραταθείσα αρχική σύμβαση ίσχυε έως την 31η Ιουλίου 2012.

(34) Τα δρομολόγια ΥΠΔΥ τα οποία εκτελούσε η Caremar στο πλαίσιο της παραταθείσας αρχικής σύμβασης ήταν τα εξής:

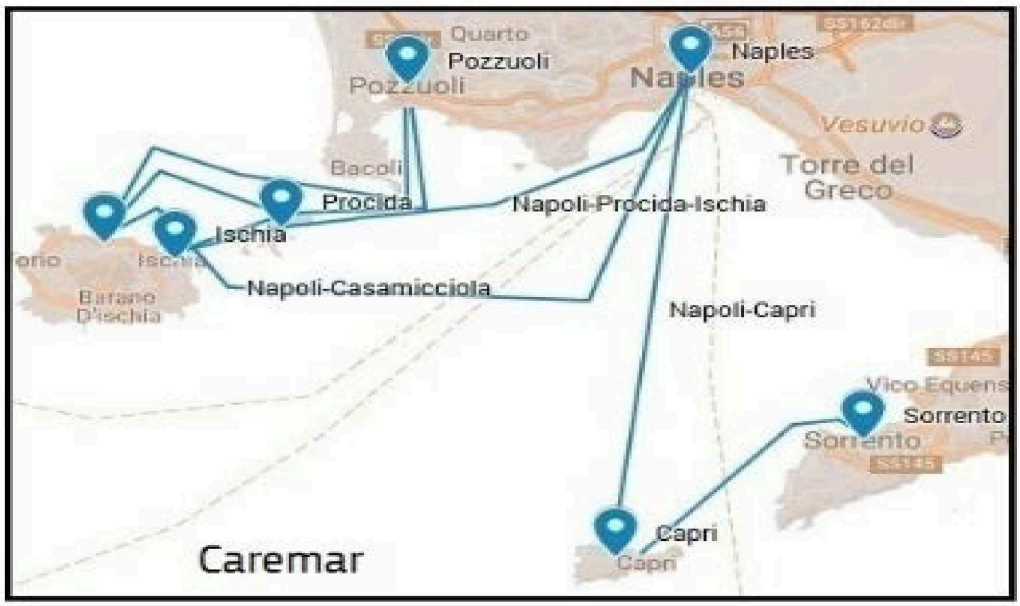
α) στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012, οκτώ δρομολόγια στον κόλπο της Νάπολης (Κάπρι/Sorrento, Κάπρι/Νάπολη, Ischia/Procida/Νάπολη, Ischia/Νάπολη, Ischia/Procida, Ischia/Procida/Pozzuoli, Procida/Νάπολη, Procida/Pozzuoli) —κατά το συγκεκριμένο διάστημα η ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar εμφάνισε μόνο πολύ μικρές μεταβολές όσον αφορά τις συχνότητες και τα ωράρια (όπως συνοψίζονται στην αιτιολογική σκέψη 39)· και

β) στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Μαΐου 2011 ([21]), τρία δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino (Ponza/Formia, Ponza/Anzio, Formia/Ventotene) —κατά το συγκεκριμένο διάστημα η ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar για τα εν λόγω δρομολόγια δεν μεταβλήθηκε.

([18]) Η μεταβίβαση αυτή πραγματοποιήθηκε τυπικά την 1η Ιουνίου 2011.
([19]) Άρθρο 19-ter παράγραφος 10 του νόμου 166/2009.
([20]) Εκ των οποίων 19 839 226 EUR από την Καμπανία και 10 030 606 EUR από το Λάτσιο.
([21]) Από την 1η Ιουνίου 2011, τα συγκεκριμένα δρομολόγια εκτελούνταν από τη νεοσυσταθείσα Laziomar. Η Επιτροπή αξιολόγησε την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Laziomar για την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων από την 1η Ιουνίου 2011 έως τις 14 Ιανουαρίου 2024 με την απόφαση 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 (ΕΕ L 200 της 29.7.2022, σ. 154), βλ. υποσημείωση 6.

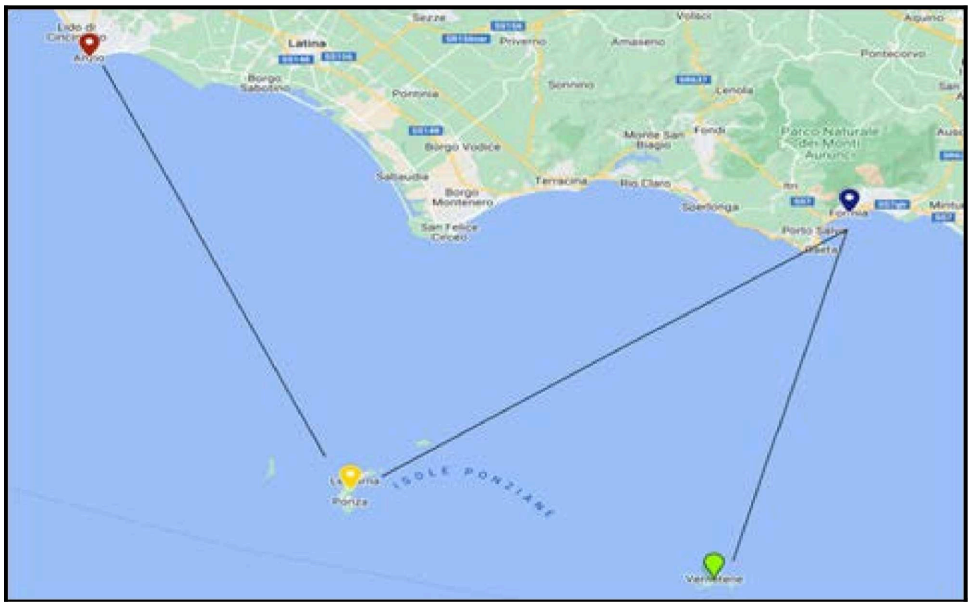
Γράφημα 1

Δρομολόγια εκτελούμενα από την Caremar στον κόλπο της Νάπολης κατά την περίοδο 2009-2012



Γράφημα 2

Δρομολόγια εκτελούμενα από την Caremar στο αρχιπέλαγος του Pontino κατά την περίοδο 2009-2011



(35) Οι υποχρεώσεις που συνδέονταν με τα δρομολόγια που αναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 34 ήταν ίδιες με εκείνες που επιβλήθηκαν στην Caremar δυνάμει της αρχικής σύμβασης και παρέμειναν σχεδόν αμετάβλητες, με εξαίρεση κάποιες διαφοροποιήσεις όσον αφορά τις συχνότητες και τα ωράρια τις οποίες η περιφέρεια Καμπανίας θέσπισε με την πάροδο των ετών στα πλαίσια ελλιμενισμού (quadri accosti), οι οποίες εγκρίθηκαν και δημοσιεύθηκαν από την περιφέρεια Καμπανίας, με σκοπό την προσαρμογή της προσφοράς στη ζήτηση του χρήστη, όπως εξηγείται κατωτέρω.

(36) Την 1η Ιανουαρίου 2009, δηλαδή κατά τον χρόνο της πρώτης παράτασης της αρχικής σύμβασης ([22]), η ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar όσον αφορά τον τύπο των χρησιμοποιούμενων σκαφών, τις συχνότητες και τα ωράρια ήταν ίδια με εκείνη που είχε καθοριστεί με την αρχική σύμβαση ([23]). Ειδικότερα:

α) Στο δρομολόγιο **Κάπρι/Sorrento**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους οκτώ μεικτά δρομολόγια (δηλαδή μεταφορά επιβατών, οχημάτων και ταχυδρομικών αντικειμένων) με ταχύπλοο πορθμείο (στο εξής: TMV ([24])) ([25]).

β) Στο δρομολόγιο **Κάπρι/Νάπολη**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από και προς τη Νάπολη (Calata Massa) ([26]) σε καθημερινή βάση έξι μεικτά δρομολόγια με TMV (πλους διάρκειας 50 λεπτών) / πορθμείο (πλους διάρκειας 1 ώρας και 20 λεπτών) ([27]). Επιπλέον, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί οκτώ επιπλέον μεικτά δρομολόγια το καλοκαίρι: επτά δρομολόγια με TMV/πορθμείο καθ' όλη τη θερινή περίοδο ([28]) και ένα ακόμη δρομολόγιο με TMV μόνο κατά την περίοδο από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου ([29]).

γ) Στο δρομολόγιο **Ischia/Νάπολη**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους τρία μεικτά δρομολόγια με πορθμείο προς τη Νάπολη (Calata Massa) ([30]) και σε καθημερινή βάση τέσσερα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από και προς τη Νάπολη (Beverello) ([31]).

δ) Στο δρομολόγιο **Ischia/Procida/Νάπολη**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους δεκατέσσερα μεικτά δρομολόγια με πορθμείο από και προς τη Νάπολη (Calata Massa) ([32]) και σε καθημερινή βάση οκτώ δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από και προς τη Νάπολη (Beverello) ([33]).

ε) Στο δρομολόγιο **Ischia/Procida/Pozzuoli**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους έξι μεικτά δρομολόγια με πορθμείο ([34]).

στ) Στο δρομολόγιο **Ischia/Procida**, η Caremar δεν υποχρεούνταν να εκτελεί οποιοδήποτε δρομολόγιο επιπλέον εκείνων που εκτελούσε ήδη στη διαδρομή Ischia/Procida/Pozzuoli.

ζ) Στο δρομολόγιο **Procida/Pozzuoli**, επιπλέον των πλόων που εκτελούνταν στη διαδρομή Ischia/Procida/Pozzuoli, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους δύο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο ([35]).

([22]) Προβλέφθηκε με το νομοθετικό διάταγμα 207/2008, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο 14/2009, βλ. αιτιολογική σκέψη 28.

([23]) Περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 548 της 1ης Απριλίου 2007.

([24]) TMV είναι το ακρωνύμιο της «Traghetto Motonave Veloce».

([25]) Συγκεκριμένα, από το Κάπρι στο Sorrento (πλους διάρκειας 25 λεπτών) στις **7:00**, στις **8:40**, στις **13:40** και στις **18:15**· και από το Sorrento στο Κάπρι (πλους διάρκειας 20 λεπτών) στις **7:45**, στις **9:25**, στις **14:30** και στις **19:00**.

([26]) Ο λιμένας της Νάπολης έχει πολλές προβλήτες, εκ των οποίων οι σημαντικότερες είναι η προβλήτα Calata Massa (για TMV και πορθμεία) και η προβλήτα Beverello (για υδρόπτερα).

([27]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στο Κάπρι στις **5:40** (με TMV), στις **17:00** (με TMV) και στις **18:40** (με πορθμείο)· και από το Κάπρι στη Νάπολη στις **14:50** (με πορθμείο), στις **15:40** (με TMV) και στις **19:50** (με TMV).

([28]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στο Κάπρι στις **7:35** (με πορθμείο), στις **12:15** (με TMV) και στις **12:55** (με πορθμείο)· και από το Κάπρι στη Νάπολη στις **5:45** (με πορθμείο), στις **9:30** (με πορθμείο), στις **10:25** (με TMV), στις **20:05** (με TMV), δρομολόγιο το οποίο μεταφέρθηκε στις 22:20 στην περίοδο από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου.

([29]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στο Κάπρι στις **21:10**.

([30]) Συγκεκριμένα, από τον λιμένα της Ischia στη Νάπολη (πλους διάρκειας 1 ώρας και 25 λεπτών) στις **9:00**, στις **13:50** και στις **20:10**.

([31]) Συγκεκριμένα, από τον λιμένα της Ischia στη Νάπολη (πλους διάρκειας 45 λεπτών) στις **6:50** και στις **8:50**· από τη Νάπολη στον λιμένα της Ischia (πλους διάρκειας 45 λεπτών) στις **7:50** και στις **18:15**.

([32]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 40 λεπτών) στις **6:25** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:30), στις **8:55** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:00), στις **10:40** (με αναχώρηση από την Procida στις 11:55), στις **14:30** από τη Νάπολη στην Procida (με αναχώρηση από την Procida στις 15:35), στις **15:40** (με αναχώρηση από την Procida στις 16:45), στις **17:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 18:35), στις **19:20** (με αναχώρηση από την Procida στις 20:25) και στις **21:55** (με αναχώρηση από την Procida στις 23:00). Από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 35 λεπτών) στις **6:45** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:15), στις **12:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 12:55), στις **15:20** (με αναχώρηση από την Procida στις 16:50), στις **17:15** από τη Νάπολη στην Procida (με αναχώρηση από την Procida στις 17:45) και στις **19:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 20:00).

([33]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 10 λεπτών) στις **9:55** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:35), στις **13:10** (με αναχώρηση από την Procida στις 13:50), στις **15:10** (με αναχώρηση από την Procida στις 15:50) και στις **20:20** (με αναχώρηση από την Procida στις 20:55).
Από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 10 λεπτών) στις **12:00** (με αναχώρηση από την Procida στις 12:10), στις **14:15** (με αναχώρηση από την Procida στις 15:05), στις **16:15** (με αναχώρηση από την Procida στις 16:25) και στις **19:10** από τη Νάπολη στην Procida (με αναχώρηση από την Procida στις 19:20).

([34]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στο Pozzuoli (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας) στις **8:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 8:50), στις **11:20** (με αναχώρηση από την Procida στις 11:40) και στις **17:35** (με αναχώρηση από την Procida στις 18:00).
Από το Pozzuoli στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας) στις **9:55** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:30), στις **13:50** (με αναχώρηση από την Procida στις 14:20) και στις **18:55** (με αναχώρηση από την Procida στις 19:30).

([35]) Συγκεκριμένα, από την Procida στο Pozzuoli (πλους διάρκειας 15 λεπτών) στις **8:25** και από το Pozzuoli στην Procida (πλους διάρκειας 15 λεπτών) στις **8:50**.

η) Στο δρομολόγιο **Procida/Νάπολη**, επιπλέον των πλόων που εκτελούνταν στη διαδρομή Ischia/Procida/Νάπολη, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους τέσσερα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο ([36]).

θ) Στο δρομολόγιο **Ponza/Formia**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους δύο μεικτά δρομολόγια με πορθμείο (πλους διάρκειας 2 ωρών και 30 λεπτών) και σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο.

ι) Στο δρομολόγιο **Ponza/Anzio**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί δύο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με ταχύπλοο σκάφος κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης από τη Δευτέρα έως το Σάββατο και τέσσερα μεικτά δρομολόγια την Κυριακή και τις αργίες.

ια) Στο δρομολόγιο **Formia/Ventotene**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους δύο μεικτά δρομολόγια με πορθμείο (πλους διάρκειας 2 ωρών) και σε καθημερινή βάση δύο ([37]) δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο (πλους διάρκειας 60 λεπτών).

(37) Η προαναφερθείσα ΥΠΔΥ δεν μεταβλήθηκε την 1η Ιανουαρίου 2010 και την 1η Οκτωβρίου 2010, δηλαδή κατά τον χρόνο της δεύτερης και της τρίτης παράτασης της αρχικής σύμβασης ([38]).

(38) Κατόπιν δημόσιας διαβούλευσης η οποία πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο–Δεκέμβριο του 2010, με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 443 της 9ης Αυγούστου 2011 και το εκτελεστικό αυτής διάταγμα αριθ. 172 της 21ης Σεπτεμβρίου 2011, η περιφέρεια Καμπανίας ενέκρινε ένα τριετές πρόγραμμα (2011-2013) για την παροχή ελάχιστων υπηρεσιών στον κόλπο της Νάπολης. Όσον αφορά την Caremar, με το εν λόγω πρόγραμμα επιβεβαιώθηκαν τα δρομολόγια και οι υποχρεώσεις που ιστορικά εκτελούσε η Caremar δυνάμει της αρχικής σύμβασης και θεσπίστηκαν ορισμένες διαφοροποιήσεις στα ωράρια των δρομολογίων από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως την 31η Δεκεμβρίου 2013 ([39]). Η περιφέρεια Καμπανίας τροποποίησε ελαφρώς το πρόγραμμα με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 857 της 30ής Δεκεμβρίου 2011 (που αφορούσε μόνον τη Caremar), με την οποία θεσπίστηκαν ορισμένες μεταβολές στα ωράρια και στη συχνότητα των δρομολογίων που περιγράφονταν στο τριετές πρόγραμμα με ισχύ από τις 16 Ιανουαρίου 2012. Η περιφέρεια Καμπανίας αποφάσισε τις εν λόγω μεταβολές κατόπιν αιτημάτων τοπικών δήμων και κοινοτήτων για προσαρμογή ορισμένων ωραρίων και συχνοτήτων στις ανάγκες των μετακινούμενων πολιτών ([40]). Στη συνέχεια, η περιφέρεια Καμπανίας παρέτεινε έως το τέλος του 2015, με περαιτέρω νομοθετικές πράξεις ([41]), το τριετές πρόγραμμα 2011-2013, το οποίο έγινε μέρος της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 83).

(39) Οι μεταβολές που η περιφέρεια Καμπανίας επέφερε στην ΥΠΔΥ της Caremar στον κόλπο της Νάπολης μέσω του τριετούς προγράμματος 2011-2013 που αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 38 συνοψίζονται ως ακολούθως.

α) Στο δρομολόγιο **Κάπρι/Sorrento**, η Caremar συνέχισε να υποχρεούται να εκτελεί σε καθημερινή βάση οκτώ μεικτά δρομολόγια με ΤΜΥ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους [αλλά τα ωράρια του 2009 που αναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 36 υπό α) τροποποιήθηκαν ελαφρώς δύο φορές, την πρώτη φορά από την 1η Οκτωβρίου 2011 ([42]) και τη δεύτερη φορά από τις 16 Ιανουαρίου 2012 ([43])].

([36]) Συγκεκριμένα, από την Procida στη Νάπολη (πλους διάρκειας 40 λεπτών) στις **6:35** και στις **9:20**· και από τη Νάπολη στην Procida (πλους διάρκειας 40 λεπτών) στις **7:30** και στις **17:45**.

([37]) Τέσσερα δρομολόγια τη Δευτέρα.

([38]) Προβλέφθηκαν με το νομοθετικό διάταγμα 135/2009, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο 166/2009, βλ. αιτιολογική σκέψη 31, και με το νομοθετικό διάταγμα 125/2010, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο 163/2010, βλ. αιτιολογική σκέψη 33, αντίστοιχα.

([39]) Για περιγραφή των συζητήσεων που κατέληξαν στον καθορισμό του τριετούς προγράμματος που εγκρίθηκε με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 443 της 9ης Αυγούστου 2011, βλ. αιτιολογικές σκέψεις 178 έως 181.

([40]) Ειδικότερα, την ανάγκη διασφάλισης επαρκών υπηρεσιών μεταφορών για τους σπουδαστές που κατοικούν στην Ischia αλλά σπουδάζουν στην Procida, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις της περιφερειακής εκτελεστικής απόφασης αριθ. 857 της 30ής Δεκεμβρίου 2011, ανάγκη η οποία είχε ως αποτέλεσμα ορισμένες διαφοροποιήσεις στα ωράρια και μικρή αύξηση του αριθμού συνδέσεων με τη νήσο Procida.

([41]) Συγκεκριμένα με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 632 της 27ης Δεκεμβρίου 2012 (που καλύπτει το διάστημα έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2014) και με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 230 της 5ης Μαΐου 2015 (που καλύπτει το διάστημα έως την 31η Δεκεμβρίου 2015).

([42]) Συγκεκριμένα, από το Κάπρι στο Sorrento (πλους διάρκειας 25 λεπτών) στις **7:00**, στις **8:40**, στις **13:35** (αντί 13:40) και στις **18:30** (αντί 18:15)· και από το Sorrento στο Κάπρι (πλους διάρκειας 20 λεπτών) στις **7:45**, στις **9:25**, στις **14:25** (αντί 14:30) και στις **19:00** κατά τη θερινή περίοδο (19:15 κατά τη χειμερινή περίοδο).

([43]) Συγκεκριμένα, από το Κάπρι στο Sorrento (πλους διάρκειας 25 λεπτών) στις **7:00**, στις **8:40**, στις **13:35** (αντί 13:40) και στις **18:45** (αντί 18:30)· και από το Sorrento στο Κάπρι (πλους διάρκειας 20 λεπτών) στις **7:45**, στις **9:25**, στις **14:30** (αντί 14:25) και στις **19:25** (αντί 19:00 κατά τη θερινή περίοδο και 19:15 κατά τη χειμερινή περίοδο).

β) Στο δρομολόγιο **Κάπρι/Νάπολη**, η Caremar συνέχισε να υποχρεούται να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από και προς τη Νάπολη (Calata Massa) έξι μεικτά δρομολόγια, με ορισμένες μεταβολές στα ωράρια από την 1η Οκτωβρίου 2011 ([44]) και από τις 16 Ιανουαρίου 2012 ([45]), σε σύγκριση με εκείνα που παρουσιάστηκαν στην αιτιολογική σκέψη 36 υπό β). Τα οκτώ πρόσθετα μεικτά δρομολόγια που επρόκειτο να εκτελούνται κατά τη θερινή περίοδο [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό β)] διαμορφώθηκαν από την 1η Οκτωβρίου 2011 (με μικρές μεταβολές στα ωράρια από τις 16 Ιανουαρίου 2012) ως εξής: έξι επιπλέον μεικτά δρομολόγια σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (με διαφορετικά ωράρια κατά η θερινή περίοδο ([46]) και κατά τη χειμερινή περίοδο ([47])) και δύο επιπλέον δρομολόγια μόνο κατά την περίοδο από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου ([48]).

γ) Στο δρομολόγιο **Ischia/Νάπολη**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε καθημερινή βάση τρία μεικτά δρομολόγια με πορθμείο [με μικρές μεταβολές στα ωράρια οι οποίες αναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 36 υπό γ) από την 1η Οκτωβρίου 2011 ([49]) και από τις 16 Ιανουαρίου 2012 ([50])]. Ένα επιπλέον καθημερινό μεικτό δρομολόγιο με πορθμείο προστέθηκε από τις 16 Ιανουαρίου 2012, όταν η Caremar υποχρεώθηκε να εκτελεί έναν πρόσθετο πλου με πορθμείο προς τον λιμένα της Casamicciola στην Ischia ([51]). Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από και προς τη Νάπολη (Beverello), ο αριθμός πλόων που η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί μειώθηκε με την πάροδο του χρόνου. Συγκεκριμένα, από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Caremar υποχρεώθηκε να εκτελεί σε καθημερινή βάση τέσσερα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό γ)]. Οι τέσσερις αυτοί πλόες έπαυσαν να περιλαμβάνονται στα ωράρια από την 1η Οκτωβρίου 2011 και επαναφέρθηκαν εν μέρει μόνο από τις 16 Ιανουαρίου 2012, με την επιβολή στην Caremar της υποχρέωσης εκτέλεσης ενός καθημερινού δρομολογίου μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από τη Νάπολη στον λιμένα της Ischia ([52]).

δ) Στο δρομολόγιο **Ischia/Procida/Νάπολη**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε καθημερινή βάση πλείονα μεικτά δρομολόγια με πορθμείο από και προς τη Νάπολη (Calata Massa) και σε καθημερινή βάση δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από και προς τη Νάπολη (Beverello). Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια, ο αριθμός πλόων που η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί μειώθηκε ελαφρώς με την πάροδο του χρόνου. Συγκεκριμένα, τα δεκατέσσερα μεικτά δρομολόγια που η Caremar επρόκειτο να εκτελεί σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό δ)] μειώθηκαν σε δεκατρία από την 1η Οκτωβρίου 2011 ([53]) (συγκεκριμένα, ένα από τον λιμένα της Casamicciola στην Ischia ([54]) και δώδεκα από και προς τον λιμένα της Ischia ([55])), και μειώθηκαν περαιτέρω σε δέκα από τις 16 Ιανουαρίου 2012 ([56]) (συγκεκριμένα, ένα από τον λιμένα της Casamicciola στην Ischia ([57]) και εννέα από και προς τον λιμένα της

([44]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στο Κάπρι με ΤΜV: στις **5:35** (αντί 5:40), στις **12:00** και στις **17:00**· και από το Κάπρι στη Νάπολη με ΤΜV: στις **10:25**, στις **15:30** (αντί 15:40) και στις **19:55** (αντί 19:50).

([45]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στο Κάπρι με ΤΜV: στις **5:35** (αντί 5:40), στις **12:00** και στις **17:25** (αντί 17:00)· και από το Κάπρι στη Νάπολη με ΤΜV: στις **10:20** (αντί 10:25), στις **15:35** (αντί 15:30) και στις **20:15** (αντί 19:55).

([46]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στο Κάπρι με πορθμείο: στις **7:35**, στις **13:00** και στις **18:40**· και από το Κάπρι στη Νάπολη στις **5:45**, στις **9:20** και στις **14:50**. Από τις 16 Ιανουαρίου 2012, τα ωράρια είχαν ως εξής: από τη Νάπολη στο Κάπρι με πορθμείο: στις **7:25**, στις **13:00** και στις **18:35**· και από το Κάπρι στη Νάπολη με πορθμείο: στις **5:40**, στις **9:20** και στις **14:50**.

([47]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στο Κάπρι με πορθμείο: στις **9:05** και στις **14:20**· και από το Κάπρι στη Νάπολη με πορθμείο: στις **6:45**, στις **11:00**, στις **16:15** και στις **20:10**. Από τις 16 Ιανουαρίου 2012, τα ωράρια είχαν ως εξής: από τη Νάπολη στο Κάπρι με πορθμείο: στις **9:00** και στις **14:20**· και από το Κάπρι στη Νάπολη με πορθμείο: στις **6:45**, στις **11:00**, στις **16:15** και στις **20:10**.

([48]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στο Κάπρι με ΤΜV: στις **21:20** και από το Κάπρι στη Νάπολη με ΤΜV στις **23:30**. Από τις 16 Ιανουαρίου 2012, τα ωράρια είχαν ως εξής: από τη Νάπολη στο Κάπρι με ΤΜV στις **21:35** και από το Κάπρι στη Νάπολη με ΤΜV στις **23:50**.

([49]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στη Νάπολη (πλους διάρκειας 1 ώρας και 25 λεπτών) στις **8:45**· και από τη Νάπολη στην Ischia (πλους διάρκειας 1 ώρας και 20 λεπτών) στις **16:05** και στις **20:25**.

([50]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στη Νάπολη (πλους διάρκειας 1 ώρας και 25 λεπτών) στις **8:45**· και ένα επιπλέον δρομολόγιο στις **13:50**· και από τη Νάπολη στην Ischia (πλους διάρκειας 1 ώρας και 20 λεπτών) στις 20:15 (αντί 20:25 και με κατάργηση του δρομολογίου στις 16:05).

([51]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Ischia (πλους διάρκειας 1 ώρας και 15 λεπτών) στις **15:45**.

([52]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Ischia (πλους διάρκειας 1 ώρας και 5 λεπτών) στις **14:45**.

([53]) Ο πλους με αναχώρηση στις 15:40 από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στον λιμένα της Ischia καταργήθηκε.

([54]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας) στις **12:55** από τον λιμένα της Casamicciola (με αναχώρηση από την Procida στις 13:35).

([55]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 35 λεπτών) στις **6:25** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:30), στις **9:10** (αντί 8:55 με αναχώρηση από την Procida στις 10:20), στις **10:45** (αντί 10:40, με αναχώρηση από την Procida στις 11:45), στις **15:15** (αντί 14:30, με αναχώρηση από την Procida στις 16:15), στις **17:45** (αντί 17:30, με αναχώρηση από την Procida στις 18:45), στις **19:30** (αντί 19:20, με αναχώρηση από την Procida στις 20:30) και στις **22:15** (αντί 21:55, με αναχώρηση από την Procida στις 23:15). Από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 35 λεπτών) στις **7:00** (αντί 6:45, με αναχώρηση από την Procida στις 7:30), στις **13:55** (αντί 12:30, με αναχώρηση από την Procida στις 14:35), στις **15:30** (αντί 15:20, με αναχώρηση από την Procida στις 16:15), στις **17:25** (αντί 17:15, με αναχώρηση από την Procida στις 18:05) και στις **19:55** (αντί 19:30, με αναχώρηση από την Procida στις 20:30).

([56]) Οι πλόες με αναχώρηση στις 7:00 και στις 13:55 από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στον λιμένα της Ischia καταργήθηκαν.

([57]) Το ωράριο παρέμεινε το ίδιο [δηλαδή αναχώρηση στις **12:55** από τον λιμένα της Casamicciola (Ischia), βλ. υποσημείωση 54].

Ischia) ([58]), με την προσθήκη όμως δύο καθημερινών μεικτών δρομολογίων κατά την περίοδο από τις 15 Ιουνίου έως τις 15 Σεπτεμβρίου ([59]). Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών, ο αριθμός πλόων που η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί αυξήθηκε ελαφρώς με την πάροδο του χρόνου. Συγκεκριμένα, τα οκτώ καθημερινά δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που η Caremar επρόκειτο να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό δ)] αυξήθηκαν σε δέκα από την 1η Οκτωβρίου 2011 ([60]), προστέθηκαν δε δύο ακόμη πλόες κατά την περίοδο από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου ([61]). Από τις 16 Ιανουαρίου 2012, τα καθημερινά δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που η Caremar επρόκειτο να εκτελεί μειώθηκαν σε εννέα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ([62]), η δε προσθήκη των δύο πλόων κατά την περίοδο από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου διατηρήθηκε με μικρές προσαρμογές στα ωράρια ([63]).

ε) Στο δρομολόγιο **Ischia/Procida/Pozzuoli**, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε καθημερινή βάση έξι μεικτά δρομολόγια με πορθμείο. Τα ωράρια των έξι μεικτών δρομολογίων που περιγράφηκαν στην αιτιολογική σκέψη 36 υπό ε) μεταβλήθηκαν σε κάποιο βαθμό από την 1η Οκτωβρίου 2011 και από τις 16 Ιανουαρίου 2012. Συγκεκριμένα, από την 1η Οκτωβρίου 2011, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί έναν πλου στον λιμένα της Casamicciola στην Ischia ([64]) και πέντε πλόες από και προς τον λιμένα της Ischia ([65])· εξάλλου, από τις 16 Ιανουαρίου 2012, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση δύο μεικτά δρομολόγια από και προς τον λιμένα της Casamicciola στην Ischia ([66]) και τέσσερα μεικτά δρομολόγια από και προς τον λιμένα της Ischia ([67]). Επιπλέον, από τις 16 Ιανουαρίου 2012, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί δύο επιπλέον μεικτά δρομολόγια με πορθμείο κατά την περίοδο από τις 16 Σεπτεμβρίου έως τις 14 Ιουνίου (σχολική περίοδος) ([68]).

στ) Στο δρομολόγιο **Ischia/Procida**, από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Caremar δεν υποχρεούνταν να εκτελεί οποιονδήποτε πλου επιπλέον εκείνων που εκτελούσε ήδη στα δρομολόγια Ischia/Procida/Pozzuoli και Ischia/Procida/Νάπολη [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό στ)]. Η κατάσταση αυτή δεν μεταβλήθηκε στο διάστημα από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως τις 15 Ιανουαρίου 2012. Από τις 16 Ιανουαρίου 2012, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο στον λιμένα της Ischia ([69]) επιπλέον εκείνων που εκτελούσε ήδη στα δρομολόγια Ischia/Procida/Pozzuoli και Ischia/Procida/Νάπολη.

([58]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 35 λεπτών) στις **6:25** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:30), στις **10:45** (με αναχώρηση από την Procida στις 11:50), στις **15:10** (αντί 15:15, με αναχώρηση από την Procida στις 16:20), στις **17:30** (αντί 17:45, με αναχώρηση από την Procida στις 18:35), στις **19:30** (αντί 19:20, με αναχώρηση από την Procida στις 20:30) και στις **21:55** (αντί 22:15, με αναχώρηση από την Procida στις 23:00). Από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 35 λεπτών) στις **15:20** (αντί 15:30, με αναχώρηση από την Procida στις 15:50), στις **17:20** (αντί 17:25, με αναχώρηση από την Procida στις 17:50) και στις **19:25** (με αναχώρηση από την Procida στις 20:30).

([59]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 35 λεπτών) στις **7:00** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:25)· και από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 35 λεπτών) στις **9:25** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:30).

([60]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 10 λεπτών) στις **8:50** (αντί 9:55, με αναχώρηση από την Procida στις 9:30), στις **11:45** (με αναχώρηση από την Procida στις 12:25), στις **13:10** (με αναχώρηση από την Procida στις 13:50), στις **15:10** (με αναχώρηση από την Procida στις 15:50) και στις **18:15** (με αναχώρηση από την Procida στις 18:55).
Από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 10 λεπτών) στις **7:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:55), στις **10:10** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:35), στις **13:05** (αντί 12:00, με αναχώρηση από την Procida στις 13:30), στις **14:30** (αντί 14:15, με αναχώρηση από την Procida στις 14:55) και στις **16:30** (αντί 16:15, με αναχώρηση από την Procida στις 16:55).

([61]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη στις **19:35** (με αναχώρηση από την Procida στις 20:00)· και από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia στις **20:55** (με αναχώρηση από την Procida στις 21:30).

([62]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 10 λεπτών) στις **8:40** (αντί 8:50, με αναχώρηση από την Procida στις 9:30), στις **11:45** (με αναχώρηση από την Procida στις 12:25), στις 13:10 (με αναχώρηση από την Procida στις 13:50), στις **13:10** (με αναχώρηση από την Procida στις 13:50) και στις **18:15** (με αναχώρηση από την Procida στις 18:55).
Από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 10 λεπτών) στις **6:45** (αντί 7:30, με αναχώρηση από την Procida στις 7:05), στις **10:15** (αντί 10:10, με αναχώρηση από την Procida στις 10:35), στις **13:00** (αντί 13:05, με αναχώρηση από την Procida στις 13:15), στις **14:30** (αντί 14:15, με αναχώρηση από την Procida στις 14:55) και στις **16:25** (αντί 16:30, με αναχώρηση από την Procida στις 16:45).

([63]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη στις **19:35** (με αναχώρηση από την Procida στις 20:00)· και από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia στις **21:05** (αντί 20:55, με αναχώρηση από την Procida στις 21:50).

([64]) Συγκεκριμένα, από το Pozzuoli στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 15 λεπτών) στις **10:20** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:55).

([65]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στο Pozzuoli (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας) στις **8:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 9:10), στις **11:30** (αντί 11:20, με αναχώρηση από την Procida στις 12:10) και στις **18:00** (αντί στις 17:35, με αναχώρηση από την Procida στις 18:35). Από το Pozzuoli στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (πλους συνολικής διάρκειας 1 ώρας και 15 λεπτών) στις **13:50** (με αναχώρηση από την Procida στις 14:20) και στις **19:15** (αντί 18:55, με αναχώρηση από την Procida στις 19:45).

([66]) Συγκεκριμένα, από το Pozzuoli στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia στις **10:15** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:55)· και από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στο Pozzuoli στις **17:30** από τον λιμένα της Casamicciola (με αναχώρηση από την Procida στις 18:00).

([67]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στο Pozzuoli στις **8:35** (με αναχώρηση από την Procida στις 9:00), στις **11:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 11:55)· από το Pozzuoli στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia στις **14:00** (με αναχώρηση από την Procida στις 14:30) και στις **18:55** (με αναχώρηση από την Procida στις 19:35).

([68]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στο Pozzuoli στις **7:20** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:50)· και από το Pozzuoli στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia στις **9:00** (με αναχώρηση από την Procida στις 9:40).

([69]) Συγκεκριμένα, από την Procida στην Ischia (πλους διάρκειας 20 λεπτών) στις **15:30**.

ζ) Στο δρομολόγιο **Procida/Pozzuoli**, επιπλέον των πλόων που επρόκειτο να εκτελούνται στο δρομολόγιο Ischia/Procida/Pozzuoli, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους δύο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό ζ)], πλόες οι οποίοι είχαν μικρές μεταβολές στα ωράριά τους από την 1η Οκτωβρίου 2011 ([70]) και από τις 16 Ιανουαρίου 2012 ([71]).

η) Στο δρομολόγιο **Procida/Νάπολη**, επιπλέον των πλόων που επρόκειτο να εκτελούνται στο δρομολόγιο Ischia/Procida/Νάπολη, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε καθημερινή βάση τέσσερα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από και προς τη Νάπολη (Beverello) ([72]) [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό η)], με μικρές μεταβολές στο ωράριο από την 1η Οκτωβρίου 2011 και από τις 16 Ιανουαρίου 2012 ([73]).

(40) Δυνάμει του άρθρου 1 της παραταθείσας αρχικής σύμβασης, η Caremar υποχρεούνταν να τηρεί το ανωτέρω πρόγραμμα σύμφωνα με τις υποχρεώσεις συνέχειας, συχνότητας, τακτικής εξυπηρέτησης και ακρίβειας.

(41) Όσον αφορά τον αριθμό, τον τύπο και τη μεταφορική ικανότητα των χρησιμοποιούμενων σκαφών στα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών, το άρθρο 1 της παραταθείσας αρχικής σύμβασης παραπέμπει στο περιεχόμενο των πενταετών σχεδίων.

(42) Όσον αφορά τους ναύλους, δυνάμει του άρθρου 4 της παραταθείσας αρχικής σύμβασης, η Caremar υποχρεούνταν να υποβάλλει (και να δικαιολογεί) στις αρμόδιες ιταλικές αρχές, σε ετήσια βάση, το ύψος των κομίστρων που είχε την πρόθεση να εφαρμόσει.

(43) Η παραταθείσα αρχική σύμβαση δεν περιείχε διατάξεις σχετικά με την ποιότητα της υπηρεσίας.

(44) Το άρθρο 12 της παραταθείσας αρχικής σύμβασης περιέγραφε τις κυρώσεις που επιβάλλονται στην Caremar σε περίπτωση παράβασης της ΥΠΔΥ, εκτός εάν η Caremar αποδεικνύει ότι η παράβαση δεν μπορεί να της καταλογιστεί λόγω ανωτέρας βίας. Δυνάμει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης, η κύρωση μπορούσε να κυμαίνεται από 800 EUR έως 40 000 EUR ανάλογα με τη σοβαρότητα της παράβασης.

3.1.2. *Η αντιστάθμιση*

(45) Για τα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών που εκτέλεσε κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012, η Caremar έλαβε δημόσια αντιστάθμιση συνολικού ύψους 97 835 927 EUR.

(46) Στον πίνακα 1 παρατίθεται η ετήσια αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Caremar για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012 δυνάμει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης.

([70]) Συγκεκριμένα, από την Procida στο Pozzuoli (πλους διάρκειας 15 λεπτών) στις **8:10** (αντί 8:25) και από το Pozzuoli στην Procida (πλους διάρκειας 15 λεπτών) στις **8:55** (αντί 8:50).

([71]) Συγκεκριμένα, από την Procida στο Pozzuoli (πλους διάρκειας 15 λεπτών) στις **8:10** (αντί 8:25) και από το Pozzuoli στην Procida (πλους διάρκειας 15 λεπτών) στις **8:50** (αντί 8:55).

([72]) Συγκεκριμένα, από την Procida στη Νάπολη (πλους διάρκειας 40 λεπτών) στις **6:35** και στις **9:20**· και από τη Νάπολη στην Procida (πλους διάρκειας 40 λεπτών) στις **7:30** και στις **17:45**.

([73]) Συγκεκριμένα, από την Procida στη Νάπολη (πλους διάρκειας 40 λεπτών) στις **6:35** και στις **9:25** (αντί 9:20)· και από τη Νάπολη στην Procida (πλους διάρκειας 40 λεπτών) στις **7:30** και στις **17:30** (αντί 17:45).

Πίνακας 1

Αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για την περίοδο 1η Ιανουαρίου 2009 έως 31η Ιουλίου 2012

(EUR)

Έτος	Αντιστάθμιση
2009	**32 474 450**
2010	**29 869 832**
2011	**24 018 645**
2012 (Ιανουάριος - Ιούλιος)	**11 473 000**

(47) Το ύψος της ετήσιας αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στην Caremar για την εκτέλεση των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών καθορίστηκε ως ακολούθως:

— για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Δεκεμβρίου 2009, βάσει των ίδιων νομοθετικών διατάξεων που εφαρμόστηκαν δυνάμει της αρχικής σύμβασης (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 48 έως 52)· και

— για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως την 31η Ιουλίου 2012, βάσει της νέας μεθοδολογίας που καθορίστηκε με την απόφαση αριθ. 111 του Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, της 9ης Νοεμβρίου 2007 ([74]), με τίτλο «Κριτήρια για τον καθορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη δυναμική των ναύλων στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών δημόσιου συμφέροντος» (στο εξής: απόφαση 111/2007) (βλ. αιτιολογική σκέψη 53).

3.1.2.1. Αντιστάθμιση η οποία χορηγήθηκε από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Δεκεμβρίου 2009

(48) Με το προεδρικό διάταγμα αριθ. 501 της 1ης Ιουνίου 1979 (στο εξής: διάταγμα 501/79) προσδιορίστηκαν τα διάφορα στοιχεία (έσοδα και δαπάνες) που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της επιδότησης που καταβάλλεται στους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για την εκτέλεση της ΥΠΔΥ. 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 μεγάλα και μικρά 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 ίδιο άρθρο 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.

(49) Οι αρχές του διατάγματος 501/79 και του νόμου 856/86 αποτυπώνονταν στην αρχική σύμβαση.

(50) Επομένως, το 2009, η αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) υπολογίστηκε σύμφωνα με τη μεθοδολογία που καθορίστηκε με την αρχική σύμβαση. Ειδικότερα, η αντιστάθμιση αντιστοιχούσε στη συσσωρευμένη καθαρή ζημία επί των δρομολογίων που εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στην οποία προστίθετο ένα μεταβλητό ποσό που αντιστοιχούσε στην απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου.

(51) Τα διάφορα στοιχεία κόστους που λαμβάνονταν υπόψη για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης που καθοριζόταν από τις δημόσιες αρχές ήταν τα ακόλουθα: δαπάνες προμήθειας, διαφήμισης και υπηρεσιών προς τους πελάτες επί του σκάφους, δαπάνες φόρτωσης, εκφόρτωσης και ελιγμών, δαπάνες διοικητικού προσωπικού στην ξηρά, δαπάνες συντήρησης πλοίων, διοικητικές δαπάνες, δαπάνες ασφάλισης, δαπάνες μίσθωσης και χρηματοδοτικής μίσθωσης, καύσιμα, φόροι και δαπάνες απόσβεσης.

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

(52) Όσον αφορά τις ετήσιες καταβολές, στην αρχική σύμβαση προβλεπόταν η καταβολή της ετήσιας αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ως εξής: έως τις 30 Μαρτίου κάθε έτους καταβάλλεται μια αρχική προκαταβολή, η οποία αντιστοιχεί στο 70 % της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε το προηγούμενο έτος. Μια δεύτερη πληρωμή, η οποία πραγματοποιείται έως τις 30 Ιουνίου, αντιστοιχεί στο 20 % της αντιστάθμισης του προηγούμενου έτους. Η διαφορά μεταξύ των ποσών που έχουν ήδη καταβληθεί και της αρνητικής διαφοράς μεταξύ των λειτουργικών δαπανών και των εσόδων της τρέχουσας χρήσης, όπως εκτιμάται βάσει των αποτελεσμάτων των προηγούμενων ετών, αποτελούσε το υπόλοιπο, το οποίο καταβάλλεται έως τις 30 Νοεμβρίου. Εάν προκύψει ότι η Caremar έχει λάβει μεγαλύτερο ποσό από το καθαρό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών (έσοδα μείον ζημίες), η Caremar πρέπει να επιστρέψει τη διαφορά ([75]).

3.1.2.2. Αντιστάθμιση η οποία χορηγήθηκε από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως την 31η Ιουλίου 2012

(53) Από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως την 31η Ιουλίου 2012, η αντιστάθμιση για την εκτέλεση της ΥΠΔΥ θαλάσσιων μεταφορών προσδιορίστηκε μέσω της εφαρμογής της νέας μεθοδολογίας που καθορίστηκε με την απόφαση 111/2007.

(54) Σύμφωνα με το προοίμιό της, η απόφαση 111/2007 εκδόθηκε ενόψει της ιδιωτικοποίησης των δημόσιων επιχειρήσεων που παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([76]). Οι διατάξεις της απόφασης 111/2007 εφαρμόζονταν στις υπηρεσίες τις οποίες παρείχαν οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia από το 2010, συμπεριλαμβανομένης της Caremar, ακόμη και πριν από την έναρξη ισχύος των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν των σχετικών ιδιωτικοποιήσεων.

(55) Δυνάμει της απόφασης 111/2007, το ύψος της αντιστάθμισης για την ΥΠΔΥ βασιζόταν στο καθαρό κόστος το οποίο είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ προσαυξημένο με κατάλληλη απόδοση. Το ύψος της απόδοσης καθορίστηκε εκ των προτέρων για το σύνολο της κανονιστικής περιόδου που καλυπτόταν από τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Εν πάση περιπτώσει, ως ανώτατο συνολικό ποσό της αντιστάθμισης ορίστηκε το ποσό των δημόσιων πόρων που διατίθενται βάσει νόμου στην οικεία σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εάν είναι κατώτερο της αντιστάθμισης το ύψος της οποίας προσδιορίστηκε βάσει της μεθοδολογίας του καθαρού κόστους.

(56) Το καθαρό κόστος το οποίο είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ προσδιορίστηκε ποσοτικά βάσει της διαφοράς μεταξύ των δαπανών και των εσόδων που η εταιρεία κατέγραψε για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών. Ειδικότερα, οι δαπάνες και τα έσοδα πρέπει να προσδιορίζονται ανά δρομολόγιο, οι δε δαπάνες οι οποίες είναι κοινές στις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας και στις εμπορικές δραστηριότητες (εφόσον υπάρχουν) πρέπει να κατανέμονται με διαφάνεια βάσει εκ των προτέρων καθορισμένων κριτηρίων τα οποία προσαρτώνται στην οικεία σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και περιγράφονται σε ειδική έκθεση.

(57) Το ποσοστό απόδοσης επί του κεφαλαίου υπολογίζεται με βάση το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (στο εξής: ΜΣΚΚ). Η απαιτούμενη απόδοση ιδίων κεφαλαίων ([77]) πρέπει να υπολογίζεται με χρήση του υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων. Βάσει του εν λόγω υποδείγματος, 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)· iii) το ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων που αποδίδεται στην αγορά μετοχών.

(58) Ειδικότερα, το κόστος ιδίων κεφαλαίων υπολογίζεται με την εφαρμογή ενός ασφαλίστρου επιπλέον κινδύνου στο ποσοστό απόδοσης επί δραστηριοτήτων μηδενικού κινδύνου. Το ασφάλιστρο αυτό πρέπει να 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.

(59) Σύμφωνα με την απόφαση 111/2007, 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.

([75]) Δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 10 της αρχικής σύμβασης, κάθε ποσό υπεραντιστάθμισης το οποίο προκύπτει από τους πιστοποιημένους λογαριασμούς της εταιρείας πρέπει να επιστρέφεται από την εταιρεία εντός 15 ημερών από την έγκριση του ισολογισμού της εταιρείας για το οικείο έτος.

([76]) Δυνάμει του άρθρου 1 σημείο 999 του νόμου αριθ. 296 της 27ης Δεκεμβρίου 2006 και του άρθρου 1 στοιχείο e) του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 430 της 5ης Δεκεμβρίου 1997.

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

(60) Η απόφαση 111/2007 καθορίζει ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς ύψους 4 %. Επιπλέον, 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.

(61) Στην πράξη, το ποσό της αντιστάθμισης που καταβάλλεται στην Caremar δεν μπορεί ωστόσο να υπερβαίνει το ανώτατο όριο των 29 869 832 EUR ([78]) ετησίως, όπως προβλέπεται στον νόμο 166/2009 (βλ. αιτιολογική σκέψη 32). Παρότι ο νόμος 166/2009 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 απόφαση 111/2007 περιλαμβάνει επίσης ορισμένες διασφαλίσεις που επιτρέπουν σε αυτούς τους φορείς να καλύψουν επαρκώς τις λειτουργικές δαπάνες τους.

(62) Ειδικότερα, σύμφωνα με την απόφαση 111/2007, το αντικείμενο των υπηρεσιών, οι μέγιστοι ναύλοι που καθορίζονται με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η αντιστάθμιση που πράγματι χορηγείται πρέπει να καθορίζονται εκ των προτέρων κατά τρόπο ώστε να χορηγούν στον πάροχο υπηρεσιών κάλυψη για το σύνολο των δαπανών για την παροχή της ΥΓΟΣ. 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.

(63) Εάν προέκυπτε εκ των υστέρων, κατά την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ, ότι η χορηγηθείσα αντιστάθμιση ήταν κατώτερη από την αναγκαία για την κάλυψη των επιλέξιμων λειτουργικών δαπανών, λαμβανομένων υπόψη των λοιπών εσόδων, η εταιρεία δεν μπορούσε να επικαλεστεί οποιαδήποτε αναδρομική αυτόματη αναθεώρηση του ύψους της αντιστάθμισης για την ΥΠΔΥ ούτε να ζητήσει τέτοια αναθεώρηση κατά τη διάρκεια της κανονιστικής περιόδου που καλυπτόταν από τη σύμβαση, αλλά μπορούσε μόνο να ζητήσει από τις αρμόδιες ιταλικές αρχές να λάβουν, για το μέλλον, ένα από τα ακόλουθα μέτρα: η έκταση των επιδοτούμενων δραστηριοτήτων μπορούσε να περιοριστεί ή, εναλλακτικά, η οργάνωση της υπηρεσίας μπορούσε να επανεξεταστεί (π.χ. τύπος πλοίων) ή οι ανώτατοι ναύλοι μπορούσαν να τροποποιηθούν.

(64) 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, ο οποίος παραμένει σταθερός καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

(65) Η απόφαση 111/2007 ορίζει επίσης ότι ο ανώτατος ναύλος μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να αποτυπώνει τις διακυμάνσεις στο κόστος καυσίμων, λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς συνήθεις δημοσιοποιημένες τιμές.

(66) Όσον αφορά τις ετήσιες καταβολές, οι ίδιες αρχές οι οποίες εφαρμόστηκαν δυνάμει της παράτασης της αρχικής σύμβασης, και οι οποίες παρουσιάστηκαν στην αιτιολογική σκέψη 52, συνέχισαν να εφαρμόζονται κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012.

([78]) Εκ των οποίων 19 839 226 EUR από την Καμπανία και 10 030 606 EUR από το Λάτσιο.

3.2. **Η ιδιωτικοποίηση της Caremar**

(67) Με την απόφαση αριθ. 444, της 9ης Αυγούστου 2011, η περιφέρεια Καμπανίας καθόρισε τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διεξαγωγή της κλειστής διαδικασίας ([79]) για την ιδιωτικοποίηση της Caremar και την ανάθεση στον αγοραστή της Caremar σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων ενδομεταφορών για διάστημα εννέα ετών με αντάλλαγμα αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(68) Με το εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 202, της 12ης Ιουλίου 2012, περί καθορισμού των προκαταρκτικών διαδικασιών, η περιφέρεια Καμπανίας προκήρυξε την κλειστή διαδικασία, στην οποία ως κριτήριο ανάθεσης επιλέχθηκε η καλύτερη τιμή.

(69) Η πρόσκληση για την έναρξη της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στο συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 17 Ιουλίου 2012 και στην Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana αριθ. 86 της 25ης Ιουλίου 2012, καθώς και στον ιστότοπο της περιφέρειας Καμπανίας.

(70) Δεν προβλέπονταν τεχνικές απαιτήσεις για τη συμμετοχή στην πρόκληση υποβολής προσφορών. Συγκεκριμένα, μολονότι το αρχικό σχέδιο πρόσκλησης υποβολής προσφορών για την Caremar περιλάμβανε ορισμένες τεχνικές και χρηματοοικονομικές απαιτήσεις (δηλαδή προκαθορισμένα κατώτατα όρια ναυτικών μιλίων και κύκλου εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών), δυνάμει των οποίων στη διαδικασία θα μπορούσαν να συμμετάσχουν μόνο ναυτιλιακές εταιρείες, μετά τις ανταλλαγές αλληλογραφίας μεταξύ των ιταλικών αρχών και της Επιτροπής στις 26 Οκτωβρίου 2011, στις 22 Δεκεμβρίου 2011 και στις 14 Μαρτίου 2012, σε συνέχεια της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011, οι ιταλικές αρχές τροποποίησαν την τελική πρόσκληση υποβολής προσφορών απαλείφοντας από τη βαθμολογία τα τεχνικά κριτήρια, τα οποία αντικατέστησαν με χρηματοοικονομικές απαιτήσεις σχετικά με επαρκή οικονομική και χρηματοοικονομική ικανότητα, που αποδεικνύεται είτε με επιβεβαίωση, εκ μέρους τουλάχιστον δύο χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, οικονομικής και χρηματοοικονομικής ικανότητας 6 εκατ. EUR είτε με καθαρά στοιχεία ενεργητικού ύψους τουλάχιστον 6 εκατ. EUR.

(71) Μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, κατά την καταληκτική ημερομηνία εκδήλωσης ενδιαφέροντος την 21η Σεπτεμβρίου 2012, δέκα μέρη εκδήλωσαν ενδιαφέρον συμμετοχής στη διαδικασία υποβολής προσφορών [συγκεκριμένα: Alilauro Gruson S.p.A. (στο εξής: Aligruson), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor, Usticalines S.p.A.].

(72) Με το εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 34, της 21ης Φεβρουαρίου 2013, η περιφέρεια Καμπανίας ενέκρινε τα αποτελέσματα της έρευνας κατά το στάδιο της προεπιλογής και επέτρεψε σε όλα τα μέρη, πλην της Vetor, να συμμετάσχουν στο επόμενο στάδιο (στάδιο υποβολής προσφορών).

(73) Με το εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 78, της 17ης Μαΐου 2013, οι εννέα επιλέξιμοι υποψήφιοι κλήθηκαν να υποβάλουν προσφορά ([80]). Η πρόσκληση υποβολής προσφορών περιείχε το νέο σχέδιο σύμβασης 9ετούς διάρκειας που επρόκειτο να υπογραφεί μεταξύ του επιτυχόντος προσφέροντος και της περιφέρειας της Καμπανίας, καθώς και λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία του διαγωνισμού ([81]). Ειδικότερα, κατά την επιστολή πρόσκλησης, το κριτήριο ανάθεσης ήταν το εξής:

([79]) Η κλειστή διαδικασία υποβολής προσφορών που αναφέρεται στο άρθρο 55 παράγραφος 6 του ιταλικού κώδικα δημόσιων συμβάσεων — νομοθετικό διάταγμα αριθ. 163/2006 (Codice dei Contratti pubblici) ήταν μια διαδικασία δύο σταδίων στην οποία μπορούσαν να υποβάλουν προσφορά μόνον οι επιχειρήσεις οι οποίες προσκλήθηκαν προς τούτο στο σχετικό στάδιο.

([80]) Το εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 78, της 17ης Μαΐου 2013, δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της περιφέρειας Καμπανίας αριθ. 28 της 27ης Μαΐου 2013 καθώς και στον ιστότοπο της περιφέρειας Καμπανίας. Παράλληλα, η περιφέρεια Καμπανίας δημοσίευσε επίσης στον ιστότοπό της διευκρινίσεις σχετικά με την πρόσκληση υποβολής προσφορών με τη μορφή απαντήσεων σε συχνές ερωτήσεις.

([81]) Επιπλέον του νέου σχεδίου εννεαετούς σύμβασης που επρόκειτο να συναφθεί μεταξύ του επιτυχόντος προσφέροντος και της περιφέρειας Καμπανίας, οι πληροφορίες περιλάμβαναν το σχέδιο σύμβασης πώλησης της Caremar, το σχέδιο υποδείγματος επιχειρηματικού σχεδίου το οποίο τα μέρη υποχρεούνταν να τηρήσουν για την παρουσίαση της προσφοράς τους, σχέδιο υποδείγματος προσφοράς και σχέδιο υποδείγματος δήλωσης δέσμευσης που τα μέρη μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν για την υποβολή της προσφοράς τους καθώς και τους κανόνες σχετικά με την πρόσβαση στους χώρους της Caremar και στην αίθουσα δεδομένων. Όσον αφορά τη διαδικασία, τα μέρη ενημερώθηκαν, μεταξύ άλλων, σχετικά με τον χρόνο και τους όρους: i) πρόσβασης στην αίθουσα δεδομένων της διαδικασίας υποβολής προσφορών και στους χώρους άσκησης της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Caremar· ii) υποβολής των προσφορών· iii) παροχής εγγύησης προς στήριξη της προσφοράς· iv) ανάθεσης της σύμβασης (συμπεριλαμβανομένου του κριτηρίου ανάθεσης)· v) της δυνατότητας λήψης διευκρινίσεων σχετικά με την πρόσκληση υποβολής προσφορών.

«η καλύτερη τιμή η οποία ισούται με τη μικρότερη διαφορά που προκύπτει μετά την αφαίρεση από την αξία της ζητούμενης από τον υποψήφιο αντιστάθμισης της τιμής που προσφέρεται για την αγορά των μετοχών υπέρ της χαμηλότερης (x) προσφοράς που προκύπτει από την εφαρμογή του ακόλουθου τύπου:

$$X = (a — Da * 75\ \%) — 6$$

όπου:

— *a* είναι το ποσό της αντιστάθμισης για τις ελάχιστες υπηρεσίες βάσει της πρόσκλησης υποβολής προσφορών που αναφέρεται στο σημείο 2.1 (b)·

— *Da * 75 %* είναι το ποσό της έκπτωσης που προσφέρεται βάσει της προσφοράς πολλαπλασιαζόμενο με τον διορθωτικό συντελεστή προκειμένου να ληφθεί υπόψη η 9ετής κατανομή της συγκεκριμένης μείωσης· και

— *6* είναι το ποσό της προσφερόμενης προς τα πάνω τιμής της μετοχής που αναφέρεται στο σημείο 2.1 (a)».

(74) Επιπλέον, όσον αφορά την κατώτατη τιμή για την πώληση της Caremar, στην επιστολή πρόσκλησης αναφερόταν ποσό τουλάχιστον 6 000 000 EUR ([82]), το δε ανώτατο ποσό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν υπερέβαινε τα 19 839 226 EUR για καθένα από τα εννέα έτη της διάρκειας της σύμβασης.

(75) Κατά τη λήξη της προθεσμίας, λήφθηκαν τρεις προσφορές από τους ακόλουθους υποψηφίους: i) την προσωρινή ένωση επιχειρήσεων SNAV/Rifim S.r.l. (στο εξής: SNAV/Rifim)· ii) την Aligruson· iii) την TTT Lines S.p.A., υπό μορφή προσωρινής ένωσης, με εταίρους τις Marittima S.r.l., Marworld και Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Η τελευταία αποκλείστηκε τελικά από την επιτροπή του διαγωνισμού, επειδή δεν μπόρεσε να παράσχει κατάλληλη χρηματοοικονομική εγγύηση προς στήριξη της προσφοράς της.

(76) Στις 4 Οκτωβρίου 2013 η Marworld κοινοποίησε στην περιφέρεια Καμπανίας την άσκηση προσφυγής ενώπιον του διοικητικού δικαστηρίου περιφέρειας Καμπανίας με αίτημα, μεταξύ άλλων, την ακύρωση της απόφασης αποκλεισμού.

(77) Με το εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 178 της 29ης Οκτωβρίου 2013, η περιφέρεια Καμπανίας επιβεβαίωσε την κατάταξη που κατάρτισε η επιτροπή του διαγωνισμού ([83]), όπως παρατίθεται κατωτέρω, η οποία καθορίστηκε βάσει των αριθμητικών αξιών που προέκυψαν από κάθε προσφορά και μέσω της εφαρμογής του τύπου που προσδιοριζόταν στην επιστολή πρόσκλησης (βλ. αιτιολογική σκέψη 73): η SNAV/Rifim πρόσφερε το ποσό των 111 395 812 EUR (συμπεριλαμβανομένων 6 000 001 EUR για την αγορά της Caremar), ενώ η Aligruson πρόσφερε 128 556 568 EUR (συμπεριλαμβανομένων 6 000 060 EUR για την αγορά της Caremar). Σε συνέχεια της επιτυχούς προσφοράς της στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η σύμβαση ανατέθηκε στην SNAV/Rifim.

(78) Με απόφαση της 5ης Ιουνίου 2014, το διοικητικό δικαστήριο περιφέρειας Καμπανίας ακύρωσε την ανάθεση της σύμβασης, εκτιμώντας ότι κανένας από τους τρεις υποψηφίους δεν έπρεπε να προσκληθεί να υποβάλει προσφορά. Η περιφέρεια Καμπανίας άσκησε αναίρεση κατά της απόφασης αυτής. Με απόφαση της 10ης Φεβρουαρίου 2015, το ιταλικό Συμβούλιο της Επικρατείας αναίρεσε την απόφαση του διοικητικού δικαστηρίου περιφέρειας Καμπανίας και, επομένως, επικύρωσε την απόφαση της επιτροπής του διαγωνισμού.

([82]) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Ιταλία, η τιμή βάσης για τη δημοπρασία της Caremar, δηλαδή 6 000 000 EUR, υπολογίστηκε προσθέτοντας στην αξία των λογιστικών καθαρών στοιχείων ενεργητικού της εταιρείας την 31η Δεκεμβρίου 2010 (δηλαδή 4 470 008 EUR) τα κεφαλαιακά κέρδη επί του στόλου και μια γενική συνιστώσα υπεραξίας που σχετίζεται με το γεγονός ότι η Caremar ήταν μια εταιρεία με δική της τεχνογνωσία και παρουσία εδραιωμένη στην περιοχή και ότι ήταν ένα σήμα που έχαιρε αναγνώρισης στην αγορά στην οποία δραστηριοποιούνταν.

([83]) Η επιτροπή του διαγωνισμού είχε δημοσιοποιήσει την ανωτέρω κατάταξη στη δημόσια συνεδρίασή της στις 29 Ιουλίου 2013. Με την ευκαιρία εκείνη, η επιτροπή του διαγωνισμού ενημέρωσε ότι η επιλεγείσα προσφορά επρόκειτο να αποσταλεί στην αναθέτουσα αρχή (δηλαδή την περιφέρεια Καμπανίας) για έλεγχο. Με το εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 130 της 2ας Αυγούστου 2012, η περιφέρεια Καμπανίας αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία ελέγχου βάσει διακριτικής ευχέρειας του άρθρου 86 παράγραφος 3 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 136/2006 και ζήτησε από την επιτροπή του διαγωνισμού να αξιολογήσει την καταλληλότητα της προσφοράς που υπέβαλε η SNAV/Rifim. Κατά τη συνεδρίαση της 16ης και της 27ης Σεπτεμβρίου 2013 η επιτροπή του διαγωνισμού εξέτασε λεπτομερώς τις χρηματοοικονομικές παραδοχές στις οποίες στηριζόταν η προσφορά της SNAV/Rifim και έκρινε την προσφορά κατάλληλη και αξιόπιστη. Η επιτροπή του διαγωνισμού ανακοίνωσε τα αποτελέσματα της διαδικασίας ελέγχου στη δημόσια συνεδρίαση της 16ης Οκτωβρίου 2013, κατά την οποία επιβεβαίωσε επίσης τον πίνακα κατάταξης που είχε δημοσιοποιηθεί στις 29 Ιουλίου 2013.

(79) Μετά την απόφαση του διοικητικού δικαστηρίου περιφέρειας Καμπανίας που επικύρωσε την απόφαση της επιτροπής του διαγωνισμού για την ανάθεση της σύμβασης στη SNAV/Rifim, η SNAV/Rifim εξάρτησε την υλοποίηση της προσφοράς της από την επιβεβαίωση, εκ μέρους της περιφέρειας Καμπανίας, της μη μεταβολής της χρηματοοικονομικής κατάστασης της Caremar σε σύγκριση με εκείνη που οι προσφέροντες αξιολόγησαν στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών το 2013. Μετά τη διαπίστωση ότι τα ίδια κεφάλαια της Caremar υπολείπονταν, την 31η Δεκεμβρίου 2024, κατά 2 155 008 EUR των ιδίων κεφαλαίων που καταγράφηκαν όταν η SNAV/Rifim είχε υποβάλει την επιτυχή προσφορά της, η περιφέρεια Καμπανίας αποφάσισε να αποκαταστήσει τα ίδια κεφάλαια της Caremar στο επίπεδο του τέλους του 2013. Επομένως, με την περιφερειακή απόφαση αριθ. 316 της 21ης Μαΐου 2015 ([84]), η περιφέρεια Καμπανίας χορήγησε ποσό 2 155 008 EUR στην Caremar, με την επιφύλαξη της αγοράς της από τον επιτυχόντα προσφέροντα, προκειμένου να αποκαταστήσει τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Caremar στην αξία που είχε κατά τον χρόνο της επιτυχούς προσφοράς για την αγορά της Caremar.

(80) Η σύμβαση πώλησης συνάφθηκε μεταξύ της περιφέρειας Καμπανίας και της SNAV/Rifim στις 16 Ιουλίου 2015 και την ημερομηνία αυτή η κυριότητα του συνόλου των μετοχών της Caremar μεταβιβάστηκε από την περιφέρεια Καμπανίας στη SNAV/Rifim έναντι του καθορισμένου τιμήματος των 6 000 001 EUR.

(81) Δεδομένου ότι ο αγοραστής ήταν συλλογική οντότητα, οι μετοχές της Caremar πωλήθηκαν και αγοράστηκαν από τη SNAV και τη Rifim, οι οποίες ανέλαβαν αλληλεγγύως και εις ολόκληρο το σύνολο των συμβατικών υποχρεώσεων, συγκεκριμένα η SNAV αγόρασε
75 000 μετοχές και η Rifim αγόρασε τις υπόλοιπες 75 000 μετοχές, δηλαδή έκαστη το 50 % του συνολικού μετοχικού κεφαλαίου της Caremar.

3.3. **Η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

3.3.1. *Η ΥΠΔΥ*

(82) Στις 16 Ιουλίου 2015 η περιφέρεια Καμπανίας και η Caremar σύναψαν τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Η εν λόγω σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ισχύει εδώ και εννέα έτη (δηλαδή έως και τις 15 Ιουλίου 2024).

(83) Η ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar (και, επομένως, στην αγοράστριά της SNAV/Rifim) αφορά την εκτέλεση τακτικών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και/ή επιβατών, οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων οχημάτων διάσωσης) και ταχυδρομικών αντικειμένων, σε προκαθορισμένες τιμές, μέσω πορθμείων και ταχύπλοων σκαφών (δηλαδή TMV στην περίπτωση μεικτών δρομολογίων ή υδροπτέρων στην περίπτωση επιβατικών μόνο δρομολογίων), σύμφωνα με τα ωράρια που αναφέρονται στο πρόγραμμα θαλάσσιων μεταφορών που καθορίστηκε με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 443 της περιφέρειας Καμπανίας της 9ης Αυγούστου 2011 (που προσαρτάται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως παράρτημα D), όπως τροποποιήθηκε με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 857 της περιφέρειας Καμπανίας της 30ής Δεκεμβρίου 2011 (που προσαρτάται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως παράρτημα E), και τις ενδεχόμενες μεταγενέστερες τροποποιήσεις τους.

(84) Όσον αφορά τα προς εκτέλεση θαλάσσια δρομολόγια, η Caremar υποχρεούται να εκτελεί δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών στις οκτώ ακόλουθες διαδρομές σύμφωνα με τα ωράρια που αναφέρονται στα παραρτήματα D και E της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας: Κάπρι/Νάπολη, Κάπρι/Sorrento, Ischia/Νάπολη, Ischia/Procida/Νάπολη, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida, Procida/Pozzuoli και Procida/Νάπολη.

(85) Οι λεπτομέρειες της ΥΠΔΥ όσον αφορά τον τύπο των σκαφών (πορθμείο, TMV, υδρόπτερο), τα ωράρια και τη συχνότητα (ετήσια/εποχιακά) σε κάθε δρομολόγιο είναι ίδιες με εκείνες που ίσχυαν στο πλαίσιο της παραταθείσας αρχικής σύμβασης από τις 16 Ιανουαρίου 2012, όπως περιγράφηκαν στην αιτιολογική σκέψη 39.

(86) Δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 4 στοιχείο d) της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Caremar υποχρεούται να εκπληρώνει την ΥΠΔΥ σύμφωνα με τις υποχρεώσεις συνέχειας, συχνότητας, τακτικής εξυπηρέτησης και ακρίβειας. Στο άρθρο 8 παράγραφος 4 στοιχείο l) διευκρινίζεται ότι η εκπλήρωση των ανωτέρω υποχρεώσεων πρέπει να διασφαλίζεται πάντοτε, ακόμη και κατά τη διάρκεια της περιόδου τακτικής και έκτακτης ανακαίνισης σκαφών.

([84]) Δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της περιφέρειας Καμπανίας αριθ. 35 της 8ης Ιουνίου 2015. Η εν λόγω απόφαση επικυρώθηκε με το προεδρικό διάταγμα αριθ. 116 της 15ης Ιουλίου 2015 που δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της περιφέρειας Καμπανίας αριθ. 45 της 20ής Ιουλίου 2015.

(87) Δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 4 στοιχείο c) της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια, η Caremar υποχρεούται να δίνει προτεραιότητα στη μεταφορά ταχυδρομικών αντικειμένων (εντός του ορίου των 12 γραμμικών μέτρων), εφόσον το ζητήσει ο πάροχος καθολικής ταχυδρομικής υπηρεσίας. Επιπλέον, δυνάμει του άρθρου 9 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Caremar υποχρεούται να εκτελεί, κατόπιν αιτήματος της περιφέρειας Καμπανίας, χωρίς επιπλέον αντιστάθμιση, έως δέκα επιπλέον δρομολόγια ετησίως για την κάλυψη έκτακτων αναγκών παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(88) Όσον αφορά τον αριθμό, τον τύπο και τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών που εκτελούν τα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών, δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 1, του άρθρου 8 παράγραφος 4 στοιχείο m) και του άρθρου 8 παράγραφος 5 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Caremar υποχρεούται να χρησιμοποιεί τουλάχιστον επτά από τα σκάφη που αναφέρονται στο παράρτημα Η της σύμβασης (ή ισοδύναμα σε αριθμό, τεχνικά χαρακτηριστικά, μεταφορική ικανότητα και άνεση σκάφη) και να διασφαλίζει ανά πάσα στιγμή τη διαθεσιμότητα εφεδρικού σκάφους με τα χαρακτηριστικά που αναφέρονται στο προαναφερθέν παράρτημα Η. Επιπλέον, η Caremar υποχρεούται να διασφαλίζει ανά πάσα στιγμή την αποδοτικότητα των σκαφών που αναφέρονται στο παράρτημα Η ([85]).

(89) Όσον αφορά τους ναύλους, δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 4 στοιχείο e) και του άρθρου 13 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Caremar υποχρεούται να συμμορφώνεται με τα κόμιστρα που καθορίστηκαν με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 183 της 29ης Απριλίου 2011 και την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 67 της 7ης Μαρτίου 2013, που προσαρτώνται ως παραρτήματα Β και C στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, και τις ενδεχόμενες μεταγενέστερες τροποποιήσεις τους. Η Caremar μπορεί να ζητεί σε ετήσια βάση από την περιφέρεια Καμπανίας την τιμαριθμική αναπροσαρμογή των κομίστρων, αλλά η περιφέρεια Καμπανίας μπορεί να αποφασίσει να μη χορηγήσει τη ζητηθείσα αναπροσαρμογή ή να αναστείλει την ήδη χορηγηθείσα αναπροσαρμογή ([86]). Επιπλέον, δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 4 στοιχείο b), η Caremar υποχρεούται να εκτελεί δωρεάν την επείγουσα μεταφορά ασθενών με ασθενοφόρο της εθνικής υπηρεσίας υγείας.

(90) Όσον αφορά την ποιότητα της υπηρεσίας, δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 4 στοιχείο v) της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Caremar υποχρεούται να τηρεί τα πρότυπα ποιότητας που καθορίζονται στο άρθρο 11 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την ακρίβεια, την άνεση του ταξιδιού και την ενημέρωση των χρηστών, όπως αναφέρεται στο παράρτημα Ο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στο οποίο προσδιορίζονται επίσης οι κυρώσεις που επιβάλλονται σε περίπτωση μη τήρησης των εν λόγω προτύπων. Επιπλέον, δυνάμει του άρθρου 8 παράγραφος 4 στοιχείο f), η Caremar υποχρεούται να ανταποκρίνεται στα επίπεδα ποιότητας που καθορίζονται από την περιφέρεια Καμπανίας στο έγγραφο με τίτλο «Carta di Servizio» που εκδόθηκε με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 3 της 16ης Μαρτίου 2012.

(91) Επιπλέον των κυρώσεων που καθορίζονται στο παράρτημα Ο για τη μη συμμόρφωση με τα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας που προσδιορίζονται στο άρθρο 11 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το άρθρο 25 της εν λόγω σύμβασης προβλέπει πρόσθετες κυρώσεις για τη μη εκπλήρωση της ΥΠΔΥ που έχει επιβληθεί στην Caremar (π.χ. υποχρεώσεις που αφορούν τη συνέχεια και την τακτική εξυπηρέτηση ([87]), την ακρίβεια ([88]), τα κόμιστρα ([89])), εκτός εάν η Caremar αποδεικνύει ότι η μη εκπλήρωση δεν μπορεί να καταλογιστεί σε αυτήν λόγω ανωτέρας βίας.

([85]) Άρθρο 8 παράγραφος 4 στοιχείο m) της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([86]) Άρθρο 13 παράγραφοι 4 και 5 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([87]) Για παράδειγμα, το άρθρο 25 παράγραφος 1 στοιχείο Α) της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει ποινή 80 ευρώ/μίλι για κάθε δρομολόγιο που δεν εκτελείται καθώς και πρόσθετη κύρωση 5 000 EUR εάν το ίδιο δρομολόγιο δεν εκτελεστεί περισσότερες από επτά φορές σε έναν μήνα. Εάν σε διάστημα τριών μηνών, η Caremar δεν εκτελέσει το ίδιο δρομολόγιο δύο φορές για περισσότερες από επτά φορές σε έναν μήνα, η ανάθεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανακαλείται.

([88]) Για παράδειγμα, το άρθρο 25 παράγραφος 1 στοιχείο Β) της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει κύρωση 150 EUR για κάθε μη πραγματοποιηθείσα αιτιολογημένη ανακοίνωση εντός 24 ωρών για καθυστερήσεις άνω των 30 λεπτών. Για κάθε καθυστέρηση άνω των 30 λεπτών, η κύρωση ανέρχεται σε 500 EUR, εάν η καθυστέρηση αφορά δρομολόγιο το οποίο είχε ήδη καθυστέρηση άνω των 30 λεπτών κατά τον ίδιο μήνα.

([89]) Για παράδειγμα, το άρθρο 25 παράγραφος 1 στοιχείο Ι) της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει κύρωση 1 500 EUR σε περίπτωση δύο γραπτών καταγγελιών σε διάστημα ενός τριμήνου σχετικά με παράβαση που αφορά τα κόμιστρα, κύρωση η οποία αυξάνεται σε 5 000 EUR σε περίπτωση τρίτης καταγγελίας εντός του ίδιου τριμήνου.

3.3.2. *Η αντιστάθμιση*

(92) Η ετήσια βασική αμοιβή, βάσει της διαδικασίας υποβολής προσφορών για την αντιστάθμιση στο πλαίσιο της νέας σύμβασης για την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ στα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών που προσδιορίστηκαν στην αιτιολογική σκέψη 84, καθορίστηκε από την περιφέρεια της Καμπανίας σε 178 553 034 EUR για την εννεαετή συμβατική περίοδο (19 839 226 EUR ετησίως), με την επιφύλαξη προς τα κάτω αναθεώρησης. Το ποσό που πρόσφερε η SNAV/Rifim, όπως καθορίστηκε ως αποτέλεσμα της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ήταν 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR ετησίως ([90])), με έκπτωση 81 542 961 EUR κατά την εννεαετή συμβατική περίοδο. Για την περίοδο από τις 16 Ιουλίου 2015 έως την 31η Δεκεμβρίου 2015 η αντιστάθμιση καθορίστηκε σε 4 940 327,79 EUR ([91]).

(93) Δυνάμει του άρθρου 16 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζεται ποσοτικά βάσει της μεθοδολογίας που καθορίζεται στην απόφαση 111/2007 ([92]), κατά την οποία η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη του καθαρού κόστους εκπλήρωσης της ΥΠΔΥ (οικονομική-χρηματοοικονομική ισορροπία), συμπεριλαμβανομένου εύλογου κέρδους (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 55 έως 66).

(94) Το άρθρο 17 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει ότι, κάθε τρία έτη, οι συμβαλλόμενοι πρέπει να ελέγχουν τους όρους για την οικονομική ισορροπία της σύμβασης, σύμφωνα με τα κριτήρια σταθερότητας που καθορίζονται στην απόφαση 111/2007. Σε περίπτωση αποκλίσεων από την εν λόγω συμβατική ισορροπία (π.χ. σε περίπτωση υποαντιστάθμισης που υπερβαίνει το 5 % της συνολικής αντιστάθμισης), το άρθρο 17 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει μηχανισμό επανεξισορρόπησης στο πλαίσιο του οποίου αξιολογούνται όλες οι παράμετροι που συνδέονται με την καταβολή της αντιστάθμισης. Εάν το ύψος της αντιστάθμισης αποδειχθεί ανεπαρκές για την κάλυψη των λειτουργικών δαπανών που συνεπάγεται η παροχή της υπηρεσίας, η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει την αναθεώρηση των βασικών παραμέτρων της αντιστάθμισης, και ειδικότερα του συστήματος ναύλων, περιορισμό της έκτασης των παρεχόμενων δημόσιων υπηρεσιών ή των ουσιωδών στοιχείων ενεργητικού που χρησιμοποιούνται για την παροχή των υπηρεσιών. Σε περίπτωση υπεραντιστάθμισης, η περιφέρεια Καμπανίας πρέπει να μειώσει την αντιστάθμιση που καταβάλλεται για την επόμενη κανονιστική περίοδο και να ανακτήσει τυχόν ήδη καταβληθείσα υπεραντιστάθμιση (βλ. άρθρο 17 παράγραφος 4 και άρθρο 18).

(95) Η αντιστάθμιση καταβάλλεται ετησίως σε τρεις δόσεις: έως τις 30 Απριλίου κάθε έτους καταβάλλεται μια αρχική προκαταβολή, η οποία αντιστοιχεί στο 70 % της αντιστάθμισης· μια δεύτερη πληρωμή, η οποία πραγματοποιείται έως τις 30 Σεπτεμβρίου, αντιστοιχεί στο 20 % της αντιστάθμισης· το οφειλόμενο ποσό, κατόπιν αφαίρεσης κρατήσεων και κυρώσεων, καταβάλλεται έως την 31η Ιανουαρίου του επόμενου έτους ([93]).

(96) Δυνάμει του άρθρου 18 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε υπεραντιστάθμιση πρέπει να επιστρέφεται στην περιφέρεια Καμπανίας εντός 30 ημερών από το αίτημα της περιφέρειας Καμπανίας. Στην περίοδο από τις 16 Ιουλίου ίου 2017 έως την 31η Δεκεμβρίου 2017, στο πλαίσιο της διαδικασίας ελέγχου εντοπίστηκε υπεραντιστάθμιση ύψους 835 057 EUR, η οποία επιστράφηκε στην περιφέρεια Καμπανίας. Για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2018 έως την 31η Δεκεμβρίου 2021, η ετήσια αντιστάθμιση ύψους 10 778 897 EUR μειώθηκε σε 9 093 983 EUR κατόπιν της διαδικασίας ελέγχου που αφορούσε την περίοδο έως την 31η Δεκεμβρίου 2017. Βάσει των διαθέσιμων χρηματοοικονομικών λογαριασμών, η διαδικασία ελέγχου για τα έτη 2018 έως 2021 εντόπισε υπεραντιστάθμιση ύψους 1 389 811 EUR, η οποία επιστράφηκε στην περιφέρεια Καμπανίας.

(97) Δυνάμει του άρθρου 20 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η περιφέρεια Καμπανίας διαθέτει εποπτικές εξουσίες σε σχέση με τη σύμβαση και παρακολουθεί την ορθή εκτέλεσή της, την επάρκεια και την ποιότητα των στοιχείων ενεργητικού του φορέα, τη συμμόρφωση με τις νομικές υποχρεώσεις και την επίτευξη των στόχων ποιότητας κατά την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ.

([90]) Το άρθρο 16 παράγραφος 2 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ορίζει τα εξής: «[η] προαναφερθείσα αντιστάθμιση δεν υπερβαίνει, κατά τη διάρκεια της παρούσας σύμβασης παροχής υπηρεσιών, το ποσό των 10 778 897 EUR ανά ημερολογιακό έτος, πλέον ΦΠΑ, που αναφέρεται με την επιφύλαξη αναθεώρησης προς τα κάτω στην πρόσκληση υποβολής προσφορών».

([91]) Άρθρο 16 παράγραφος 3 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([92]) Άρθρο 16 παράγραφος 1 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([93]) Άρθρο 16 παράγραφος 5 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Στο άρθρο 16 παράγραφος 6 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζεται ότι η αντιστάθμιση για την περίοδο από τις 16 Ιουλίου 2015 έως την 31η Δεκεμβρίου 2015 καταβάλλεται σε δύο δόσεις: η πρώτη δόση ύψους 70 % έως τις 15 Αυγούστου 2015 και η δεύτερη δόση ύψους 30 % έως την 31η Ιανουαρίου 2016.

(98) Μετά την περιοδική αναθεώρηση της οικονομικής ισορροπίας της σύμβασης δυνάμει του άρθρου 17, η εκ των προτέρων καθορισθείσα αντιστάθμιση στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών (10 778 897 EUR) μειώθηκε από την περιφέρεια Καμπανίας σε 9 093 983 EUR για την περίοδο 2018-2021 και μειώθηκε περαιτέρω σε 9 087 149 EUR για την περίοδο 2022-2024. Στον πίνακα 2 απεικονίζονται η εκ των προτέρων καθορισθείσα αντιστάθμιση και η αντιστάθμιση που πραγματικά καταβλήθηκε στην Caremar για την περίοδο Αύγουστος 2015-2021.

Πίνακας 2

Καθορισθείσα αντιστάθμιση και αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Caremar στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας την περίοδο 2015-2021

(EUR)

Έτος	Καθορισθείσα αντιστάθμιση	Καταβληθείσα αντιστάθμιση
2015 (από τον Ιούλιο του 2015)	10 778 897	**4 961 000**
2016	10 778 897	**10 778 000**
2017	10 778 897	**10 778 897**
2018	9 093 983	**10 363 306**
2019	9 093 983	**8 462 289**
2020	9 093 983	**10 365 064**
2021	9 093 983	**8 593 982**

3.4. **Η προτεραιότητα ελλιμενισμού**

(99) Το άρθρο 19-ter παράγραφος 21 του νομοθετικού διατάγματος 135/2009 που μετατράπηκε στον νόμο 166/2009 όριζε ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί η εδαφική συνέχεια με τα νησιά και η εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar, 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.

3.5. **Τα μέτρα του νόμου 163/2010**

(100) Ο νόμος 163/2010 προέβλεπε τη δυνατότητα των επιχειρήσεων του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar, να χρησιμοποιήσουν, σε προσωρινή βάση, τους οικονομικούς πόρους που είχαν ήδη δεσμευτεί ([94]) για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου προκειμένου να καλύψουν νέες 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 ([95]).

(101) Ειδικότερα, αντλώντας πόρους από δύο διευκολύνσεις ([96]), προβλέφθηκε ποσό 23 750 000 EUR για τις αναβαθμίσεις ολόκληρου του ομίλου Tirrenia. Η Caremar έκανε χρήση των εν λόγω διευκολύνσεων για την αναβάθμιση των πλοίων της.

([94]) Όπως προβλεπόταν στο άρθρο 19 παράγραφος 13α του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 78 της 1ης Ιουλίου 2009, που μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 102 της 3ης Αυγούστου 2009 (στο εξής: νόμος 102/2009), και στο άρθρο 19-ter παράγραφος 19 του νόμου 166/2009.

([95]) Τα εν λόγω πρότυπα ασφάλειας περιγράφηκαν στη συνέχεια στην οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 144 της 15.5.1998, σ. 1), η οποία μεταφέρθηκε στο εθνικό 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, για την τροποποίηση της οδηγίας 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία (ΕΕ L 123 της 17.5.2003, σ. 18), η οποία μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 52 της 8ης Μαρτίου 2005, και στην οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) (ΕΕ L 123 της 17.5.2003, σ. 22), η οποία μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 65 της 14ης Μαρτίου 2005.

([96]) Όλοι οι πόροι (δηλαδή 7 000 000 EUR) που προβλέπονταν από το άρθρο 19-ter παράγραφος 19 του νόμου 166/2009 και 16 750 000 EUR από τους πόρους που προβλέπονταν από τον νόμο 102/2009.

(102) Επιπλέον, στο άρθρο 1 του νόμου 163/2010 ορίζονταν επίσης τα ακόλουθα:

α) το άρθρο 19-ter του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, το οποίο μετατράπηκε με τροποποιήσεις στον νόμο 166/2009, τροποποιείται με την εισαγωγή της παραγράφου 24bis. Σύμφωνα με την εν λόγω παράγραφο, όλες οι επίσημες πράξεις και ενέργειες στο πλαίσιο της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου 19-ter παράγραφοι 1 έως 15 του νόμου 166/2009 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·

β) προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια παροχής της δημόσιας υπηρεσίας και να υποστηριχθεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησης των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, οι οικείες περιφέρειες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του Fondo Aree Sottoutilizzate (στο εξής: FAS) ([97]) σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 1 του Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica της 6ης Μαρτίου 2009 ([98]).

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙ ΠΑΡΑΒΑΣΕΙ αριθ. 2007/4609

(103) 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 το πεδίο της 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.

(104) 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:

α) η παράταση της αρχικής σύμβασης 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·

β) 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·

γ) 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·

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

ε) 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.

([97]) 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.

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

(105) Στις 21 Δεκεμβρίου 2009 ο αρμόδιος για την ενέργεια και τις μεταφορές γενικός διευθυντής της Επιτροπής απέστειλε επιστολή στην Ιταλία επισημαίνοντας, μεταξύ άλλων, ότι στο πλαίσιο 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 ([99]). Η Επιτροπή επεσήμανε ότι ο κανονισμός (ΕΕΚ) αριθ. 3577/92 δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να ιδιωτικοποιήσουν τις δημόσιες εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών, αλλά μόνο να ελευθερώσουν τη συγκεκριμένη αγορά.

(106) Στις 29 Ιανουαρίου 2010 ([100]) η Επιτροπή απέστειλε προειδοποιητική επιστολή σχετικά με την εσφαλμένη εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. 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. 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.

(107) Την ίδια ημέρα και χωριστά 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 (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 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 ορισμένων αμφιβολιών που είχαν διατυπωθεί προηγουμένως. Ο Γενικός Διευθυντής υπενθύμισε ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να καλύπτουν μόνο γραμμές για τις οποίες υπάρχει ανεπάρκεια της αγοράς.

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

(109) Στις 10 Σεπτεμβρίου 2010, η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή 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 καθυστερήσει. Στη συνέχεια, με τον νόμο 163/2010 παρατάθηκε περαιτέρω η αρχική σύμβαση έως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 33).

(110) 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).

(111) Στις 21 Ιουνίου 2012, η Επιτροπή εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με τις παρατάσεις των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας 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 ([101]), 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 Caremar, 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.

([99]) 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).

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

([101]) Ακόμη και αν η επίσημη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας της Tirrenia, της Toremar και της Siremar πραγματοποιήθηκε μόλις το 2012.

(112) 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. Ειδικότερα, για την Caremar η προκήρυξη δημοσιεύτηκε στις 20 Ιουλίου 2012, ενώ για τη Laziomar η προκήρυξη εστάλη προς δημοσίευση την 1η Αυγούστου 2012.

(113) 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.

(114) Στις 16 Ιουλίου 2015, η SNAV-Rifim ανέλαβε την ιδιοκτησία της Caremar, στην οποία ανατέθηκε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας εννέα ετών.

(115) 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.

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

5.1. **Η αντιστάθμιση για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012**

5.1.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης*

(116) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι ο ορισμός των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν ήταν επαρκώς σαφής και, επομένως, δεν επέτρεπε στην Επιτροπή να συναγάγει οριστικό συμπέρασμα ως προς το αν περιείχε πρόδηλα σφάλματα. Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν είχε ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τις πραγματικές υποχρεώσεις που είχαν επιβληθεί στην Caremar για την εκτέλεση των δρομολογίων στον κόλπο της Νάπολης και στο αρχιπέλαγος του Pontino σε σύγκριση με τις υπηρεσίες που παρέχονταν από ανταγωνιστές σε ορισμένα από τα δρομολόγια αυτά (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 194, 203, 205 και 208 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011). Επιπλέον, όσον αφορά τα δρομολόγια στον κόλπο της Νάπολης, η Επιτροπή διατηρούσε αμφιβολίες σχετικά με το αν η παραμονή στους λιμένες των νησιών κατά τη διάρκεια της νύχτας μπορούσε θεμιτά να θεωρηθεί ως πραγματική δημόσια υπηρεσία και κάλεσε τις ιταλικές αρχές να διευκρινίσουν αν ορισμένες ασθένειες εμποδίζουν τη μεταφορά με ελικόπτερο και να παράσχουν πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα και τη δυναμικότητα εναλλακτικών υπηρεσιών μεταφοράς για ιατρικούς λόγους (βλ. αιτιολογική σκέψη 206 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011).

(117) Η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι πληρούνταν το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark ([102]) καθώς οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων και πληρούσαν τις απαιτήσεις διαφάνειας (βλ. αιτιολογική σκέψη 239 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011). Ειδικότερα, η Επιτροπή επισήμανε στην αιτιολογική σκέψη 240 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011 ότι οι παράμετροι αυτές περιγράφονται στην αρχική σύμβαση (για την αντιστάθμιση που αφορούσε το έτος 2009) και στην απόφαση 111/2007 (για την αντιστάθμιση από το 2010 και μετά).

(118) Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε ότι το τρίτο κριτήριο 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 (βλ. αιτιολογική σκέψη 244 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011). 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 (βλ. αιτιολογική σκέψη 245 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011). 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, η Caremar δεν φαίνονταν να έχει αναλάβει τους κινδύνους που ενέχει συνήθως η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών (βλ. αιτιολογική σκέψη 247 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011).

([102]) Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, και Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης την προκαταρκτική άποψη ότι το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark δεν πληρούνταν, διότι η παράταση της αρχικής σύμβασης δεν είχε αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 249 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011). Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν έχει λάβει κανένα στοιχείο που να στηρίζει το επιχείρημα ότι η Caremar παρείχε πράγματι τις υπηρεσίες τουλάχιστον με το χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο (βλ. αιτιολογική σκέψη 251 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011).

(120) Επομένως, στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας 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 της αρχικής σύμβασης συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (βλ. αιτιολογική σκέψη 255 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011). Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε την άποψη ότι η ενίσχυση αυτή έπρεπε να θεωρηθεί ως νέα ενίσχυση (βλ. αιτιολογική σκέψη 257 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011).

(121) Με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή διατύπωσε τις ίδιες αμφιβολίες επίσης σε σχέση με την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Caremar από τον Ιανουάριο του 2012 έως την ιδιωτικοποίησή της (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 42, 180 και 181 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012).

5.1.2. *Συμβατότητα*

(122) Με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τα έτη 2009, 2010 και 2011 δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής ούτε της απόφασης 2005/842/ΕΚ ([103]) της Επιτροπής ούτε του κοινοτικού πλαισίου για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ([104]) (στο εξής: πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2005). 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 (βλ. αιτιολογική σκέψη 315 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011).

(123) Στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας 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 2012/21/ΕΚ ([105]) της Επιτροπής και στο πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011. Ωστόσο, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά και ως απαλλασσόμενη από την απαίτηση κοινοποίησης κατά την απόφαση 2012/21/ΕΕ, διότι η εν λόγω παράταση δεν ήταν σύμφωνη με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 κατά το οποίο, 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 (βλ. αιτιολογική σκέψη 256 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012). Η Επιτροπή δεν απέκλεισε το ενδεχόμενη η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της παραταθείσας αρχικής σύμβασης να εμπίπτει καταρχήν στο πλαίσιο ΥΓΟΣ (βλ. αιτιολογική σκέψη 258 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012), πλην όμως δεν διέθετε επαρκή στοιχεία για να διαπιστώσει κάτι τέτοιο (βλ. αιτιολογική σκέψη 267 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012).

5.2. **Η ιδιωτικοποίηση της Caremar**

(124) Με την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή διατύπωσε αμφιβολίες σχετικά με το αν η διαδικασία υποβολής προσφορών για την πώληση της Caremar ήταν επαρκώς διαφανής και άνευ όρων ώστε να διασφαλιστεί η πραγματοποίηση της πώλησης σε τιμή της αγοράς (βλ. αιτιολογική σκέψη 242 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012). Ειδικότερα, η Επιτροπή θεώρησε ότι η πώληση της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Caremar σε συνδυασμό με την ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να περιόρισε τον αριθμό των προσφερόντων ή να επηρέασε την τιμή πώλησης (βλ. αιτιολογική σκέψη 243 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012).

([103]) 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).

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

([105]) Απόφαση 2012/21/ΕΚ 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).

(125) Η Επιτροπή θεώρησε επίσης, βάσει των πληροφοριών που ήταν διαθέσιμες κατά την έκδοση της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012, ότι τυχόν ενίσχυση που μπορεί να είχε προκύψει κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης δεν θα ήταν συμβιβάσιμη (βλ. αιτιολογική σκέψη 305 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012).

5.3. **Η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

5.3.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης*

(126) Στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Caremar δεν πληρούσε τα κριτήρια της απόφασης Altmark και, συνεπώς, συνιστούσε ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα αυτό διότι: i) οι ανταγωνιστές που φαινόταν να παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες είχαν παρουσία σε τουλάχιστον ορισμένα δρομολόγια που εκτελούσε η Caremar και δεν υπήρχαν επαρκείς διαθέσιμες πληροφορίες που θα επέτρεπαν στην Επιτροπή να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η ΥΓΟΣ ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας που δεν θα μπορούσε να καλυφθεί μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς· ii) ο υπολογισμός της αντιστάθμισης σύμφωνα με την απόφαση 111/2007 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 κίνησης της διαδικασίας 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 Caremar 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.

5.3.2. *Συμβατότητα*

(127) Όσον αφορά τη συμβατότητα της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στην Caremar, η Επιτροπή επισήμανε στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 ότι, με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από τις ιταλικές αρχές, η απόφαση 2012/21/ΕΕ δεν φαινόταν να τυγχάνει εφαρμογής. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης 2012/21/ΕΕ, διότι, σε εκείνο το στάδιο, δεν είχε υποβληθεί η υπογεγραμμένη σύμβαση (βλ. αιτιολογική σκέψη 283 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012). 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 2012/21/ΕΕ. Στη συνέχεια, η Επιτροπή αξιολόγησε την ενίσχυση βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, αλλά διαπίστωσε ότι διατηρούσε αμφιβολίες σχετικά με την πλήρωση των προϋποθέσεων συμβατότητας που προβλέπονται στο εν λόγω πλαίσιο, ειδικότερα όσον αφορά την ύπαρξη πραγματικής ΥΓΟΣ σε όλα τα δρομολόγια και το ύψος του εύλογου κέρδους που παρασχέθηκε στην Caremar (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 298 και 300 της απόφασης επέκτασης της διαδικασίας του 2012).

5.4. **Η προτεραιότητα ελλιμενισμού**

(128) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας 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 περιλαμβάνει μεταφορά κρατικών πόρων και, συνεπώς, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση (βλ. αιτιολογική σκέψη 278 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011). Εάν η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγείτο επ' αμοιβή, η Επιτροπή θεώρησε ότι στο μέτρο που η Caremar 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 (βλ. αιτιολογική σκέψη 279 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011). Ωστόσο, η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία και τους τρίτους να παράσχουν περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με αυτό το μέτρο (βλ. αιτιολογική σκέψη 280 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011).

(129) Δεδομένου ότι είχε διατυπώσει αμφιβολίες σχετικά με τον θεμιτό χαρακτήρα της αποστολής ΥΓΟΣ, η Επιτροπή δεν μπορούσε να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα του μέτρου εάν επρόκειτο να θεωρηθεί ενίσχυση (βλ. αιτιολογική σκέψη 319 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011).

5.5. **Τα μέτρα του νόμου 163/2010**

(130) Στην αιτιολογική σκέψη 289 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι όλα τα μέτρα που προβλέπονται στον νόμο 163/2010 συνιστούσαν κρατική ενίσχυση υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Tirrenia. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονταν: i) η δυνατότητα χρήσης, για σκοπούς ρευστότητας, των πόρων που προορίζονταν για την αναβάθμιση των πλοίων· ii) οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονταν με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης· και iii) 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.

(131) 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 Caremar και οι άλλες εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia· συνεπώς, τα μέτρα αυτά έπρεπε να θεωρηθούν ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά (βλ. αιτιολογική σκέψη 320 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας).

6. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ CAREMAR**

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

(132) Η Caremar ισχυρίζεται ότι η ΥΠΔΥ προσδιορίστηκε σαφώς με πράξεις της περιφέρειας Καμπανίας και ότι, με τον ορισμό της ΥΠΔΥ που επέβαλε στην Caremar, η περιφέρεια Καμπανίας έλαβε δεόντως υπόψη το ανταγωνιστικό περιβάλλον στον τομέα της παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στον κόλπο της Νάπολης και τις ανάγκες θαλάσσιων μεταφορών του τοπικού πληθυσμού.

(133) Κατά την Caremar, ο ορισμός της ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar προβλέπεται στην αρχική σύμβαση, στα πενταετή σχέδια και στα πλαίσια ελλιμενισμού (quadri accosti), που η περιφέρεια Καμπανίας ενέκρινε και δημοσίευσε προκειμένου να προσαρμόσει την προσφορά στη ζήτηση των χρηστών. Όσον αφορά το απαιτούμενο επίπεδο υπηρεσιών, η Caremar επισήμανε ότι η ΥΠΔΥ δεν αφορούσε μόνο το προς εκτέλεση δρομολόγιο, αλλά περιλάμβανε ορισμένες υποχρεώσεις σχετικά με τη συνέχεια και τη συχνότητα των πλόων, την τακτική εξυπηρέτηση και την ακρίβεια, τους ναύλους και άλλες απαιτήσεις σχετικά με τη μεταφορική ικανότητα και τα χαρακτηριστικά των χρησιμοποιούμενων σκαφών, στοιχεία τα οποία αντικατοπτρίζουν πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας.

(134) Η Caremar υπέβαλε λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα διάφορα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών, προκειμένου να καταδείξει ότι εκτελεί τα δρομολόγια σύμφωνα με συγκεκριμένες απαιτήσεις οι οποίες αποσκοπούν στην εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (π.χ. την υποχρέωση εκτέλεσης του πρώτου πρωινού πλου προς την ηπειρωτική χώρα, με την επακόλουθη αναγκαιότητα διασφάλισης της παραμονής των σκαφών στο νησί κατά τη διάρκεια της νύχτας, η οποία συνεπάγεται πρόσθετο κόστος), και διαφοροποίησε με τον τρόπο αυτό τον ρόλο της σε σχέση με εκείνο των ανταγωνιστών της. Η Caremar εξήγησε ότι, για τη διασφάλιση της εκπλήρωσης των ανωτέρω υποχρεώσεων, το πλήρωμα της Caremar παραμένει σε υπηρεσία συνολικά επί 16 ώρες ημερησίως (ανώτατο επιτρεπόμενο από τη σχετική νομοθεσία όριο) ανά σκάφος.

(135) Όσον αφορά το ανταγωνιστικό περιβάλλον στον κόλπο της Νάπολης και στο αρχιπέλαγος του Pontino, η Caremar ανέφερε ότι υπήρξε πάντοτε ο μόνος φορέας που ήταν σε θέση να εκτελεί τακτικά και αξιόπιστα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών με στόχο τη διασφάλιση της αδιάλειπτης σύνδεσης των νησιών με την ηπειρωτική χώρα. Η Caremar επισήμανε ότι διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση της τήρησης της αρχής της εδαφικής συνέχειας, διότι οι δυνάμεις της αγοράς δεν κατάφεραν ποτέ να ανταποκριθούν αφ' αυτών στις προσδοκίες και στις ανάγκες των νησιωτικών κοινωνιών για τακτικά και απευθείας δρομολόγια, ώστε να διασφαλίζεται η συνδεσιμότητα μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας. Κατά την Caremar, τούτο οφείλεται στο γεγονός ότι στον κόλπο της Νάπολης υπάρχουν ορισμένα πολύ πυκνοκατοικημένα νησιά, στοιχείο το οποίο αντικατοπτρίζεται, όπως είναι αυτονόητο, στην καθημερινή ζήτηση για τακτική συνδεσιμότητα (π.χ. για επαγγελματικούς ή εκπαιδευτικούς λόγους).

6.2. **Σχετικά με τη συμμόρφωση της παράτασης της αρχικής σύμβασης με τα κριτήρια Altmark**

(136) Η Caremar ισχυρίζεται ότι η αντιστάθμιση που εισέπραξε κατά τη διάρκεια της παράτασης της αρχικής σύμβασης δεν συνιστά κρατική ενίσχυση διότι πληρούνταν οι τέσσερις σωρευτικές προϋποθέσεις που διατυπώθηκαν με τη νομολογία Altmark.

(137) Όσον αφορά το πρώτο κριτήριο Altmark, η Caremar ισχυρίζεται ότι της ανατέθηκε η εκπλήρωση σαφώς καθορισμένης ΥΠΔΥ και ότι, επομένως, το πρώτο κριτήριο πληρούται (βλ. παρατηρήσεις στην ενότητα 6.1).

(138) Όσον αφορά το δεύτερο κριτήριο Altmark, η Caremar υπενθυμίζει ότι τα κριτήρια για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης καθορίστηκαν εκ των προτέρων (δηλαδή με την αρχική σύμβαση και την απόφαση 111/2007) με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο και, επομένως, το δεύτερο κριτήριο Altmark πληρούται επίσης.

(139) Όσον αφορά το τρίτο κριτήριο Altmark, η Caremar ισχυρίζεται ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε κατά την περίοδο παράτασης δεν υπερέβη το αναγκαίο μέτρο για την κάλυψη των πρόσθετων δαπανών εκτέλεσης της υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και εύλογου κέρδους, και ότι, επομένως, πληρούται το τρίτο κριτήριο Altmark. Απαντώντας στις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με ενδεχόμενη είσπραξη υπεραντιστάθμισης από το 2010 για την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ, η Caremar ισχυρίζεται ότι η καταβληθείσα αντιστάθμιση δεν ήταν επαρκής για την κάλυψη των δαπανών εκπλήρωσης της ΥΠΔΥ και ότι, επιπλέον, δεν χορηγήθηκε περιθώριο κέρδους.

(140) Τέλος, όσον αφορά το τέταρτο κριτήριο Altmark, η Caremar επισημαίνει ότι, ελλείψει διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού, η αντιστάθμιση καθορίστηκε βάσει ανάλυσης των δαπανών τις οποίες θα πραγματοποιούσε μια αποδοτική επιχείρηση (π.χ. πλήρης απόσβεση του κόστους των σκαφών, βελτιστοποίηση του λόγου πληρώματος προς απόδοση, διατήρηση χαμηλότερων ναύλων παρά την αύξηση του κόστους των καυσίμων).

6.3. **Σχετικά με τη συμμόρφωση της παράτασης της αρχικής σύμβασης με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ**

(141) Η Caremar υποστηρίζει ότι, για τον σκοπό της αξιολόγησης της συμβατότητας, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 308 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011, πρέπει να πληρούνται σωρευτικά τρεις προϋποθέσεις:

α) οι υπηρεσίες πρέπει να μπορούν να χαρακτηριστούν ως ΥΓΟΣ·

β) οι υπηρεσίες πρέπει να έχουν ανατεθεί δεόντως από το κράτος στον δικαιούχο·

γ) η αντιστάθμιση πρέπει να αναλογική προς τις δαπάνες που συνεπάγεται η παροχή της ΥΓΟΣ.

(142) Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση, η Caremar εξηγεί ότι τα δρομολόγια εκτελούνται σύμφωνα με συγκεκριμένες δημόσιες απαιτήσεις, ώστε να διασφαλίζεται με τον τρόπο αυτόν η εδαφική συνέχεια (βλ. παρατηρήσεις στην ενότητα 6.1).

(143) Όσον αφορά τη δεύτερη προϋπόθεση, η Caremar υποστηρίζει ότι εκτελεί τα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών όπως της ανατέθηκαν με την αρχική σύμβαση, στην οποία καθορίζεται αναλυτικά η ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar.

(144) Τέλος, όσον αφορά την προϋπόθεση της αναλογικότητας, η Caremar επαναλαμβάνει ότι η αντιστάθμιση που εισέπραξε ήταν ανεπαρκής, για παράδειγμα κατά τα έτη 2010 και 2011, όπως προκύπτει από τους λογαριασμούς της εταιρείας.

6.4. **Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού**

(145) Η Caremar ισχυρίζεται ότι η χορήγηση της προτεραιότητας ελλιμενισμού δεν παρέχει οποιοδήποτε οικονομικό πλεονέκτημα και ότι, επομένως, το συγκεκριμένο μέτρο δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, η Caremar τονίζει ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού χρησιμοποιείται μόνον για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της που απορρέουν από τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

6.5. **Σχετικά με τα μέτρα του νόμου 163/2010**

(146) Όσον αφορά τα μέτρα χρηματοδοτικής στήριξης που λήφθηκαν υπέρ της Caremar με τον νόμο 163/2010, η Caremar επιβεβαιώνει ότι εισέπραξε ποσό 2 115 000 EUR αποκλειστικά και μόνο για τον εκσυγχρονισμό του στόλου της. Επομένως, η Caremar ισχυρίζεται ότι τα μέτρα που λήφθηκαν με τον νόμο 163/2010 δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση προς την ίδια, καθώς ήταν αναγκαία για τη χρηματοδότηση της ΥΠΔΥ που ανατέθηκε στην Caremar.

7. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ ΤΗΣ CAREMAR**

7.1. **Παρατηρήσεις της Medmar**

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

(147) Η Medmar επισήμανε ότι τα μέτρα κρατικής ενίσχυσης που καλύπτονται από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και οι συνθήκες της αγοράς δεν έχουν μεταβληθεί σε σχέση με τα μέτρα και τις συνθήκες που καλύπτονταν από την απόφαση 2005/163/ΕΚ. Τα μέτρα κρατικής ενίσχυσης αφορούν: α) αντιστάθμιση η οποία χορηγείται σε ετήσια βάση στην Caremar για την εκτέλεση του δρομολογίου Νάπολη/Κάπρι, σε σχέση με το οποίο, με την απόφαση 2005/163/ΕΚ, διατάχθηκε η ανάκτηση όλων των επιχορηγήσεων προς την Caremar· και β) αντιστάθμιση η οποία χορηγείται σε ετήσια βάση στην Caremar για την εκτέλεση του δρομολογίου Ischia/Procida, σε σχέση με το οποίο, με την απόφαση 2005/163/ΕΚ, η Ιταλία διατάχθηκε να περιορίσει τον αριθμό των συνδέσεων που εκτελεί η Caremar και να χορηγηθεί αντιστάθμιση μόνον για την καθαρή ζημία εκμετάλλευσης που υπέστη η Caremar. Κατά τη Medmar, η απόφαση 2005/163/ΕΚ εκδόθηκε διότι ο ιδιωτικός τομέας ήταν σε θέση να παρέχει υπηρεσίες συγκρίσιμες με τις προσφερόμενες από την Caremar, με συγκρίσιμα στοιχεία ενεργητικού.

(148) Η Medmar παρατήρησε ότι η περιφέρεια Καμπανίας ανέθεσε τόσο στην Caremar όσο και στη Medmar ΥΠΔΥ για την πραγματοποίηση των συνδέσεων Ischia/Procida, Procida/Νάπολη και Ischia/Procida/Pozzuoli. Ωστόσο, αντίθετα προς την Caremar, η Medmar δεν εισέπραξε οποιαδήποτε αντιστάθμιση για την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων. Δεν προκηρύχθηκε δημόσια διαδικασία υποβολής προσφορών για τον προσδιορισμό των επιχειρήσεων που ήταν σε θέση να εκπληρώσουν την ΥΠΔΥ με το χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Αντ' αυτού, η περιφέρεια Καμπανίας υποχρέωσε ιδιωτικές επιχειρήσεις να συμφωνήσουν στη σύναψη «πράξεων υπαγωγής» βάσει των οποίων υποχρεούνται να εκπληρώνουν ΥΠΔΥ υπό τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζει η περιφέρεια Καμπανίας (σχετικά με τα ωράρια και τους ναύλους). Κατά τη Medmar, εάν οι ιδιωτικές επιχειρήσεις δεν επιθυμούν να συνάψουν τις εν λόγω «πράξεις υπαγωγής», δεν λαμβάνουν άδεια εκτέλεσης οποιουδήποτε δρομολογίου στην περιοχή.

(149) Η Medmar υποστήριξε ότι δεν συνέτρεχε ανάγκη ώστε η περιφέρεια Καμπανίας να αναθέσει στην Caremar ΥΠΔΥ με αντιστάθμιση, δεδομένου ότι η Medmar μπορούσε να εκτελέσει τα ίδια δρομολόγια χωρίς αντιστάθμιση.

(150) Ειδικότερα, η Medmar εξήγησε ότι το 2011 εκτελούσε πλόες σε καθημερινή βάση ως εξής:

— Ischia/Νάπολη: επτά πλόες σε καθημερινή βάση (εκ των οποίων πέντε περιλάμβαναν στάση στην Procida)·

— Ischia/Pozzuoli: 13 πλόες σε καθημερινή βάση καθώς και μία σύνδεση με την Casamicciola σε καθημερινή κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου.

(151) Από την άλλη πλευρά, κατά τη Medmar, η Caremar εκτελούσε μικρότερο αριθμό πλόων στα ίδια δρομολόγια, ως ακολούθως:

— Ischia/Νάπολη: 11 πλόες σε καθημερινή βάση καθώς και τρεις επιπλέον πλόες κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου·

— Ischia/Procida/Pozzuoli: τρεις πλόες σε καθημερινή βάση.

(152) Επιπλέον, η Medmar υπογράμμισε ότι η ποιότητα των υπηρεσιών και των χρησιμοποιούμενων σκαφών είναι αντίστοιχη εκείνων της Caremar. Επιπροσθέτως, στην ίδια περιοχή δραστηριοποιούνται και άλλες ιδιωτικές επιχειρήσεις.

(153) Υπό τις συνθήκες αυτές, η Medmar διαπίστωσε ότι η ανάθεση ΥΠΔΥ στην Caremar δεν ήταν αναγκαία και, επομένως, δεν ήταν συμβιβάσιμη με τη ΣΛΕΕ.

(154) Εάν η Επιτροπή εκτιμήσει αναγκαία την ανάθεση ΥΠΔΥ, η Medmar ισχυρίζεται ότι η εν λόγω ανάθεση συνιστά παράβαση του άρθρου 4 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, κατά το οποίο «[κ]άθε 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» και «[ό]λοι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας πρέπει να έχουν πρόσβαση σε οποιοδήποτε τυχόν αντιστάθμισμα για ανάληψη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας».

(155) Η Medmar ισχυρίστηκε επίσης ότι η Ιταλία δεν παρείχε πληροφορίες σχετικά με τα ποσά που χορηγήθηκαν για κάθε σύνδεση που εκτελούσε η Caremar.

7.1.2. *Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού*

(156) Η Medmar ισχυρίζεται ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού που δόθηκε στην Caremar συνιστά παράβαση του άρθρου 4 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, στο μέτρο που παρέχει στην Caremar τις καλύτερες συνδέσεις στις πιο οικονομικά αποδοτικές χρονικές περιόδους και εισάγει με τον τρόπο αυτό διάκριση εις βάρος πλοιοκτητών της Ένωσης τους οποίους εμποδίζει να ασκήσουν το δικαίωμά τους παροχής υπηρεσιών σε ανοιχτή αγορά.

(157) Η Medmar παραπέμπει επίσης στη σύσταση της ιταλικής Αρχής Ανταγωνισμού (Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, στο εξής: AGCM), της 13ης Ιουλίου 2009, σχετικά με την κατάργηση της διάταξης ([106]) βάσει της οποίας η Caremar διαθέτει προτεραιότητα ελλιμενισμού για τα δρομολόγιά της. Κατά την AGCM, η διάταξη αυτή συνιστά απειλή για τον ανταγωνισμό καθώς εμποδίζει τις ιδιωτικές εταιρείες να εκτελούν συνδέσεις σε οικονομικά αποδοτικές χρονικές περιόδους.

7.1.3. *Σχετικά με τα μέτρα του νόμου 163/2010*

(158) Η Medmar επισημαίνει ότι, με τον νόμο 163/2010, η Ιταλία παρέτεινε την αρχική σύμβαση έως το πέρας της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Η εν λόγω παράταση συνιστά παράβαση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, στο μέτρο που η επιχείρηση που πρέπει να εκπληρώσει την ΥΠΔΥ δεν επιλέχθηκε στο πλαίσιο δημόσιας διαδικασίας υποβολής προσφορών με αποτέλεσμα διάκριση εις βάρος της Medmar.

(159) Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 19 του νόμου 163/2010, η Caremar εισέπραξε το ποσό των 2 115 000 EUR για τον εκσυγχρονισμό του στόλου της, ποσό το οποίο συνιστά, κατά τη γνώμη της Medmar, ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά ενίσχυση λειτουργίας. Επιπλέον, με τον νόμο 163/2010 χορηγήθηκε στην Caremar και στις λοιπές εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia πρόσβαση σε ποσό 49 000 000 EUR για την κάλυψη αναγκών ρευστότητας, το οποίο συνιστά επίσης, κατά τη γνώμη της Medmar, ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά ενίσχυση λειτουργίας.

(160) Τέλος, η Medmar ισχυρίζεται ότι οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Caremar συνιστούν ασυμβίβαστη ενίσχυση.

7.2. **Παρατηρήσεις της SNAV και της ACAP**

(161) Όσον αφορά την ανάθεση ΥΠΔΥ στην Caremar, η SNAV και η ACAP ισχυρίστηκαν ότι το κριτήριο Altmark που απαιτεί την ύπαρξη πραγματικής ΥΓΟΣ δεν πληρούται και ότι η εν λόγω ανάθεση δεν ήταν αναγκαία, καθώς τα δρομολόγια που εκτελεί η Caremar εκτελούνταν επίσης από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Ειδικότερα, η SNAV εκτελούσε τα ακόλουθα δρομολόγια:

— Sorrento/Κάπρι: επτά πλόες σε καθημερινή βάση τις καθημερινές, πέντε πλόες τα σαββατοκύριακα·

— Νάπολη/Ischia: τέσσερις πλόες σε καθημερινή βάση, εκ των οποίων τρεις μέσω Procida·

— Procida/Ischia: τέσσερις πλόες σε καθημερινή βάση·

— Procida/Νάπολη: τέσσερις πλόες σε καθημερινή βάση.

(162) Η SNAV και η ACAP ισχυρίζονται ότι η ανάθεση της ΥΓΟΣ στην Caremar και η σχετική αντιστάθμιση συνιστούν κρατική ενίσχυση ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ.

7.3. **Παρατηρήσεις της GNV**

(163) Οι παρατηρήσεις της GNV αφορούσαν την προτεραιότητα ελλιμενισμού και τα μέτρα που προβλέπονται από τον νόμο 163/2010.

(164) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού, η GNV παρατήρησε ότι η Caremar και οι λοιπές εταιρείες του ομίλου Tirrenia μπόρεσαν να επωφεληθούν στον μέγιστο βαθμό, από απόψεως ωραρίων και ελλιμενισμού, των ευκαιριών μεταφοράς επιβατών που παρέχει η αγορά, μέσω της επιλογής των πλέον εξυπηρετικών χρόνων ελλιμενισμού, με αποτέλεσμα να βελτιώσουν τη θέση τους στο τμήμα της αγοράς μεταφοράς επιβατών εις βάρος των ανταγωνιστριών ιδιωτικών εταιρειών.

([106]) Άρθρο 19-ter του νομοθετικού διατάγματος 135/2009.

(165) Όσον αφορά τα μέτρα που προβλέπονται από τον νόμο 163/2010, η GNV ισχυρίστηκε ότι συνιστούν ενίσχυση λειτουργίας, χάρη στην οποία η Caremar και οι λοιπές εταιρείες του ομίλου Tirrenia μπόρεσαν να αποφύγουν δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να πραγματοποιήσουν με δικούς τους οικονομικούς πόρους.

7.4. **Παρατηρήσεις της Alilauro**

(166) Η Alilauro ισχυρίστηκε ότι, πριν από την ιδιωτικοποίηση της Caremar, η περιφέρεια Καμπανίας καταχράστηκε τη δεσπόζουσα θέση της μέσω του συντονισμού του συνόλου της κυκλοφορίας στον κόλπο της Νάπολης με την ανάθεση ΥΠΔΥ και τον καθορισμό του ύψους των κομίστρων. Κατά την Alilauro, υπήρχε σύγκρουση συμφερόντων, η οποία είχε ως αποτέλεσμα η περιφέρεια Καμπανίας να μην προκηρύξει δημόσια διαδικασία υποβολής προσφορών για την πώληση της Caremar.

(167) Επιπλέον, η Alilauro ισχυρίστηκε ότι όλα τα δρομολόγια που εκτελούσε η Caremar εκτελούνταν επίσης από άλλους ιδιώτες φορείς, χωρίς να εισπράττουν οποιαδήποτε δημόσια αντιστάθμιση, ο δε ισχυρισμός σχετικά με την αύξηση των δαπανών της Caremar ως αποτέλεσμα της υποχρεωτικής παρουσίας σκαφών στους λιμένες των νησιών είναι αβάσιμος, είτε επειδή υπήρχαν ιδιωτικά σκάφη στους λιμένες είτε επειδή, σε περίπτωση έκτακτων δρομολογίων για λόγους υγείας, αυτά μπορούσαν να εκτελεστούν με ειδικά κατασκευασμένες για τον σκοπό αυτό βενζινακάτους, καθώς και με ελικόπτερα.

7.5. **Παρατηρήσεις της NLG**

(168) Κατά την NLG, δεν υπήρχε πραγματική δημόσια ανάγκη στο δρομολόγιο Νάπολη/Κάπρι, διότι η NLG εκτελούσε σε καθημερινή βάση στη νήσο Κάπρι διπλάσιους πλόες, τους οποίους θεωρούσε ισοδύναμους με εκείνους που εκτελούσε η Caremar από απόψεως, ποιότητας, συνέχειας και άνεσης του σκάφους.

(169) Επιπλέον, η NLG επισήμανε το γεγονός ότι οι παρατάσεις της αρχικής σύμβασης πραγματοποιήθηκαν χωρίς δημόσια πρόσκληση υποβολής προσφορών με αποτέλεσμα διάκριση εις βάρος της NLG.

(170) Περαιτέρω, η NLG υποστήριξε ότι τα μέτρα που προβλέπονται από τον νόμο 163/2010 συνιστούν παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση, διότι πρόκειται περί ενίσχυσης λειτουργίας, η δε προτεραιότητα ελλιμενισμού της Caremar συνιστά περαιτέρω παράβαση, διότι έδωσε στην Caremar τη δυνατότητα να επωφεληθεί από τα καλύτερα δρομολόγια και τα καλύτερα ωράρια.

7.6. **Παρατηρήσεις της Marworld**

(171) Η Marworld ισχυρίστηκε ότι η περιφέρεια Καμπανίας χορήγησε ενίσχυση στην Caremar κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Ειδικότερα, η Marworld επισήμανε ότι, με την περιφερειακή απόφαση αριθ. 316 της 21ης Μαΐου 2015, η περιφέρεια Καμπανίας χορήγησε ποσό 2 155 008 EUR στην Caremar, με την επιφύλαξη της αγοράς της από την SNAV/Rifim, προκειμένου να αποκαταστήσει τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Caremar στην αξία που είχε όταν η SNAV/Rifim είχε προσφέρει το ποσό των 6 000 001 EUR για την αγορά της Caremar.

8. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ**

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

(172) Η Ιταλία εξηγεί ότι η Caremar ασκεί τις δραστηριότητές της μόνο κατά την εκπλήρωση ΥΠΔΥ και ότι η Caremar έχει σχεδόν αποκλειστική αρμοδιότητα στον τομέα της μεταφοράς οχημάτων και φορτίου (π.χ. ταχυδρομικά αντικείμενα) από τα νησιά του κόλπου της Νάπολης προς την ηπειρωτική χώρα, ο οποίος παρουσιάζει περιορισμένο εμπορικό ενδιαφέρον, ενώ οι ανταγωνιστές επικεντρώνονται κυρίως στη μεταφορά επιβατών (βλ. ειδικότερα αιτιολογικές σκέψεις 182 έως 185).

(173) Κατά την Ιταλία, οι ΥΠΔΥ που ανατέθηκαν στην Caremar ανταποκρίνονται σε πραγματική και τρέχουσα ανάγκη των κοινωνιών που είναι εγκατεστημένες στα νησιά, οι οποίες δεν είναι πιθανό να καλυφθούν από τις δυνάμεις της αγοράς και μόνο, ειδικότερα όσον αφορά την εδαφική συνέχεια και τη συχνότητα των πλόων, την τακτική εξυπηρέτηση και την ακρίβεια καθώς και ορισμένες απαιτήσεις σχετικές με τη μεταφορική ικανότητα των πλοίων και το πλήρωμα.

(174) Προκειμένου να καταδείξει την ύπαρξη πραγματικής ζήτησης εκ μέρους των χρηστών για τις οικείες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία σχετικά με την κίνηση της Caremar στα δρομολόγια ΥΠΔΥ που καλύπτονται από την παραταθείσα αρχική σύμβαση, την ενδιάμεση σύμβαση και τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(175) Όσον αφορά τα δρομολόγια στον κόλπο της Νάπολης, τα στοιχεία που αφορούν τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών της Caremar στα συγκεκριμένα δρομολόγια κατά την περίοδο 2009-2021 (βλ. πίνακες 3 έως 8 κατωτέρω) δείχνουν ότι η ζήτηση των χρηστών, όχι μόνον για επιβατική κυκλοφορία αλλά και για μεικτή κυκλοφορία (δηλαδή συμπεριλαμβανομένων οχημάτων και φορτίου), ήταν πάντοτε υπαρκτή. Επιπλέον, κατά την Ιταλία, το γεγονός ότι η κίνηση της Caremar παρέμεινε σταθερή με την πάροδο των ετών αποτελεί σαφή ένδειξη ότι η προσφορά της Caremar ικανοποιούσε τη ζήτηση των χρηστών που προερχόταν από τον τοπικό πληθυσμό —η οποία είναι μάλλον σταθερή, δεδομένου ότι οι κάτοικοι χρειάζονται την υπηρεσία θαλάσσιων μεταφορών σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους— και δεν επηρεαζόταν από τις διακυμάνσεις της τουριστικής κίνησης.

Επιβατική κυκλοφορία

Πίνακας 3

Μεταφερθέντες επιβάτες τα έτη 2009 έως 2014

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

(1) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στα τμήματα Ischia/Procida και Procida/Νάπολη και στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη. Η Ιταλία υπέβαλε επίσης την ανάλυση ανά τμήματα της επιβατικής κίνησης της Caremar κατά τα έτη 2011-2021, από την οποία προκύπτει ότι η κίνηση ανά τμήμα παρέμεινε επίσης σταθερή με την πάροδο των ετών.

(2) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στο τμήμα Procida/Pozzuoli. Η Ιταλία υπέβαλε επίσης την ανάλυση ανά τμήματα της επιβατικής κίνησης της Caremar κατά τα έτη 2011-2021, από την οποία προκύπτει ότι η κίνηση ανά τμήμα παρέμεινε επίσης σταθερή με την πάροδο των ετών.

Πίνακας 4

Μεταφερθέντες επιβάτες τα έτη 2015 έως 2021

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

(1) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στα τμήματα Ischia/Procida και Procida/Νάπολη και στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη.

(2) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στο τμήμα Procida/Pozzuoli.

Οχήματα

Πίνακας 5

Μεταφερθέντα οχήματα τα έτη 2009 έως 2014

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

(1) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στα τμήματα Ischia/Procida και Procida/Νάπολη και στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη. Η Ιταλία υπέβαλε επίσης την ανάλυση ανά τμήματα της κίνησης της Caremar κατά τα έτη 2013-2021, από την οποία προκύπτει ότι ο αριθμός των οχημάτων που η Caremar μετέφερε σε κάθε τμήμα παρέμεινε επίσης σταθερός με την πάροδο των ετών.

(2) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στο τμήμα Procida/Pozzuoli. Η Ιταλία υπέβαλε επίσης την ανάλυση ανά τμήματα της κίνησης της Caremar κατά τα έτη 2013-2021, από την οποία προκύπτει ότι ο αριθμός των οχημάτων που η Caremar μετέφερε σε κάθε τμήμα παρέμεινε επίσης σταθερός με την πάροδο των ετών.

Πίνακας 6

Μεταφερθέντα οχήματα τα έτη 2015 έως 2021

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

(1) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στα τμήματα Ischia/Procida και Procida/Νάπολη και στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη.

(2) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στο τμήμα Procida/Pozzuoli.

Φορτίο (γραμμικά μέτρα)

Πίνακας 7

Μεταφερθέντα εμπορεύματα (γραμμικά μέτρα) τα έτη 2009 έως 2014

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

(1) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στα τμήματα Ischia/Procida και Procida/Νάπολη και στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη. Η Ιταλία υπέβαλε επίσης την ανάλυση ανά τμήματα της κίνησης της Caremar κατά τα έτη 2013-2021, από την οποία προκύπτει ότι τα γραμμικά μέτρα φορτίου που η Caremar μετέφερε σε κάθε τμήμα παρέμειναν επίσης σταθερά με την πάροδο των ετών.

(2) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στο τμήμα Procida/Pozzuoli. Η Ιταλία υπέβαλε επίσης την ανάλυση ανά τμήματα της κίνησης της Caremar κατά τα έτη 2013-2021, από την οποία προκύπτει ότι τα γραμμικά μέτρα φορτίου που η Caremar μετέφερε σε κάθε τμήμα παρέμειναν επίσης σταθερά με την πάροδο των ετών.

Πίνακας 8

Μεταφερθέντα εμπορεύματα (γραμμικά μέτρα) τα έτη 2015 έως 2021

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

(1) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στα τμήματα Ischia/Procida και Procida/Νάπολη και στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη.
(2) Η κίνηση στο συγκεκριμένο δρομολόγιο περιλάμβανε επίσης την κίνηση στο τμήμα Procida/Pozzuoli.

(176) Όσον αφορά τα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino, τα οποία η Caremar εκτέλεσε μόνον από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Μαΐου 2011 ([107]), η Ιταλία διαβίβασε τον αριθμό επιβατών που η Caremar εξυπηρέτησε στα εν λόγω δρομολόγια τα έτη 2009 και 2010 και τον αριθμό οχημάτων που μετέφερε στα εν λόγω δρομολόγια το 2009 (βλ. πίνακα 9). Κατά την Ιταλία, τα εν λόγω στοιχεία, μολονότι αποσπασματικά ([108]), υποδηλώνουν ότι η ζήτηση των χρηστών στα συγκεκριμένα δρομολόγια ήταν υπαρκτή και σταθερή.

Πίνακας 9

Επιβάτες και οχήματα που μεταφέρθηκαν τα έτη 2009 και 2010

Διαδρομές	2009		2010	
	Επιβάτες	Οχήματα	Επιβάτες	Οχήματα
Anzio/Ponza	31 494	2 808	32 202	Ά.Α.
Formia/Ponza	157 055	13 926	165 370	Ά.Α.
Formia/Ventotene	99 087	3 063	106 886	Ά.Α.

(177) Όσον αφορά την εφαρμογή των κριτηρίων της απόφασης SNCM ([109]) στην κατάσταση των θαλάσσιων μεταφορών στον κόλπο της Νάπολης, η Ιταλία ισχυρίζεται ότι τα εν λόγω κριτήρια δεν είναι κατάλληλα στο μέτρο που καθορίζουν μια αμιγώς ποσοτική ανάλυση βασισμένη στη σύγκριση της προσφοράς και της ζήτησης μεταφοράς, η οποία δεν λαμβάνει υπόψη τα ειδικά χαρακτηριστικά των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας του τοπικού πληθυσμού.

([107]) Από την 1η Ιουνίου 2011, τα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino εκτελούνταν από τη Laziomar.
([108]) Κατά την Ιταλία, τα λοιπά στοιχεία σχετικά με την επιβατική κίνηση το 2011, τα οχήματα που μεταφέρθηκαν το 2010 και το 2011 και την κίνηση φορτίων κατά τα έτη 2009-2011 δεν μπορούσαν πλέον να ανακτηθούν.
([109]) Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) κατά Επιτροπής, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, σκέψεις 130 και 134.

(178) Όσον αφορά τον ορισμό της ζήτησης των χρηστών και της προσφοράς της αγοράς, η Ιταλία εξήγησε ότι οι επιλογές της περιφέρειας Καμπανίας, όσον αφορά τις συχνότητες και τα ωράρια των συνδέσεων που η Caremar επρόκειτο να εκτελεί στα δρομολόγια που καλύπτονταν από την παραταθείσα αρχική σύμβαση, βασίζονταν στις ανάγκες που διατύπωσαν οι τοπικές αρχές και ήταν αποτέλεσμα των συζητήσεων με τις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κόλπο της Νάπολης σχετικά με την ικανότητά τους να εκτελέσουν τα δρομολόγια με όρους αγοράς ή υπό μονομερώς επιβληθείσα ΥΠΔΥ.

(179) Ειδικότερα, η Ιταλία εξήγησε ότι το διαδικαστικό πλαίσιο για τον ορισμό, από την περιφέρεια Καμπανίας, της ΥΠΔΥ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών προβλέπεται στο άρθρο 17 του περιφερειακού νόμου αριθ. 3 της 28ης Μαρτίου 2002, κατά το οποίο η περιφέρεια Καμπανίας υποχρεούται να διαβουλευθεί με τους χρήστες των υπηρεσιών και τους παρόχους των υπηρεσιών προτού καθορίσει το αντικείμενο της ΥΠΔΥ. Επιπλέον, κατά το ίδιο άρθρο, το αντικείμενο της ΥΠΔΥ πρέπει να ελέγχεται, και εφόσον απαιτείται να αναθεωρείται, κάθε τρία έτη. Όσον αφορά την παραταθείσα αρχική σύμβαση, οι ΥΠΔΥ που η Caremar εκπλήρωσε από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011 βασίζονταν σε δημόσια διαβούλευση την οποία η περιφέρεια Καμπανίας διεξήγαγε το 2006-2007 ([110]). Το αντικείμενο της ΥΠΔΥ, όσον αφορά τις συχνότητες και τα ωράρια (τα δρομολόγια ΥΠΔΥ παρέμειναν αμετάβλητα), αναθεωρήθηκε το 2011 με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 443 της 9ης Αυγούστου 2011 βάσει της δημόσιας διαβούλευσης που διεξήχθη το 2010-2011 (ξεκίνησε τον Νοέμβριο του 2010).

(180) Η Ιταλία υπέβαλε λεπτομερή στοιχεία των εργασιών που κατέληξαν στην έκδοση της περιφερειακής εκτελεστικής απόφασης αριθ. 443 της 9ης Αυγούστου 2011, με την οποία η περιφέρεια Καμπανίας ενέκρινε τριετές πρόγραμμα (2011-2013) παροχής ελάχιστων υπηρεσιών στον κόλπο της Νάπολης (βλ. αιτιολογική σκέψη 38) το οποίο άρχισε να ισχύει την 1η Οκτωβρίου 2011. Το εν λόγω πρόγραμμα αφορούσε όλους τους φορείς παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στον κόλπο της Νάπολης. Όσον αφορά την Caremar, με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 857 της 30ής Δεκεμβρίου 2011 η περιφέρεια Καμπανίας επέφερε ορισμένες μικρές αλλαγές στα ωράρια και στις συχνότητες των δρομολογίων που εκτελούσε η Caremar με ισχύ από τις 16 Ιανουαρίου 2012.

(181) Η Ιταλία εξήγησε ότι, μετά τη δημόσια διαβούλευση που διεξήχθη τον Νοέμβριο-Δεκέμβριο του 2010, στις αρχές του 2011 η περιφέρεια Καμπανίας κάλεσε τον εκπρόσωπο των δήμων του κόλπου της Νάπολης σε τεχνικές συναντήσεις προκειμένου να συζητηθούν οι ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίστηκαν με τη δημόσια διαβούλευση, ενόψει της αναθεώρησης του προγράμματος υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στον κόλπο της Νάπολης ([111]). Στις 22 Ιουλίου 2011 η περιφέρεια Καμπανίας συναντήθηκε με τους εκπροσώπους των ναυτιλιακών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον κόλπο της Νάπολης (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP) για να συζητηθούν οι ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισαν η περιφέρεια και οι τοπικές αρχές και να ελεγχθεί η διαθεσιμότητα της αγοράς να παράσχει επαρκή δρομολόγια για την κάλυψη των αναγκών αυτών. Η συζήτηση επιβεβαίωσε την άποψη ότι η αγορά δεν θα παρείχε αφ' εαυτής όλα τα δρομολόγια που η περιφέρεια Καμπανίας προσδιόρισε ως αναγκαία για την κάλυψη της ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας. Στις 28 Ιουλίου 2011 η περιφέρεια Καμπανίας πραγματοποίησε νέα συνάντηση με τους εκπροσώπους των νησιών του κόλπου της Νάπολης προκειμένου να προσδιορίσει μαζί τους τις τεχνικές λεπτομέρειες του

([110]) Με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 548 της 2ας Απριλίου 2007.

([111]) Για παράδειγμα, στις 25 Φεβρουαρίου 2011 η περιφέρεια Καμπανίας κάλεσε τους εκπροσώπους των δήμων της Ischia σε τεχνική συνάντηση η οποία επρόκειτο να πραγματοποιηθεί στις 2 Μαρτίου 2011 με αντικείμενο τον καθορισμό του προγράμματος υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Νάπολης / Pozzuoli και Ischia. Κατά τη διάρκεια της συνάντησης, οι εκπρόσωποι των δήμων της Ischia τόνισαν την αναγκαιότητα διασφάλισης συνδέσεων από και προς την Ischia: α) νωρίς το πρωί και κατά τη διάρκεια της νύχτας για την προμήθεια αγαθών· β) από τις 6:30 έως τις 9:00 για τη μετακίνηση σε καθημερινή βάση σπουδαστών και εργαζομένων προς Νάπολη/Pozzuoli και από τις 12:30 έως τις 15:00 για την επιστροφή τους στην Ischia· γ) από τις 9:00 έως τις 12:30 και από τις 15:00 έως τις 18:00, ώστε ο πληθυσμός της Ischia να μπορεί να ασκεί δραστηριότητες στην ηπειρωτική χώρα κατά τη διάρκεια της ημέρας και να επιστρέφει στην Ischia κατά τη διάρκεια της ημέρας· επιπλέον, τα συγκεκριμένα χρονικά πλαίσια παρέχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες σιδηροδρομικών και αεροπορικών μεταφορών στην ηπειρωτική χώρα χωρίς να απαιτείται διανυκτέρευση στη Νάπολη / στο Pozzuoli· δ) από τις 18:00 έως τις 24:00 για τη διασφάλιση εδαφικής συνέχειας επίσης κατά τη διάρκεια της νύχτας και τη διευκόλυνση της συμμετοχής σε πολιτιστικές δραστηριότητες.

τριετούς προγράμματος (2011-2013) όσον αφορά τις συχνότητες και τα ωράρια ([112]). Μετά την έγκριση τριετούς προγράμματος (2011-2013) παροχής ελάχιστων υπηρεσιών στον κόλπο της Νάπολης (βλ. αιτιολογική σκέψη 38), ο δήμος Procida παραπονέθηκε ότι δεν εξυπηρετείται επαρκώς στο πλαίσιο του νέου τριετούς προγράμματος ([113]). Επομένως, στις 7 Οκτωβρίου 2011 η περιφέρεια Καμπανίας κάλεσε τους εκπροσώπους των δήμων του κόλπου της Νάπολης σε τεχνική συνάντηση για να συζητηθούν ενδεχόμενες προσαρμογές στο εγκεκριμένο τριετές πρόγραμμα.

(182) Όσον αφορά το ανταγωνιστικό περιβάλλον, η Ιταλία θεώρησε ότι οι υπηρεσίες που παρείχαν οι ανταγωνιστές της Caremar δεν ανταποκρίνονταν κατάλληλα στις ανάγκες των κατοίκων των νησιών. Η Ιταλία εξήγησε ότι η εξαιρετικά υψηλή πυκνότητα πληθυσμού στα νησιά Κάπρι ([114]), Ischia ([115]) και Procida ([116]), τα οποία έχουν συνολικά περισσότερους από 96 000 κατοίκους (ήτοι περίπου το 3 % των 3 και πλέον εκατομμυρίων κατοίκων της επαρχίας Νάπολης, στην οποία υπάγονται τα εν λόγω νησιά) ([117]), απαιτεί οι θαλάσσιες μεταφορές να είναι σχεδόν όσο συχνές είναι οι τοπικές χερσαίες μεταφορές, προκειμένου να καλύπτονται οι ανάγκες των σπουδαστών και των εργαζομένων που μετακινούνται σε καθημερινή βάση από και προς την ηπειρωτική χώρα.

(183) Έως το 2017, το πρόγραμμα για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στον κόλπο της Νάπολης συγκέντρωνε τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στις ακόλουθες τρεις κατηγορίες.

α) Δρομολόγια με όρους αγοράς — Οι ναυτιλιακές εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να δραστηριοποιούνται στον κόλπο της Νάπολης εφόσον έχουν λάβει προηγουμένως άδεια ([118]). Τα ωράρια και η συχνότητα των δρομολογίων επιλέγονται από την ναυτιλιακή εταιρεία θαλάσσιων μεταφορών κατά τον χρόνο υποβολής αίτησης χορήγησης άδειας για την εκτέλεση του δρομολογίου. Ο φορέας που δραστηριοποιείται με όρους αγοράς δεν υποχρεούται να εκτελεί τα δρομολόγια, αλλά, εάν τα δρομολόγια ή μέρος αυτών —π.χ. σε ορισμένες ώρες ή ημέρες — δεν εκτελούνται για κάποιο χρονικό διάστημα, η άδεια εκτέλεσης δρομολογίων ανακαλείται όσον αφορά τα δρομολόγια που δεν εκτελούνται ([119]).

([112]) Στο πλαίσιο αυτό, για παράδειγμα, ο εκπρόσωπος της Ischia ζήτησε την μετατόπιση της πρώτης πρωινής αναχώρησης από την Casamicciola από τις 7:00 στις 7:10. Ο δήμος Κάπρι ζήτησε δύο επιπλέον πλόες από και προς τη Νάπολη, συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στο Κάπρι στις 18:10 και από το Κάπρι στη Νάπολη στις 19:10. Ο δήμος Procida ζήτησε τη μετατόπιση του δρομολογίου με υδρόπτερο από την Procida από τις 6:30 στις 6:40 και τη στάση στην Procida των σκαφών που αναχωρούν στις 10:35 από την Ischia με προορισμό τη Νάπολη. Η περιφέρεια Καμπανίας έλαβε γνώση των αιτημάτων και ζήτησε χρόνο για να ελέγξει αν μπορούσαν να υλοποιηθούν.

([113]) Ειδικότερα, οι εκπρόσωποι της Procida παρατήρησαν ότι από τα 41 προγραμματισμένα δρομολόγια με αναχώρηση από την Ischia μόνον 18 δρομολόγια έκαναν στάση στην Procida και ζήτησαν μεγαλύτερο αριθμό στάσεων στην Procida.

([114]) Το Κάπρι έχει έκταση 10,4 τετραγωνικών χιλιομέτρων και αποτελείται από δύο δήμους (Κάπρι και Anacapri) που αριθμούν συνολικά περίπου 13 900 κατοίκους. Ο δήμος Κάπρι έχει περίπου 7 300 κατοίκους (δηλαδή πυκνότητα πληθυσμού περίπου 1 800 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο) και ο δήμος Anacapri έχει περίπου 6 600 κατοίκους (δηλαδή πυκνότητα πληθυσμού περίπου 1 000 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο). Πηγή: https://www.italiapedia.it (τελευταία επίσκεψη στις 31.5.2024).

([115]) Η Ischia έχει έκταση 46,3 τετραγωνικών χιλιομέτρων και αποτελείται από έξι δήμους (Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno, Serrara Fontana) που αριθμούν συνολικά περίπου 61 500 κατοίκους, και είναι το τρίτο σε πληθυσμό νησί της Ιταλίας (μετά τη Σικελία και τη Σαρδηνία), μολονότι είναι μόλις το όγδοο μεγαλύτερο νησί της Ιταλίας. Ο δήμος Ischia έχει περίπου 18 600 κατοίκους (δηλαδή πυκνότητα πληθυσμού περίπου 2 300 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο), ο δήμος Barano d'Ischia έχει περίπου 9 800 κατοίκους (δηλαδή πυκνότητα πληθυσμού περίπου 900 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο), ο δήμος Casamicciola Terme έχει περίπου 8 300 κατοίκους (δηλαδή πυκνότητα πληθυσμού περίπου 1 500 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο), ο δήμος Forio έχει περίπου 17 000 κατοίκους (δηλαδή πυκνότητα πληθυσμού περίπου 1 300 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο), ο δήμος Lacco Ameno έχει περίπου 4 600 κατοίκους (δηλαδή πυκνότητα πληθυσμού περίπου 2 300 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο) και ο δήμος Serrara Fontana έχει περίπου 3 200 κατοίκους (δηλαδή πυκνότητα πληθυσμού περίπου 480 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο). Πηγή: https://www.italiapedia.it (τελευταία επίσκεψη στις 31.5.2024).

([116]) Η Procida έχει έκταση 4,1 τετραγωνικών χιλιομέτρων και αποτελείται από έναν δήμο (τον δήμο Procida) με πληθυσμό περίπου 10 600 κατοίκων (δηλαδή πυκνότητα πληθυσμού περίπου 2 500 κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο). Πηγή: https://www.italiapedia.it (τελευταία επίσκεψη στις 31.5.2024).

([117]) Πηγή: https://www.italiapedia.it (τελευταία επίσκεψη στις 31.5.2024).

([118]) Η Ιταλία εξήγησε ότι το σύστημα αδειοδότησης βασιζόταν, έως τις 9 Ιανουαρίου 2017, στο περιφερειακό εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 80 της 21ης Φεβρουαρίου 2003. Δυνάμει του άρθρου 4 του εν λόγω διατάγματος, η άδεια εκτέλεσης δρομολογίων χορηγήθηκε στις ναυτιλιακές εταιρείες που πληρούσαν τις προβλεπόμενες από τον νόμο απαιτήσεις για την εκτέλεση δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών. Από τις 10 Ιανουαρίου 2017, το σύστημα αδειοδότησης βασίζεται στην περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 442 της 2ας Αυγούστου 2016.

([119]) Για παράδειγμα, με το εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 269 του 2012, η περιφέρεια Καμπανίας ανακάλεσε την άδεια που είχε χορηγήσει, την 21η Σεπτεμβρίου 2011, στη Medmar για την εκτέλεση των ακόλουθων δρομολογίων στη διαδρομή Ischia (Casamicciola) / Pozzuoli: από την Ischia στο Pozzuoli στις 6:00, στις 14:00 και στις 17:45· και από το Pozzuoli στην Ischia στις 11:00, στις 15:40 και στις 19:30. Η άδεια ανακλήθηκε διότι η Medmar δεν είχε εκτελέσει ποτέ τα εν λόγω δρομολόγια. Όσον αφορά τον πλου από την Ischia στο Pozzuoli στις 20:30, ο οποίος εκτελέστηκε από τη Medmar μόνον Παρασκευή / Σάββατο / Κυριακή από τις 15 Ιουνίου έως τις 15 Σεπτεμβρίου, η άδεια παρέμεινε σε ισχύ μόνον για το μέρος των πραγματικά εκτελούμενων δρομολογίων.

β) Δρομολόγια ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση — Στις ναυτιλιακές εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών που διαθέτουν άδεια εκτέλεσης δρομολογίου μπορούσαν να επιβληθούν ΥΠΔΥ (όσον αφορά τη συχνότητα, την τακτική εξυπηρέτηση, τον τύπο των χρησιμοποιούμενων σκαφών και τους ανώτατους ναύλους) χωρίς καταβολή αντιστάθμισης ([120]). Οι εν λόγω ΥΠΔΥ αφορούσαν δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών τα οποία η περιφέρεια Καμπανίας προσδιόρισε ως σημαντικά για τη διασφάλιση συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών. Ωστόσο, όπως εξήγησε η Ιταλία, η περιφέρεια Καμπανίας δεν ασκούσε πραγματικό έλεγχο επί της αποτελεσματικής εκτέλεσης των εν λόγω δρομολογίων διότι οι φορείς παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών μπορούσαν να παύσουν να εκτελούν τα δρομολόγια κατά τις επιθυμίες τους, χωρίς οποιαδήποτε κύρωση, παρέχοντας προειδοποίηση 45 ημερών. Εάν τα δρομολόγια ή μέρος αυτών —π.χ. σε ορισμένες ώρες ή ημέρες— δεν εκτελούνταν για κάποιο χρονικό διάστημα, η άδεια εκτέλεσης δρομολογίων ανακαλούνταν όσον αφορά τα δρομολόγια που δεν εκτελούνταν. Επιπλέον, η Ιταλία εξήγησε ότι οι ανταγωνιστές της Caremar μπορούσαν ανά πάσα στιγμή να ζητήσουν από την περιφέρεια Καμπανίας την προσωρινή αναστολή εκτέλεσης του συνόλου ή μέρους των δρομολογίων ΥΠΔΥ που τους επιβλήθηκαν. Τούτο συνέβη, για παράδειγμα, το 2009 όταν ορισμένοι ανταγωνιστές της Caremar ζήτησαν από την περιφέρεια Καμπανίας να μειώσει τον αριθμό δρομολογίων ΥΠΔΥ που υποχρεούνταν να εκτελούν στον κόλπο της Νάπολης και να αυξήσει τους ανώτατους ναύλους που μπορούσαν να χρεώνουν για τα λοιπά δρομολόγια ΥΠΔΥ, λόγω των χρηματοοικονομικών δυσχερειών που αντιμετώπιζαν οι φορείς παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ως συνέπεια της οικονομικής κρίσης ([121]). Στην περίπτωση αυτή, κατόπιν διεξαγωγής δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με τις τοπικές ανάγκες, η περιφέρεια Καμπανίας αποφάσισε να μην αυξήσει τους ανώτατους ναύλους στα δρομολόγια ΥΠΔΥ και να αναστείλει προσωρινά ([122]) ορισμένα από τα δρομολόγια ΥΠΔΥ τα οποία εκτελούσαν ανταγωνιστές της Caremar σε ορισμένες διαδρομές ([123]). Επιπλέον, η Ιταλία επισήμανε ότι, από το τέλος του Δεκεμβρίου του 2010 έως την 1η Οκτωβρίου 2011, η Caremar, η Gestour και η Procida Lines ήταν οι μόνες εταιρείες οι οποίες εκτελούσαν δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών στον κόλπο της Νάπολης βάσει ΥΠΔΥ, δεδομένου ότι όλες οι λοιπές ναυτιλιακές εταιρείες είχαν απροσδόκητα αρνηθεί να συνεχίσουν να εκτελούν τα δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ ([124]). Η Ιταλία επισήμανε κατ' ουσία ότι το συγκεκριμένο σύστημα ΥΠΔΥ δεν λειτούργησε διότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δέχθηκαν να εκτελούν βάσει ΥΠΔΥ το δρομολόγιο που προσδιόρισε η περιφέρεια Καμπανίας με μόνο σκοπό να εξασφαλίσουν την αντίστοιχη χρονοθυρίδα στο πλαίσιο ελλιμενισμού που ενέκρινε και δημοσίευσε η περιφέρεια Καμπανίας. Στην πραγματικότητα, τα εν λόγω δρομολόγια συχνά δεν εκτελούνταν ([125]) ή δεν εκτελούνταν σύμφωνα με την ΥΠΔΥ (όσον αφορά τα ωράρια και τις ανώτατες τιμές ([126])), ειδικότερα κατά τη διάρκεια της περιόδου μειωμένης κίνησης. Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία τόνισε ότι τα δρομολόγια που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar βάσει ΥΠΔΥ δεν ήταν συγκρίσιμα με εκείνα που εκτελούσε η Caremar από απόψεως όχι μόνον συχνοτήτων αλλά και αξιοπιστίας (π.χ. ακρίβεια, ποιότητα και γενικότερα εγγύηση εκτέλεσης του δρομολογίου).

([120]) Το συγκεκριμένο σύστημα ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση παρέμεινε σε ισχύ έως τις 9 Ιανουαρίου 2017. Από τις 10 Ιανουαρίου 2017, η Caremar είναι ο μόνος φορέας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που υπόκειται σε ΥΠΔΥ στον κόλπο της Νάπολης, όλοι οι λοιποί φορείς υπόκεινται μόνον στο σύστημα αδειοδότησης.

([121]) Το ζήτημα αυτό αναφέρεται επίσης στις αιτιολογικές σκέψεις του περιφερειακού εκτελεστικού διατάγματος αριθ. 374 του 2009, στο οποίο υπενθυμίζονται οι επιστολές που οι ανταγωνιστές της Caremar απέστειλαν, στις 25 Μαρτίου 2009 και στις 22 Ιουνίου 2009, στην περιφέρεια Καμπανίας σχετικά με τη μείωση του αριθμού των δρομολογίων ΥΠΔΥ και την αύξηση των ανώτατων ναύλων που μπορούσαν να χρεώνουν στους χρήστες στα λοιπά δρομολόγια ΥΠΔΥ, αντίστοιχα.

([122]) Από τις 15 Ιουλίου 2009 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2009.

([123]) Τα σχετικά δρομολόγια ήταν Κάπρι/Sorrento, Κάπρι/Νάπολη, Ischia/Procida/Νάπολη και Ischia/Νάπολη. Τα δρομολόγια ΥΠΔΥ που οι ανταγωνιστές της Caremar δεν εκτέλεσαν στις εν λόγω διαδρομές δεν λήφθηκαν υπόψη κατά την αξιολόγηση του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στον κόλπο της Νάπολης.

([124]) Με το περιφερειακό εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 402 του 2010 η περιφέρεια Καμπανίας έλαβε γνώση της κατάστασης, ανέστειλε το ισχύον τότε πλαίσιο ελλιμενισμού και ενέκρινε έκτακτο πλαίσιο ελλιμενισμού το οποίο ίσχυσε έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011. Βάσει του έκτακτου πλαισίου ελλιμενισμού, η Caremar ήταν ο μόνος φορέας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ο οποίος εκτελούσε βάσει ΥΠΔΥ τα δρομολόγια Κάπρι/Sorrento, Κάπρι/Νάπολη, Ischia/Νάπολη, Ischia/Procida/Νάπολη, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida και Procida/Νάπολη· η Gestour και η Procida Lines εκτελούσαν βάσει ΥΠΔΥ το δρομολόγιο Procida/Pozzuoli.

([125]) Η συχνή ματαίωση ή αναστολή εκτέλεσης των δρομολογίων από τους ανταγωνιστές της Caremar στον κόλπο της Νάπολης επισημάνθηκε επίσης με την απόφαση αριθ. 25295 της 28ης Ιανουαρίου 2015 που η AGCM εξέδωσε στην υπόθεση I689C, με την οποία η AGCM επέβαλε κυρώσεις στις εταιρείες NLG, Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee in liquidazione, Gescab S.r.l. και Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei λόγω της εφαρμογής οριζόντιας συμφωνίας για τον περιορισμό του ανταγωνισμού στην αγορά θαλάσσιων μεταφορών επιβατών στον κόλπο της Νάπολης από το 1998 (βλ. ειδικότερα σημείο 255 της απόφασης αριθ. 25295 της AGCM της 28ης Ιανουαρίου 2015).

([126]) Η AGCM επέβαλε κυρώσεις στη Medmar και στην Alilauro το 2012 λόγω εμπορικών πρακτικών οι οποίες εμπόδιζαν την αγορά εισιτηρίων στις μειωμένες τιμές που ίσχυαν για τους κατοίκους (απόφαση αριθ. 23258 της AGCM, της 31ης Ιανουαρίου 2012, στην υπόθεση PS5983 που αφορούσε τη Medmar και απόφαση αριθ. 23264 της AGCM, της 31ης Ιανουαρίου 2012, στην υπόθεση PS7667 που αφορούσε την Alilauro).

γ) Δρομολόγια ΥΠΔΥ με αντιστάθμιση — Τα δρομολόγια που καλύπτονται από τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκε με την Caremar υπόκεινται σε ΥΠΔΥ, όσον αφορά τη συνέχεια και τη συχνότητα, την τακτική εξυπηρέτηση, την ακρίβεια, την ποιότητα, τους τύπους και τη μεταφορική ικανότητα των χρησιμοποιούμενων σκαφών και τους ναύλους, με καταβολή αντιστάθμισης. Η Ιταλία εξήγησε ότι τα συγκεκριμένα δρομολόγια αφορούν χρονικές περιόδους της ημέρας κατά τις οποίες οι μετακινούμενοι πολίτες χρειάζονται κατά κύριο λόγο τις θαλάσσιες μεταφορές (νωρίς το πρωί, νωρίς το απόγευμα και το βράδυ) ([127]). Το συμβατικό πλαίσιο, με το σύστημα κυρώσεων που πρόβλεπε, προοριζόταν να διασφαλίζει την εκτέλεση των εν λόγω δρομολογίων.

(184) Η Ιταλία εξήγησε ότι, στην πράξη, οι ανταγωνιστές της Caremar δεν εκτελούσαν όλους τους πλόες που αναφέρονται στα πλαίσια ελλιμενισμού (quadri accosti) που ενέκρινε και δημοσίευσε η περιφέρεια Καμπανίας. Τούτο συνέβαινε, αφενός, επειδή οι ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν με όρους αγοράς είχαν το δικαίωμα, όχι όμως και την υποχρέωση, να εκτελούν δρομολόγια κατά τις χρονοθυρίδες που προσδιορίζονταν στα πλαίσια ελλιμενισμού και, αφετέρου, επειδή δεν επιβάλλονταν αποτελεσματικές κυρώσεις στις ναυτιλιακές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν βάσει ΥΠΔΥ σε περίπτωση μη εκτέλεσης δρομολογίων ΥΠΔΥ ([128]).

(185) Λαμβανομένων υπόψη των πλαισίων ελλιμενισμού που ενέκρινε και δημοσίευσε η περιφέρεια Καμπανίας για τα οικεία έτη και των δρομολογίων που πραγματικά εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012, η Ιταλία εξήγησε ότι η κατάσταση του ανταγωνισμού στον κόλπο της Νάπολης είχε ως ακολούθως.

α) Στο δρομολόγιο **Κάπρι/Sorrento**, επιπλέον της Caremar, τέσσερις ακόμη ναυτιλιακές εταιρείες διέθεταν άδεια εκτέλεσης της διαδρομής: η Aligruson, η NLG, η SNAV και, κατά τα έτη 2009-2010, η Ali Maritime Agency S.r.l. (στο εξής: Alimar). Ωστόσο, κατά την Ιταλία, τα δρομολόγια που εκτελούσαν οι εν λόγω εταιρείες δεν κάλυπταν την ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισε η περιφέρεια Καμπανίας, η οποία συνίστατο στη διασφάλιση, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, επαρκών συνδέσεων (μεικτά δρομολόγια) που θα παρείχαν στους κατοίκους του Κάπρι τη δυνατότητα να μετακινούνται σε καθημερινή βάση από και προς την ηπειρωτική χώρα για επαγγελματικούς ή εκπαιδευτικούς λόγους (δηλαδή με τη δυνατότητα να μεταφέρουν επίσης το αυτοκίνητό τους) καθώς και την παράδοση αγαθών στα νησιά (συμπεριλαμβανομένων ταχυδρομικών αντικειμένων). Στην πραγματικότητα, όπως αναφέρθηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 36 υπό α) και 39 υπό α), η Caremar υποχρεούνταν να διασφαλίζει καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από και προς το Κάπρι δύο πλόες μετ' επιστροφής με TMV το πρωί, έναν πλου μετ' επιστροφής νωρίς το απόγευμα και έναν πλου μετ' επιστροφής το βράδυ. Αντιθέτως, οι ανταγωνιστές της Caremar είτε εκτελούσαν δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών μόνο επιβατών (όπως στην περίπτωση της NLG ([129]) και της Alimar ([130])) είτε εκτελούσαν επίσης μεικτά δρομολόγια, αλλά μόνον κατά τη θερινή περίοδο (όπως στην περίπτωση της SNAV ([131]) και της Aligruson ([132])).

([127]) Η Ιταλία τόνισε ότι το συγκεκριμένο είδος ωραρίων απαιτεί από την Caremar να διατηρεί ένα σκάφος στο νησί κατά τη διάρκεια της νύχτας (με πρόσθετες δαπάνες οι οποίες δεν επιβαρύνουν τους ανταγωνιστές της Caremar).

([128]) Μετά τη διαπίστωσή της από τις αρμόδιες αρχές, η μη εκτέλεση των δρομολογίων για παρατεταμένο χρονικό διάστημα είχε ως κύρια συνέπεια μόνον την ανάκληση της άδειας εκτέλεσης δρομολογίων στην οικεία χρονοθυρίδα (στην περίπτωση τόσο δρομολογίων που εκτελούνταν με όρους αγοράς όσο και δρομολογίων που εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ).

([129]) Η NLG εκτελούσε δύο πλόες σε καθημερινή βάση κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης και επτά πλόες σε καθημερινή βάση κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης [εκ των οποίων τρεις βάσει ΥΠΔΥ, συγκεκριμένα δύο πλόες με αναχώρηση από το Sorrento στις 9:40 και στις 13:10 και (από το 2010) έναν πλου με αναχώρηση από το Κάπρι στις 8:55]. Η Ιταλία παρατήρησε ότι τα δρομολόγια που η NLG εκτελούσε στη διαδρομή Κάπρι/Sorrento δεν ανταγωνίζονταν πραγματικά τα δρομολόγια της Caremar, όπως επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι οι παρατηρήσεις της NLG δεν αφορούσαν το δρομολόγιο Κάπρι/Sorrento, αλλά μόνον το δρομολόγιο Νάπολη/Κάπρι (βλ. αιτιολογική σκέψη 168).

([130]) Κατά την Ιταλία, η Alimar διέθετε άδεια εκτέλεσης δύο πλόων μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση, έναν από το Κάπρι προς το Sorrento στις 6:00 και έναν από το Sorrento προς το Κάπρι στις 22:55, αλλά μόνον κατά την περίοδο από την 1η Ιουλίου έως την 31η Αυγούστου.

([131]) Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια, βάσει τόσο του προγράμματος θαλάσσιων μεταφορών του 2007 όσο και του προγράμματος θαλάσσιων μεταφορών του 2011 (δηλαδή από το 2009 και έπειτα), η SNAV διέθετε άδεια εκτέλεσης δέκα πλόων σε καθημερινή βάση με TMV (έξι από το Κάπρι στο Sorrento στις 7:35, στις 9:15, στις 12:10, στις 15:55, στις 17:40 και στις 18:05· και τέσσερις από το Sorrento στο Κάπρι στις 8:10, στις 11:25, στις 13:50 και στις 16:35), αλλά μόνον κατά τη θερινή περίοδο (ειδικότερα από την 1η Απριλίου έως τις 3 Νοεμβρίου).

([132]) Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια, βάσει τόσο του προγράμματος θαλάσσιων μεταφορών του 2007 όσο και του προγράμματος θαλάσσιων μεταφορών του 2011 (δηλαδή από το 2009 και έπειτα), η Aligruson διέθετε άδεια εκτέλεσης τεσσάρων πλόων σε καθημερινή βάση με TMV (δύο από το Sorrento στο Κάπρι στις 11:30 και στις 14:00· και δύο από το Κάπρι στο Sorrento στις 12:30 και στις 18:05), αλλά μόνο κατά τη θερινή περίοδο.

β) Στο δρομολόγιο **Κάπρι/Νάπολη**, επιπλέον της Caremar, τέσσερις ακόμη ναυτιλιακές εταιρείες διέθεταν άδεια εκτέλεσης της διαδρομής: η SNAV ([133]), η NLG ([134]), η Consorzio Linee Marittime Neapolis (στο εξής: Neapolis) ([135]) και η Metrò del Mare S.c.a.r.l. (στο εξής: Metrò del Mare) ([136]). Ωστόσο, όλοι οι ανωτέρω φορείς εκτελούσαν δρομολόγια θαλάσσιας μεταφοράς μόνο επιβατών, ενώ η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί μεικτά δρομολόγια [βλ. αιτιολογικές σκέψεις 36 υπό β) και 39 υπό β)]. Κατά την Ιταλία, τα δρομολόγια που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar δεν κάλυπταν την ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισε η περιφέρεια Καμπανίας, η οποία συνίστατο στη διασφάλιση, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, επαρκών συνδέσεων (μεικτά δρομολόγια) που θα παρείχαν στους κατοίκους του Κάπρι τη δυνατότητα να μετακινούνται σε καθημερινή βάση από και προς την ηπειρωτική χώρα για επαγγελματικούς ή εκπαιδευτικούς λόγους (δηλαδή με τη δυνατότητα να μεταφέρουν επίσης το αυτοκίνητό τους) καθώς και την παράδοση αγαθών στα νησιά (συμπεριλαμβανομένων ταχυδρομικών αντικειμένων).

γ) Στο δρομολόγιο **Ischia/Νάπολη**, επιπλέον της Caremar, δύο ακόμη ναυτιλιακές εταιρείες διέθεταν άδεια εκτέλεσης της διαδρομής: η Alilauro (εκτελούσε μόνο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών) και η Medmar (εκτελούσε μόνο μεικτά δρομολόγια). Κατά την Ιταλία, τα δρομολόγια που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar δεν επαρκούσαν για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας του τοπικού πληθυσμού. Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών, η Alilauro εκτελούσε δρομολόγια κυρίως κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου και (περιορισμένα) δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ σε ωράρια διαφορετικά από εκείνα κατά τα οποία η Caremar εκτελούσε δρομολόγια [βλ. αιτιολογικές σκέψεις 36 υπό γ) και 39 υπό γ)]. Στην πραγματικότητα, από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Alilauro εκτελούσε 20 πλόες με υδρόπτερο (19 βάσει ΥΠΔΥ και 1 με όρους αγοράς), όλους, πλην του δρομολογίου ΥΠΔΥ, κατά τη θερινή περίοδο ([137]). Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η Alilauro εκτελούσε 14 πλόες με υδρόπτερο (πέντε βάσει ΥΠΔΥ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ([138]) και 9 με όρους αγοράς μόνο κατά τη θερινή περίοδο). Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια, η Medmar εκτελούσε δρομολόγια κυρίως κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου και (περιορισμένα) δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ή μόνο τον χειμώνα βάσει ΥΠΔΥ σε ωράρια διαφορετικά από εκείνα κατά τα οποία η Caremar εκτελούσε δρομολόγια [βλ. αιτιολογικές σκέψεις 36 υπό γ) και 39 υπό γ)]. Στην πραγματικότητα, από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Medmar εκτελούσε 19 πλόες με πορθμείο/TMV (12 βάσει ΥΠΔΥ και 7 με όρους αγοράς) μόνο κατά τη θερινή περίοδο και όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση. Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η Medmar εκτελούσε 23 πλόες με πορθμείο/TMV (17 με όρους αγοράς, όλους κατά τη θερινή περίοδο, και έξι βάσει ΥΠΔΥ. Από τα έξι δρομολόγια που εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ, δύο μόνο πλόες εκτελούνταν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ([139]), δύο πλόες εκτελούνταν μόνο τον χειμώνα ([140]) και δύο πλόες εκτελούνταν μόνο το καλοκαίρι ([141])).

([133]) Το 2009, το 2010 και εν μέρει το 2011 η SNAV εκτελούσε σε καθημερινή βάση 12 δρομολόγια μεταφοράς επιβατών στη διαδρομή, εκ των οποίων 11 πλόες με υδρόπτερο το καλοκαίρι (εν μέρει βάσει ΥΠΔΥ και εν μέρει βάσει του καθεστώτος αδειοδότησης) και έναν πλου με υδρόπτερο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (από το Κάπρι στη Νάπολη στις 8:10 βάσει ΥΠΔΥ). Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η SNAV εκτελούσε σε καθημερινή βάση στη διαδρομή 25 δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο, εκ των οποίων 13 πλόες σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όλους βάσει ΥΠΔΥ (εκ των οποίων 11 εκτελούνταν από κοινού με τη NLG).

([134]) Το 2009, το 2010 και εν μέρει το 2011 η NLG εκτελούσε σε καθημερινή βάση στη διαδρομή δρομολόγια θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών μόνο το καλοκαίρι (21 πλόες με υδρόπτερο), εν μέρει βάσει ΥΠΔΥ και εν μέρει βάσει του καθεστώτος αδειοδότησης. Από την 1η Οκτωβρίου 2011 η NLG εκτελούσε σε καθημερινή βάση 34 δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο, εκ των οποίων 15 πλόες σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Δύο από τους 15 καθημερινούς πλόες (συγκεκριμένα αυτοί από το Κάπρι στη Νάπολη στις 9:35 και στις 11:35) εκτελούνταν με όρους αγοράς, οι υπόλοιποι 13 βάσει ΥΠΔΥ (11 από τα εν λόγω δρομολόγια ΥΠΔΥ εκτελούνταν από κοινού με τη SNAV).

([135]) Η Neapolis ήταν κοινοπραξία η οποία συστάθηκε την 31η Αυγούστου 2004 μεταξύ της NLG (μερίδιο 50 %) και της SNAV (μερίδιο 50 %). Εκτέλεσε το δρομολόγιο κατά τα έτη 2009, 2010 και 2011. Κατά το διάστημα 2009-2010 η Neapolis υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση στη διαδρομή οκτώ πλόες με υδρόπτερο βάσει ΥΠΔΥ, συγκεκριμένα από το Κάπρι στη Νάπολη στις 6:50 (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους), στις 8:50 (μόνο το καλοκαίρι), στις 14:10 (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους) και στις 17:25 (μόνο το καλοκαίρι)· και από τη Νάπολη στο Κάπρι στις 7:55 (μόνο το καλοκαίρι), στις 10:00 (μόνο το καλοκαίρι), στις 16:05 (μόνο το καλοκαίρι) και στις 20:05 (μόνο το καλοκαίρι). Το 2011 τα δρομολόγια μειώθηκαν σε πέντε και εκτελούνταν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς (βάσει του καθεστώτος αδειοδότησης), συγκεκριμένα από το Κάπρι στη Νάπολη στις 8:50, στις 14:10 και στις 17:30· και από τη Νάπολη στο Κάπρι στις 10:00 και στις 16:05.

([136]) Η Metrò del Mare ήταν κοινοπραξία η οποία συστάθηκε στις 20 Μαΐου 2002 μεταξύ της NLG (μερίδιο 20 %), της SNAV (μερίδιο 40 %), της Alilauro (μερίδιο 20 %) και της Aligruson (μερίδιο 20 %). Εκτέλεσε το δρομολόγιο κατά τα έτη 2009 και 2010. Κατά το διάστημα 2009-2010 η Metrò del Mare υποχρεούνταν να εκτελεί στη διαδρομή πλόες με υδρόπτερο βάσει ΥΠΔΥ το καλοκαίρι (σε σχεδόν καθημερινή βάση), συγκεκριμένα από το Κάπρι στη Νάπολη στις 10:30 και στις 10:50· και από το Κάπρι στη Νάπολη στις 16:30 και στις 17:05.

([137]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Ischia στις **9:35**.

([138]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στη Νάπολη στις **6:30**, στις **9:25** και στις **19:55**· και από τη Νάπολη στην Ischia στις **7:35** και στις **20:10**. Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 39 υπό γ), η Caremar δεν υποχρεούνταν να εκτελεί δρομολόγια μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή κατά το διάστημα από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως τις 15 Ιανουαρίου 2012, και από τις 16 Ιανουαρίου 2012 υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση ένα μόνο δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από τη Νάπολη στην Ischia στις **14:45**.

([139]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στην Ischia στις **8:35** και στις **14:10**.

([140]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στη Νάπολη στις **16:35** και από τη Νάπολη στην Ischia στις **18:30**.

([141]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στη Νάπολη στις **17:00** και από τη Νάπολη στην Ischia στις **18:30**.

δ) Στη διαδρομή **Ischia/Procida/Νάπολη**, επιπλέον της Caremar, δύο ακόμη ναυτιλιακές εταιρείες εκτελούσαν το δρομολόγιο: η Medmar, η οποία διέθετε άδεια εκτέλεσης μεικτών δρομολογίων στη διαδρομή ([142]), η οποία, όμως, κατά την Ιταλία, δεν εκτέλεσε σχεδόν ποτέ δρομολόγια· και η SNAV, η οποία εκτελούσε σε καθημερινή βάση οκτώ δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο βάσει ΥΠΔΥ. Κατά τις ιταλικές αρχές, τα δρομολόγια που εκτελούσε η SNAV δεν ήταν συγκρίσιμα με τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που επρόκειτο να εκτελεί η Caremar. Πρώτον, όσον αφορά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, το σύνολο των δρομολογίων της SNAV (πλην ενός ([143])) εκτελούνταν κατά τη θερινή περίοδο, ενώ η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί όλα τα δρομολόγιά της καθ' όλη τη διάρκεια του έτους [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό δ)]. Δεύτερον, μολονότι από την 1η Οκτωβρίου 2011 ο αριθμός των πλόων που εκτελούσε η SNAV καθ' όλη τη διάρκεια του έτους αυξήθηκε σε επτά ([144]) (από τους οκτώ ([145])) και η Caremar πρόσθεσε δύο πλόες στην περίοδο από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου [βλ. αιτιολογική σκέψη 39 υπό δ)], η SNAV εκτελούσε δρομολόγια σε ωράρια διαφορετικά από εκείνα της Caremar.

ε) Στο δρομολόγιο **Ischia/Procida/Pozzuoli**, επιπλέον της Caremar, μία μόνο άλλη ναυτιλιακή εταιρεία διέθετε άδεια για την εκτέλεση του δρομολογίου, δηλαδή η Medmar, η οποία εκτελούσε, ωστόσο, μεικτά δρομολόγια ως επί το πλείστον χωρίς στάση στην Procida. Στην πραγματικότητα, όσον αφορά το διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Medmar εκτελούσε συνολικά 39 μεικτά δρομολόγια με πορθμείο μεταξύ Ischia και Pozzuoli (εκ των οποίων τα περισσότερα μόνο κατά τη θερινή περίοδο ([146])), εκ των οποίων μόνο τρία μεικτά δρομολόγια με στάση στην Procida ([147]). Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η Medmar εκτελούσε συνολικά 40 μεικτά δρομολόγια με πορθμείο μεταξύ Ischia και Pozzuoli, εκ των οποίων μόνο τέσσερα μεικτά δρομολόγια με στάση στην Procida ([148]). Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, τα δρομολόγια που εκτελούσε η Medmar με στάση στην Procida δεν ήταν συγκρίσιμα με εκείνα που εκτελούσε η Caremar από απόψεως συχνοτήτων και ωραρίων [βλ. αιτιολογικές σκέψεις 36 υπό ε) και 39 υπό ε)]. Ειδικότερα, όσον αφορά τα δρομολόγια που εκτελούνταν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η Caremar εκτελούσε σε καθημερινή βάση έξι μεικτά δρομολόγια —τρία από την Ischia (στις 8:35, στις 11:30 και στις 17:30) και τρία από το Pozzuoli (στις 10:15, στις 14:00 και στις 18:55)—, ενώ η Medmar εκτελούσε σε καθημερινή βάση δύο μεικτά δρομολόγια από την Ischia (στις 2:30 και στις 18:55) και δύο από το Pozzuoli (στις 4:10 και στις 20:30). Όσον αφορά τα επιπλέον δρομολόγια που η Caremar εκτελούσε κατά τη διάρκεια της σχολικής περιόδου από τις 16 Ιανουαρίου 2012, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί τα δρομολόγια από την Ischia στις 7:20 και από το Pozzuoli στις 9:00, ενώ η Medmar δεν εκτελούσε στο συγκεκριμένο δρομολόγιο κανέναν πλου με στάση στην Procida κατά την εν λόγω περίοδο ([149]).

([142]) Σύμφωνα με τα πλαίσια ελλιμενισμού, κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Medmar υποχρεούνταν επίσης να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, βάσει ΥΠΔΥ, σε καθημερινή βάση δύο μεικτά δρομολόγια, συγκεκριμένα από την Ischia στις **22:00** (με αναχώρηση από την Procida στις 22:40)· και από τη Νάπολη στις **24:00** (με αναχώρηση από την Procida στη 1:00). Από την 1η Οκτωβρίου 2011 η Medmar υποχρεούνταν να εκτελεί, βάσει ΥΠΔΥ, σε καθημερινή βάση δύο μεικτά δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, συγκεκριμένα από την Ischia στις **6:25** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:25) και στις **10:35** (με αναχώρηση από την Procida στις 11:15) και ένα μεικτό δρομολόγιο κατά τη θερινή περίοδο (όχι όμως πάντοτε σε καθημερινή βάση) από την Ischia στις **22:20** (με αναχώρηση από την Procida στις 23:00).

([143]) Συγκεκριμένα, το δρομολόγιο από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη με αναχώρηση από την Casamicciola στις **9:45** (και από την Procida στις **10:05**).

([144]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη με αναχώρηση από την Casamicciola στις **7:10** (και από την Procida στις **7:30**), στις **9:45** (και από την Procida στις **10:10**), στις **13:50** (και από την Procida στις **14:15**) και στις **17:40** (και από την Procida στις **18:05**)· και από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia στις **8:25** (και από την Procida στις **9:05**), στις **16:20** (και από την Procida στις **17:00**) και στις **19:00** (και από την Procida στις **19:40**). Όλοι οι ανωτέρω πλόες εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ.

([145]) Ο μόνος πλους που εκτελούνταν μόνο κατά τη θερινή περίοδο ήταν επίσης ο μόνος πλους που εκτελούνταν με όρους αγοράς. Κατά τη θερινή περίοδο, η SNAV διέθετε άδεια για την εκτέλεση δρομολογίων μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη με αναχώρηση από την Casamicciola στις **11:25** (και από την Procida στις 11:45).

([146]) Τρεις μόνον πλόες εκ των 39 εκτελούνταν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (βάσει ΥΠΔΥ) —δύο στο δρομολόγιο Ischia/Procida/Pozzuoli και ένας στο απευθείας δρομολόγιο Ischia (Casamicciola)/Pozzuoli— και ένας πλους εκτελούνταν μόνο κατά τη διάρκεια της σχολικής περιόδου (από τις 16 Σεπτεμβρίου έως τις 14 Ιουνίου). Οι υπόλοιποι 35 πλόες εκτελούνταν μόνο κατά τη θερινή περίοδο.

([147]) Δύο δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ επρόκειτο να εκτελούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, συγκεκριμένα από την Ischia (Casamicciola) στην Procida και στη συνέχεια στο Pozzuoli στις **2:30**· και από το Pozzuoli στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (Casamicciola) στις **4:10**· και ένα δρομολόγιο επρόκειτο να εκτελείται με όρους αγοράς, συγκεκριμένα από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στο Pozzuoli στις **7:30**, το οποίο εκτελούνταν, όμως, μόνο κατά τη διάρκεια της σχολικής περιόδου (από τις 16 Σεπτεμβρίου έως τις 14 Ιουνίου).

([148]) Τα τέσσερα αυτά δρομολόγια επρόκειτο να εκτελούνται όλα βάσει ΥΠΔΥ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, συγκεκριμένα από την Ischia (Casamicciola) στην Procida και στη συνέχεια στο Pozzuoli στις **2:30** και στις **18:55**· και από το Pozzuoli στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia (Casamicciola) στις **4:10** και στις **20:30**.

([149]) Η Medmar είχε παύσει να εκτελεί το δρομολόγιο από την Ischia στις 7:30 με όρους αγοράς κατά τη διάρκεια της σχολικής περιόδου.

στ) Στο δρομολόγιο **Ischia/Procida**, επιπλέον της Caremar, υπήρχαν επτά άλλες ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες διέθεταν άδεια εκτέλεσης του δρομολογίου, ως επί το πλείστον στο πλαίσιο ευρύτερου δρομολογίου (π.χ. Ischia/Procida/Νάπολη ή Ischia/Procida/Pozzuoli): αφενός, η Medmar (όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια) ([150]) και η SNAV (όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών) ([151]), οι οποίες εκτελούσαν τα δρομολόγια εν μέρει βάσει ΥΠΔΥ και εν μέρει με όρους αγοράς, και, αφετέρου, οι Alilauro ([152]), Ippocampo S.r.l (στο εξής: Ippocampo) ([153]), Rumore S.r.l. (στο εξής: Rumore) ([154]), Marine Club S.r.l. (στο εξής: Marine Club) ([155]) και Capitan Morgan S.r.l. (στο εξής: Capitan Morgan) ([156]), οι οποίες εκτελούσαν τα δρομολόγια μόνο με όρους αγοράς. Κατά την Ιταλία, τα δρομολόγια που εκτελούνταν με όρους αγοράς ήταν υπερβολικά κατακερματισμένα, οριακά και ασταθή ([157]) ώστε να θεωρηθούν, ακόμη και στο σύνολό τους, ως συγκρίσιμα με τα δρομολόγια ΥΠΔΥ που εκτελούσε η Caremar. Τούτο επιβεβαιώθηκε από το γεγονός ότι, μετά τη δημόσια διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε το 2011, η περιφέρεια Καμπανίας έκρινε αναγκαίο να προσθέσει, από τις 16 Ιανουαρίου 2012, στην ΥΠΔΥ που η Caremar ήδη εκπλήρωνε στη διαδρομή, ένα επιπλέον δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση, με υδρόπτερο, από την Procida στην Ischia στις 15:30 καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με σκοπό την κάλυψη των αναγκών μετακίνησης των κατοίκων των νησιών [βλ. αιτιολογική σκέψη 39 υπό στ)].

ζ) Στο δρομολόγιο **Procida/Pozzuoli**, επιπλέον της Caremar, τρεις ακόμη ναυτιλιακές εταιρείες διέθεταν άδεια εκτέλεσης της διαδρομής: η Procida Lines S.r.l. (στο εξής: Procida Lines), η Gestour S.r.l. (στο εξής: Gestour) και η Ippocampo. Ωστόσο, κατά την Ιταλία, τα σκάφη που οι ανταγωνιστές της Caremar χρησιμοποιούσαν για την εκτέλεση του δρομολογίου είχαν περιορισμένη μεταφορική ικανότητα και δεν μπορούσαν να μεταφέρουν επιβάτες

([150]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Medmar διέθετε άδεια εκτέλεσης σε καθημερινή βάση τεσσάρων μεικτών δρομολογίων από και προς την Ischia: τρία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ (από την Procida στις **1:10**· και από την Ischia στις **2:30** και στις **22:00**) και ένα μόνο δρομολόγιο κατά τη διάρκεια της σχολικής περιόδου με όρους αγοράς (από την Ischia στις **7:30**). Από την 1η Οκτωβρίου 2011 η Medmar διέθετε άδεια εκτέλεσης σε καθημερινή βάση οκτώ μεικτών δρομολογίων από και προς την Ischia, έξι καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (από την Procida στις **5:00** και στις **21:20**) και από την Ischia στις **2:30**, στις **6:25**, στις **10:35** και στις **18:55**) και μόνο δύο δρομολόγια κατά τη θερινή περίοδο (από την Procida στη **1:30** και από την Ischia στις **22:20**), όλα βάσει ΥΠΔΥ. Η Ιταλία εξήγησε, ωστόσο, ότι η Medmar δεν εκτέλεσε σχεδόν ποτέ ορισμένα από τα εν λόγω δρομολόγια στη διαδρομή (συγκεκριμένα, τα δρομολόγια που αφορούσαν το τμήμα Ischia/Procida).

([151]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η SNAV εκτελούσε σε καθημερινή βάση 14 δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από και προς την Ischia, τέσσερα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους —συγκεκριμένα 3 βάσει ΥΠΔΥ (από την Ischia στις **7:10** και στις **9:45** και από την Procida στις **13:10**), και ένα δρομολόγιο με όρους αγοράς (από την Ischia στις **8:30**)— και μόνο 10 δρομολόγια κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου —συγκεκριμένα, έξι δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ (από την Procida στις **9:00**, στις **17:00**, στις **19:05** και στις **19:20**· και από την Ischia στις **13:35** και στις **17:40**) και τέσσερα δρομολόγια με όρους αγοράς (από την Procida στις **7:50** και στις **17:50**· και από την Ischia στις **18:30** και στις **19:45**). Από την 1η Οκτωβρίου 2011 η SNAV εκτελούσε σε καθημερινή βάση 16 δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από και προς την Ischia, εκ των οποίων εννέα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους: συγκεκριμένα, οκτώ βάσει ΥΠΔΥ (από την Ischia στις **7:10**, στις **9:45**, στις **13:50** και στις **17:40**· και από την Procida στις **9:05**, στις **13:15** και στις **17:00, 19:40**), και ένα με όρους αγοράς (από την Ischia στις **8:30**)· και επτά μόνο κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου με όρους αγοράς (από την Procida στις **7:50**, στις **11:00**, στις **17:50** και στις **19:20**· και από την Ischia στις **11:25**, στις **18:30** και στις **19:45**).

([152]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Alilauro διέθετε άδεια εκτέλεσης σε καθημερινή βάση τριών δρομολογίων μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο προς την Ischia, με όρους αγοράς κατά τη θερινή περίοδο, συγκεκριμένα από την Procida στις **8:35**, στις **12:35** και στις **18:35**. Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η Alilauro δεν διέθετε πλέον άδεια εκτέλεσης του δρομολογίου.

([153]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Ippocampo διέθετε άδεια εκτέλεσης δύο μεικτών δρομολογίων με όρους αγοράς, αλλά μόνο το καλοκαίρι και όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση (κατά κύριο λόγο το σαββατοκύριακο), συγκεκριμένα από την Ischia στις **9:25** και από την Procida στις **17:00**. Από την 1η Οκτωβρίου 2011 η Ippocampo διέθετε άδεια εκτέλεσης έξι μεικτών δρομολογίων με όρους αγοράς, αλλά μόνο κατά τη θερινή περίοδο και όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση, συγκεκριμένα από την Ischia στις **9:25**, στις **11:40** και στις **14:30**· και από την Procida στις **11:00**, στις **13:00** και στις **17:00**.

([154]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Rumore διέθετε άδεια εκτέλεσης τεσσάρων μεικτών δρομολογίων με όρους αγοράς, εκ των οποίων τρία μόνο κατά τη θερινή περίοδο και όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση (από την Procida στις **12:20** και στις **18:30**· και από την Ischia στις **15:10**) και ένα δρομολόγιο σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (από την Ischia στις **10:40**). Τα δρομολόγια και τα ωράρια της Rumore δεν μεταβλήθηκαν από την 1η Οκτωβρίου 2011.

([155]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Marine Club διέθετε άδεια εκτέλεσης ενός μεικτού δρομολογίου με όρους αγοράς την Πέμπτη κατά τη θερινή περίοδο (από την Procida στις **12:15**). Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η Marine Club δεν διέθετε πλέον άδεια εκτέλεσης του δρομολογίου.

([156]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Capitan Morgan διέθετε άδεια εκτέλεσης δύο μεικτών δρομολογίων με όρους αγορά κατά τη θερινή περίοδο (από την Ischia στις **15:10** και από την Procida στις **18:00**). Από την 1η Οκτωβρίου 2011 η Capitan Morgan διέθετε άδεια εκτέλεσης τριών μεικτών δρομολογίων σε καθημερινή βάση με όρους αγοράς κατά τη θερινή περίοδο (από την Ischia στις **15:10** και στις **18:35**· και από την Procida στις **18:00**).

([157]) Για παράδειγμα, μικρότερες ναυτιλιακές εταιρείες, όπως οι Ippocampo, Rumore, Marine Club και Capitan Morgan, χρησιμοποιούσαν μικρότερα και λιγότερο ισχυρά σκάφη από εκείνα που χρησιμοποιούσε η Caremar, τα οποία, αντίθετα προς τα σκάφη που χρησιμοποιούσε η Caremar, μπορούσαν να εκτελούν δρομολόγια μόνο υπό καλές καιρικές συνθήκες.

με μειωμένη κινητικότητα ή με αναπηρικό αμαξίδιο. Επιπλέον, τα δρομολόγια που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar εκτελούνταν είτε μόνο κατά τη θερινή περίοδο και όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση (όπως στην περίπτωση της Ippocampo) ([158]) είτε, εν πάση περιπτώσει, συχνά αναστέλλονταν ή ματαιώνονταν και, επομένως, δεν μπορούσαν να παρέχουν τα ίδια επίπεδα τακτικής εξυπηρέτησης με εκείνα που εκτελούνταν από την Caremar (όπως στην περίπτωση της Procida Lines) ([159]). Στην πραγματικότητα, κατά την Ιταλία, στην περίοδο 2012-2015, πέραν της Caremar, μόνο η Gestour ([160]) εκτελούσε δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στο δρομολόγιο. Ωστόσο, η Ιταλία επισήμανε ότι τα δρομολόγια που εκτελούσε η Gestour δεν ήταν συγκρίσιμα με εκείνα που εκτελούσε η Caremar από την άποψη της διάρκειας του πλου (η Caremar εκτελούσε την υπηρεσία με υδρόπτερο, πλους διάρκειας 15 λεπτών, ενώ η Gestour με πορθμείο, πλους διάρκειας 50 λεπτών).

η) Στο δρομολόγιο **Procida/Νάπολη**, επιπλέον της Caremar, δύο ακόμη ναυτιλιακές εταιρείες διέθεταν άδεια εκτέλεσης της διαδρομής: η SNAV ([161]) (εκτελούσε δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο) και η Medmar ([162]) (εκτελούσε μεικτά δρομολόγια με πορθμείο). Κατά την Ιταλία, τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που η SNAV εκτελούσε καθ' όλη τη διάρκεια του έτους δεν ήταν συγκρίσιμα με εκείνα που εκτελούσε η Caremar διότι εκτελούνταν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους της ημέρας.

(186) Σχετικά με την κατάσταση του ανταγωνισμού στα θαλάσσια δρομολόγια που η Caremar εκτελούσε στο αρχιπέλαγος του Pontino κατά την περίοδο 2009-2011, η Ιταλία εξήγησε τα ακόλουθα.

α) Στο δρομολόγιο **Ponza/Formia**, επιπλέον της Caremar, μόνο μία άλλη ναυτιλιακή εταιρεία εκτελούσε τη διαδρομή, η Vetor S.r.l. (στο εξής: Vetor), η οποία εκτελούσε σε καθημερινή βάση δύο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ (με αναχώρηση από την Ponza στις 8:30 και από τη Formia στις 16:00). Κατά την Ιταλία, τα δρομολόγια που εκτελούσε η Vetor δεν ήταν αξιόπιστα, καθώς η Vetor ματαίωνε συχνά τον πλου, ειδικότερα σε περίπτωση κακοκαιρίας, και, εν πάση περιπτώσει, δεν ήταν συγκρίσιμα με τα μεικτά δρομολόγια που εκτελούσε η Caremar, τα οποία διασφάλιζαν στους κατοίκους καθημερινή σύνδεση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους επίσης για τη μεταφορά οχημάτων και φορτίων. Όσον αφορά

([158]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Ippocampo διέθετε άδεια εκτέλεσης τεσσάρων μεικτών δρομολογίων κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου (κατά κύριο λόγο μόνο την Κυριακή), συγκεκριμένα από την Procida στις **18:45** και στις **20:00** και από το Pozzuoli στις **19:20** και στις **20:50**. Τα εν λόγω δρομολόγια παρέμειναν αμετάβλητα επίσης όσον αφορά τα ωράρια από την 1η Οκτωβρίου 2011.

([159]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Procida Lines διέθετε άδεια εκτέλεσης 16 μεικτών δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, αλλά όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση, 11 με όρους αγοράς (από την Procida στις **5:50**, στις **10:45**, στις **15:25**, στις **17:30** και στις **19:15**· και από το Pozzuoli στις **5:05**, στις **9:25**, στις **13:35**, στις **16:25**, στις **18:25** και στις **20:00**) και πέντε βάσει ΥΠΔΥ [από την Procida στις **4:00** (μόνο την Παρασκευή), στις **7:50** και στις **12:40**· από το Pozzuoli στις **7:05** και στις **11:50**]. Από την 1η Οκτωβρίου 2011 η Procida Lines διέθετε άδεια εκτέλεσης 15 μεικτών δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, αλλά όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση, 14 με όρους αγοράς [από την Procida στις **4:00** (μόνο την Παρασκευή), στις **7:50**, στις **10:45**, στις **12:40**, στις **15:25**, στις **17:30** και στις **19:15**· και από το Pozzuoli στις **5:05**, στις **7:05**, στις **11:50**, στις **13:35**, στις **16:25**, στις **18:25** και στις **20:00**] και ένα βάσει ΥΠΔΥ (**από την Procida** στις **5:50**). Ωστόσο, η Ιταλία εξήγησε ότι τα ανωτέρω δρομολόγια δεν εκτελέστηκαν σχεδόν ποτέ κατά την περίοδο 2012-2015. Για παράδειγμα, όσον αφορά το δρομολόγιο που εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ, όταν διαπιστώθηκε ότι η Procida Lines δεν εκπλήρωνε την ΥΠΔΥ, με το εκτελεστικό διάταγμα αριθ. 18 της 29ης Φεβρουαρίου 2012, η περιφέρεια Καμπανίας ανακάλεσε το δρομολόγιο ΥΠΔΥ που είχε αναθέσει στην Procida Lines και το ανέθεσε στη Gestour έως την 31η Δεκεμβρίου 2012.

([160]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Gestour εκτελούσε σε καθημερινή βάση 13 μεικτά δρομολόγια με πορθμείο (πλους διάρκειας 50 λεπτών) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, οκτώ με όρους αγοράς (από το Pozzuoli στις **6:00**, στις **8:30**, στις **10:35**, στις **12:55**· από την Procida στις **6:50**, στις **9:30**, στις **11:20**, στις **17:05**) και πέντε στο βάσει ΥΠΔΥ (από το Pozzuoli στις **15:05**, στις **17:55** και στις **19:50**· από την Procida στις **14:05** και στις **18:55**). Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η Gestour εκτελούσε σε καθημερινή βάση εννέα μεικτά δρομολόγια με πορθμείο (πλους διάρκειας 50 λεπτών) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς (από το Pozzuoli στις **6:00**, στις **8:30**, στις **10:35**, στις **12:55** και στις **19:50**· από την Procida στις **6:50**, στις **9:30**, στις **11:20** και στις **18:55**).

([161]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η SNAV εκτελούσε σε καθημερινή βάση εννέα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο βάσει ΥΠΔΥ, δύο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (συγκεκριμένα από την Procida στις **7:35** και στις **10:05**) και επτά κατά τη θερινή περίοδο [συγκεκριμένα από τη Νάπολη (Beverello) στις **8:20**, στις **12:30**, στις **16:20**, στις **18:40** και στις **18:45**· και από την Procida στις **13:50** και στις **18:00**]. Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η SNAV εκτελούσε σε καθημερινή βάση δέκα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο (πλους διάρκειας 20 λεπτών), εκ των οποίων οκτώ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ [συγκεκριμένα από την Procida στις **7:30**, στις **10:10**, στις **14:15** και στις **18:05**, και από τη Νάπολη (Beverello) στις **8:25**, στις **12:30**, στις **16:20** και στις **19:00**]· και μόνο δύο δρομολόγια το καλοκαίρι με όρους αγοράς [από την Procida στις **11:45** και από τη Νάπολη (Beverello) στις **18:45**].

([162]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Medmar εκτελούσε σε καθημερινή βάση δύο μεικτά δρομολόγια με πορθμείο (πλους διάρκειας 60 λεπτών) βάσει ΥΠΔΥ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, συγκεκριμένα από τη Νάπολη (Calata Massa) στις **24:00** και από την Procida στις **22:40**. Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η Medmar εκτελούσε δύο μεικτά δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, συγκεκριμένα από τη Νάπολη (Calata Massa) στις **00:20** και από την Procida στις **11:15**, και ένα μεικτό δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ κατά τη θερινή περίοδο (όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση) από την Procida στις **23:00**.

τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών, η Ιταλία εξήγησε ότι η Caremar υποχρεούνταν να διατηρεί τα σκάφη στο νησί κατά τη διάρκεια της νύχτας προκειμένου να διασφαλίζει τον πρώτο πλου της ημέρας (με αναχώρηση από την Ponza στις 5:30) και να διασφαλίζει καθημερινή σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα για εκπαιδευτικούς και επαγγελματικούς λόγους (με επιστροφή στην Ponza στις 17:30). Η διαθεσιμότητα των σκαφών στο νησί κατά τη διάρκεια της νύχτας προοριζόταν επίσης να διασφαλίζει θαλάσσια μεταφορά προς την ηπειρωτική χώρα σε περίπτωση έκτακτης ιατρικής ανάγκης η οποία δεν μπορούσε να καλυφθεί με έκτακτη αεροπορική μεταφορά (π.χ. ελικόπτερο).

β) Στη διαδρομή **Ponza/Anzio**, επιπλέον της Caremar, μόνον μία άλλη ναυτιλιακή εταιρεία εκτελούσε το δρομολόγιο, η Vetor, η οποία εκτελούσε δύο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση με υδρόπτερο κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης με όρους αγοράς, ενώ, κατά τη διάρκεια της περιόδου μειωμένης κίνησης, η Vetor εκτελούσε δύο μόνο πλόες το Σάββατο βάσει ΥΠΔΥ. Κατά την Ιταλία, τα μεικτά δρομολόγια της Caremar δικαιολογούνταν από λόγους κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης και είχαν ως στόχο να διασφαλίζουν ότι οι επιβάτες με οχήματα έχουν τη δυνατότητα να πραγματοποιούν ένα ταξίδι μετ' επιστροφής από και προς την Ponza καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών, η Ιταλία εξήγησε ότι τα δρομολόγια της Vetor δεν ήταν αξιόπιστα, καθώς η Vetor ματαίωνε συχνά τον πλου, ειδικότερα σε περίπτωση κακοκαιρίας.

γ) Στη διαδρομή **Formia/Ventotene**, επιπλέον της Caremar, δύο ακόμη ναυτιλιακές εταιρείες εκτελούσαν το δρομολόγιο: η Vetor και η Societá Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l. (στο εξής: SNAP). Η Vetor εκτελούσε σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο κατά τη διάρκεια της περιόδου μειωμένης κίνησης και ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο κάθε Δευτέρα κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης, αμφότερα βάσει ΥΠΔΥ. Η SNAP εκτελούσε σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης με υδρόπτερο με όρους αγοράς. Κατά την Ιταλία, τα δρομολόγια της Caremar ήταν αναγκαία ώστε οι κάτοικοι του Ventotene να μπορούν να μετακινούνται στην ηπειρωτική χώρα για επαγγελματικούς ή εκπαιδευτικούς λόγους, καθώς η Caremar εκτελούσε το πρώτο δρομολόγιο της ημέρας από το Ventotene με πορθμείο στις 5:30 και σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών από το Ventotene με υδρόπτερο στις 6:45. Επιπλέον, καθώς τα σκάφη της Caremar παρέμεναν στο νησί κατά τη διάρκεια της νύχτας, καθιστούσαν δυνατή τη θαλάσσια μεταφορά στην ηπειρωτική χώρα σε περίπτωση έκτακτης ιατρικής ανάγκης.

(187) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις της Medmar (βλ. ενότητα 7.1), η Ιταλία χαρακτήρισε ως αποσπασματικά και ελλιπή τα συμπεράσματα στα οποία κατέληξε η Medmar σχετικά με την ισοδυναμία των δρομολογίων της με εκείνα που εκτελούσε η Caremar. Κατά την Ιταλία, η Medmar συγκρίνει απλώς και μόνο τα δρομολόγιά της με εκείνα που η Caremar εκτελούσε σε ορισμένες διαδρομές, χρησιμοποιώντας ως σημείο αναφοράς μόνο την καθημερινή συχνότητα των πλόων, χωρίς να διενεργεί οποιαδήποτε αξιολόγηση όσον αφορά τα ωράρια, τον εποχιακό χαρακτήρα, τους τύπους μεταφορών και τους ναύλους. Ειδικότερα, όσον αφορά το δρομολόγιο Ischia/Procida/Pozzuoli, η Ιταλία τόνισε ότι η Caremar ήταν η μόνη εταιρεία η οποία εκτελούσε επαρκώς αξιόπιστα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών κατά τον χρόνο καθορισμού της ΥΠΔΥ και ότι το δρομολόγιο υπήρξε πάντοτε σημαντικό για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας των σπουδαστών σε αμφότερα τα νησιά, καθώς και των υγειονομικών απαιτήσεων που σχετίζονται με τη δυνατότητα των κατοίκων της Procida να μεταβούν στα νοσοκομεία του Pozzuoli και της Ischia.

(188) Απαντώντας στον ισχυρισμό της Medmar ότι η Caremar δεν χρειαζόταν οποιαδήποτε αντιστάθμιση για τα δρομολόγια που εκτελούσε, καθώς η Medmar εκτελούσε επίσης ορισμένα δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση στις ίδιες διαδρομές, η Ιταλία εξήγησε ότι ανέθεσε την ΥΠΔΥ δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, ο οποίος επιτρέπει την οριζόντια ανάθεση ΥΠΔΥ σε όλους τους ενδιαφερόμενους πλοιοκτήτες. Η ανάθεση της ΥΠΔΥ πραγματοποιήθηκε σε δύο στάδια. Πρώτον, η Ιταλία επέβαλε ΥΠΔΥ στους ενδιαφερόμενους φορείς σε ορισμένα δρομολόγια χωρίς καταβολή αντιστάθμισης. Δεύτερον, σε περίπτωση που οι εταιρείες δεν επιθυμούσαν να εκτελέσουν τα δρομολόγια χωρίς αντιστάθμιση, η περιφέρεια Καμπανίας θα προκήρυσσε δημόσια διαδικασία υποβολής προσφορών για τον προσδιορισμό της επιχείρησης στην οποία θα ανέθετε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και θα χορηγούσε την αντίστοιχη αντιστάθμιση. Ως εκ τούτου, κατά τη γνώμη της περιφέρειας Καμπανίας, η Medmar δέχθηκε να εκτελέσει την ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση, όπως αναφέρεται στην πράξη υπαγωγής που σύναψε η εταιρεία.

(189) Γενικά, λαμβανομένων υπόψη των ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Caremar και εκείνων που επιβλήθηκαν στους ανταγωνιστές της (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 182 έως 186), η Ιταλία υποστηρίζει ότι τα δρομολόγια των ανταγωνιστών που υπόκεινται στην ΥΠΔΥ συνιστούν κατ' ουσία δρομολόγια τα οποία οι ανταγωνιστές της Caremar δέχθηκαν να εκτελούν στο πλαίσιο των αντίστοιχων δραστηριοτήτων τους θαλάσσιων μεταφορών. Οι εν λόγω ΥΠΔΥ δεν ήταν συγκρίσιμες με εκείνες που επρόκειτο να εκπληρώνει η Caremar, καθώς οι φορείς μπορούσαν να απαλλαγούν από αυτές με βραχεία προειδοποίηση προς την περιφέρεια Καμπανίας και, επιπλέον, οι ΥΠΔΥ δεν συνεπάγονταν κυρώσεις σε περίπτωση μη εκπλήρωσής τους. Τέλος, η ύπαρξη των εν λόγω ΥΠΔΥ οι οποίες επιβλήθηκαν στους ανταγωνιστές της Caremar δεν εξάλειψε την ανάγκη για τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκε με την Caremar για τη συνέχιση της κάλυψης των αναγκών των τοπικών αρχών για εδαφική συνέχεια, όπως διαπίστωσε περιοδικά η περιφέρεια Καμπανίας κατά την αναθεώρηση των προγραμμάτων θαλάσσιων μεταφορών η οποία έλαβε υπόψη τόσο τα δρομολόγια που εκτελούνται βάσει ΥΠΔΥ όσο και τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκε με την Caremar.

8.2. **Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Caremar**

(190) Η Ιταλία αναφέρει ότι, μετά το αίτημα της Επιτροπής για παροχή πληροφοριών της 26ης Οκτωβρίου 2011 και τις παρατηρήσεις της Επιτροπής της 22ας Δεκεμβρίου 2011 και της 14ης Μαρτίου 2012, τροποποίησε την πρόσκληση υποβολής προσφορών για την ιδιωτικοποίηση της Caremar σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Επιτροπής, με στόχο τη διασφάλιση της διαφάνειας και της αμεροληψίας της διαδικασίας.

(191) Για παράδειγμα, εξαλείφθηκε κάθε δυσμενής διάκριση λόγω της ιθαγένειας του προσφέροντος οικονομικού φορέα. Εν πάση περιπτώσει, η Ιταλία υπογραμμίζει ότι οι προδιαγραφές της πρόσκλησης υποβολής προσφορών δεν περιέχουν κανέναν όρο που να συνεπάγεται τη διατήρηση του προσωπικού που απασχολείται από την Caremar και κανέναν όρο που να σχετίζεται με τις υφιστάμενες εργασιακές σχέσεις με την εταιρεία.

(192) Επιπλέον, η Ιταλία τροποποίησε την απαίτηση επιλεξιμότητας που αφορά την οικονομική και χρηματοοικονομική ικανότητα, καθώς εξάλειψε τις ρήτρες βάσει των οποίων στη διαδικασία υποβολής προσφορών μπορούσαν να συμμετάσχουν μόνο ναυτιλιακές εταιρείες, καθιστώντας με τον τρόπο αυτό δυνατή μέγιστη συμμετοχή και βέλτιστη στάθμιση ως προς τις οικονομικές αξίες της διαδικασίας. Όσον αφορά το κριτήριο ανάθεσης, η Ιταλία επιβεβαιώνει ότι ήταν αυτό το υψηλότερης καθαρής τιμής.

(193) Ως εκ τούτου, η Ιταλία θεωρεί ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Caremar, μολονότι δεν σχεδιάστηκε ως πώληση μετοχών στο χρηματιστήριο, θα πρέπει να θεωρηθεί ως διαφανής, άνευ όρων και άνευ διακρίσεων διαδικασία, η οποία διασφάλισε με τον τρόπο αυτό μέγιστη συμμετοχή.

8.3. **Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τα κριτήρια Altmark**

(194) Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πληροί τα τέσσερα κριτήρια Altmark για τους ακόλουθους λόγους:

α) όσον αφορά το πρώτο κριτήριο Altmark, η Ιταλία ισχυρίζεται ότι η δημόσια αποστολή που ορίζεται στη σύμβαση αφορά νησιωτικά δρομολόγια θαλάσσιας ενδομεταφοράς τα οποία συνδέουν την ηπειρωτική Ιταλία με τους λιμένες των μικρών νησιών. Στόχος των εν λόγω δρομολογίων είναι να διασφαλιστεί, από απόψεως τακτικής εξυπηρέτησης και συχνότητας, μια υπηρεσία η οποία είναι απαραίτητη για την οικονομική ανάπτυξη των νησιών και να καλυφθούν συγχρόνως οι βασικές ανάγκες κινητικότητας των νησιωτικών κοινωνιών, μέσω της διασφάλισης της αποτελεσματικότητας του συνταγματικά κατοχυρωμένου δικαιώματος στην εδαφική συνέχεια. Επιπλέον, στη νέα σύμβαση προσδιορίζονται σαφώς τα δρομολόγια που πρέπει να εκτελούνται, οι τύποι σκαφών που πρέπει να χρησιμοποιούνται, οι χρονοθυρίδες που πρέπει να τηρούνται, συμπεριλαμβανομένων βραδινών και νυχτερινών πλόων, και οι περιορισμοί ως προς τους ναύλους οι οποίοι πρέπει επίσης να τηρούνται·

β) το δεύτερο κριτήριο Altmark δεν αμφισβητήθηκε από την Επιτροπή με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011·

γ) σε σχέση με το τρίτο κριτήριο Altmark, η Ιταλία αποκλείει κάθε ενδεχόμενο η Caremar να εισέπραξε αντιστάθμιση που υπερβαίνει το αναγκαίο ποσό για την κάλυψη των δαπανών εκπλήρωσης της ΥΠΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση των εν λόγω υποχρεώσεων. Ειδικότερα, η Ιταλία ισχυρίζεται ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιέχει επαρκείς ρήτρες ανάκτησης, διότι, όπως προβλέπεται για παράδειγμα στο άρθρο 18 της σύμβασης, με τίτλο «*Ανάκτηση υπεραντιστάθμισης*», τυχόν αντιστάθμιση επιστρέφεται από την εταιρεία εντός 30 ημερών από το σχετικό αίτημα. Τούτο συνέβη όσον αφορά τα οικονομικά έτη 2015, 2016, 2017, 2018 και 2019, σε σχέση με τα οποία η διαδικασία ελέγχου που προβλέπεται στη σύμβαση εντόπισε υπεραντιστάθμιση η οποία ανακτήθηκε (βλ. αιτιολογική σκέψη 96)·

δ) 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, με τη συμμετοχή πολλών φορέων εκμετάλλευσης, η οποία επέτρεψε την επιλογή του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις υπηρεσίες με το ελάχιστο δυνατό κόστος. Όσον αφορά τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τον συνδυασμό της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την ιδιωτικοποίηση της Caremar, η Ιταλία αποσαφηνίζει ότι στα σχέδια των εγγράφων του διαγωνισμού πραγματοποιήθηκαν όλες οι αναγκαίες προσαρμογές, κατά το αίτημα της Επιτροπής, προκειμένου τα εν λόγω έγγραφα να εναρμονιστούν με το εφαρμοστέο νομοθετικό πλαίσιο.

8.4. **Σχετικά με το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,5 % που προβλέπεται στην απόφαση 111/2007 από το 2010 και το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 10,55 % που εφαρμόζεται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας**

(195) Με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,5 % δεν φαίνεται να αντικατοπτρίζει κατάλληλο επίπεδο κινδύνου, δεδομένου ότι, εκ πρώτης όψεως, οι φορείς δεν αναλαμβάνουν τους κινδύνους που συνεπάγεται συνήθως η εκτέλεση δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 247 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας του 2011).

(196) Κατά την Ιταλία, τα προκαταρκτικά συμπεράσματα της Επιτροπής φαίνεται να βασίζονται σε εσφαλμένη ερμηνεία της παραμέτρου του ασφαλίστρου κινδύνου. Το ασφάλιστρο κινδύνου δεν συνιστά αντιστάθμιση για την κάλυψη δαπανών τις οποίες ο φορέας θα έπρεπε να πραγματοποιήσει εν πάση περιπτώσει κατά την άσκηση των δραστηριοτήτων του, δεδομένου ότι, σε διαφορετική περίπτωση, η δραστηριότητα θα ασκούνταν επί ζημία. Η Ιταλία υποστηρίζει ότι κανένας επιχειρηματίας δεν θα αποφάσιζε ποτέ να ασκήσει μια δραστηριότητα απλώς και μόνο για να καλύψει τις δαπάνες του. Στην πραγματικότητα, το τρίτο κριτήριο προβλέπει εύλογη απόδοση κεφαλαίου (κέρδος), την οποία θα απαιτούσε μια μέση επιχείρηση προκειμένου να εκτιμήσει αν θα παράσχει ή όχι την ΥΓΟΣ καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ανάθεσης. Κατά συνέπεια, το συγκεκριμένο ασφάλιστρο κινδύνου αποτελεί την αναγκαία αμοιβή για την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ, την οποία εισπράττει ο επιχειρηματίας που αναλαμβάνει και διαχειρίζεται τον επιχειρηματικό κίνδυνο.

(197) Η Ιταλία υπογραμμίζει ότι το ασφάλιστρο κινδύνου καθορίζεται με τη χρήση μακροοικονομικών αναλύσεων οι οποίες αποδίδουν ένα μέσο ασφάλιστρο κινδύνου στη χώρα ή στην περιοχή αναφοράς του οικείου τομέα. Σύμφωνα με το IESE Business School, ένα ποσοστό 6,4 % θα αποτελούσε κατάλληλο ασφάλιστρο κινδύνου χώρας για την Ιταλία. Επομένως, το συγκεκριμένο ασφάλιστρο είναι απολύτως σύμφωνο με το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 4 % που προσδιορίστηκε με την απόφαση 111/2007, προσαυξημένο κατά 2,5 % για μη αποκλειστική παροχή υπηρεσιών (ασφάλιστρο κινδύνου 6,5 %). Η Ιταλία διευκρινίζει ότι το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,5 % αντιστοιχεί επίσης στον συντελεστή απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου της Caremar το 2009 κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους παράτασης της αρχικής σύμβασης. Επιπλέον, 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. Ειδικότερα, στην τελευταία αυτή περίπτωση, η Επιτροπή αποδέχθηκε τον συντελεστή του 8 % που περιλάμβανε το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,5 % που προβλέπει η απόφαση 111/2007, 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.

(198) Ο (ακαθάριστος) συντελεστής 6,5 % χρησιμοποιήθηκε έως το 2015, ενώ, στη συνέχεια, για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο συντελεστής απόδοσης επενδεδυμένου κεφαλαίου που λήφθηκε υπόψη για τον σκοπό της αντιστάθμισης καθορίστηκε σε 10,55 %, συντελεστής ο οποίος θεωρήθηκε ως εύλογο κέρδος σε σχέση με τον κίνδυνο που η Caremar ανέλαβε για την εκτέλεση των δρομολογίων ΥΠΔΥ. Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι ο συντελεστής είναι υψηλότερος από ό,τι στις προηγούμενες συμβάσεις —στις οποίες προβλεπόταν συντελεστής 6,5 %— λόγω του υψηλού επιχειρηματικού κινδύνου στον οποίο εκτίθεται η Caremar εξαιτίας της πιθανής υποαντιστάθμισης που μπορεί να ανακύψει κατά την ενναετή διάρκεια της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (π.χ. αστάθεια των τιμών των καυσίμων). Η Ιταλία επισημαίνει ότι, βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Caremar επιβαρύνεται πλήρως με κάθε υποαντιστάθμιση ίση ή κατώτερη του 5 % της συνολικής αντιστάθμισης, αλλά εκτίθεται επίσης στον κίνδυνο υποαντιστάθμισης άνω του 5 % της συνολικής αντιστάθμισης. Στην πραγματικότητα, ο μηχανισμός επανεξισορρόπησης που προβλέπεται στο άρθρο 17 της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών δεν είναι υποχρεωτικός (η αναθεώρηση των βασικών παραμέτρων της αντιστάθμισης «επιτρέπεται» και τούτο σημαίνει ότι η περιφέρεια Καμπανίας δεν υποχρεούται να τη δεχθεί) και, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών του (δηλαδή έλλειψη αναδρομικού χαρακτήρα, δυνατότητα

προσαρμογής της αντιστάθμισης μόνον μέσω μεταβολής των παραμέτρων παροχής της υπηρεσίας), έχει περιορισμένα μόνο αποτελέσματα στην οικονομική ισορροπία της σύμβασης. Κατά την Ιταλία, η Caremar i) επιβαρύνεται με κάθε υποαντιστάθμιση (ακόμη και υψηλότερη του 5 % της συνολικής αντιστάθμισης) κατά τα τρία πρώτα έτη της σύμβασης και κατά τα τρία τελευταία έτη της σύμβασης, δεδομένου ότι ο μηχανισμός επανεξισορρόπησης εξετάζει μόνο τις παραμέτρους αντιστάθμισης που συνδέονται με την παροχή της υπηρεσίας και μόνο για το μέλλον· ii) επιβαρύνεται με κάθε υποαντιστάθμιση ίση ή κατώτερη του 5 % κατά τα υπόλοιπα έξι έτη της σύμβασης· και iii) ενδέχεται να επιβαρυνθεί με υποαντιστάθμιση άνω του 5 % σε όλα ή ορισμένα από τα υπόλοιπα έξι έτη της σύμβασης, εάν ο μηχανισμός επανεξισορρόπησης δεν ενεργοποιηθεί ή ενεργοποιηθεί μόνο για τρία από τα έξι έτη.

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

(199) Η Ιταλία διευκρινίζει ότι η υπηρεσία ανατέθηκε μέσω της εφαρμογής ανοικτής, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης. Η υπηρεσία θαλάσσιας σύνδεσης μεταξύ των νησιών του κόλπου της Νάπολης διασφαλίζει εδαφική συνέχεια καθώς εξασφαλίζει κινητικότητα για τους κατοίκους που χρησιμοποιούν την υπηρεσία σε καθημερινή βάση για επαγγελματικούς και εκπαιδευτικούς λόγους. Σε τέτοιες περιπτώσεις, η παρεχόμενη υπηρεσία δεν είναι συγκρίσιμη από απόψεως τακτικής εξυπηρέτησης και συχνότητας συνδέσεων, καθώς και από απόψεως τύπου χρησιμοποιούμενων σκαφών. Επιπλέον, η αντιστάθμιση δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για να καλυφθεί το κόστος εκπλήρωσης της ΥΠΔΥ, λαμβανομένου υπόψη ενός εύλογου κέρδους. Τέλος, το ύψος της αντιστάθμισης καθορίστηκε στο πλαίσιο διαδικασίας υποβολής προσφορών, βάσει των κριτηρίων που καθορίζονται με την απόφαση 111/2007.

(200) Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία ισχυρίζεται ότι έχουν θεσπιστεί μηχανισμοί (π.χ. μέσω του άρθρου 17 της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας —έλεγχος της οικονομικής και χρηματοοικονομικής ισορροπίας— και του άρθρου 18 της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας —ανάκτηση υπεραντιστάθμισης) προς αποφυγή της υπεραντιστάθμισης της Caremar κατά τα προβλεπόμενα στο σημείο 49 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

(201) Επιπλέον, όσον αφορά το αν διενεργήθηκε δημόσια διαβούλευση πριν από τη σύναψη της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά το σημείο 14 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η Ιταλία τονίζει ότι η κατάρτιση στρατηγικών σχεδίων για τις θαλάσσιες συνδέσεις περιφερειακής ΥΓΟΣ στην περιφέρεια Καμπανίας είναι αποτέλεσμα πολύπλοκης διαδικασίας λήψης αποφάσεων στην οποία συμμετέχουν, μεταξύ άλλων, οι ενδιαφερόμενες τοπικές αρχές και εμπορικές ενώσεις. Η περιφέρεια Καμπανίας εξετάζει τακτικά την κατάσταση της αγοράς και την ανταπόκριση των δημόσιων υπηρεσιών στις ανάγκες που έχουν διατυπώσει οι τοπικές αρχές και οι χρήστες, μέσω διεξοδικών ερευνών αγοράς που επικαιροποιούνται τακτικά.

8.6. **Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού και τα μέτρα που προβλέπονται από τον νόμο 163/2010**

(202) Η Ιταλία διευκρίνισε ότι όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων, συμπεριλαμβανομένης της Caremar, καταβάλλουν τακτικά τέλη ελλιμενισμού στις αρμόδιες λιμενικές αρχές. Ωστόσο, η Ιταλία αναγνωρίζει ότι η Caremar δεν κατέβαλε πρόσθετα τέλη για την προτεραιότητα ελλιμενισμού. Η Ιταλία αναφέρει ότι η διάταξη σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν αμείβεται· επομένως, το μέτρο παρέχει ένα κανονιστικό πλεονέκτημα, το οποίο δεν συνεπάγεται οποιαδήποτε μεταφορά κρατικών πόρων και αφορά μόνο τα δρομολόγια που καλύπτονται από την ΥΠΔΥ. Ως εκ τούτου, κατά την Ιταλία, το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση.

(203) Όσον αφορά τα μέτρα που προβλέπονται από τον νόμο 163/2010, η Ιταλία επισημαίνει ότι η Caremar εισέπραξε το ποσό των 2 115 000 EUR, το οποίο χρησιμοποιήθηκε αποκλειστικά και μόνο για την αναβάθμιση των πλοίων της ώστε να συμμορφώνονται με διεθνείς κανονισμούς ασφάλειας ([163]) και δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ για σκοπούς ρευστότητας. Επιπλέον, όσον αφορά τα φορολογικά πλεονεκτήματα, η Ιταλία διευκρινίζει ότι η Caremar δεν ωφελήθηκε από τα εν λόγω πλεονεκτήματα, τα δε κονδύλια του FAS δεν εκταμιεύθηκαν στην Caremar. Ειδικότερα, η Ιταλία αποσαφήνισε ότι το άρθρο 1 παράγραφος 5-ter του νόμου 163/2010 παρείχε στις περιφέρειες τη δυνατότητα να κάνουν χρήση των πόρων του FAS για τη χρηματοδότηση μέρους της συνήθους αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, ώστε να διασφαλίζεται με τον τρόπο αυτό η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών, στην περίπτωση που οι πιστώσεις του προϋπολογισμού αποδεικνύονταν ανεπαρκείς, και ότι οι πόροι του FAS δεν προορίζονταν να αποτελέσουν πρόσθετη αντιστάθμιση για την Caremar ή τη SNAV/Rifim (ή οποιαδήποτε άλλη από τις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia ή των αντίστοιχων αγοραστριών τους).

9. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

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

(204) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 ΣΛΕΕ «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 εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

(205) 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·

δ) να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(206) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της ΥΓΟΣ από τη Caremar και την αγοράστριά της, τη SNAV/Rifim. 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 9.1.1 και 9.1.2).

(207) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ Ιταλίας και Caremar θα πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού με την ιδιωτικοποίηση της Caremar. 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 Caremar προκειμένου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη συγκεκριμένη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η πρόσκληση υποβολής προσφορών δεν παρείχε δυνατότητα υποβολής χωριστών προσφορών για την ιδιωτικοποίηση της Caremar και για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

9.1.1. *Η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και η προτεραιότητα ελλιμενισμού που χορηγήθηκαν στην Caremar από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012, στο πλαίσιο της παραταθείσας αρχικής σύμβασης*

9.1.1.1. Κρατικοί πόροι

(208) Η Ιταλία είχε αναθέσει στην Caremar την εκτέλεση υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε συγκεκριμένα δρομολόγια τα οποία περιγράφονται αναλυτικά στην αρχική σύμβαση, όπως παρατάθηκε. Η αρχική σύμβαση συνάφθηκε με το κράτος και η επακόλουθη αντιστάθμιση υπέρ της Caremar για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας καταβλήθηκε από το κράτος και την περιφέρεια Καμπανίας από τον δικό τους προϋπολογισμό. Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβάλλεται στην Caremar καταλογίζεται στο κράτος και χορηγείται με κρατικούς πόρους.

([163]) Η Caremar διέθεσε 1 410 000 EUR από το ανωτέρω ποσό για την αναβάθμιση δύο σκαφών που μεταβιβάστηκαν στη συνέχεια δωρεάν στη Laziomar (Quirino και Tetide). Το υπόλοιπο των 705 000 EUR χρησιμοποιήθηκε για την αναβάθμιση σκάφους που ανήκει ακόμη στην Caremar.

(209) 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 Caremar 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 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 99), μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

9.1.1.2. Επιλεκτικότητα

(210) Προκειμένου να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση, ένα μέτρο πρέπει να είναι επιλεκτικό. Ένα μέτρο είναι επιλεκτικό όταν χορηγείται μόνο σε ορισμένες επιχειρήσεις, ενώ άλλες επιχειρήσεις που βρίσκονται σε συγκρίσιμη νομική και πραγματική κατάσταση στον ίδιο τομέα ή σε άλλους τομείς (δεδομένου ότι όλοι οι οικονομικοί φορείς θα πρέπει καταρχήν να καλύπτουν τις δαπάνες τους) δεν θα λάβουν το ίδιο πλεονέκτημα. Η αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας για την παροχή των επίμαχων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών χορηγείται μόνο στην Caremar· συνεπώς, είναι επιλεκτική ([164]). Δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγούνταν μόνο στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar, είναι επίσης επιλεκτική.

9.1.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

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

(212) Ειδικότερα, στην απόφαση Altmark, το Δικαστήριο έκρινε ότι εφόσον 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 μη περιέρχονται οι επιχειρήσεις αυτές, λόγω της ως άνω παρεμβάσεως, 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.

(213) Ωστόσο, το Δικαστήριο κατέστησε επίσης σαφές ότι προκειμένου η εν λόγω αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας να μην χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση σε μια δεδομένη περίπτωση, πρέπει να πληρούνται τέσσερα σωρευτικά κριτήρια (τα «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 (Altmark 1),

— οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιορισθεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (Altmark 2),

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

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

(214) 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 ΥΓΟΣ ([165]) (στο εξής: ανακοίνωση ΥΓΟΣ).

([164]) Απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2017, Ελλάδα κατά Επιτροπής, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, σκέψη 79.

([165]) 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).

(215) 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. Επομένως, εν προκειμένω, η Επιτροπή θα αξιολογήσει πρώτα την πλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark.

(216) Το τέταρτο κριτήριο Altmark προβλέπει ότι η αντιστάθμιση πρέπει να είναι η ελάχιστη δυνατή προκειμένου να μην χαρακτηρίζεται 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.

(217) Η Caremar δεν επιλέχθηκε κατόπιν διαδικασίας ανάθεσης δημόσιας σύμβασης, η οποία θα καθιστούσε δυνατή την ανάθεση της υπηρεσίας με το χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο, σε καμία από τις παρατάσεις της αρχικής σύμβασης κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012. Η Ιταλία απλώς παρέτεινε το ισχύον σύστημα, μέσω παρατάσεων της αρχικής σύμβασης, δίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη δυνατότητα στον προκαθορισμένο φορέα εκμετάλλευσης να εξακολουθήσει να λαμβάνει αντιστάθμιση για την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ.

(218) Επιπλέον, η Ιταλία δεν παρείχε στην Επιτροπή καμία απόδειξη 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.

(219) Για την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε δυνάμει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης, η Caremar υπέβαλε πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή των κριτηρίων Altmark. Όσον αφορά το επιχείρημα της Caremar ότι το τέταρτο κριτήριο Altmark πληρούται διότι η αντιστάθμιση υπολογίστηκε βάσει των δαπανών τις οποίες θα πραγματοποιούσε μια αποδοτική επιχείρηση (βλ. αιτιολογική σκέψη 140), για τους λόγους που εξηγήθηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 220 έως 222, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν δεν επαρκούν για την πλήρωση του νομικού κριτηρίου της συγκεκριμένης προϋπόθεσης, όπως επεξηγείται στην ανακοίνωση ΥΓΟΣ (βλ. ειδικότερα σημεία 69 έως 76).

(220) Πρώτον, το γεγονός ότι η Caremar είχε χαμηλότερες δαπάνες σε σύγκριση με εκείνες των ανταγωνιστών της δεν συνιστά αφ' εαυτού επαρκές κριτήριο για να θεωρηθεί ότι η Caremar είναι επιχείρηση με χρηστή διαχείριση. Οι χαμηλότερες δαπάνες μπορούν να προκύπτουν επίσης από την απόσβεση στοιχείων ενεργητικού (π.χ. σκαφών), πρακτική η οποία συνιστά λογιστική μέθοδο υπολογισμού της αξίας των στοιχείων ενεργητικού μιας εταιρείας σε βάθος χρόνου και, επομένως, δεν μπορεί να χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της αποδοτικότητας της εταιρείας.

(221) Δεύτερον, ο ισχυρισμός ότι η Caremar απασχόλησε το εργατικό δυναμικό της κατά τον ανώτατο αριθμό ωρών που προβλέπεται από τη σύμβαση απασχόλησης και βελτιστοποίησε με τον τρόπο αυτόν τον λόγο μεταξύ εξόδων προσωπικού και απόδοσης προσωπικού, δεν επιβεβαιώθηκε από οποιαδήποτε πληροφορία σχετικά με αναλυτικούς λόγους αντιπροσωπευτικούς της παραγωγικότητας, ούτε η εν λόγω πρακτική, που αφορά την αξιοποίηση του εργατικού δυναμικού της Caremar, αποτέλεσε αντικείμενο σύγκρισης με τη διάρθρωση του κόστους άλλους επιχειρήσεων στον τομέα.

(222) Τρίτον, η Caremar ισχυρίζεται ότι, παρά τη σημαντική αύξηση των τιμών των καυσίμων κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης της αρχικής σύμβασης, συνέχισε να εκπληρώνει την ΥΠΔΥ με τους χαμηλότερους ναύλους της αγοράς και χωρίς να ζητήσει αναπροσαρμογή της αντιστάθμισης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το συγκεκριμένο επιχείρημα δεν επαρκεί ώστε η Caremar να θεωρηθεί αποδοτική επιχείρηση. Η Caremar δεν υπέβαλε οποιαδήποτε πρόσθετη πληροφορία που να καταδεικνύει, για παράδειγμα, τον αντίκτυπο της συγκεκριμένης πρακτικής στους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς της εταιρείας ούτε συνέκρινε τη διάρθρωση του κόστους της με εκείνη άλλων επιχειρήσεων του τομέα. Επομένως, η Caremar δεν προσδιόρισε ένα σημείο αναφοράς ως προς το οποίο θα μπορούσε να αξιολογηθεί η προβαλλόμενη αποδοτική διαχείριση της υπηρεσίας που παρείχε.

(223) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι το τέταρτο κριτήριο Altmark 4 δεν πληρούται στην παρούσα υπόθεση για την παράταση της αρχικής σύμβασης.

(224) Δεδομένου ότι τα τέσσερα κριτήρια 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 στην Caremar οικονομικό πλεονέκτημα.

(225) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού, η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχάς ότι η AGCM θεώρησε τουλάχιστον σε δύο περιπτώσεις ότι το μέτρο αυτό έχει οικονομική αξία ([166]). Η Caremar δεν καταβάλλει, όμως, κανένα τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού έχει τουλάχιστον θεωρητικά τη δυνατότητα να μειώσει το κόστος 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 των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών 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 ωστόσο συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα για την Caremar.

9.1.1.4. Επίπτωση στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

(226) 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 ([167]). Αρκεί ο αποδέκτης της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό ([168]).

(227) 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 του Συμβουλίου ([169]) και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, με τους οποίους ελευθερώθηκε η αγορά των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και των θαλάσσιων ενδομεταφορών αντίστοιχα. 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.

9.1.1.5. Συμπέρασμα

(228) Δεδομένου ότι πληρούνται όλα τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε στην Caremar κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012, βάσει των διαδοχικών παρατάσεων της αρχικής σύμβασης, καθώς και η προτεραιότητα ελλιμενισμού για τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Caremar.

9.1.1.6. Νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση

(229) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι στην παρούσα απόφαση δεν αξιολογείται η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Caremar (την εποχή εκείνη) για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έως το τέλος του 2008 (βλ. αιτιολογική σκέψη 17). Η αξιολόγηση της αντιστάθμισης εκείνης, και του αν μπορεί ή όχι να χαρακτηριστεί υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, αποτελεί αντικείμενο της απόφασης (ΕΕ) 2020/1411 (βλ. αιτιολογική σκέψη 25).

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

([167]) Απόφαση της 17 Σεπτεμβρίου 1980, Philip Morris κατά Επιτροπής, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, σκέψη 11· Απόφαση της 29ης Απριλίου 2004, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, σκέψη 21. Απόφαση της 29ης Απριλίου 2004, Ιταλία κατά Επιτροπής, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, σκέψη 44.

([168]) Υπόθεση της 30ής Απριλίου 1998, Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([169]) 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).

(230) Κατά το άρθρο 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([170]), 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 ενισχύσεως ή στην τροποποίηση υφισταμένης ενισχύσεως πρέπει να κοινοποιούνται εγκαίρως στην Επιτροπή και δεν μπορούν να τίθενται σε εφαρμογή πριν την περάτωση της διαδικασίας με την έκδοση τελικής αποφάσεως ([171]). Σύμφωνα με τη θέση των δικαστηρίων της Ένωσης ([172]), 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. Η ανωτέρω συλλογιστική εφαρμόζεται στην παραταθείσα αρχική σύμβαση, η οποία προοριζόταν να αποτελέσει τη νομική βάση για τις προσωρινές παρατάσεις (δηλαδή έως την ιδιωτικοποίηση της Caremar που ανακοινώθηκε το 2009, βλ. αιτιολογική σκέψη 29) της αντισταθμιζόμενης ΥΠΔΥ που ανατέθηκε στην Caremar δυνάμει της αρχικής σύμβασης.

(231) 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 με την απόφαση (ΕΕ) 2020/1411, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε στη Caremar από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Ιουλίου 2012 βάσει των διαδοχικών παρατάσεων της αρχικής σύμβασης θα πρέπει να θεωρηθεί νέα ενίσχυση. Το συμπέρασμα αυτό ισχύει επίσης για την προτεραιότητα ελλιμενισμού που ίσχυε κατά την εν λόγω περίοδο.

9.1.2. *Η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνδυασμένης με την ιδιωτικοποίηση της Caremar*

(232) Προκειμένου να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνδυασμένης με την ιδιωτικοποίηση της Caremar συνιστά πλεονέκτημα για τη Caremar 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 213).

9.1.2.1. Πρώτο κριτήριο Altmark

(233) 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 κριτηρίου Altmark ή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ([173]). Το σημείο 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».

(234) 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.

([170]) 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).

([171]) Υπόθεση της 26ης Οκτωβρίου 2016, ΔΕΗ και Επιτροπή κατά Αλουμίνιον της Ελλάδος, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, σκέψη 45.

([172]) Απόφαση της 6ης Μαρτίου 2002 (συνεκδικασθείσες υποθέσεις), Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava (T-127/99), Comunidad Autónoma del País Vasco και Gasteizko Industria Lurra, SA (T-129/99) και Daewoo Electronics Manufacturing España, SA (T-148/99) κατά Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, ECLI:EU:T:2002:59, σκέψη 175.

([173]) Υπόθεση BUPA κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-289/03, Συλλογή 2008, II 81, σκέψη 96. Βλέπε 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.

(235) Στον τομέα των ενδομεταφορών-καμποτάζ, λεπτομερείς κανόνες της Ένωσης σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θεσπίστηκαν στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 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) ([174]).

(236) Το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ορίζει τα εξής:

«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».

(237) Κατά το άρθρο 2 σημείο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, η 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.

(238) 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», ήτοι τακτικών δρομολογίων προς, από και μεταξύ των νησιών.

(239) Από την πάγια νομολογία προκύπτει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν μόνον εάν δικαιολογούνται από την ανάγκη διασφάλισης επαρκών θαλάσσιων δρομολογίων που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν μόνον από τις δυνάμεις της αγοράς ([175]). Η ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 ([176]) επιβεβαιώνει ότι «[τ]α κράτη μέλη (συμπεριλαμβανόμενων των περιφερειακών και των τοπικών αρχών κατά περίπτωση) και όχι οι πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να καθορίζουν σε ποια δρομολόγια πρέπει να επιβάλλονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πιο συγκεκριμένα, υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιτρέπεται να επιβάλλονται σε τακτικές (προγραμματισμένες) γραμμές θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιωτικών λιμένων, εφόσον η αγορά αδυνατεί να διασφαλίσει την παροχή επαρκών δρομολογίων». Επιπλέον, κατά το άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92, ως ΥΠΔΥ νοούνται οι «οι υποχρεώσεις τις οποίες οι [πλοιοκτήτες], αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους».

(240) Σύμφωνα με τη νομολογία ([177]), 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:

α) αν υπήρχε **ζήτηση των χρηστών**·

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

γ) αν η απλή προσφυγή σε ΥΠΔΥ δεν θα επαρκούσε για την αποκατάσταση της έλλειψης (**λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση**).

([174]) 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).

([175]) Απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) κ.λπ. κατά Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([176]) 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) [COM(2014) 232 final της 22.4.2014].

([177]) Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) κατά Επιτροπής, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, σκέψεις 130 και 134.

Ζήτηση των χρηστών

(241) Στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ανατέθηκε στην Caremar η εκτέλεση προγραμματισμένων δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών επιβατών, οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων οχημάτων διάσωσης) και ταχυδρομικών αντικειμένων, σε προκαθορισμένους ναύλους, με πορθμεία και ταχύπλοα σκάφη (δηλαδή TMV, σε περίπτωση μεικτών δρομολογίων, ή υδρόπτερα, σε περίπτωση δρομολογίων μεταφοράς μόνο επιβατών), σύμφωνα με τα ωράρια που αναφέρονται στο πρόγραμμα θαλάσσιων μεταφορών που κατάρτισε η περιφέρεια Καμπανίας, το οποίο παρουσιάστηκε στην ενότητα 3.3.1. Οι ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Caremar αφορούσαν τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τον τύπο των σκαφών που θα χρησιμοποιούνταν στις θαλάσσιες συνδέσεις που θα εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τη συχνότητα, τα ωράρια και τη συνέχεια των δρομολογίων, την ποιότητα της υπηρεσίας και τους ανώτατους ναύλους που θα χρεώνονταν (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 83 έως 91).

(242) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Caremar με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προορίζονται να διασφαλίσουν την εδαφική συνέχεια μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών μέσω της κάλυψης των αναγκών μεταφορών του τοπικού πληθυσμού (κυρίως για επαγγελματικούς και εκπαιδευτικούς λόγους) με τακτικά και αξιόπιστα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 199). Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω αποτελούν πράγματι θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος.

(243) Όσον αφορά τις ανάγκες του τοπικού πληθυσμού, η Ιταλία εξήγησε ότι αυτές παρέμειναν ουσιαστικά αμετάβλητες με την πάροδο του χρόνου, όπως προκύπτει από τις δημόσιες διαβουλεύσεις που η περιφέρεια Καμπανίας διεξήγαγε το 2006-2007 και το 2010-2011 (βλ. αιτιολογική σκέψη 179), οι οποίες επιβεβαίωσαν ότι οι κάτοικοι των νησιών του κόλπου της Νάπολης στηρίζονταν στις θαλάσσιες μεταφορές για την καθημερινή μετακίνησή τους από και προς την ηπειρωτική χώρα. Συναφώς, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η κατάσταση της θαλάσσιας κυκλοφορίας στον κόλπο της Νάπολης είναι όλως ιδιαίτερη, λόγω της εξαιρετικά υψηλής πυκνότητας πληθυσμού στα νησιά Κάπρι, Ischia και Procida, όπως εξήγησε η Ιταλία (βλ. αιτιολογική σκέψη 182).

(244) Τα ανωτέρω επιβεβαιώνονται από τα λεπτομερή ανά δρομολόγιο στατιστικά στοιχεία που υπέβαλε η Ιταλία σχετικά με τους επιβάτες, τα οχήματα και τα φορτία που η Caremar μετέφερε κατά τα έτη 2009 έως 2021, τα οποία καταδεικνύουν ότι τα δρομολόγια που εκτελούσε η Caremar χαρακτηρίζονταν από σημαντική ζήτηση που παρέμεινε σταθερή με την πάροδο του χρόνου (βλ. αιτιολογική σκέψη 174).

(245) Δεδομένου ότι η ζήτηση των χρηστών υπήρξε σταθερή με την πάροδο του χρόνου, συμπεριλαμβανομένων των δύο ετών προτού ανατεθεί στην Caremar η ΥΠΔΥ δυνάμει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Ιταλία και ειδικότερα οι οικείες περιφερειακές αρχές εκτίμησαν ότι υπήρχε πραγματική ζήτηση για δρομολόγια θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και μεικτά δρομολόγια στις διαδρομές στον κόλπο της Νάπολης που συνδέουν τα νησιά Κάπρι, Ischia και Procida με την ηπειρωτική χώρα (Νάπολη, Sorrento και Pozzuoli).

Ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς

(246) 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» ([178]). Επομένως, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν η υπηρεσία θα ήταν ανεπαρκής εάν η παροχή της επαφίετο μόνο στις δυνάμεις της αγοράς. Το σημείο 48 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνει εν προκειμένω ότι «η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει εάν το κράτος μέλος έχει διαπράξει πρόδηλο σφάλμα».

(247) Δεδομένου ότι υπήρχαν άλλες ναυτιλιακές εταιρείες οι οποίες εκτελούσαν τα δρομολόγια που καλύπτει η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 184), η Επιτροπή θα αξιολογήσει την κατάσταση του ανταγωνισμού σε καθένα από τα εν λόγω δρομολόγια πριν από τη σύναψη της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εξακριβώσει αν τα δρομολόγια που εκτελούνταν από τους εν λόγω φορείς είναι ισοδύναμα με εκείνα που η Caremar υποχρεούται να εκτελεί βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αν θα ήταν επαρκή για τη διασφάλιση εδαφικής συνέχειας μεταξύ των νησιών (Κάπρι, Ischia και Procida) και της ηπειρωτικής χώρας.

([178]) Απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) κ.λπ. κατά Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) Συναφώς, πρώτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές από και προς τα νησιά του κόλπου της Νάπολης χρησιμοποιούνται από τους κατοίκους των εν λόγω νησιών ως τοπικές μεταφορές οι οποίες εξασφαλίζουν πολύ συχνές συνδέσεις με την ηπειρωτική χώρα. Στην πραγματικότητα, όπως εξήγησε η Ιταλία (αιτιολογική σκέψη 182), η εξαιρετικά υψηλή πυκνότητα πληθυσμού στα νησιά Κάπρι, Ischia και Procida γεννά αναλογίες με περιφέρεια της ηπειρωτικής χώρας. Η κατάσταση αυτή απαιτεί οι θαλάσσιες μεταφορές να είναι σχεδόν όσο συχνές είναι οι τοπικές χερσαίες μεταφορές προκειμένου να καλύπτονται οι ανάγκες των σπουδαστών και των εργαζομένων που μετακινούνται σε καθημερινή βάση από και προς την ηπειρωτική χώρα. Η αξιολόγηση της ύπαρξης ανεπάρκειας της αγοράς πρέπει να λάβει δεόντως υπόψη το ιδιαίτερο αυτό χαρακτηριστικό.

(249) Στον πίνακα 10 απεικονίζεται η κατάσταση του ανταγωνισμού στα οκτώ δρομολόγια που η Caremar εκτελούσε κατά την περίοδο 2012-2015, δηλαδή πριν από την ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, βάσει των πληροφοριών που υπέβαλαν με τις παρατηρήσεις τους οι ανταγωνιστές της Caremar (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 150, 151, 161 και 168) και η Ιταλία (βλ. αιτιολογική σκέψη 184). Στις αιτιολογικές σκέψεις 250 έως 259, η Επιτροπή αξιολογεί την κατάσταση του ανταγωνισμού που απεικονίζεται στον πίνακα 10.

Πίνακας 10

Κατάσταση του ανταγωνισμού στα δρομολόγια που εκτελούσε η Caremar κατά την περίοδο 2012-2015

Δρομολόγιο	Caremar	Ανταγωνιστές
Κάπρι/ Sorrento	Μεικτά δρομολόγια με ΤΜΥ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους: οκτώ πλόες σε καθημερινή βάση (από το Κάπρι στις 7:00, στις 8:40, στις 13:35 και στις 18:45· και από το Sorrento στις 7:45, στις 9:25, στις 14:30 και στις 19:25).	**NLG:** μόνο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών. **Aligruson:** μεικτά δρομολόγια αλλά μόνο κατά τη θερινή περίοδο (από το Sorrento στις 11:30 και στις 14:00· και από το Κάπρι στις 12:30 και στις 18:05) με όρους αγοράς. **SNAV:** μεικτά δρομολόγια αλλά μόνο κατά τη θερινή περίοδο (από το Κάπρι στις 7:35, στις 9:15, στις 12:10, στις 15:55, στις 17:40 και στις 18:05· και από το Sorrento στις 8:10, στις 11:25, στις 13:50 και στις 16:35) με όρους αγοράς.
Κάπρι/ Νάπολη	Μεικτά δρομολόγια με ΤΜΥ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους: έξι πλόες σε καθημερινή βάση (από τη Νάπολη στις 5:35, στις 12:00 και στις 17:25· και από το Κάπρι στις 10:20, στις 15:35 και στις 20:15). Μεικτά δρομολόγια με πορθμείο κατά τη θερινή περίοδο: έξι πλόες σε καθημερινή βάση (από τη Νάπολη στις 7:25, στις 13:00 και στις 18:35· και από το Κάπρι στις 5:40, στις 9:20 και στις 14:50). Μεικτά δρομολόγια με πορθμείο κατά τη χειμερινή περίοδο: έξι πλόες σε καθημερινή βάση (από τη Νάπολη στις 9:00 και στις 14:20· και από το Κάπρι στις 6:45, στις 11:00, στις 16:15 και στις 20:10). Μεικτά δρομολόγια με ΤΜΥ από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου: δύο δρομολόγια σε καθημερινή βάση (από τη Νάπολη στις 21:35 και από το Κάπρι στις 23:50).	**SNAV:** μόνο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών. **NLG:** μόνο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών. **Neapolis:** μόνο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών.
Ischia/ Νάπολη	Μεικτά δρομολόγια με πορθμείο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους: τέσσερις πλόες σε καθημερινή βάση (**από την Ischia** στις **8:45** και στις **13:50**· και **από τη Νάπολη** στις **15:45** και στις **20:15**). Δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους: ένας πλους σε καθημερινή βάση (**από τη Νάπολη** στις **14:45**).	**Medmar:** μόνο μεικτά δρομολόγια, ως επί το πλείστον κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου. Τέσσερις πλόες σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους [**από τη Νάπολη** στις **8:35**, στις **14:10** και στις **18:30**· και **από την Ischia** στις **17:00** (το καλοκαίρι) ή στις **16:35** (τον χειμώνα)], όλοι βάσει ΥΠΔΥ. **Alilauro:** μόνο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών, ως επί το πλείστον κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου. Μόνο πέντε πλόες σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (**από την Ischia** στις **6:30**, στις **9:25** και στις **19:55**· και **από τη Νάπολη** στις **7:35** και στις **20:10**), και οι πέντε βάσει ΥΠΔΥ.

Δρομολόγιο	Caremar	Ανταγωνιστές
Ischia/ Procida/ Νάπολη	Μεικτά δρομολόγια με πορθμείο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους: δέκα πλόες σε καθημερινή βάση [από τη Νάπολη στις 6:25 (με αναχώρηση από την Procida στις 7:30), στις 10:45 (με αναχώρηση από την Procida στις 11:50), στις 15:10 (με αναχώρηση από την Procida στις 16:20), στις 17:30 (με αναχώρηση από την Procida στις 18:35), στις 19:30 (με αναχώρηση από την Procida στις 20:30) και στις 21:55 (με αναχώρηση από την Procida στις 23:00)· από την Ischia στις 12:55 (με αναχώρηση από την Procida στις 13:35), στις 15:20 (με αναχώρηση από την Procida στις 15:50), στις 17:20 (με αναχώρηση από την Procida στις 17:50) και στις 19:25 (με αναχώρηση από την Procida στις 20:30)]. Μεικτά δρομολόγια με πορθμείο από τις 15 Ιουνίου έως τις 15 Σεπτεμβρίου: δύο πλόες σε καθημερινή βάση [από την Ischia στις 7:00 (με αναχώρηση από την Procida στις 7:25)· και από τη Νάπολη στις 9:25 (με αναχώρηση από την Procida στις 10:30)]. Δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους: εννέα πλόες σε καθημερινή βάση [**από τη Νάπολη** στις **8:40** (με αναχώρηση από την Procida στις 9:30), στις **11:45** (με αναχώρηση από την Procida στις 12:25), στις **13:10** (με αναχώρηση από την Procida στις 13:50), στις **18:15** (με αναχώρηση από την Procida στις 18:55)· **από την Ischia** στις **6:45** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:05), στις **10:15** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:35), στις **13:00** (με αναχώρηση από την Procida στις 13:15), στις **14:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 14:55) και στις **16:25** (με αναχώρηση από την Procida στις 16:45)]. Δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου: δύο πλόες σε καθημερινή βάση [**από την Ischia** στις **19:35** (με αναχώρηση από την Procida στις 20:00)· και **από τη Νάπολη** στις **21:05** (με αναχώρηση από την Procida στις 21:50)].	**Medmar:** μεικτά δρομολόγια με πορθμείο: — δύο σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσεις ΥΠΔΥ [από την Ischia στις 6:25 (με αναχώρηση από την Procida στις 7:25) και στις 10:35 (με αναχώρηση από την Procida στις 11:15)] · και — ένα (όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση) κατά τη θερινή περίοδο βάσει ΥΠΔΥ [από την Ischia στις 22:20 (με αναχώρηση από την Procida στις 23:00)]. Κατά την Ιταλία, ωστόσο, η Medmar δεν εκτέλεσε σχεδόν ποτέ τα δρομολόγια στη διαδρομή Ischia/Procida/Νάπολη κατά την περίοδο 2012-2015. **SNAV:** δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο: — επτά πλόες σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ [**από τη Νάπολη** στις **8:25** (με αναχώρηση από την Procida στις 9:05), στις **16:20** (με αναχώρηση από την Procida στις 17:00) και στις **19:00** (με αναχώρηση από την Procida στις 19:40)· και **από την Ischia** στις **7:10** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:30), στις **9:45** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:10), στις **13:50** (με αναχώρηση από την Procida στις 14:15) και στις **17:40** (με αναχώρηση από την Procida στις 18:05)]· και — ένας πλους σε καθημερινή βάση κατά τη θερινή περίοδο με όρους αγοράς [**από την Ischia** στις **11:25** (με αναχώρηση από την Procida στις 11:45)].

Δρομολόγιο	Caremar	Ανταγωνιστές
Ischia/ Procida/ Pozzuoli	Μεικτά δρομολόγια με πορθμείο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους: έξι πλόες σε καθημερινή βάση [**από το Pozzuoli** στις **10:15** (με αναχώρηση από την Procida στις 10:55), στις **14:00** (με αναχώρηση από την Procida στις 14:30) και στις **18:55** (με αναχώρηση από την Procida στις 19:35)· και **από την Ischia** στις **8:35** (με αναχώρηση από την Procida στις 9:00), στις **11:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 11:55) και στις **17:30** (με αναχώρηση από την Procida στις 18:00)]. Μεικτά δρομολόγια με πορθμείο από τις 16 Σεπτεμβρίου έως τις 14 Ιουνίου: δύο πλόες σε καθημερινή βάση [**από την Ischia** στις **7:20** (με αναχώρηση από την Procida στις 7:50)· και **από το Pozzuoli** στις **9:00** (με αναχώρηση από την Procida στις 9:40)].	**Medmar:** μεικτά δρομολόγια με πορθμείο, ως επί το πλείστον χωρίς στάση στην Procida. Μόνο τέσσερις πλόες σε καθημερινή βάση με στάση στην Procida (**από την Ischia** στις **2:30** και στις **18:55**· και **από το Pozzuoli** στις **4:10** και στις **20:30**), όλοι βάσει ΥΠΔΥ και καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.
Ischia/ Procida	Επιπλέον των δρομολογίων που εκτελούνταν στις διαδρομές Ischia/ Procida/Pozzuoli και Ischia/Procida/ Νάπολη, ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση με υδρόπτερο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (**από την Procida** στις **15:30**).	**SNAV:** επιπλέον των οκτώ πλόων (δρομολόγια μεταφοράς επιβατών) που εκτελούνταν στη διαδρομή Ischia/Procida/ Νάπολη, η SNAV εκτελούσε στη διαδρομή Ischia/Procida: — ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση με υδρόπτερο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ (**από την Procida** στις **13:15**)· — ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση με υδρόπτερο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς (**από την Ischia** στις **8:30**)· — έξι δρομολόγια μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση με υδρόπτερο κατά τη θερινή περίοδο με όρους αγοράς (**από την Procida** στις **7:50**, στις **11:00**, στις **17:50** και στις **19:20**· και **από την Ischia** στις **18:30** και στις **19:45**). **Medmar:** πλόες που εκτελούνταν στο πλαίσιο των δρομολογίων Ischia/Procida/Pozzuoli και Ischia/Procida/ Νάπολη. **Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan**: μεικτά δρομολόγια με όρους αγοράς, αλλά ως επί το πλείστον κατά τη θερινή περίοδο και όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση. Τα δρομολόγια ήταν πολύ ασταθή, καθώς οι εν λόγω φορείς χρησιμοποιούσαν έναν τύπο σκάφους που μπορούσε να εκτελεί δρομολόγια μόνον υπό καλές καιρικές συνθήκες.
Procida/ Pozzuoli	Επιπλέον των δρομολογίων που εκτελούνταν στη διαδρομή Ischia/Procida/ Pozzuoli, δύο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση με υδρόπτερο (πλους διάρκειας 15 λεπτών) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (**από την Procida** στις **8:10** και **από το Pozzuoli** στις **8:50**).	**Gestour:** εννέα μεικτά δρομολόγια σε καθημερινή βάση με πορθμείο (πλους διάρκειας 50 λεπτών) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με όρους αγοράς (**από το Pozzuoli** στις **6:00**, στις **8:30**, στις **10:35**, στις **12:55** και στις **19:50**· **από την Procida** στις **6:50**, στις **9:30**, στις **11:20** και στις **18:55**). **Ippocampo:** τέσσερα μεικτά δρομολόγια με όρους αγοράς κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου, ως επί το πλείστον την Κυριακή (από την Procida στις 18:45 και στις 20:00 και από το Pozzuoli στις 19:20 και στις 20:50). **Procida Lines:** κατά την Ιταλία, η Procida Lines δεν εκτέλεσε το δρομολόγιο κατά την περίοδο 2012-2015.

Δρομολόγιο	Caremar	Ανταγωνιστές
Procida/ Νάπολη	Επιπλέον των δρομολογίων που εκτελούνταν στη διαδρομή Ischia/Procida/ Νάπολη, τέσσερα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση με υδρόπτερο (πλους διάρκειας 40 λεπτών) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (**από την Procida** στις **6:35** και στις **9:20**· και **από τη Νάπολη** στις **7:30** και στις **17:45**).	**SNAV:** δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο επιπλέον των δρομολογίων που εκτελούνταν στη διαδρομή Ischia/Procida/Νάπολη: — ένα δρομολόγιο σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ (**από τη Νάπολη** στις **12:30**)· και — δύο δρομολόγια σε καθημερινή βάση κατά τη θερινή περίοδο με όρους αγοράς (από τη Νάπολη στις 18:45). **Medmar:** μεικτά δρομολόγια με πορθμείο επιπλέον των δρομολογίων που εκτελούνταν στη διαδρομή Ischia/ Procida/Νάπολη: — ένα δρομολόγιο σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ (από τη Νάπολη στις 00:20).

(250) Βάσει των πληροφοριών που παρέχονται στον πίνακα 10, η Επιτροπή εκτιμά ότι τα δρομολόγια που οι ανταγωνιστές εκτελούσαν από την 1η Οκτωβρίου 2011 στις διαδρομές που η Caremar επρόκειτο να εκτελεί στον κόλπο της Νάπολης βάσει της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών δεν μπορούσαν να υποκαταστήσουν εκείνα που πρότεινε η Caremar λόγω των σημαντικών διαφορών όσον αφορά τον τύπο, την τακτική εξυπηρέτηση και τη μεταφορική ικανότητα των εκτελούμενων δρομολογίων, όπως εξηγείται κατωτέρω (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 251 έως 259).

(251) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Κάπρι/Sorrento**, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Caremar ήταν ο μόνος φορέας ο οποίος εκτελούσε μεικτά δρομολόγια στη συγκεκριμένη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Συγκεκριμένα, αφενός, η NLG εκτελούσε μόνο δρομολόγια μεταφοράς επιβολών, ενώ, αφετέρου, οι φορείς που εκτελούσαν επίσης μεικτά δρομολόγια (Aligruson και SNAV) δραστηριοποιούνταν μόνο κατά τη θερινή περίοδο. Κανένας φορέας δεν διασφάλιζε την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων μεταξύ Κάπρι και Sorrento, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι του νησιού / οι ιδιοκτήτες καταστημάτων / οι σπουδαστές να μην έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν το όχημά τους με το πορθμείο κατά τις μετακινήσεις τους από τον Νοέμβριο έως τον Απρίλιο. Όσον αφορά τους υπόλοιπους μήνες του έτους, τα μεικτά δρομολόγια που εκτελούσαν η Aligruson και η SNAV άφηναν σχεδόν χωρίς εξυπηρέτηση τις χρονικές περιόδους που ενδιαφέρουν περισσότερο τους μετακινούμενους πολίτες (και λιγότερο τους τουρίστες), συγκεκριμένα νωρίς το πρωί ([179]) και αργά το απόγευμα ([180]). Επιπλέον, όσον αφορά τη θερινή περίοδο, τα ωράρια των ανταγωνιστών δεν θα κάλυπταν σε ικανοποιητικό βαθμό την ανάγκη των μετακινούμενων σε καθημερινή βάση πολιτών λαμβανομένων υπόψη των διαφορών με τα ωράρια της Caremar. Για τους λόγους αυτούς, η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

(252) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Κάπρι/Νάπολη**, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Caremar ήταν ο μόνος φορέας ο οποίος εκτελούσε μεικτά δρομολόγια στη συγκεκριμένη διαδρομή. Στην πραγματικότητα, οι τρεις άλλες ναυτιλιακές εταιρείες που εκτελούσαν τη διαδρομή κατά την περίοδο 2012-2015 (SNAV, NLG και Neapolis) εκτελούσαν μόνο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών. Τα εν λόγω δρομολόγια δεν μπορούσαν να καλύψουν τη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών των χρηστών με οχήματα, με αποτέλεσμα οι κάτοικοι του νησιού / οι ιδιοκτήτες καταστημάτων / οι σπουδαστές να μην έχουν τη δυνατότητα να μεταφέρουν το όχημά τους με το πορθμείο κατά τις μετακινήσεις τους. Τούτο περιλαμβάνει επίσης τη θαλάσσια μεταφορά ασθενοφόρων για την αντιμετώπιση τυχόν έκτακτων ιατρικών ή άλλων αναγκών σε περίπτωση μη διαθεσιμότητας έκτακτης αεροπορικής μεταφοράς με ελικόπτερο. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα ελικόπτερα μπορούν να προσγειωθούν/απογειωθούν μόνο σε περιοχές εξοπλισμένες για τον συγκεκριμένο τύπο αεροπορικής μεταφοράς και εφόσον το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες ([181]). Στο Κάπρι υπάρχει ένα μόνο ελικοδρόμιο, το οποίο

([179]) Στην πραγματικότητα, χωρίς την Caremar (η οποία υποχρεούνταν να εκτελεί τον πρώτο πλου από το Κάπρι στις 7:00 και τον πρώτο πλου από το Sorrento στις 7:45), ο πρώτος πρωινός πλους θα εκτελούνταν από τη SNAV μόλις στις 7:35 από το Κάπρι και στις 8:10 από το Sorrento. Πέραν των δύο αυτών πλόων, οι χρήστες δεν θα είχαν καμία άλλη δυνατότητα να φθάσουν στον προορισμό τους νωρίς το πρωί, δεδομένου ότι οι επόμενοι πλόες θα αναχωρούσαν μόλις στις 9:15 από το Κάπρι και στις 11:25 από το Sorrento.

([180]) Όσον αφορά το απόγευμα, χωρίς την Caremar, ο τελευταίος διαθέσιμος πλους της ημέρας θα εκτελούνταν από το Sorrento στις 16:35 (από τη SNAV) και από το Κάπρι στις 18:05 (από τη SNAV και την Aligruson), ενώ η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί επίσης έναν πλου στις 19:25 από το Sorrento και στις 18:45 από το Κάπρι.

([181]) Για παράδειγμα, βλ. είδηση στις 15 Δεκεμβρίου 2017, διαθέσιμη στον ακόλουθο ιστότοπο: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (τελευταία επίσκεψη στις 5.6.2024), και είδηση στις 12 Ιανουαρίου 2022, διαθέσιμη στον ακόλουθο ιστότοπο: https://caprinews.it/?p=31904 (τελευταία επίσκεψη στις 5.6.2024).

βρίσκεται στον δήμο Anacapri και εξυπηρετεί επίσης ιδιωτικά αεροσκάφη. Τα ελικόπτερα χρησιμοποιούνται συνήθως για διάσωση σε περιοχές οι οποίες δεν είναι ευχερώς προσιτές από τα ασθενοφόρα ή σε περίπτωση ασθενών που χρήζουν επείγουσας διακομιδής σε νοσοκομεία στην ηπειρωτική χώρα. Αντιθέτως, σε λιγότερο επείγουσες περιπτώσεις, όταν ο ασθενής μπορεί να διακομισθεί στο νοσοκομείο με ασθενοφόρο ή ιδιωτικό αυτοκίνητο, ή σε περίπτωση πολύ ισχυρών ανέμων που εμποδίζουν την προσγείωση/απογείωση ελικοπτέρων από το ελικοδρόμιο στο Anacapri, η θαλάσσια μεταφορά με πορθμείο είναι ο συνηθέστερος τρόπος διακομιδής στην ηπειρωτική χώρα ([182]). Επιπλέον, χωρίς την Caremar, κανένας φορέας δεν θα εκτελούσε τη μεταφορά ταχυδρομικών αντικειμένων από και προς το Κάπρι. Η Επιτροπή εκτιμά ότι ΥΠΔΥ η οποία θα περιοριζόταν στη μεταφορά οχημάτων και φορτίου δεν θα ήταν κατάλληλη διότι τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που οι ανταγωνιστές εκτελούν υπό όρους αγοράς δεν επαρκούσαν, αφ' εαυτών, για να διασφαλίσουν επαρκές επίπεδο συνδεσιμότητας μεταξύ Κάπρι και Νάπολης. Στην πραγματικότητα, σε καθημερινή βάση εκτελούνταν μόνο επτά δρομολόγια μεταφοράς επιβατών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς: πέντε πλόες από τη Neapolis (από το Κάπρι στις 8:50, στις 14:10 και στις 17:30· και από τη Νάπολη στις 10:00 και στις 16:05) και δύο πλόες από τη NLG (από το Κάπρι στις 9:35 και στις 11:35). Επομένως, κανένας φορέας της αγοράς δεν εκτελούσε δρομολόγια νωρίς το πρωί, ενώ η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί τον πρώτο πρωινό πλου από το Κάπρι στη Νάπολη (στις 5:40 κατά τη θερινή περίοδο και στις 6:45 κατά τη χειμερινή περίοδο). Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η πλειονότητα των πλόων που οι ανταγωνιστές της Caremar εκτελούσαν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ ([183]), κάτι το οποίο υποδηλώνει ότι, καταρχήν, η αγορά δεν θα τους εκτελούσε χωρίς σχετικό επίσημο αίτημα των δημόσιων αρχών. Δεδομένου ότι, όπως εξήγησε η Ιταλία (αιτιολογική σκέψη 182), το καθεστώς ΥΠΔΥ που εφαρμοζόταν στον κόλπο της Νάπολης δεν διασφάλιζε την αποτελεσματική παροχή της υπηρεσίας, η συμπερίληψη δρομολογίων μεταφοράς επιβατών στην ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar για το συγκεκριμένο δρομολόγιο με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν εύλογη. Για τους λόγους αυτούς, η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

(253) Όσον αφορά το απευθείας δρομολόγιο **Ischia/Νάπολη**, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Caremar εκτελούσε μεικτά δρομολόγια με πορθμείο υπό συνθήκες ανταγωνισμού με τη Medmar και δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο υπό συνθήκες ανταγωνισμού με την Alilauro, η οποία εκτελούσε επίσης ορισμένους πλόες σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ωστόσο, οι πλόες που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar στο συγκεκριμένο απευθείας δρομολόγιο, πρώτον, εκτελούνταν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους της ημέρας από εκείνες κατά τις οποίες εκτελούνταν τα δρομολόγια της Caremar ([184]) και, δεύτερον, εκτελούνταν όλοι βάσει ΥΠΔΥ. Από τα ωράρια και τη συχνότητα των δρομολογίων που η Caremar επρόκειτο να εκτελεί καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (όπως περιγράφηκαν στον πίνακα 10) προκύπτει ότι οι ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Caremar προορίζονταν να διασφαλίζουν σταθερό ελάχιστο αριθμό καθημερινών συνδέσεων σε βασικές χρονικές περιόδους της ημέρας κατά τις οποίες δεν εκτελούνταν δρομολόγια από ανταγωνιστές της Caremar. Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών και δρομολογίων μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή. Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται ακόμη και αν θεωρηθεί ότι η άμεση σύνδεση Ischia/Νάπολη θα μπορούσε να υποκατασταθεί από τη σύνδεση με στάση στην Procida, παρά τη διαφορετική διάρκεια του πλου ([185]). Στην πραγματικότητα, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 254, τα δρομολόγια που οι ανταγωνιστές της Caremar εκτελούσαν στη διαδρομή Ischia/Procida/Νάπολη δεν επαρκούσαν για τη διασφάλιση επαρκών τακτικών συνδέσεων μεταξύ Ischia και Νάπολης.

(254) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Ischia/Procida/Νάπολη**, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, επιπλέον της Caremar, η Medmar και η Alilauro διέθεταν επίσης άδεια εκτέλεσης πλόων στη συγκεκριμένη διαδρομή. Ωστόσο, όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια, η προσφορά της αγοράς ήταν πολύ περιορισμένη και ο μόνος φορέας που εκτελούσε μεικτά δρομολόγια, πλην της Caremar, ήταν η Medmar, η οποία εκτελούσε σε καθημερινή βάση ένα μεικτό δρομολόγιο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (από την Ischia στις 10:35) και δύο δρομολόγια σε καθημερινή βάση κατά τη θερινή περίοδο (από την Ischia στις 22:20

([182]) Βλ., για παράδειγμα, είδηση στις 12 Αυγούστου 2019, διαθέσιμη στον ακόλουθο ιστότοπο: https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (τελευταία επίσκεψη στις 5.6.2024).

([183]) Συγκεκριμένα, και τα 13 δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που η SNAV εκτελούσε σε καθημερινή βάση στη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (εκ των οποίων 11 εκτελούνταν από κοινού με τη NLG) εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ· και από τους 15 πλόες που η NLG εκτελούσε σε καθημερινή βάση στη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους 13 εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ (εκ των οποίων 11 από κοινού με τη SNAV).

([184]) Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια που εκτελούνταν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, από την Ischia, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια στις 8:45 και στις 13:50, η δε Medmar στις 17:00 το καλοκαίρι και στις 16:35 τον χειμώνα· από τη Νάπολη, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια στις 15:45 και στις 20:15, η δε Medmar στις 8:35, στις 14:10 και στις 18:30. Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που εκτελούνταν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, από τη Νάπολη, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια στις 14:45, η δε Alilauro στις 7:35 το καλοκαίρι και στις 20:10. Η Caremar δεν εκτελούσε δρομολόγια μεταφοράς επιβατών από την Ischia.

([185]) Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια με πορθμείο, η στάση στην Procida προσθέτει περίπου 15 λεπτά στη διάρκεια του πλου (που έχει διάρκεια 1 ώρας και 25 λεπτών στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη). Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο, η στάση στην Procida προσθέτει σχεδόν 30 λεπτά στη διάρκεια του πλου (που έχει διάρκεια 45 λεπτών στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη).

και από τη Νάπολη στις 00:20), τα οποία, κατά την Ιταλία, δεν εκτελούνταν σχεδόν ποτέ, μολονότι αποτελούσαν αντικείμενο ΥΠΔΥ. Είναι πρόδηλο ότι η προσφορά της Medmar δεν επαρκούσε για να καλύψει τη ζήτηση των χρηστών για συχνές και τακτικές συνδέσεις Ischia, Procida και Νάπολης. Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών, δεν υπήρχε κανένας φορέας ο οποίος να εκτελεί δρομολόγια μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς. Στην πραγματικότητα, οι επτά πλόες σε καθημερινή βάση που η SNAV εκτελούσε καθ' όλη τη διάρκεια του έτους εκτελούνται βάσει ΥΠΔΥ. Επιπλέον, τα δρομολόγια της SNAV και τα δρομολόγια της Caremar έπρεπε να εκτελούνται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους της ημέρας ([186]). Το μόνο δρομολόγιο το οποίο η SNAV εκτελούσε με όρους αγοράς στη συγκεκριμένη διαδρομή ήταν ένας πλους σε καθημερινή βάση από την Ischia στις 11:25 κατά τη θερινή περίοδο. Είναι πρόδηλο ότι το συγκεκριμένο δρομολόγιο στόχευε κυρίως την τουριστική ζήτηση και δεν επαρκούσε για να καλύψει πλήρως τη ζήτηση των χρηστών. Για τους λόγους αυτούς, η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών και δρομολογίων μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

(255) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Ischia/Procida/Pozzuoli**, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Caremar εκτελούσε τη διαδρομή υπό συνθήκες ανταγωνισμού με τη Medmar, η οποία εκτελούσε επίσης πλόες σε καθημερινή βάση στην ίδια διαδρομή. Ωστόσο, οι πλόες που εκτελούνταν σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους εκτελούνται όλοι βάσει ΥΠΔΥ, ήταν δε περιορισμένοι σε αριθμό (δύο πλόες σε καθημερινή βάση από την Ischia και δύο πλόες σε καθημερινή βάση από το Pozzuoli) και εκτελούνταν σε χρονικές περιόδους της ημέρας κατά τις οποίες η Caremar δεν εκτελούσε δρομολόγια ([187]). Ως εκ τούτου, όχι μόνον δεν υπήρχε ναυτιλιακή επιχείρηση που να εκτελεί δρομολόγια στη συγκεκριμένη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς, αλλά επίσης τα δρομολόγια που η Medmar εκτελούσε βάσει ΥΠΔΥ δεν μπορούσαν να υποκαταστήσουν τα δρομολόγια της Caremar τα οποία εκτελούνταν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους της ημέρας. Για τους λόγους αυτούς, η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

(256) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Ischia/Procida**, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Caremar υποχρεούται, δυνάμει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να εκτελεί σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (από την Procida στις 15:30), επιπλέον των δρομολογίων που εκτελεί στις διαδρομές Ischia/Procida/Pozzuoli και Ischia/Procida/Νάπολη. Η περιφέρεια Καμπανίας περιέλαβε το συγκεκριμένο δρομολόγιο ΥΠΔΥ στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποκρινόμενη στο ρητό αίτημα του δήμου Procida για μεγαλύτερο αριθμό συνδέσεων από την Procida καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (βλ. αιτιολογική σκέψη 181). Το εν λόγω αίτημα δικαιολογούνταν από το γεγονός ότι η πλειονότητα των συνδέσεων με την Procida τις οποίες εκτελούσαν φορείς υπό όρους αγοράς εκτελούνταν κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού και στόχευαν κυρίως την κάλυψη της τουριστικής ζήτησης. Συγκεκριμένα, οι εν λόγω φορείς εκτελούσαν μία μόνο σταθερή ([188]) σύνδεση με όρους αγοράς καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (από την Ischia στις 8:30, δρομολόγιο το οποίο εκτελούσε η SNAV). Όπως προαναφέρθηκε (αιτιολογικές σκέψεις 254 και 255), κανένας φορέας δεν εκτελούσε πλόες σε καθημερινή βάση (δρομολόγια μεταφοράς επιβατών ή μεικτά δρομολόγια) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς ([189]) στις διαδρομές Ischia/Procida/Pozzuoli και Ischia/Procida/Νάπολη, τα δε δρομολόγια ΥΠΔΥ που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar δεν διασφάλιζαν συνδεσιμότητα για τους επιβάτες από την Procida το απόγευμα (από τις 14:30 έως τις 17:50). Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

([186]) Από τη Νάπολη, η Caremar υποχρεούνταν να διασφαλίζει αναχωρήσεις στις 8:40, στις 11:45, στις 13:10 και στις 18:15· η δε SNAV υποχρεούνταν να διασφαλίζει αναχωρήσεις στις 8:25, στις 16:20 και στις 19:00. Από την Ischia, η Caremar υποχρεούνταν να διασφαλίζει αναχωρήσεις στις 6:45, στις 10:15, στις 13:00, στις 14:30 και στις 16:25· η δε SNAV υποχρεούνταν να διασφαλίζει αναχωρήσεις στις 7:10, στις 9:45, στις 13:50 και στις 17:40.

([187]) Η Medmar εκτελούσε δρομολόγια από την Ischia στις 2:30 και στις 18:55, και από το Pozzuoli στις 4:10 και στις 20:30· η δε Caremar εκτελούσε δρομολόγια από την Ischia στις 7:20 (μόνο το καλοκαίρι), στις 8:35, στις 11:30 και στις 17:30, και από το Pozzuoli στις 9:00 (μόνο το καλοκαίρι), στις 10:15, στις 14:00 και στις 18:55.

([188]) Τα μεικτά δρομολόγια που εκτελούσαν με όρους αγοράς οι ναυτιλιακές εταιρείες Ippocampo, Rumore και Capitan Morgan ήταν λιγοστά και ασταθή ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες συνδεσιμότητας του τοπικού πληθυσμού. Όπως επισήμανε η Ιταλία [αιτιολογική σκέψη 185 υπό στ)], όχι μόνο οι εν λόγω φορείς χρησιμοποιούσαν τύπους σκαφών που μπορούσαν να εκτελούν δρομολόγια μόνο υπό καλές καιρικές συνθήκες, αλλά επιπλέον η προσφορά τους επικεντρωνόταν κυρίως στη θερινή περίοδο, τα δε δρομολόγια δεν εκτελούνταν πάντοτε σε καθημερινή βάση. Όσον αφορά το δρομολόγιο Ischia/Procida, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ανταγωνιστές της Caremar εκτελούσαν δρομολόγια κυρίως κατά τη θερινή περίοδο και όχι πάντοτε σε καθημερινή βάση. Μόνο η Rumore εκτελούσε ένα μεικτό δρομολόγιο σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς (από την Ischia στις 10:40).

([189]) Τα δρομολόγια που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar στις εν λόγω διαδρομές καθ' όλη τη διάρκεια του έτους εκτελούνταν όλα βάσει ΥΠΔΥ. Στο δρομολόγιο Ischia/Procida/Pozzuoli, η Medmar εκτελούσε τέσσερα μεικτά δρομολόγια σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όλα βάσει ΥΠΔΥ. Στο δρομολόγιο Ischia/Procida/Νάπολη, η Medmar υποχρεούνταν να εκτελεί ένα μεικτό δρομολόγιο σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ, η δε SNAV επτά δρομολόγια μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όλα βάσει ΥΠΔΥ.

(257) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Procida/Pozzuoli**, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί δύο δρομολόγια μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση με υδρόπτερο στη συγκεκριμένη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, επιπλέον των δρομολογίων που εκτελούσε στη διαδρομή Ischia/Procida/Pozzuoli, ενώ οι ανταγωνιστές της Caremar (Gestour, Ippocampo και Procida Lines) εκτελούσαν στη διαδρομή αυτή μόνο μεικτά δρομολόγια με πορθμείο. Η διάρκεια των δρομολογίων αυτών ήταν πολύ μεγαλύτερη από τη διάρκεια των δρομολογίων που εκτελούσε η Caremar (πλους διάρκειας 50 λεπτών με πορθμείο έναντι πλου διάρκειας 15 λεπτών με υδρόπτερο) και επομένως δεν υπήρχε δυνατότητα υποκατάστασης. Εν πάση περιπτώσει, ανεξάρτητα από τη δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ δρομολογίων μεταφοράς επιβατών και μεικτών δρομολογίων, η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα δρομολόγια που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar καθ' όλη τη διάρκεια του έτους —μόνο η Gestour και η Procida Lines ([190]) διέθεταν άδεια εκτέλεσης δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους— εκτελούνταν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους της ημέρας από εκείνα που εκτελούσε η Caremar ([191]), αφήνοντας χωρίς δρομολόγια μια χρονοθυρίδα σημαντική για τους μετακινούμενους σε καθημερινή βάση πολίτες (από τις 7:00 έως τις 9:00 από την Procida και από τις 9:00 έως τις 10:00 από το Pozzuoli). Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση δρομολογίων μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

(258) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Procida/Νάπολη**, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση τέσσερα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο στη συγκεκριμένη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους επιπλέον των δρομολογίων που εκτελούσε στη διαδρομή Ischia/Procida/Νάπολη, ενώ η Medmar και η SNAV εκτελούσαν καθεμία σε καθημερινή βάση έναν μόνο πλου επιπλέον εκείνων που εκτελούσαν στη διαδρομή Ischia/Procida/Νάπολη (η Medmar από τη Νάπολη στις 00:20 και η SNAV από τη Νάπολη στις 12:30), αμφότερες βάσει ΥΠΔΥ και σε χρονικές περιόδους της ημέρας διαφορετικές από εκείνες στις οποίες εκτελούσε δρομολόγια η Caremar ([192]). Επιπλέον, ακόμη και αν ληφθούν υπόψη τα δρομολόγια που εκτελούσαν η SNAV και η Medmar στη διαδρομή Ischia/Procida/Νάπολη, δεν υπήρχε καμία ναυτιλιακή εταιρεία η οποία να εκτελεί δρομολόγια μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή με όρους αγοράς καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τα δε δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που η Medmar και η SNAV εκτελούσαν βάσει ΥΠΔΥ δεν κάλυπταν ορισμένες χρονοθυρίδες της ημέρας σημαντικές για τη διασφάλιση της συνδεσιμότητας για τους μετακινούμενους σε καθημερινή βάση πολίτες (από τις 6:00 έως τις 7:00 και από τις 8:00 έως τις 10:00 από την Procida· και από τις 7:00 έως τις 8:00 και από τις 17:00 έως τις 18:00 από τη Νάπολη). Για τον λόγο αυτό, η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση δρομολογίων μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

(259) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι ΥΠΔΥ που προβλέπονται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνάφθηκε με την Caremar για την εκτέλεση των ανωτέρω οκτώ δρομολογίων δικαιολογούνται από πραγματική δημόσια ανάγκη διασφάλισης της εδαφικής συνέχειας. Συγκεκριμένα, κατά τον χρόνο ανάθεσης της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι δυνάμεις της αγοράς (ακόμη και με την επιβολή ΥΠΔΥ) δεν επαρκούσαν αφ' εαυτών για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισε η Ιταλία, από απόψεως συχνότητας, συνέχειας και τακτικής εξυπηρέτησης.

(260) Το ανωτέρω συμπέρασμα ισχύει επίσης όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού που παρέχεται στην Caremar για την εκτέλεση των δρομολογίων στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Όπως προαναφέρθηκε, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ισχύει μόνο για τα δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας και ότι είναι παρεπόμενη των εν λόγω δρομολογίων προς όφελος της εταιρείας που εκτελεί τα δρομολόγια ([193]). Ειδικότερα, στο άρθρο 19-ter παράγραφος 21 του νόμου 166/2009 διευκρινίζεται σαφώς ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας με τα νησιά και για τους σκοπούς εκπλήρωσης της ΥΠΔΥ (βλ. αιτιολογική σκέψη 99). Συγκεκριμένα, χωρίς προτεραιότητα ελλιμενισμού, η Caremar ενδέχεται να πρέπει να περιμένει τη σειρά της για πρόσδεση και, επομένως, να αντιμετωπίζει καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται ο σκοπός της διασφάλισης αξιόπιστης και εξυπηρετικής συνδεσιμότητας για τους πολίτες. Πράγματι, ένα τακτικό χρονοδιάγραμμα είναι 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 διασφαλίζει 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 Caremar στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλ. αιτιολογική σκέψη 267).

([190]) Ωστόσο, κατά την Ιταλία, η Procida Lines δεν εκτελούσε το δρομολόγιο κατά την περίοδο 2012-2015.

([191]) Από την Procida, η Caremar εκτελούσε δρομολόγιο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στις 8:10, ενώ η Gestour εκτελούσε δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στις 6:50, στις 9:30, στις 11:20 και στις 18:55 (και η Procida Lines επρόκειτο να εκτελεί δρομολόγια στις 5:50, στις 7:50, στις 10:45, στις 12:40, στις 15:25, στις 17:30 και στις 19:15). Από το Pozzuoli, η Caremar εκτελούσε δρομολόγιο στις 8:50, ενώ η Gestour εκτελούσε δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στις 6:50, στις 9:30, στις 11:20 και στις 18:55 (και η Procida Lines έπρεπε θεωρητικά να εκτελεί δρομολόγια στις 5:05, στις 7:05, στις 11:50, στις 13:35, στις 16:25, στις 18:25 και στις 20:00).

([192]) Από την Procida, η Caremar εκτελούσε σε καθημερινή βάση δρομολόγια μεταφοράς επιβατών στις 6:35 και στις 9:20· και, από τη Νάπολη, η Caremar εκτελούσε σε καθημερινή βάση δρομολόγια μεταφοράς επιβατών στις 7:30 και στις 17:45.

([193]) Για παράδειγμα, στην περίπτωση της Laziomar, όταν τα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών στα τρία δρομολόγια στο αρχιπέλαγος Pontino μεταβιβάστηκαν από την Caremar στη Laziomar, η προτεραιότητα ελλιμενισμού που αφορούσε τους λιμένες που εξυπηρετούνταν στο πλαίσιο των συγκεκριμένων δρομολογίων μεταβιβάστηκε αυτομάτως στη Laziomar.

Λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση

(261) Η Ιταλία επέλεξε να συνάψει σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έναν φορέα (την Caremar) παρά το γεγονός ότι πλείονες φορείς, όπως φαίνεται στον πίνακα 10, εκτελούσαν επίσης ορισμένα δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση.

(262) Η Επιτροπή εκτιμά ότι το καθεστώτος ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση, το οποίο ίσχυσε μόνο έως το 2017 στον κόλπο της Νάπολης ([194]), δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να συγκριθεί με την ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar δυνάμει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τους λόγους που εκτίθενται κατωτέρω.

(263) Πρώτον, οι ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στους ανταγωνιστές της Caremar ήταν διαφορετικές από αυτές που καλύπτονται από τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, διότι αφορούσαν μόνο τη συχνότητα, την τακτική εξυπηρέτηση, τον τύπο των χρησιμοποιούμενων σκαφών (δηλαδή μόνο για επιβάτες ή για επιβάτες, οχήματα και φορτίο) και τους ανώτατους ναύλους, ενώ η Caremar υπέχει επίσης υποχρεώσεις ακρίβειας, ποιότητας και μεταφορικής ικανότητας του χρησιμοποιούμενου σκάφους (βλ. αιτιολογική σκέψη 183).

(264) Δεύτερον, οι ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στους ανταγωνιστές της Caremar δεν υπέκειντο σε κυρώσεις για τη διασφάλιση της εκτέλεσης των δρομολογίων σύμφωνα με την ΥΠΔΥ· αντιθέτως, η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει ένα διαρθρωμένο σύστημα κυρώσεων σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των ΥΠΔΥ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 90 και 91). Βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η Ιταλία (βλ. αιτιολογική σκέψη 183), η Επιτροπή αποδέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών δεν μπορούσε να καλυφθεί μέσω της επιβολής ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση, καθώς, σε πολλές περιπτώσεις, οι ανταγωνιστές της Caremar δεν εκπλήρωσαν την ΥΠΔΥ ([195]) ή δεν εκτέλεσαν τα δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ, δεδομένου ότι δικαιούνταν να αποχωρήσουν από την ΥΠΔΥ παρέχοντας προειδοποίηση 45 ημερών, μπορούσαν να ζητήσουν την αναστολή των δρομολογίων ή μπορούσαν απλώς και μόνο να αρνηθούν να συνεχίσουν να εκπληρώνουν την ΥΠΔΥ ([196]).

(265) Τέλος, ακόμη και όταν εκπληρώνονταν, οι ανωτέρω ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση δεν επαρκούσαν αφ' εαυτών για την πλήρη κάλυψη της ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας που προσδιόρισε η Ιταλία —δηλαδή τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών καλύπτοντας τις ανάγκες μεταφορών του τοπικού πληθυσμού (κυρίως επαγγελματικές και εκπαιδευτικές ανάγκες) μέσω τακτικών και αξιόπιστων δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 199 και 242)— καθώς άφηναν χωρίς δρομολόγια χρονοθυρίδες της ημέρας που είναι σημαντικές για τους μετακινούμενους σε καθημερινή βάση πολίτες.

(266) Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει το επιχείρημα της Ιταλίας ότι η επιλογή της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν επίσης αναγκαία λαμβανομένης υπόψη της ιδιωτικοποίησης της Caremar. Ειδικότερα, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για την Caremar μαζί με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επέτρεψε τη διασφάλιση της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών και τη μεγιστοποίηση της αξίας για το κράτος. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή συμφώνησε (βλέπε αιτιολογική σκέψη 105) να διοργανώσει η Ιταλία διαδικασία υποβολής προσφορών για την Caremar 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 σε περαιτέρω μη αντισταθμισμένες 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 Caremar.

Συμπέρασμα

(267) Βάσει της ανωτέρω εκτίμησης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα κατά τον καθορισμό των γραμμών που ανατέθηκαν στην Caremar ως ΥΓΟΣ για τα δρομολόγια που προσδιορίζονται στον πίνακα 10. Ως εκ τούτου, οι αμφιβολίες τις οποίες διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 αίρονται.

([194]) Το σύστημα ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση παρέμεινε σε ισχύ έως τις 9 Ιανουαρίου 2017. Από τις 10 Ιανουαρίου 2017, η Caremar είναι ο μόνος φορέας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που υπόκειται σε ΥΠΔΥ στον κόλπο της Νάπολης.

([195]) Βλ. υποσημείωση (126).

([196]) Βλ. υποσημείωση (125).

(268) Προκειμένου να διαπιστώσει ότι το πρώτο κριτήριο Altmark πληρούται, η Επιτροπή πρέπει να ελέγξει επίσης αν ανατέθηκαν στην Caremar σαφώς καθορισμένες ΥΠΔΥ και αν εκπληρώθηκαν οι απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92. Όσον αφορά το πρώτο ζήτημα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ΥΠΔΥ περιγράφονται σαφώς στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και στα παραρτήματά της, που περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, προδιαγραφές πλοίων για κάθε δρομολόγιο (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 83 έως 91). Ομοίως, οι κανόνες που ρυθμίζουν την αντιστάθμιση περιγράφονται αναλυτικά στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στον νόμο 166/2009 και στην απόφαση 111/2007 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 92 έως 96). Η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει επίσης σαφή διάρκεια (εννέα έτη), ορίζει την Caremar ως τον φορέα παροχής της δημόσιας υπηρεσίας και περιέχει τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση τυχόν υπεραντιστάθμισης (βλ. αιτιολογική σκέψη 94). Όσον αφορά το δεύτερο ζήτημα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αποτέλεσε αντικείμενο πρόσκλησης υποβολής προσφορών χωρίς διακρίσεις σε σχέση με όλους τους πλοιοκτήτες της Ένωσης, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 69 και 70). Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark.

(269) Δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι μέτρο παρεπόμενο των δρομολογίων ΥΠΔΥ που προσδιορίζονται με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληροί επίσης το πρώτο κριτήριο της απόφασης Altmark.

9.1.2.2. Δεύτερο κριτήριο Altmark

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

(271) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση καθορίστηκαν εκ των προτέρων και πληρούν τις απαιτήσεις διαφάνειας σύμφωνα με το δεύτερο κριτήριο Altmark. Πιο συγκεκριμένα, οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση εξηγούνται αναλυτικά στην απόφαση 111/2007 και έχουν εφαρμοστεί στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 93). Η μέθοδος υπολογισμού της αντιστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων, για παράδειγμα, των στοιχείων κόστους που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και του συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου, καθορίζονται λεπτομερώς στην απόφαση 111/2007 (βλ. αιτιολογική σκέψη 93). Δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν συνεπάγεται οικονομική αντιστάθμιση για τη Caremar, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό συμμορφώνεται με το δεύτερο κριτήριο Altmark.

(272) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούται το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark.

9.1.2.3. Τρίτο κριτήριο Altmark

(273) Σύμφωνα με το τρίτο κριτήριο 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.

(274) Δυνάμει του άρθρου 16 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προσδιορίζεται ποσοτικά βάσει της μεθοδολογίας που καθορίζεται στην απόφαση 111/2007 ([197]), κατά την οποία η αντιστάθμιση δεν θα πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την κάλυψη του καθαρού κόστους εκπλήρωσης της ΥΠΔΥ (οικονομική-χρηματοοικονομική ισορροπία), συμπεριλαμβανομένου εύλογου κέρδους. Όπως προαναφέρθηκε (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 55 έως 66), σύμφωνα με την απόφαση 111/2007, η έκταση των υπηρεσιών, οι ανώτατοι ναύλοι που καθορίζονται με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η αντιστάθμιση που πραγματικά χορηγείται πρέπει να καθορίζονται κατά τρόπο ώστε να χορηγούν στον πάροχο υπηρεσιών κάλυψη των δαπανών που συνδέονται με την παροχή της ΥΓΟΣ, λαμβανομένων υπόψη των άλλων εσόδων και εύλογου κέρδους.

(275) 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.

([197]) Άρθρο 16 παράγραφος 1 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(276) Στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την αναλογικότητα της αντιστάθμισης που καταβαλλόταν στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar. 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 Caremar 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 στην Caremar.

(277) 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 την Caremar. Η Επιτροπή παραπέμπει ειδικότερα στις ακόλουθες διατάξεις:

— δυνάμει του άρθρου 13 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Caremar μπορεί να ζητήσει σε ετήσια βάση από την περιφέρεια Καμπανίας την τιμαριθμική αναπροσαρμογή των κομίστρων των χρηστών, μολονότι η περιφέρεια Καμπανίας μπορεί να αποφασίσει να μη χορηγήσει τη ζητηθείσα προσαρμογή ή να αναστείλει την ήδη χορηγηθείσα προσαρμογή (βλ. αιτιολογική σκέψη 89)·

— στόχος του άρθρου 17 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι η διατήρηση της οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας της δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, σε περίπτωση που η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είναι ανεπαρκής για την κάλυψη του κόστους των υπηρεσιών που ανατέθηκαν με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το άρθρο 17 επιτρέπει την αναθεώρηση του συστήματος τιμολόγησης, της έκτασης των παρεχόμενων δημόσιων υπηρεσιών ή των στοιχείων ενεργητικού που η Caremar χρησιμοποιεί για την εκτέλεση των δρομολογίων. Κατά το άρθρο 17 της σύμβασης, κάθε τρία έτη οι συμβαλλόμενοι ελέγχουν τις προϋποθέσεις οικονομικής και χρηματοοικονομικής ισορροπίας της σύμβασης σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονται στην απόφαση 111/2007 και τους κανόνες που προβλέπονται στη σύμβαση. Προς τούτο, η Caremar διαβιβάζει έως τις 30 Ιουνίου του τρίτου έτους κάθε κανονιστικής περιόδου επικαιροποιημένη έκθεση με τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της οικείας περιόδου.

(278) Μολονότι οι διασφαλίσεις αυτές φαίνεται να μειώνουν τον εμπορικό κίνδυνο για την Caremar, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εταιρεία παραμένει εκτεθειμένη στον κίνδυνο ανεπάρκειας της αντιστάθμισης για την κάλυψη του κόστους εκτέλεσης της υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, όπως προαναφέρθηκε (αιτιολογική σκέψη 93), η οικονομική και χρηματοοικονομική ισορροπία της υπηρεσίας ελέγχεται μόνο κάθε τρία έτη, ο δε μηχανισμός επανεξισορρόπησης μπορεί να ενεργοποιηθεί μόνο στην περίπτωση υποαντιστάθμισης η οποία υπερβαίνει το 5 % της συνολικής αντιστάθμισης. Εάν από την επανεξέταση προκύψει ότι η αντιστάθμιση δεν επαρκεί για την κάλυψη του κόστους δημόσιας υπηρεσίας, η Caremar και η Ιταλία μπορούν να συμφωνήσουν να προβούν σε αλλαγές μόνο για την επόμενη τριετή περίοδο. Βάσει του άρθρου 17, οι αλλαγές αυτές (εάν υπάρχουν) είναι αποτέλεσμα διαδικασίας διαπραγμάτευσης και έως την επίτευξη συμφωνίας η Caremar πρέπει να συνεχίσει να παρέχει τη δημόσια υπηρεσία ως έχει. Κατά συνέπεια, η Caremar παραμένει μερικώς εκτεθειμένη στον κίνδυνο ανεπάρκειας της αντιστάθμισης για την κάλυψη του κόστους λειτουργίας της υπηρεσίας. Παρότι το άρθρο 17 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αποκατάσταση της οικονομικής και χρηματοοικονομικής ισορροπίας, αυτό γίνεται μόνο σε μελλοντική βάση και δεν είναι δυνατή η αναδρομική διόρθωση της υποαντιστάθμισης.

(279) Όσον αφορά το επιτρεπόμενο εύλογο κέρδος δυνάμει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 60, η απόφαση 111/2007 προβλέπει τη χρήση ασφαλίστρου κινδύνου ύψους 6,5 % για τον καθορισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου βάσει του τύπου ΜΣΚΚ.

(280) Η Ιταλία υπογραμμίζει ότι το ασφάλιστρο κινδύνου καθορίστηκε με τη χρήση μακροοικονομικών αναλύσεων οι οποίες αποδίδουν ένα μέσο ασφάλιστρο κινδύνου στη χώρα ή στην περιοχή αναφοράς για τον οικείο τομέα. Οι εν λόγω αναλύσεις προσδιόρισαν για την Ιταλία μέσο ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,4 %. Επομένως, το συγκεκριμένο ασφάλιστρο είναι απολύτως σύμφωνο με το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 4 % που προσδιορίστηκε με την απόφαση 111/2007, προσαυξημένο κατά 2,5 % για μη αποκλειστική παροχή υπηρεσιών (ασφάλιστρο κινδύνου 6,5 %). Ο (ακαθάριστος) συντελεστής 6,5 % χρησιμοποιήθηκε έως τον Ιούλιο του 2015, ενώ στη συνέχεια, για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο συντελεστής που λήφθηκε υπόψη για σκοπούς αντιστάθμισης καθορίστηκε σε 10,55 %. Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι ο συντελεστής είναι υψηλότερος από ό,τι στις προηγούμενες συμβάσεις —στις οποίες προβλεπόταν συντελεστής 6,5 % — λόγω του υψηλότερου επιχειρηματικού κινδύνου στον οποίο εκτίθεται η Caremar εξαιτίας της πιθανής υποαντιστάθμισης που μπορεί να ανακύψει (βλ. αιτιολογική σκέψη 198).

(281) Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν περιέχει καμία ρήτρα που να επιτρέπει την προσαρμογή της αντιστάθμισης σε περίπτωση συμβατικών αποκλίσεων, πέραν της διάταξης που στοχεύει στην τροποποίηση της έκτασης της δημόσιας υπηρεσίας ή του συστήματος ναύλων. Επομένως, σε περίπτωση αύξησης της τιμής των καυσίμων ή σημαντικής μείωσης της επιβατικής κίνησης, η Caremar εκτίθεται σε κίνδυνο αύξησης των δαπανών ή μείωσης των εσόδων και επακόλουθης υποαντιστάθμισης. Όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 278, σε περίπτωση τέτοιας υποαντιστάθμισης, η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει διορθωτικά μέτρα τα οποία αφορούν μόνο τη μελλοντική εκτέλεση της δημόσιας υπηρεσίας, ενώ οι ζημίες που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί δεν μπορούν να ανακτηθούν αναδρομικά. Επιπλέον, τα εν λόγω συμβατικά διορθωτικά μέτρα εφαρμόζονται μόνον σε περίπτωση υποαντιστάθμισης που υπερβαίνει το 5 % της συνολικής αντιστάθμισης (βλ. αιτιολογική σκέψη 277), ενώ η Caremar φέρει τον κίνδυνο υποαντιστάθμισης ίσης ή κατώτερης του 5 %, ποσοστό το οποίο αντιστοιχεί προφανώς σε σημαντικό ποσό σε ετήσια βάση. Τούτο καθιστά την εκτέλεση της υπηρεσίας ιδιαιτέρως ριψοκίνδυνη, καθώς η εταιρεία δεν μπορεί να αντισταθμίσει αναδρομικά τη συγκεκριμένη υποαντιστάθμιση μέσω αύξησης των ναύλων (οι οποίοι μπορούν να αναπροσαρμοστούν μόνο για το μέλλον), περιορισμού της έκτασης των παρεχόμενων δημόσιων υπηρεσιών ή των ουσιωδών στοιχείων ενεργητικού της εταιρείας που χρησιμοποιούνται για την παροχή των υπηρεσιών.

(282) Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι ο ανωτέρω μηχανισμός εκθέτει την Caremar σε κίνδυνο υποαντιστάθμισης ο οποίος είναι υψηλότερος από τον κίνδυνο που ανέλαβαν άλλες ναυτιλιακές εταιρείες στην αγορά κατά την ίδια περίοδο, για τις οποίες ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,5 % θεωρήθηκε δικαιολογημένο. Για παράδειγμα, όσον αφορά τις εταιρείες Compagnia Italiana di Navigazione, αγοράστρια της Tirrenia di Navigazione, και Società Navigazione Siciliana, αγοράστρια της Siremar, η Επιτροπή θεώρησε δικαιολογημένο ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,5 % βάσει των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που οι αρμόδιες ιταλικές αρχές σύναψαν το 2012 και το 2016 με την Compagnia Italiana di Navigazione και την Società Navigazione Siciliana, αντίστοιχα, λαμβανομένου υπόψη ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούσαν να ζητήσουν αναθεώρηση της οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας της σύμβασης ήδη σε περίπτωση υποαντιστάθμισης που υπερέβαινε το 3 % της συνολικής αντιστάθμισης ([198]). Ευλόγως όσο υψηλότερο είναι το ποσό της υποαντιστάθμισης με την οποία πρέπει να επιβαρυνθεί ο φορέας, τόσο υψηλότερο πρέπει να είναι το επιτρεπόμενο ασφάλιστρο κινδύνου.

(283) Επιπλέον των ανωτέρω, προκειμένου να εξακριβώσει αν η απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου ύψους 10,55 % ήταν εύλογη για την Caremar, η Επιτροπή υπολόγισε ([199]) τον ΜΣΚΚ για εταιρείες της Δυτικής Ευρώπης που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυπήγησης και στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ([200]), λαμβάνοντας υπόψη τον κίνδυνο χώρας για την Ιταλία, για το έτος 2014 (δηλαδή το έτος προ της σύναψης της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας από την Caremar). Επειδή τόσο το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου (το οποίο υπολογίζεται κατά προσέγγιση βάσει του γερμανικού κρατικού ομολόγου 10ετούς διάρκειας) όσο και το ασφάλιστρο κινδύνου χώρας για την Ιταλία [το οποίο υπολογίζεται κατά προσέγγιση είτε με τη χρήση της βαθμολογίας χώρας της Moody's είτε βάσει των διαφορών επιτοκίων συμφωνιών ανταλλαγής κινδύνου αθέτησης (CDS)] μεταβάλλονται κατά τη διάρκεια του έτους, καθορίστηκε το εύρος εντός του οποίου κυμάνθηκε ο ΜΣΚΚ κατά τη διάρκεια του 2014. Για το συγκεκριμένο έτος, ο ΜΣΚΚ για εταιρείες του τομέα κυμάνθηκε μεταξύ 10,39 % και 11,84 %. Τούτο σημαίνει ότι εταιρεία η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα της ναυπήγησης και των θαλάσσιων μεταφορών, όπως η Caremar, θα πρέπει, το 2014, να έχει απόδοση εντός του ως άνω εύρους για να καλύψει τις δαπάνες της για τη χρηματοδότηση τόσο του χρέους όσο και των ιδίων κεφαλαίων. Στο πλαίσιο αυτό και λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων στους οποίους η Caremar εκτίθεται εκ των προτέρων (βλ. ανωτέρω αιτιολογική σκέψη 281), η απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου ύψους 10,55 % για την Caremar, που επιλέγηκε μέσω ανοικτής και ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών, ήταν σύμφωνη με τους κινδύνους που αντιμετωπίζει κατά την παροχή δημόσιων υπηρεσιών δυνάμει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Επομένως, η Επιτροπή θεωρεί ότι, κατά τα έτη πριν από την ανάθεση στην Caremar, η εκ των προτέρων πρόβλεψη απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου ύψους 10,55 % ήταν σύμφωνη με τους κινδύνους στους οποίους εκτίθεται η εταιρεία κατά την παροχή δημόσιων υπηρεσιών στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([198]) Όσον αφορά την Compagnia Italiana di Navigazione, βλ. 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), αιτιολογικές σκέψεις 244 και 361. Όσον αφορά τη Società Navigazione Siciliana, βλ. απόφαση (ΕΕ) 2022/448 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2021, σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία υπέρ της Siremar και της αγοράστριάς της Società Navigazione Siciliana (ΕΕ L 97 της 24.3.2022, σ. 1), αιτιολογική σκέψη 362.

([199]) Για τον υπολογισμό του ΜΣΚΚ, η Επιτροπή χρησιμοποίησε τα σύνολα δεδομένων που δημοσιεύονται στον ιστότοπο του Aswath Damodaran (καθηγητή οικονομικών στο Stern School of Business του Πανεπιστημίου της Νέας Υόρκης) και άντλησε ιστορικά στοιχεία για τα γερμανικά κρατικά ομόλογα από τον ιστότοπο www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) Ο ΜΣΚΚ υπολογίζεται βάσει στοιχείων για εταιρείες εισηγμένες στο χρηματιστήριο. Εν προκειμένω, το δείγμα αποτελείται από 62 ευρωπαϊκές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυπήγησης και των θαλάσσιων μεταφορών οι οποίες είναι εισηγμένες στο χρηματιστήριο. Το συγκεκριμένο δείγμα είναι αυτό που προσεγγίζει περισσότερο τον τομέα στον οποίο δραστηριοποιείται η Caremar (η οποία δεν είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο), συγκεκριμένα τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών, οχημάτων και φορτίου. Ένας ιδιώτης επενδυτής θα χρησιμοποιούσε παρόμοια ομάδα αναφοράς για να καθορίσει την απόδοση που αναμένει από την Caremar.

(284) Χάριν πληρότητας, εκ των υστέρων, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Caremar βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν υπερβαίνει το ποσό των 10 778 897 EUR ετησίως, ανεξαρτήτως του ύψους του εύλογου κέρδους που δικαιούται η Caremar (βλ. αιτιολογική σκέψη 92). Σύμφωνα με το σημείο 47 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η Επιτροπή αξιολογεί αν υπήρξε υπεραντιστάθμιση για ολόκληρη τη διάρκεια της σύμβασης. Όπως φαίνεται στον πίνακα 11, βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η Ιταλία, τα στοιχεία για την περίοδο 2015-2021 δείχνουν ότι η πραγματική αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που η Caremar εισέπραξε σε ορισμένα έτη υπερέβαινε το επιλέξιμο προς αντιστάθμιση ποσό στα συγκεκριμένα έτη (πλην των ποσών για τα έτη 2015, 2020 και 2021, τα οποία ήταν ανεπαρκή για την κάλυψη του καθαρού κόστους παροχής της υπηρεσίας, με αποτέλεσμα υποαντιστάθμιση για τα εν λόγω έτη). Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 96, κάθε υπεραντιστάθμιση εντοπίστηκε από την περιφέρεια Καμπανίας και επιστράφηκε από την Caremar δυνάμει του άρθρου 18 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

Πίνακας 11

Καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας που παρείχε η Caremar κατά την περίοδο 2015-2021

(EUR)

Caremar	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Γενικό σύνολο
Σύνολο εσόδων	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000 – 30 000 000]	[20 000 000 – 30 000 000]	182 741 669
– Σύνολο δαπανών	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000 – 40 000 000]	[30 000 000 – 40 000 000]	228 957 910
– Αποσβέσεις	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000 –2 000 000]	[1 000 000 – 2 000 000]	11 380 741
= Καθαρό κόστος δημόσιας υπηρεσίας	- 7 012 000	- 9 417 000	- 9 734 000	- 5 149 425	- 5 439 011	-[11 000 000 – 12 000 000]	-[9 000 000 – 10 000 000]	- 57 596 982
+ απόδοση επί του κεφαλαίου (10,5 %)	- 202 000	- 775 000	- 645 000	- 751 680	- 697 858	– [700 000 – 800 000]	– [600 000 – 700 000]	- 4 479 446
= Επιλέξιμο για αντιστάθμιση	- 7 214 000	- 10 192 000	- 10 379 000	- 5 901 105	- 6 136 869	-[10 000 000 – 20 000 000]	– [10 000 000 – 20 000 000]	- 62 076 428
+ Πραγματική αντιστάθμιση	4 961 000	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000 – 20 000 000]	[8 000 000 – 9 000 000]	64 301 641
= Υπεραντιστάθμιση/υποαντιστάθμιση	- 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	- [1 000 000 – 2 000 000]	- [1 000 000 – 2 000 000]	2 225 213

(285) Ο μηχανισμός ελέγχου που προβλέπεται στο άρθρο 17 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη διασφάλιση των προϋποθέσεων οικονομικής και χρηματοοικονομικής ισορροπίας της υπηρεσίας αφορά όχι μόνον τις περιπτώσεις υποαντιστάθμισης αλλά και τις περιπτώσεις υπεραντιστάθμισης (βλ. αιτιολογική σκέψη 94). Σε περίπτωση υπεραντιστάθμισης, η περιφέρεια Καμπανίας επικαιροποιεί την αντιστάθμιση που καταβάλλεται κατά την επόμενη κανονιστική περίοδο. Το άρθρο 18 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει την ανάκτηση υπεραντιστάθμισης για την οικεία κανονιστική περίοδο εντός 30 ημερών από το σχετικό αίτημα.

(286) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που υπέβαλε η Ιταλία, από το συγκεντρωτικό ποσό υπεραντιστάθμισης που προσδιορίζεται στον πίνακα 11 έχει ήδη ανακτηθεί ποσό ύψους 2 224 868 EUR για τη συνολικό περίοδο 2015-2021 (βλ. αιτιολογική σκέψη 96). Ειδικότερα, η διαδικασία ελέγχου, η οποία βασίστηκε σε ελεγμένα στοιχεία για τα έτη 2015, 2016 και 2017 και σε προσωρινά στοιχεία για το έτος 2018, προσδιόρισε τα ακόλουθα ποσά:

— για το 2015, 2 253 000 EUR (υποαντιστάθμιση)·

— για το 2016, 586 000 EUR (υπεραντιστάθμιση)·

— για το 2017, 399 429 EUR (υπεραντιστάθμιση)·

— για 2018, 2 103 400 EUR (υπεραντιστάθμιση).

(287) Ο ανωτέρω έλεγχος διαπίστωσε συνολική υπεραντιστάθμιση ύψους 835 058 EUR κατά τη διάρκεια της περιόδου 2015-2018, την οποία η περιφέρεια Καμπανίας έχει ανακτήσει (βλ. αιτιολογική σκέψη 96).

(288) Επίσης, για την περίοδο 2018-2021, η διαδικασία ελέγχου, η οποία βασίστηκε σε ελεγμένα στοιχεία για τα έτη 2018, 2019 και 2020 και σε προσωρινά στοιχεία για το έτος 2021, προσδιόρισε τα ακόλουθα ποσά:

— για το 2018, 4 462 201 EUR (υπεραντιστάθμιση)·

— για το 2019, 2 325 420 EUR (υπεραντιστάθμιση)·

— για το 2020, 1 676 056 EUR (υποαντιστάθμιση)·

— για το 2021, 1 618 352 EUR (υποαντιστάθμιση).

(289) Ο ανωτέρω έλεγχος διαπίστωσε εναπομένουσα υπεραντιστάθμιση ύψους 1 389 811 EUR κατά τη διάρκεια της περιόδου 2018-2021, η οποία επιστράφηκε στην περιφέρεια Καμπανίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 96) ([201]).

(290) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα αυτά είναι επαρκή για την αποφυγή και τον εντοπισμό πιθανής υπεραντιστάθμισης.

(291) Για τους ανωτέρω λόγους, δεδομένου ότι η εκ των προτέρων απόδοση επί του κεφαλαίου την οποία μπορούσε να αναμένει η Caremar ήταν σύμφωνη με τους κινδύνους στους οποίους εκτίθετο για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και δεδομένου ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπει μηχανισμό ανάκτησης που διασφαλίζει την ανυπαρξία υπεραντιστάθμισης, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Caremar δεν υπερβαίνει το αναγκαίο μέτρο για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποίησε κατά την εκπλήρωση της ΥΠΔΥ που της επιβλήθηκε, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και εύλογου κέρδους.

(292) 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 με αντίστοιχες χαμηλότερες λειτουργικές δαπάνες ή υψηλότερα έσοδα. Η ανάλυση της Επιτροπής επιβεβαίωσε ότι, κατά την περίοδο 2015-2021, η Caremar δεν διατήρησε οποιαδήποτε υπεραντιστάθμιση (βλ. αιτιολογική σκέψη 281) και ότι έχει θεσπισθεί κατάλληλος μηχανισμός ανάκτησης ώστε να διασφαλιστεί η ανυπαρξία (ή η ανάκτηση) κάθε υπεραντιστάθμισης επίσης κατά την περίοδο 2022-2024 (αιτιολογική σκέψη 290).

([201]) Βάσει των πληροφοριών που υπέβαλε η Ιταλία, οι λογαριασμοί της Caremar για το 2018 εμφάνιζαν υπεραντιστάθμιση ύψους 4 462 201 EUR. Δεδομένου ότι στο πλαίσιο του πρώτου ελέγχου για την περίοδο 2015-2018 έχει ήδη επιστραφεί στην περιφέρεια Καμπανίας, για το 2018, ποσό ύψους 2 103 400 EUR (στο πλαίσιο του υπολοίπου ύψους 835 058 EUR), η διαφορά υπολογίστηκε σε 2 358 801 EUR, ποσό το οποίο, μαζί με τα αποτελέσματα των άλλων ετών (2019, 2020 και 2021), είχε ως αποτέλεσμα συνολική υπεραντιστάθμιση ύψους 1 389 911 EUR, η οποία επιστράφηκε επίσης στην περιφέρεια Καμπανίας. Η Ιταλία επισήμανε περαιτέρω ότι τα χρηματοοικονομικά δεδομένα για το 2021 παραμένουν προσωρινά και θα ελεγχθούν από την περιφέρεια Καμπανίας, δυνάμει του άρθρου 17 της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στο πλαίσιο της τελευταίας κανονιστικής περιόδου (2022 έως 2024).

(293) Επομένως, οι αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με την πλήρωση του τρίτου κριτηρίου της απόφασης Altmark από την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Caremar, συμπεριλαμβανομένης της προτεραιότητας ελλιμενισμού, αίρονται. Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το γεγονός ότι το 2015 η περιφέρεια Καμπανίας χορήγησε στην Caremar ποσό ύψους 2 155 008 EUR προκειμένου να αποκαταστήσει τη χρηματοοικονομική κατάσταση της Caremar στο επίπεδο στο οποίο βρισκόταν κατά τον χρόνο της επιτυχούς προσφοράς για την αγορά της Caremar (αιτιολογικές σκέψεις 77 και 79). Η μεταφορά πόρων τελούσε υπό την αίρεση της αγοράς της Caremar από τον επιτυχόντα προσφέροντα και περιοριζόταν αποκλειστικά και μόνο στην κάλυψη της μείωσης της αξίας των ιδίων κεφαλαίων της Caremar στο διάστημα από το τέλος του 2013 έως το τέλος του 2014 λόγω της εθνικής ένδικης διαδικασίας που καθυστέρησε την ανάθεση της σύμβασης. Σε περίπτωση μείωσης της λαμβανόμενης αξίας σε σύγκριση με την αξία που επρόκειτο να ληφθεί βάσει της σύμβασης, ο δανειστής της παροχής δικαιούται, κατά τη συνήθη πρακτική της αγοράς, μείωση της τιμής ([202]). Δεδομένου ότι η αποκατάσταση της χρηματοοικονομικής θέσης της Caremar έχει το ίδιο αποτέλεσμα με τη μείωση της τιμής της Caremar, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο δεν συνεπαγόταν οποιοδήποτε πλεονέκτημα για την Caremar και την αγοράστριά της.

9.1.2.4. Τέταρτο κριτήριο Altmark

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

(295) 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 ([203]) και την οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([204]).

(296) 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 ([205]) (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 ([206]). 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 Caremar. 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.

(297) 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 ([207]) 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· βλ. άρθρο 35 παράγραφος 4). Όλοι οι άλλοι κανόνες που προβλέπονται στην 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.

([202]) Βλ., για παράδειγμα, άρθρο 9:401 (Δικαίωμα μείωσης της τιμής) των «Αρχών του ευρωπαϊκού δικαίου των συμβάσεων» (βλ. Lando, O. και Beale, H., Principles of European contract law, Μέρη Ι και ΙΙ, Kluwer Law International, Χάγη, 2000)· εναλλακτικώς, άρθρο ΙΙΙ.–3:601 (Δικαίωμα μείωσης της τιμής) του σχεδίου κοινού πλαισίου αναφοράς (βλ. von Bar, C. κ.ά., Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, draft Common Frame of Reference: Outline Edition, Sellier European Law Publishers, Μόναχο, 2009).

([203]) 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).

([204]) 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).

([205]) 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).

([206]) 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).

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

(298) Επιπλέον, σε κάθε περίπτωση η οδηγία 2004/18/ΕΚ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών όπως ορίζονται στο άρθρο 1 σημείο 4 ([208]). 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 διάκρισης και της ίσης μεταχείρισης. 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 στην αιτιολογική σκέψη 305, 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.

(299) Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή αξιολογεί κατωτέρω αν η διαδικασία 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 ([209]) (ιδίως στο σημείο 89 και επ.) και στην ανακοίνωση ΥΓΟΣ (ιδίως στο σημείο 63 και επ.).

Ανταγωνιστικός και διαφανής χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προσφορών

(300) Το σημείο 90 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ορίζει ότι μια διαδικασία υποβολής προσφορών πρέπει να είναι ανταγωνιστική ([210]), προκειμένου να μπορούν να συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι που πληρούν τα κριτήρια επιλογής. Επιπλέον, σύμφωνα με το σημείο 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. Στο εν λόγω σημείο 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, ούτως ώστε να μπορούν να λάβουν γνώση αυτού όλοι οι πιθανοί υποψήφιοι.

(301) Στην παρούσα υπόθεση, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος δημοσιεύθηκε στο συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, στην *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* καθώς και στον ιστότοπο της περιφέρειας Καμπανίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 68). Η εν λόγω πρόσκληση καλούσε οποιονδήποτε μπορούσε να διασφαλίσει τη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών και την εδαφική συνέχεια με τα νησιά στον κόλπο της Νάπολης να εκφράσει το ενδιαφέρον του, χωρίς να επιβάλλει περαιτέρω προϋποθέσεις. Στους δυνητικούς προσφέροντες δόθηκε επίσης επαρκής χρόνος (από τις 17 Ιουλίου 2012 έως τις 21 Σεπτεμβρίου 2012) 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 πώληση της Caremar και η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατέστησαν ευρέως γνωστές σε όλους τους δυνητικούς προσφέροντες.

(302) Επιπλέον, πρέπει να παρέχονται στους προσφέροντες όλα τα έγγραφα και οι πληροφορίες που απαιτούνται για τη συμμετοχή τους στη διαδικασία υποβολής προσφορών, ώστε να είναι σε θέση να αποτιμήσουν 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. Για τους λόγους που εξηγούνται κατωτέρω (αιτιολογικές σκέψεις 303 έως 308), η Επιτροπή εκτιμά ότι οι ανωτέρω προϋποθέσεις πληρούνται στην παρούσα υπόθεση.

(303) Πρώτον, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ανάφερε ότι οι προσφέροντες έπρεπε να είναι σε θέση να «*διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών*». Μολονότι στην πρόσκληση δεν διευκρινιζόταν ο τρόπος με τον οποίο οι προσφέροντες μπορούσαν να αποδείξουν ότι πληρούσαν την ως άνω απαίτηση, πέραν της πλήρωσης ορισμένων χρηματοοικονομικών προϋποθέσεων (βλ. αιτιολογική σκέψη 308), ελλείψει οποιασδήποτε διευκρίνισης, τούτο σήμαινε ότι μπορούσε να χρησιμοποιηθεί κάθε πρόσφορο αποδεικτικό στοιχείο. Το ως άνω κριτήριο επιλογής, το οποίο ήταν το μόνο κριτήριο για τη συμμετοχή στη διαδικασία υποβολής προσφορών, ήταν δικαιολογημένο υπό το πρίσμα του επιδιωκόμενου σκοπού και γνωστοποιήθηκε σε όλους τους ενδιαφερόμενους προσφέροντες.

([208]) 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.».

([209]) 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.

([210]) 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.

(304) Δεύτερον, ο νόμος 166/2009 κατέστησε σαφές στους ενδιαφερομένους 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 19 839 226 EUR. Επιπροσθέτως, στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος αναφερόταν ότι στόχος ήταν η πώληση της Caremar έναντι τιμήματος άνω των 6 000 000 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 εννέα 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 αρκούντως σαφές από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ότι η πώληση αφορούσε τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Caremar σε δέσμη 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.

(305) Τρίτον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προσέλκυσε σημαντικό αριθμό δυνητικών προσφερόντων, ήτοι δέκα.

(306) Τέταρτον, και οι εννέα εταιρείες που κλήθηκαν να συμμετάσχουν στο επόμενο στάδιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών έλαβαν στη συνέχεια λεπτομερείς πληροφορίες από την περιφέρεια της Καμπανίας σχετικά με τη διαδικασία (βλ. αιτιολογική σκέψη 73).

(307) Πέμπτον, 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. Οι διοργανώτριες αρχές αποφάσισαν να διασφαλίσουν τη συνέχεια της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας και τη συνδεσιμότητα των νησιών του κόλπου της Νάπολης με την ηπειρωτική χώρα. Ο όρος αυτός γνωστοποιήθηκε εκ των προτέρων, όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, σε όλους τους φορείς που θα μπορούσαν, ενδεχομένως, να εκδηλώσουν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι όλες οι σχετικές πληροφορίες όσον αφορά τα κριτήρια επιλογής και την περαιτέρω εξέλιξη της διαδικασίας περιέχονταν στην επιστολή πρόσκλησης που εστάλη και στα εννέα μέρη που έγιναν δεκτά στο στάδιο υποβολής προσφορών, την οποία η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή.

(308) Τέλος, όπως αναφέρεται στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 (σημεία 138 έως 144), το αρχικό σχέδιο πρόσκλησης υποβολής προσφορών για την Caremar περιλάμβανε ορισμένες τεχνικές και χρηματοοικονομικές απαιτήσεις (δηλαδή προκαθορισμένα κατώτατα όρια ναυτικών μιλίων και κύκλου εργασιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών) δυνάμει των οποίων στη διαδικασία θα μπορούσαν να συμμετάσχουν μόνον ναυτιλιακές εταιρείες, Ωστόσο, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 70, η δημοσιευθείσα πρόσκληση υποβολής προσφορών δεν περιλάμβανε πλέον τα εν λόγω τεχνικά κριτήρια, τα οποία είχαν αντικατασταθεί με χρηματοοικονομικές απαιτήσεις σχετικά με επαρκή οικονομική και χρηματοοικονομική ικανότητα, η οποία αποδεικνύεται είτε με επιβεβαίωση, εκ μέρους τουλάχιστον δύο χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, οικονομικής και χρηματοοικονομικής ικανότητας 6 εκατ. EUR είτε με καθαρά στοιχεία ενεργητικού ύψους τουλάχιστον 6 εκατ. EUR (βλ. αιτιολογική σκέψη 70). Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω απαιτήσεις, οι οποίες συνδέονται με την ελάχιστη τιμή που καθορίστηκε για την πώληση της Caremar (βλ. αιτιολογική σκέψη 74), είναι αναγκαίες για τη διασφάλιση της χρηματοοικονομικής ικανότητας των προσφερόντων που ενδιαφέρονται να αγοράσουν την Caremar και διασφαλίζουν τη συνέχιση της εκτέλεσης των θαλάσσιων δρομολογίων στον κόλπο της Νάπολης δυνάμει των διατάξεων της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, όπως προκύπτει σαφώς από τη διαδικασία υποβολής προσφορών, οι ανωτέρω απαιτήσεις δεν αποθάρρυναν τη συμμετοχή επαρκούς αριθμού ενδεχόμενων προσφερόντων.

(309) Η πρόθεση της περιφέρειας της Καμπανίας να εκποιήσει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Caremar και να συνάψει νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας εννέα ετών με τον επιτυχόντα προσφέροντα δημοσιοποιήθηκε κατά τρόπο ώστε να ενημερωθούν όλοι οι δυνητικοί προσφέροντες 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 Caremar και για την παροχή των υπηρεσιών της.

(310) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η επικοινωνία με τους ενδιαφερόμενους προσφέροντες τους έδωσε τη δυνατότητα να είναι εξίσου και δεόντως ενημερωμένοι σε κάθε στάδιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών η οποία περιγράφηκε στις αιτιολογικές σκέψεις 67 έως 77.

(311) Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή θεωρεί ότι, συνολικά, η διαδικασία υποβολής προσφορών υπήρξε ανταγωνιστική και διαφανής και ότι οι αμφιβολίες που διατύπωσε με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και την απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012 περί έλλειψης διαφάνειας της διαδικασίας λόγω ενδεχόμενων πλημμελειών στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος αίρονται.

Ο χωρίς διακρίσεις χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προσφορών

(312) Στο σημείο 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, στο εν λόγω σημείο διευκρινίζεται ότι για τη διασφάλιση της ίσης μεταχείρισης, τα κριτήρια ανάθεσης θα πρέπει να επιτρέπουν τη σύγκριση των προσφορών και την αντικειμενική αξιολόγησή τους

(313) Όπως αναφέρεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 303), η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος περιείχε έναν μόνο όρο, σύμφωνα με τον οποίο οι προσφέροντες έπρεπε να είναι σε θέση να «διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών». Και τα 10 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. Στην επιστολή πρόσκλησης διευκρινιζόταν ότι το κριτήριο ανάθεσης ήταν η καλύτερη τιμή και προσδιοριζόταν η μεθοδολογία υπολογισμού της (βλ. αιτιολογική σκέψη 73). Το συγκεκριμένο κριτήριο ήταν αντικειμενικό και παρείχε τη δυνατότητα σύγκρισης και αντικειμενικής αξιολόγησης των προσφορών, καθώς βασιζόταν στο ύψος της προσφερόμενης έκπτωσης σε σχέση με το ποσό της ανώτατης αντιστάθμισης που καθοριζόταν στην πρόσκληση υποβολής προσφορών και στην προσφερόμενη τιμή για την αγορά της Caremar σε σχέση με την ελάχιστη τιμή που καθοριζόταν στην πρόσκληση υποβολής προσφορών.

(314) Οι εννέα 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 73). Όλοι οι προσφέροντες είχαν τη δυνατότητα να ζητήσουν διευκρινίσεις πριν από την καταληκτική ημερομηνία υποβολής της προσφοράς και, για τη διασφάλιση μέγιστης διαφάνειας, η περιφέρεια Καμπανίας δημοσίευσε επίσης τις συχνές ερωτήσεις και τις απαντήσεις σε αυτές πριν από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των προσφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 73). Το αποτέλεσμα της διαδικασίας επιλογής δημοσιοποιήθηκε κατά τη δημόσια συνεδρίαση της επιτροπής του διαγωνισμού στις 29 Ιουλίου 2013 και όλοι οι προσφέροντες ενημερώθηκαν σχετικά με τη διαδικασία ελέγχου βάσει διακριτικής ευχέρειας που κίνησε η περιφέρεια Καμπανίας προκειμένου να ελέγξει την καταλληλότητα και την αξιοπιστία της καλύτερης προσφοράς και του αποτελέσματος της εν λόγω διαδικασίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 73).

(315) Ως εκ τούτου, εξαλείφονται οι αμφιβολίες της Επιτροπής τις οποίες διατύπωσε στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 σχετικά με το ενδεχόμενο η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος να μην ήταν επαρκώς διαφανής και 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

(316) Στο σημείο 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».

(317) Στην παρούσα υπόθεση, η διαδικασία υποβολής προσφορών με κριτήριο τη χαμηλότερη τιμή αφορούσε τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνδυασμένη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Caremar, και όχι τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και μόνο. Η Ιταλία αποφάσισε ότι η τιμή για την πώληση της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Caremar θα έπρεπε να υπερβαίνει το ποσό των 6 000 000 EUR (βλ. αιτιολογική σκέψη 74), ενώ για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Ιταλία καθόρισε ανώτατο ποσό για τη συνολική διάρκεια της εν λόγω σύμβασης, με την επιφύλαξη αναθεωρήσεων του ποσού προς τα κάτω.

(318) Από το σημείο 67 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ προκύπτει σαφώς ότι η χαμηλότερη τιμή πληροί το τέταρτο κριτήριο Altmark.

(319) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ιταλία έδωσε έμφαση στην επιλογή φορέα ο οποίος θα παρείχε την υπηρεσία στη χαμηλότερη τιμή, μέσω της εφαρμογής του τύπου που περιγράφηκε στην αιτιολογική σκέψη 73. Ο τύπος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της υψηλότερης καθαρής τιμής ενσωματώνει έναν συντελεστή προσαρμογής βάσει της απόδοσης των κρατικών ομολόγων διάρκειας εννέα ετών, προκειμένου να ληφθεί υπόψη η διάρκεια της σύμβασης. Όπως αναφέρθηκε επίσης στην αιτιολογική σκέψη 308, τα τεχνικά κριτήρια τα οποία είχαν περιληφθεί στο αρχικό σχέδιο πρόσκλησης υποβολής προσφορών απαλείφθηκαν πριν από τη δημοσίευση της εν λόγω πρόσκλησης και αντικαταστάθηκαν με χρηματοοικονομικές απαιτήσεις διασφαλίζοντας με τον τρόπο αυτό τον ανταγωνιστικό και διαφανή χαρακτήρα της

διαδικασίας. Επιπλέον, η επιστολή πρόσκλησης υποβολής προσφορών περιείχε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τη συμπλήρωση των οικονομικών και τεχνικών προσφορών, καθώς και πρόσκληση προς όλους τους προσφέροντες να επισκεφθούν την «αίθουσα δεδομένων», όπου μπορούσαν να αναζητήσουν κάθε σχετική πληροφορία για την Caremar, το βιομηχανικό σχέδιο της και τον κώδικα υπηρεσιών της και, κατά περίπτωση, να λάβουν αντίγραφα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρήση του κριτηρίου της χαμηλότερης τιμής για την εν λόγω υπηρεσία σε δέσμη με την πώληση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Caremar 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.

(320) Όσον αφορά ειδικά την ομαδοποίηση της υπηρεσίας με την πώληση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Caremar, στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας 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 Caremar που είναι αναγκαία για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας θα είχε ως αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(321) 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, δέκα φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ανταποκρίθηκαν θετικά και εννέα 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 εννέα φορείς εκμετάλλευσης.

(322) Μετά το στάδιο εκδήλωσης ενδιαφέροντος, υποβλήθηκαν τρεις ανταγωνιστικές προσφορές, τις οποίες η περιφέρεια Καμπανίας αξιολόγησε.

(323) 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 Caremar με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η αγοράστρια SNAV/Rifim 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 Caremar 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:

(324) Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες της Caremar συνδέονταν αποκλειστικά με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας. Σε αυτή τη βάση, όλα τα σκάφη της Caremar χρησιμοποιούνταν και χρησιμοποιούνται επί του παρόντος για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, τα σκάφη της Caremar πληρούν τις τεχνικές απαιτήσεις που προβλέπονται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Τούτο σημαίνει ότι, χάρη στην πώληση των εν λόγω σκαφών σε συνδυασμό με την ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, κάθε εταιρεία (ακόμη και εκείνες που δεν διέθεταν σκάφη τα οποία πληρούσαν τις τεχνικές απαιτήσεις που επιβλήθηκαν με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας) θα μπορούσε να πληροί τις προϋποθέσεις της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών όσον αφορά τον τύπο των σκαφών που έπρεπε να χρησιμοποιηθούν για την παροχή της ΥΓΟΣ. 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. Συγκεκριμένα, η αξία των σκαφών της Caremar συνίστατο κυρίως στην καταλληλότητά τους για την εκτέλεση της ΥΠΔΥ την οποία αφορούσε η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Χωρίς οποιαδήποτε σύνδεση με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τα σκάφη της Caremar 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.

(325) Επιπλέον, εάν η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχε εκχωρηθεί χωριστά από την πώληση της Caremar, η Επιτροπή θεωρεί απίθανο να είχαν οι δυνητικοί προσφέροντες τόσο σημαντικούς πόρους (που θα συνίσταντο σε εννέα 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. Τούτο ισχύει, ιδίως, διότι η νέα σύμβαση προβλέπει ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τα σκάφη που χρησιμοποιούνται στα διάφορα δρομολόγια παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 88) και κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με ορισμένα ελάχιστα πρότυπα ποιότητας (βλ. αιτιολογική σκέψη 83). 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.

(326) Επομένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι ο συνδυασμός των ανωτέρω σκαφών με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθιστούσε δυνατή την επίτευξη υψηλότερης τιμής για τα σκάφη της Caremar από την τιμή την οποία η Ιταλία θα είχε επιτύχει πωλώντας τα σκάφη χωριστά. Το γεγονός ότι, ως αντάλλαγμα για την εκτέλεση των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας με τα σκάφη, ο αγοραστής τους θα εισέπραττε αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας για χρονικό διάστημα εννέα ετών καθιστούσε τα συγκεκριμένα σκάφη πιο ελκυστικά από επιχειρηματικής απόψεως από όσο θα ήταν πωλούμενα αυτοτελώς. 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.

(327) 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 Caremar δεν θα μπορούσε να οδηγήσει σε χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(328) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρήση της χαμηλότερης τιμής ως κριτηρίου ανάθεσης για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνδυάστηκε με την επιχειρηματική δραστηριότητα της Caremar είχε ως αποτέλεσμα πλείονες φορείς να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους για την αγορά της επιχειρηματικής δραστηριότητας της Caremar και την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών για την εξυπηρέτηση των νησιών του κόλπου της Νάπολης.

(329) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το τέταρτο κριτήριο πληρούται όσον αφορά το μέτρο αυτό.

9.1.2.5. Συμπέρασμα

(330) 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 Caremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στην Caremar, δεν χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα στην τελευταία και στην αγοράστριά της SNAV/Rifim.

(331) 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 την ιδιωτικοποίηση της Caremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη Laziomar και στην αγοράστριά της SNAV/Rifim, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

9.1.3. *Τα μέτρα του νόμου 163/2010*

(332) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι όλα τα μέτρα που προβλέπονται στο νομοθετικό διάταγμα 125/2010, που μετατράπηκε με τροποποιήσεις στον νόμο 163/2010, συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar, 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.

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

9.1.3.1. Πιθανή χρήση πόρων για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας

(334) Κρατικοί πόροι: οι επίμαχοι πόροι χορηγήθηκαν από το κράτος από τον δικό του προϋπολογισμό (βλ. αιτιολογική σκέψη 130) και η χρήση τους για σκοπούς ρευστότητας κατέστη δυνατή με τον νόμο 163/2010. Ως εκ τούτου, το μέτρο καταλογίζεται στο κράτος και χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους·

(335) Επιλεκτικότητα: το μέτρο αυτό χορηγήθηκε μόνο στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar, οπότε είναι επιλεκτικό.

(336) Οικονομικό πλεονέκτημα: σύμφωνα με την Ιταλία, η Caremar επωφελήθηκε από τους εν λόγω πόρους για εργασίες εκσυγχρονισμού του στόλου της ώστε να συμμορφωθεί με τα διεθνή πρότυπα ασφάλειας. Ορισμένες από τις εργασίες αφορούσαν δύο μονάδες του στόλου της Caremar οι οποίες μεταβιβάστηκαν δωρεάν στη Laziomar (βλ. αιτιολογική σκέψη 203). Σύμφωνα με την Ιταλία, οι πόροι αυτοί δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ για σκοπούς ρευστότητας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 203) και η Επιτροπή δεν εντόπισε αποδεικτικά στοιχεία που να στηρίζουν το αντίθετο.

(337) Δεδομένου ότι η Caremar 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 κίνησης της διαδικασίας του 2011 δεν ισχύουν πλέον και η Επιτροπή θεωρεί, συνεπώς, ότι δεν χορηγήθηκε οικονομικό πλεονέκτημα στην Caremar μέσω της χρήσης των εν λόγω πόρων.

(338) 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.

9.1.3.2. Φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης

(339) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 102 στοιχείο α), βάσει του άρθρου 1 του νόμου 163/2010, ορισμένες πράξεις και ενέργειες που αναλαμβάνονται για την ιδιωτικοποίηση του ομίλου Tirrenia και περιγράφονται στις παραγράφους 1 έως 15 του άρθρου 19-ter του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, που μετατράπηκε με τροποποιήσεις στον νόμο 166/2009, απαλλάσσονται από φόρους που κανονικά επιβάλλονται σε αυτές τις πράξεις και ενέργειες.

(340) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι πρέπει να αξιολογηθούν δύο χωριστές σειρές μεταβιβάσεων: i) οι μεταβιβάσεις των Caremar, Saremar και Toremar, πρώην θυγατρικών της Tirrenia, από την Tirrenia στις περιφέρειες Καμπανίας, Σαρδηνίας και Τοσκάνης· ii) η μεταβίβαση της Caremar από την περιφέρεια Καμπανίας στη SNAV/Rifim. Οι φοροαπαλλαγές αφορούν κυρίως τέλη καταχώρισης, τέλη κτηματολογίου και εγγραφής υποθήκης, τέλος χαρτοσήμου, ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος εταιρειών. Οι δικαιούχοι αυτού του μέτρου ενίσχυσης θα είναι ο πωλητής, ο αγοραστής ή και οι δύο. Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο τη δεύτερη μεταβίβαση ([211]).

(341) Καταρχάς, η Επιτροπή σημειώνει 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 Caremar στη SNAV/Rifim δεν υπόκεινται σε ΦΠΑ, η φοροαπαλλαγή δεν μπορεί να χορήγησε πλεονέκτημα στην Caremar όσον αφορά τον ΦΠΑ. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στη σύμβαση πώλησης της Caremar αναφέρεται σαφώς ότι η αγοράστρια, δηλαδή η SNAV/Rifim, βαρύνεται με όλες τις δαπάνες που σχετίζονται με την πώληση (δηλαδή τέλη καταχώρισης, συμβολαιογραφικά έξοδα, τέλη κτηματολογίου και εγγραφής υποθήκης, τέλος χαρτοσήμου κ.λπ.) χωρίς να γίνεται αναφορά σε τυχόν απαλλαγή της SNAV/Rifim από αυτές τις δαπάνες. Όσον αφορά την απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών, ο συγκεκριμένος φόρος επιβάλλεται μόνον στα έσοδα που παράγει η φορολογητέα οντότητα. Ωστόσο, στην παρούσα υπόθεση, η SNAV/Rifim αγόρασε την Caremar από την περιφέρεια της Καμπανίας, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι η πράξη αυτή συνιστούσε έξοδο για τη SNAV/Rifim και, ως εκ τούτου, δεν ήταν δυνατόν να οφείλεται φόρος εισοδήματος εταιρειών. Ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό δεν εφαρμόζεται στη SNAV/Rifim. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ούτε η Caremar ούτε η SNAV/Rifim επωφελήθηκαν από αυτές τις φοροαπαλλαγές.

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

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

(343) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή διαπίστωσε τη δυνατότητα των εταιρειών του (πρώην) ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Caremar, να χρησιμοποιήσουν πόρους του FAS ([212]) 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 Caremar ή τη SNAV/Rifim (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 5-ter του νόμου 163/2010 παρείχε στις περιφέρειες τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του FAS για να χρηματοδοτήσουν μέρος της συνήθους αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας 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.

([211]) Η πρώτη σειρά μεταβιβάσεων αξιολογήθηκε στην απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 (βλ. αιτιολογική σκέψη 417 και επ. της εν λόγω απόφασης).
([212]) Πόροι του *Fondo Aree Sottoutilizzate,* βλ. αιτιολογική σκέψη 102 στοιχείο β).

(344) 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 χωριστό μέτρο από το οποίο μπορεί να επωφεληθεί η Caremar 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 ΣΛΕΕ.

9.1.4. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης*

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

— Η αντιστάθμιση υπέρ της Caremar για την εκτέλεση θαλάσσιων δρομολογίων την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Ιουλίου 2012 (δηλαδή η παράταση της αρχικής σύμβασης) και η προτεραιότητα ελλιμενισμού που συνδέεται με την παροχή των υπηρεσιών αυτών συνιστούν 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 16 Ιουλίου 2015 έως τις 15 Ιουλίου 2024, σε δέσμη με την ιδιωτικοποίηση της Caremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού που συνδέεται με την παροχή των υπηρεσιών αυτών πληροί τα τέσσερα κριτήρια της απόφασης Altmark και, συνεπώς, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ·

— καθώς η Caremar δεν χρησιμοποίησε τους πόρους που προορίζονταν για την αναβάθμιση των πλοίων για σκοπούς ρευστότητας, δυνατότητα που παρασχέθηκε με τον νόμο 163/2010, το εν λόγω μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Caremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ·

— οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Caremar δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Caremar ή της SNAV/Rifim κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ·

— η δυνατότητα χρήσης πόρων του FAS για την κάλυψη αναγκών ρευστότητας, όπως προβλέπεται στον νόμο 163/2010, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

9.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(346) Τα μέτρα ενίσχυσης που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης τέθηκαν σε εφαρμογή πριν την επίσημη έγκρισή τους από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, στο μέτρο που αυτά τα μέτρα ενίσχυσης δεν απαλλάσσονταν από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης 2005/842/ΕΚ ή της απόφασης 2012/21/ΕΕ, χορηγήθηκαν από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ ([213]).

9.3. **Συμβατότητα της ενίσχυσης**

(347) Η συμβατότητα της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Caremar στο πλαίσιο της παραταθείσας αρχικής σύμβασης, καθώς και της συνδεδεμένης προτεραιότητας ελλιμενισμού, πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(348) Όπως αναφέρθηκε ήδη ανωτέρω (τμήμα 3.1.1), η παράταση της αρχικής σύμβασης μετά το τέλος του 2008 πραγματοποιήθηκε με επακόλουθες νομικές πράξεις ως εξής:

α) το νομοθετικό διάταγμα 207/2008, που μετετράπη στον νόμο 14/2009, προέβλεπε την παράταση της αρχικής σύμβασης από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009·

β) το νομοθετικό διάταγμα 135/2009, που μετετράπη στον νόμο 166/2009, προέβλεπε μεταξύ άλλων την παράταση των αρχικών συμβάσεων από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2010·

γ) το νομοθετικό διάταγμα 125/2010, που μετετράπη στον νόμο 163/2010, προέβλεπε την περαιτέρω παράταση της αρχικής σύμβασης από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως το πέρας των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar.

(349) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι τρεις ως άνω παρατάσεις είναι προγενέστερες της έναρξης ισχύος, την 31η Ιανουαρίου 2012, της απόφασης 2012/21/ΕΕ και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Ωστόσο, το άρθρο 10 της απόφασης 2012/21/ΕΕ και το σημείο 69 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 περιέχουν κανόνες σχετικά με την εφαρμογή τους και σε ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν να τεθούν σε ισχύ.

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

(350) Ειδικότερα, το άρθρο 10 στοιχείο α) της απόφασης 2012/21/ΕΕ προβλέπει ότι «οποιοδήποτε καθεστώς ενισχύσεων που τέθηκε σε εφαρμογή πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης [δηλαδή πριν τις 31 Ιανουαρίου 2012], το οποίο ήταν συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά και εξαιρείτο από την υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με την απόφαση 2005/842/ΕΚ, εξακολουθεί να είναι συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά και να εξαιρείται από την υποχρέωση κοινοποίησης για μια πρόσθετη περίοδο δύο ετών». Αυτό σημαίνει ότι ενίσχυση που χορηγήθηκε κατά την περίοδο μεταξύ της έναρξης ισχύος της απόφασης 2005/842/ΕΚ, στις 19 Δεκεμβρίου 2005, και της έναρξης ισχύος της απόφασης 2012/21/ΕΕ, στις 31 Ιανουαρίου 2012, θα θεωρηθεί ότι συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά, αλλά μόνο από την ημερομηνία κατά την οποία χορηγήθηκε μέχρι και τις 30 Ιανουαρίου 2014. Το άρθρο 10 στοιχείο β) προβλέπει επιπλέον: «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.».

(351) Όσον αφορά το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011, τα σημεία 68 και 69 αναφέρουν ότι η Επιτροπή θα εφαρμόσει τις αρχές αυτού του πλαισίου σε όλα τα σχέδια ενίσχυσης που θα της κοινοποιηθούν, είτε η κοινοποίηση πραγματοποιήθηκε πριν είτε μετά 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 ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012. Στην τελευταία περίπτωση δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των σημείων 14, 19, 20, 24, 39 και 60 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

(352) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, οι κανόνες για την εφαρμογή της απόφασης 2005/842/ΕΚ και της απόφασης 2012/21/ΕΕ και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 οι οποίοι περιγράφηκαν ανωτέρω συνεπάγονται ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Caremar κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012, κατά τη διάρκεια της παραταθείσας αρχικής σύμβασης, μπορούν να αξιολογηθούν βάσει της απόφασης 2005/842/ΕΚ ή, εάν η ενίσχυση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης 2005/842/ΕΚ, βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 (μη λαμβανομένων υπόψη των σημείων 14, 19, 20, 24, 39 και 60 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, δεδομένου ότι όλες οι παρατάσεις της αρχικής σύμβασης εγκρίθηκαν πριν από την 31η Ιανουαρίου 2012) ([214]).

(353) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τόσο η απόφαση 2005/842/ΕΚ όσο και η απόφαση 2012/21/ΕΕ έχουν εφαρμογή μόνο σε κρατικές ενισχύσεις υπό τη μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες συνδέσεις με νησιά στις οποίες η μέση ετήσια κίνηση κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγούνται του έτους ανάθεσης της ΥΓΟΣ δεν υπερβαίνει τους 300 000 επιβάτες.

(354) Τα στοιχεία που υπέβαλε η Ιταλία (βλ. πίνακες 3 και 9 στις αιτιολογικές σκέψεις 175 και 176) δεν μπορούν να οδηγήσουν στο συμπέρασμα ότι η μέση ετήσια επιβατική κίνηση κατά τη διάρκεια των δύο οικονομικών ετών που προηγήθηκαν κάθε παράτασης της αρχικής σύμβασης δεν υπερέβαινε τους 300 000 επιβάτες. Συγκεκριμένα, είτε τα υποβληθέντα στοιχεία υπερβαίνουν το εν λόγω όριο ([215]) είτε είναι ελλιπή ([216]).

(355) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, η οποία χορηγήθηκε στην Caremar για την εκτέλεση των θαλάσσιων δρομολογίων στο πλαίσιο της παραταθείσας αρχικής σύμβασης (δηλαδή των οκτώ δρομολογίων που εκτέλεσε στον κόλπο της Νάπολης κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012 και των τριών δρομολογίων που εκτέλεσε στο αρχιπέλαγος του Pontino κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31 Μαΐου 2011), πληροί τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στο πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011. Όπως προαναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 351, δεδομένου ότι η ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από την 31η Ιανουαρίου 2012 (δηλαδή την ημερομηνία έναρξη ισχύος του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011), το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011 παραμένει εφαρμοστέο, πλην των σημείων 14, 19, 20, 24, 39 και 60.

([214]) Η αρχική σύμβαση παρατάθηκε τρεις φορές: στις 30 Δεκεμβρίου 2008 (έως την 31η Δεκεμβρίου 2009), στις 25 Σεπτεμβρίου 2009 (έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2010) και στις 5 Αυγούστου 2010 (έως την 31η Ιουλίου 2012).

([215]) Τούτο συμβαίνει όσον αφορά την επιβατική κίνηση στα δρομολόγια Κάπρι/Sorrento τα έτη 2009 και 2010 και Κάπρι/Νάπολη τα έτη 2009, 2010, 2011 και 2012.

([216]) Όσον αφορά την πρώτη και τη δεύτερη παράταση (30 Δεκεμβρίου 2008 και 25 Σεπτεμβρίου 2009), η Ιταλία δεν υπέβαλε στοιχεία για τα δύο έτη που προηγούνταν κάθε παράτασης. Όσον αφορά την τρίτη παράταση (5 Αυγούστου 2010), η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία για τα έτη 2009 και 2010, αλλά όχι για το έτος 2008. Εν πάση περιπτώσει, για τα εν λόγω έτη τα μόνα στοιχεία που είναι χρήσιμα είναι εκείνα που αφορούν τα δρομολόγια Κάπρι/Sorrento και Κάπρι/Νάπολη, ενώ για τα λοιπά δρομολόγια τα στοιχεία παρασχέθηκαν σε συγκεντρωτική μορφή, δηλαδή για το δρομολόγιο Ischia/Procida/Νάπολη χωρίς διαχωρισμό των τμημάτων Ischia/Procida, Procida/Νάπολη και Ischia/Νάπολη και για το δρομολόγιο Ischia/Procida/Pozzuoli χωρίς διαχωρισμό του τμήματος Procida/Pozzuoli. Για το έτος 2010, πλην των δρομολογίων Κάπρι/Sorrento και Κάπρι/Νάπολη, τα δεδομένα παρασχέθηκαν σε συγκεντρωτική μορφή.

9.3.1. *Πραγματική ΥΓΟΣ*

(356) Σύμφωνα με το σημείο 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». Στο σημείο 13 διευκρινίζεται ότι «τα κράτη μέλη δεν μπορούν να συνδέουν με ειδικές [ΥΠΔΥ] 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 πάσχει από πρόδηλο σφάλμα, εκτός εάν διατάξεις της νομοθεσίας της Ένωσης προβλέπουν αυστηρότερο κανόνα». Τέλος, το σημείο 56 του πλαισίου ΥΓΟΣ 2011 αναφέρεται στην «ευρεία διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών» όσον αφορά τη φύση των υπηρεσιών που μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(357) 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 (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 (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:

α) αν υπήρχε **ζήτηση των χρηστών**·

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

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

Ζήτηση των χρηστών

(358) Στο πλαίσιο της παραταθείσας αρχικής σύμβασης, ανατέθηκε στην Caremar η εκτέλεση προγραμματισμένων δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών επιβατών και οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων οχημάτων διάσωσης), σε προκαθορισμένους ναύλους, με πορθμεία και ταχύπλοα σκάφη (δηλαδή ΤΜV, σε περίπτωση μεικτών δρομολογίων, ή υδρόπτερα, σε περίπτωση δρομολογίων μεταφοράς μόνο επιβατών), σύμφωνα με τα ωράρια που αναφέρονται στο πρόγραμμα θαλάσσιων μεταφορών που κατάρτισε η περιφέρεια Καμπανίας, το οποίο παρουσιάστηκε στην ενότητα 3.3.1. Οι ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Caremar αφορούσαν τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τον τύπο των σκαφών που θα χρησιμοποιούνταν στις θαλάσσιες συνδέσεις που θα εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τη συχνότητα, τα ωράρια και τη συνέχεια των δρομολογίων, την ποιότητας της υπηρεσίας και τους ανώτατους ναύλους που θα χρεώνονταν (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 40 έως 44). Οι ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Caremar κατά τον χρόνο των παρατάσεων (δηλαδή 1η Ιανουαρίου 2010, 1η Ιανουαρίου 2010 και 1η Οκτωβρίου 2010) ήταν ίδιες με εκείνες που προβλέπονταν στην αρχική σύμβαση (βλ. αιτιολογική σκέψη 37).

(359) Η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχάς ότι η Ιταλία επέβαλε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στην αρχική σύμβαση με κύριο σκοπό τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών και τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών, μέσω τακτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή κατέληξε ήδη στο συμπέρασμα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 242) ότι τα ανωτέρω αποτελούν πράγματι θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος.

(360) Όσον αφορά τη ζήτηση των χρηστών, οι παρατηρήσεις που διατυπώθηκαν ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 243 και 244 ισχύουν επίσης για την παραταθείσα αρχική σύμβαση. Συγκεκριμένα, τα λεπτομερή ανά δρομολόγιο στατιστικά στοιχεία που υπέβαλε η Ιταλία σχετικά με τους επιβάτες, τα οχήματα και τα φορτία που η Caremar μετέφερε κατά τα έτη 2009 έως 2012 καταδεικνύουν ότι τα δρομολόγια που εκτελούσε η Caremar χαρακτηρίζονταν από σημαντική ζήτηση που παρέμεινε σταθερή με την πάροδο του χρόνου (βλ. αιτιολογική σκέψη 174).

Ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς

(361) Όσον αφορά την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς στα δρομολόγια που η Caremar εκτελούσε στον κόλπο της Νάπολης, για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 362 έως 366 κατωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε σε σχέση με την κατάσταση του ανταγωνισμού κατά τον χρόνο ανάθεσης της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 259) ισχύει επίσης για την περίοδο 2009-2012, δηλαδή κατά τον χρόνο των παρατάσεων της αρχικής σύμβασης.

(362) Πρώτον, τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας που η Caremar εκτελούσε κατά τη διάρκεια της παραταθείσας αρχικής σύμβασης στον κόλπο της Νάπολης (δηλαδή κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Ιουλίου 2012) ήταν τα ίδια με εκείνα που ανατέθηκαν σε αυτήν με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας [βλ. αιτιολογικές σκέψεις 34 υπό α) και 84], οι δε ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Caremar κατά την εν λόγω περίοδο ελάχιστα διέφεραν από εκείνες που επιβλήθηκαν με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τις συχνότητες και τα ωράρια, όπως περιγράφηκαν στην αιτιολογική σκέψη 39. Συγκεκριμένα, τόσο βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσο και βάσει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης, η Caremar υπέκειτο στις ίδιες υποχρεώσεις συνέχειας, συχνότητας, τακτικής εξυπηρέτησης, ακρίβειας, υποχρεώσεις σχετικά με τον αριθμό, τον τύπο και τη μεταφορική ικανότητα των χρησιμοποιούμενων σκαφών στα δρομολόγια ΥΠΔΥ, υποχρεώσεις σχετικά με τα κόμιστρα και υποχρεώσεις σχετικά με την ποιότητα της υπηρεσίας.

(363) Όσον αφορά τις συχνότητες και τα ωράρια, το οικείο πρόγραμμα θαλάσσιων μεταφορών για την Caremar στα προαναφερθέντα δρομολόγια για την περίοδο από τις 16 Ιανουαρίου 2012 έως την 31η Ιουλίου 2012 είχε καθοριστεί από την περιφέρεια Καμπανίας με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 443 της 9ης Αυγούστου 2011, όπως τροποποιήθηκε με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 857 της 30ής Δεκεμβρίου 2011. Το πρόγραμμα αυτό ήταν ίδιο με εκείνο βάσει του οποίου επιβλήθηκαν οι υποχρεώσεις της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 83 έως 85). Στο διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 15 Ιανουαρίου 2012, η Caremar υπέκειτο στο πρόγραμμα θαλάσσιων μεταφορών που η περιφέρεια Καμπανίας είχε καθορίσει με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 548 της 1ης Απριλίου 2007, η οποία είχε εκδοθεί στο πλαίσιο της αρχικής σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 36). Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι διαφορές μεταξύ του προγράμματος του 2007 και του προγράμματος του 2011 (όπως περιγράφηκαν στην αιτιολογική σκέψη 39) ήταν πολύ μικρές και υπαγορεύθηκαν από την ανάγκη τα εκτελούμενα από την Caremar δρομολόγια να ανταποκρίνονται όσο το δυνατόν περισσότερο στις ανάγκες θαλάσσιων μεταφορών του τοπικού πληθυσμού. Όπως εξήγησε η Ιταλία (αιτιολογικές σκέψεις 178 έως 181), το διαδικαστικό πλαίσιο για τον ορισμό, από την περιφέρεια Καμπανίας, της ΥΠΔΥ στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών καθορίζεται στο άρθρο 17 του περιφερειακού νόμου αριθ. 3 της 28ης Μαρτίου 2002, το οποίο προβλέπει τακτικό έλεγχο και, εφόσον απαιτείται, επικαιροποίηση της έκτασης της ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στους φορείς παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της Caremar. Ως εκ τούτου, το 2010 η περιφέρεια Καμπανίας ξεκίνησε δημόσια διαβούλευση σχετικά με την έκταση της ΥΠΔΥ που η Caremar εκτελούσε βάσει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης, η οποία κατέληξε σε επικαιροποίηση των συχνοτήτων και των ωραρίων, όχι μόνο για την Caremar, αλλά και για όλους τους εκτελούντες δρομολόγια ΥΠΔΥ στον κόλπο της Νάπολης, που εγκρίθηκαν με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 443 της 9ης Αυγούστου 2011. Η εν λόγω επικαιροποίηση προσαρμόστηκε περαιτέρω οριακά με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 857 της 30ής Δεκεμβρίου 2011 όσον αφορά τα δρομολόγια της Caremar, προκειμένου να ληφθούν υπόψη περαιτέρω αιτήματα του δήμου Procida, ο οποίος θεωρούσε ότι δεν εξυπηρετούνταν επαρκώς βάσει του προγράμματος θαλάσσιων μεταφορών που εγκρίθηκε με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 443 της 9ης Αυγούστου 2011.

(364) Όπως εξήγησε η Ιταλία (βλ. αιτιολογική σκέψη 184), η κατάσταση του ανταγωνισμού στα οκτώ δρομολόγια που η Caremar εκτελούσε στον κόλπο της Νάπολης κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 15 Ιανουαρίου 2012, δηλαδή κατά τον χρόνο των παρατάσεων της αρχικής σύμβασης, ήταν σε μεγάλο βαθμό παρόμοια με εκείνη της περιόδου 2012-2015, δηλαδή πριν από την ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η οποία αξιολογήθηκε αιτιολογικές σκέψεις 249 έως 259. Κατ' εξαίρεση, όπως ανέφερε η Ιταλία (αιτιολογική σκέψη 183), από το τέλος του Δεκεμβρίου του 2010 έως την 1η Οκτωβρίου 2011, η Caremar ήταν ο μόνος φορέας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ο οποίος εκτελούσε βάσει ΥΠΔΥ τα δρομολόγια Κάπρι/Sorrento, Κάπρι/Νάπολη, Ischia/Νάπολη, Ischia/Procida/Νάπολη, Ischia/Procida/Pozzuoli, Ischia/Procida και Procida/Νάπολη· η Gestour και η Procida Lines εκτελούσαν βάσει ΥΠΔΥ το δρομολόγιο Procida/Pozzuoli, δεδομένου ότι όλες οι λοιπές ναυτιλιακές εταιρείες αρνήθηκαν να εκτελέσουν τα δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ κατά την εν λόγω περίοδο. Κατά την περίοδο εκείνη, η περιφέρεια Καμπανίας διεύρυνε την ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar (από απόψεως συχνοτήτων και ωραρίων), προκειμένου να αντιμετωπίσει την αιφνίδια διακοπή εκτέλεσης των δρομολογίων από ορισμένους ανταγωνιστές της Caremar. Η εν λόγω αιφνίδια διακοπή αποτελεί σαφή ένδειξη του ότι ο τοπικός πληθυσμός δεν μπορούσε να βασίζεται πλήρως στα δρομολόγια ΥΠΔΥ που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar.

(365) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω και βάσει επίσης των πληροφοριών που παρείχαν οι ανταγωνιστές της Caremar με τις παρατηρήσεις τους (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 150, 151, 161 και 168), η Επιτροπή παρατηρεί τα ακόλουθα:

α) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Κάπρι/Sorrento**, κατά την περίοδο 2009-2011, η Caremar ήταν ο μόνος φορέας ο οποίος εκτελούσε μεικτά δρομολόγια στη συγκεκριμένη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Πράγματι, οι ανταγωνιστές της Caremar είτε εκτελούσαν δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών μόνο επιβατών (όπως στην περίπτωση της NLG και της Alimar ([217])) είτε εκτελούσαν επίσης μεικτά δρομολόγια, αλλά μόνον κατά τη θερινή περίοδο (όπως στην περίπτωση της SNAV ([218]) και της Aligruson ([219])). Δεδομένου ότι τα δρομολόγια που εκτελούσαν η SNAV και η Aligruson παρέμειναν αμετάβλητα κατά την περίοδο 2009-2012 [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό α)] και δεδομένου ότι τα δρομολόγια της Caremar μεταβλήθηκαν μόνο οριακά στο διάστημα από το 2009 έως το 2012, κυρίως λόγω μικρών προσαρμογών στα ωράρια [βλ. αιτιολογική σκέψη 39 υπό α)], η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

([217]) Η Alimar εκτέλεσε δρομολόγια μόνον το 2009 και το 2010.

([218]) Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια, η SNAV διέθετε άδεια εκτέλεσης δέκα πλόων σε καθημερινή βάση με TMV (έξι από το Κάπρι στο Sorrento στις 7:35, στις 9:15, στις 12:10, στις 15:55, στις 17:40 και στις 18:05· και τέσσερις από το Sorrento στο Κάπρι στις 8:10, στις 11:25, στις 13:50 και στις 16:35), αλλά μόνον κατά τη θερινή περίοδο (ειδικότερα από την 1η Απριλίου έως τις 3 Νοεμβρίου).

([219]) Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια, η Aligruson διέθετε άδεια εκτέλεσης τεσσάρων πλόων σε καθημερινή βάση με TMV (δύο από το Sorrento στο Κάπρι στις 11:30 και στις 14:00· και δύο από το Κάπρι στο Sorrento στις 12:30 και στις 18:05), αλλά μόνο κατά τη θερινή περίοδο.

β) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Κάπρι/Νάπολη**, κατά την περίοδο 2009-2011, η Caremar ήταν ο μόνος φορέας ο οποίος εκτελούσε μεικτά δρομολόγια στη συγκεκριμένη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Πράγματι, οι ανταγωνιστές της Caremar στη διαδρομή αυτή (SNAV, NLG, Neapolis και Metrò del Mare) εκτελούσαν μόνο δρομολόγια θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών και όχι πάντοτε καθ' όλη τη διάρκεια του έτους [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό β)]. Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 252, τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών δεν μπορούσαν να θεωρηθούν εναλλακτική λύση στα μεικτά δρομολόγια διότι δεν κάλυπταν σημαντικό μέρος της ζήτησης των χρηστών, δηλαδή τη ζήτηση για μεταφορά οχημάτων (συμπεριλαμβανομένων ασθενοφόρων) και για ταχυδρομικές υπηρεσίες. Επιπλέον, το 2009 και το 2010, δεν εκτελούνταν δρομολόγια μεταφοράς επιβατών σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς (μόνον βάσει ΥΠΔΥ). Το 2011 οι ανωτέρω φορείς της αγοράς άρχισαν να εκτελούν ορισμένα δρομολόγια με όρους αγοράς καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, συγκεκριμένα εκτελούνταν πέντε πλόες από τη Neapolis (από το Κάπρι στις 8:50, στις 14:10 και στις 17:30· και από τη Νάπολη στις 10:00 και στις 16:05) και δύο πλόες από τη NLG (από το Κάπρι στις 9:35 και στις 11:35), οι οποίοι δεν επαρκούσαν, όμως, αφ' εαυτών για τη διασφάλιση συνέχειας μεταξύ του Κάπρι και της ηπειρωτικής χώρας. Πρώτον, κανένα από τα ανωτέρω δρομολόγια δεν εκτελούνταν νωρίς το πρωί (δηλαδή μεταξύ 5:00 και 8:30), χρονικό διάστημα της ημέρας κατά το οποίο οι μετακινούμενοι πολίτες χρειάζονται ιδιαιτέρως τα δρομολόγια. Δεύτερον, τα δρομολόγια που εκτελούνταν με όρους αγοράς ανταποκρίνονταν κυρίως στην τουριστική ζήτηση, καθώς εκτελούνταν σε περιόδους της ημέρας που δεν είναι κατάλληλες για σπουδαστές και εργαζομένους. Στην πραγματικότητα, η πλειονότητα των πλόων που οι ανταγωνιστές της Caremar εκτελούσαν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ, κάτι το οποίο υποδηλώνει ότι, καταρχήν, η αγορά δεν θα τους εκτελούσε χωρίς σχετική επίσημη επιβολή από τις δημόσιες αρχές. Ωστόσο, όπως εξήγησε η Ιταλία, ακόμη και η επιβολή ΥΠΔΥ δεν διασφάλιζε την εκτέλεση των δρομολογίων, όπως καταδεικνύεται από το γεγονός ότι, στο διάστημα από το τέλος του Δεκεμβρίου του 2010 έως την 1η Οκτωβρίου του 2011, οι ανταγωνιστές της Caremar είχαν παύσει να εκτελούν τα δρομολόγια ΥΠΔΥ σε πλείονες διαδρομές, μεταξύ άλλων στη διαδρομή Κάπρι/Νάπολη [βλ. αιτιολογική σκέψη 183 υπό β)]. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

γ) Όσον αφορά το απευθείας δρομολόγιο **Ischia/Νάπολη**, κατά την περίοδο 2009-2011, η Caremar εκτελούσε μεικτά δρομολόγια με πορθμείο υπό συνθήκες ανταγωνισμού με τη Medmar και δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο υπό συνθήκες ανταγωνισμού με την Alilauro. Η κατάσταση του ανταγωνισμού που περιέγραψε η Ιταλία [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό γ)] δείχνει ότι τα δρομολόγια που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar δεν επαρκούσαν για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας του τοπικού πληθυσμού. Πρώτον, οι ανταγωνιστές της Caremar δεν εκτελούσαν κανέναν πλου με όρους αγοράς στο συγκεκριμένο απευθείας δρομολόγιο, οι δε πλόες που εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ εκτελούνταν είτε μόνο το καλοκαίρι (τούτο συνέβαινε στην περίπτωση των μεικτών δρομολογίων που εκτελούσε η Medmar από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011) είτε, εν πάση περιπτώσει, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους της ημέρας από εκείνες των δρομολογίων της Caremar ([220]). Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών και δρομολογίων μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή. Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται ακόμη και αν θεωρηθεί ότι η άμεση σύνδεση Ischia/Νάπολη θα μπορούσε να υποκατασταθεί από τη σύνδεση με στάση στην Procida, παρά τη διαφορετική διάρκεια του πλου ([221]). Στην πραγματικότητα, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 365 υπό δ), τα δρομολόγια που οι ανταγωνιστές της Caremar εκτελούσαν στη διαδρομή Ischia/Procida/Νάπολη δεν επαρκούσαν για τη διασφάλιση επαρκών τακτικών συνδέσεων μεταξύ Ischia και Νάπολης.

δ) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Ischia/Procida/Νάπολη**, κατά την περίοδο 2009-2011 η Caremar ήταν η μόνη ναυτιλιακή εταιρεία η οποία εκτελούσε σε καθημερινή βάση επαρκή αριθμό δρομολογίων (μεικτών και μεταφοράς επιβατών) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στη συγκεκριμένη διαδρομή. Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια, δεν υπήρχε καμία ναυτιλιακή εταιρεία η οποία να εκτελεί δρομολόγια στη συγκεκριμένη διαδρομή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους με όρους αγοράς· στην πραγματικότητα, η Medmar, η οποία ήταν η μόνη άλλη εταιρεία η οποία εκτελούσε μεικτά δρομολόγια στη συγκεκριμένη διαδρομή, εκτελούσε τα δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ, και, κατά την Ιταλία, τα εν λόγω δρομολόγια ΥΠΔΥ, τα οποία εν πάση περιπτώσει εκτελούνταν σε διαφορετικές χρονικές περιόδους της ημέρας από εκείνα της Caremar, δεν τηρούνταν [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό δ)]. Όσον αφορά

([220]) Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια που εκτελούνταν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, από την Ischia, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια στις 8:45, η δε Medmar (από την 1η Οκτωβρίου 2011) στις 17:00 το καλοκαίρι και στις 16:35 τον χειμώνα· από τη Νάπολη, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια στις 16:05 και στις 20:25, η δε Medmar (από την 1η Οκτωβρίου 2011) στις 8:35, στις 14:10 και στις 18:30. Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που εκτελούνταν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, από τη Νάπολη, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια, από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, στις 7:50 και στις 18:15, η δε Alilauro, από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, στις 9:35 και, από την 1η Οκτωβρίου 2011, στις 7:35 και στις 20:10· από την Ischia, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια, από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, στις 6:50 και στις 8:50, ενώ η Alilauro δεν εκτελούσε δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους από την Ischia κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011. Από την 1η Οκτωβρίου 2011, όταν η Alilauro άρχισε να εκτελεί δρομολόγια ΥΠΔΥ από την Ischia στη Νάπολη καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η Caremar δεν εκτελούσε δρομολόγια μεταφοράς επιβατών από την Ischia στη Νάπολη.

([221]) Όσον αφορά τα μεικτά δρομολόγια με πορθμείο, η στάση στην Procida προσθέτει περίπου 15 λεπτά στη διάρκεια του πλου (που έχει διάρκεια 1 ώρας και 25 λεπτών στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη). Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο, η στάση στην Procida προσθέτει σχεδόν 30 λεπτά στη διάρκεια του πλου (που έχει διάρκεια 45 λεπτών στο απευθείας δρομολόγιο Ischia/Νάπολη).

τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών, η μόνη άλλη εταιρεία η οποία εκτελούσε τέτοια δρομολόγια στη συγκεκριμένη διαδρομή, η SNAV, εκτελούσε σε καθημερινή βάση μόνο έναν πλου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (όλοι οι λοιποί πλόες εκτελούνταν κατά τη θερινή περίοδο), συγκεκριμένα, τον πλου με αναχώρηση από την Ischia (Casamicciola) στις 9:45 και από την Procida στις 10:05. Το συγκεκριμένο δρομολόγιο ήταν σαφώς ανεπαρκές για την κάλυψη των αναγκών θαλάσσιων μεταφορών του τοπικού πληθυσμού, δεδομένου ότι εκτελούνταν σε χρονική περίοδο της ημέρας που δεν εξυπηρετούσε τις ανάγκες των μετακινούμενων πολιτών (κυρίως εργαζομένων και σπουδαστών) από την Ischia και ότι εκτελούνταν μόνο προς μία κατεύθυνση. Αντιθέτως, όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 39 υπό δ), κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Σεπτεμβρίου 2011, η Caremar υποχρεούνταν να εκτελεί σε καθημερινή βάση οκτώ δρομολόγια μεταφοράς επιβατών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και, από την 1η Οκτωβρίου 2011, σε καθημερινή βάση δέκα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε χρονικές περιόδους της ημέρας κατάλληλες για τους μετακινούμενους πολίτες ([222]), με δύο επιπλέον πλόες κατά την περίοδο από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου ([223]). Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών και δρομολογίων μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

ε) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Ischia/Procida/Pozzuoli**, κατά την περίοδο 2009-2011, η Caremar εκτελούσε μεικτά δρομολόγια με πορθμείο υπό συνθήκες ανταγωνισμού με τη Medmar στο συγκεκριμένο δρομολόγιο. Η κατάσταση του ανταγωνισμού που περιέγραψε η Ιταλία [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό ε)] δείχνει ότι τα δρομολόγια που εκτελούσε η Medmar με στάση στην Procida δεν επαρκούσαν για την κάλυψη των δημόσιων αναγκών του τοπικού πληθυσμού, λόγω της πολύ περιορισμένης συχνότητας (ένα την ημέρα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους βάσει ΥΠΔΥ, με έναν ακόμη πλου από την Ischia στις 7:30 κατά τη διάρκεια της σχολικής περιόδου με όρους αγοράς) και της συγκέντρωσής τους νωρίς το πρωί, με αποτέλεσμα να μην εκτελείται κανένα άλλο δρομολόγιο κατά την υπόλοιπη ημέρα ([224]). Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση μεικτών δρομολογίων στη συγκεκριμένη διαδρομή.

στ) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Ischia/Procida**, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, κατά την περίοδο 2009-2011, η Caremar δεν υποχρεούνταν να εκτελεί οποιοδήποτε δρομολόγιο επιπλέον εκείνων που εκτελούσε ήδη στις διαδρομές Ischia/Procida/Pozzuoli και Ischia/Procida/Νάπολη [βλ. αιτιολογική σκέψη 39 υπό στ)]. Επομένως, δεν συντρέχει λόγος αξιολόγησης της κατάστασης του ανταγωνισμού στο συγκεκριμένο τμήμα χωριστά από την κατάσταση του ανταγωνισμού που περιγράφηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 365 υπό δ) και ε) όσον αφορά τα δρομολόγια Ischia/Procida/Νάπολη και Ischia/Procida/Pozzuoli.

ζ) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Procida/Pozzuoli**, κατά την περίοδο 2009-2011 η Caremar εκτελούσε δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο υπό συνθήκες ανταγωνισμού με την Procida Lines, τη Gestour και την Ippocampo οι οποίες εκτελούσαν μεικτά δρομολόγια με πορθμείο στη συγκεκριμένη διαδρομή. Ωστόσο, δεν υπήρχε δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των δρομολογίων που εκτελούσε η Caremar και εκείνων που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές, δεδομένου ότι οι πλόες με υδρόπτερο είναι πολύ πιο ταχείς από τους πλόες με πορθμείο (50 λεπτά με πορθμείο έναντι 15 λεπτών με υδρόπτερο). Εν πάση περιπτώσει, ανεξάρτητα από τη δυνατότητα υποκατάστασης των δρομολογίων μεταφοράς επιβατών από τα μεικτά δρομολόγια, τα δρομολόγια που εκτελούσαν οι ανταγωνιστές της Caremar καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, και ειδικότερα η Gestour και η Procida Lines δεδομένου ότι η Ippocampo εκτελούσε δρομολόγια μόνο κατά τη θερινή περίοδο, εκτελούνταν σε χρονικές περιόδους της ημέρας διαφορετικές από εκείνες των δρομολογίων της Caremar ([225]) [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό ζ)]. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση δρομολογίων μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

([222]) Συγκεκριμένα, από τη Νάπολη στις **8:50** (στις 9:55 έως την 1η Οκτωβρίου 2011), στις **11:45**, στις **13:10**, στις **15:10** και στις **18:15**. Από την Ischia στις **7:30**, στις **10:10**, στις **13:05** (στις 12:00 έως την 1η Οκτωβρίου 2011) στις **14:30** (στις 14:15 έως την 1η Οκτωβρίου 2011) και στις **16:30** (στις 16:15 έως την 1η Οκτωβρίου 2011).

([223]) Συγκεκριμένα, από την Ischia στην Procida και στη συνέχεια στη Νάπολη στις **19:35** (με αναχώρηση από την Procida στις 20:00)· και από τη Νάπολη στην Procida και στη συνέχεια στην Ischia στις **20:55** (με αναχώρηση από την Procida στις 21:30).

([224]) Από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Medmar εκτελούσε μόνο ένα δρομολόγιο με όρους αγοράς, συγκεκριμένα από την Ischia στις **7:30** κατά τη διάρκεια της σχολικής περιόδου (από τις 16 Σεπτεμβρίου έως τις 14 Ιουνίου) και δύο δρομολόγια βάσει ΥΠΔΥ καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, συγκεκριμένα από την Ischia (Casamicciola) στις **2:30**· και από το Pozzuoli στις **4:10**.

([225]) Από την Procida, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στις 8:25 (8:10 από την 1η Οκτωβρίου 2011), ενώ η Gestour εκτελούσε δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στις 6:50, στις 9:30, στις 11:20, στις 14:05 (έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011), στις 17:05 (έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011) και στις 18:55, η δε Procida Lines στις 5:50, στις 7:50, στις 10:45, στις 12:40, στις 15:25, στις 17:30 και στις 19:15. Από το Pozzuoli, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια στις 8:55 (στις 8:50 από την 1η Οκτωβρίου 2011), ενώ η Gestour εκτελούσε δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους στις 6:00, στις 8:30, στις 10:35, στις 12:55, στις 15:05 (έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011), στις 17:55 (έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011) και στις 19:50, η δε Procida Lines στις 5:05, στις 7:05, στις 9:25 (έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011), στις 11:50, στις 13:35, στις 16:25, στις 18:25 και στις 20:00.

η) Όσον αφορά το δρομολόγιο **Procida/Νάπολη**, κατά την περίοδο 2009-2011, η Caremar εκτελούσε δρομολόγια μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο υπό συνθήκες ανταγωνισμού με τη SNAV και τη Medmar. Ωστόσο, έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, η Medmar δεν εκτελούσε κανέναν πλου επιπλέον εκείνων που εκτελούνταν στο δρομολόγιο Ischia/Procida/Νάπολη, η δε SNAV εκτελούσε μόνο έναν πλου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους επιπλέον εκείνων που ήδη εκτελούνταν στο δρομολόγιο Ischia/Procida/Νάπολη (από την Procida στις 7:35). Από την 1η Οκτωβρίου 2011, η Medmar εκτελούσε σε καθημερινή βάση μόνον έναν πλου επιπλέον εκείνων που εκτελούνταν στο δρομολόγιο Ischia/Procida/Νάπολη (από τη Νάπολη στις 00:20), η δε SNAV συνέχισε να εκτελεί σε καθημερινή βάση μόνο έναν πλου καθ' όλη τη διάρκεια του έτους επιπλέον εκείνων που ήδη εκτελούνταν στο δρομολόγιο Ischia/Procida/Νάπολη (πλέον από τη Νάπολη στις 12:30). Όλοι οι ανωτέρω πλόες εκτελούνταν βάσει ΥΠΔΥ και σε χρονικές περιόδους της ημέρας διαφορετικές από εκείνες των πλόων της Caremar ([226]) [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό η)]. Επιπλέον, ακόμη και αν ληφθούν υπόψη τα δρομολόγια που εκτελούσαν η SNAV και η Medmar στη διαδρομή Ischia/Procida/Νάπολη, δεν υπήρχε καμία ναυτιλιακή εταιρεία η οποία να εκτελεί δρομολόγια μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή με όρους αγοράς καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τα δε δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που η Medmar και η SNAV εκτελούσαν βάσει ΥΠΔΥ δεν κάλυπταν ορισμένες χρονοθυρίδες της ημέρας σημαντικές για τη διασφάλιση της συνδεσιμότητας για τους μετακινούμενους σε καθημερινή βάση πολίτες (από τις 6:00 έως τις 7:00 και από τις 8:00 έως τις 10:00 από την Procida· και από τις 7:00 έως τις 8:00 και από τις 17:00 έως τις 18:00 από τη Νάπολη). Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή εκτιμά ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτιμώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς όσον αφορά την εκτέλεση δρομολογίων μεταφοράς επιβατών στη συγκεκριμένη διαδρομή.

(366) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή εκτιμά ότι οι ΥΠΔΥ που προβλέπονταν στην παραταθείσα αρχική σύμβαση για την εκτέλεση των δρομολογίων στον κόλπο της Νάπολης δικαιολογούνται από πραγματική δημόσια ανάγκη διασφάλισης της εδαφικής συνέχειας. Συγκεκριμένα, κατά τον χρόνο παράτασης της αρχικής σύμβασης (2009, 2010), οι δυνάμεις της αγοράς (ακόμη και με την επιβολή ΥΠΔΥ) δεν επαρκούσαν αφ' εαυτών για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας από την Ιταλία, από απόψεως συχνότητας, συνέχειας και τακτικής εξυπηρέτησης.

(367) Όσον αφορά τα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino, όπως προαναφέρθηκε [βλ. αιτιολογική σκέψη 34 υπό β)], η Caremar εκτελούσε δρομολόγια μεταφοράς επιβατών και μεικτά δρομολόγια στις διαδρομές Ponza/Formia, Ponza/Anzio και Formia/Ventotene έως την 31η Μαΐου 2011. Οι ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Caremar στα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino 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 [βλ. αιτιολογικές σκέψεις 36 υπό δ), 36 υπό ε), 36 υπό στ) και από 40 έως 44].

(368) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 31η Μαΐου 2011, δύο άλλοι φορείς, η Vetor και/ή η SNAP, εκτελούσαν δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών στις διαδρομές Ponza/Formia, Ponza/Anzio και Formia/Ventotene. Ωστόσο, όπως εξήγησε η Ιταλία, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι υπήρχε δυνατότητα υποκατάστασης των δρομολογίων που εκτελούσαν η Vetor και η SNAP με εκείνα που εκτελούσε η Caremar από απόψεως συνέχειας και τακτικής εξυπηρέτησης (βλ. αιτιολογική σκέψη 186).

(369) Ειδικότερα, στο δρομολόγιο **Ponza/Formia**, η Vetor εκτελούσε σε καθημερινή βάση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο βάσει ΥΠΔΥ· αντιθέτως, η Caremar εκτελούσε καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και σε καθημερινή βάση όχι μόνο ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο αλλά επίσης δύο μεικτά δρομολόγια με σκάφη [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό δ)]. Επομένως, τα δρομολόγια που εκτελούσε η Vetor δεν κάλυπταν τη μεταφορά οχημάτων και φορτίου (π.χ. ταχυδρομικών αντικειμένων) η οποία ήταν, κατά την Ιταλία, απαραίτητη για τη διασφάλιση καθημερινής σύνδεσης με την ηπειρωτική χώρα για τους μετακινούμενους πολίτες που μετακινούνταν με τα οχήματά τους. Όσον αφορά τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών, η Ιταλία εξήγησε [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό α)] ότι η Caremar υποχρεούνταν να διατηρεί τα σκάφη στο νησί κατά τη διάρκεια της νύχτας προκειμένου να διασφαλίζει τον πρώτο πλου της ημέρας και να διασφαλίζει καθημερινή σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα για εκπαιδευτικούς και επαγγελματικούς λόγους. Η διαθεσιμότητα των σκαφών στο νησί κατά τη διάρκεια της νύχτας προοριζόταν επίσης να διασφαλίζει θαλάσσια μεταφορά προς την ηπειρωτική χώρα σε περίπτωση έκτακτης ιατρικής ανάγκης η οποία δεν μπορούσε να καλυφθεί με ελικόπτερο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτό το δρομολόγιο.

([226]) Συγκεκριμένα, από την Procida στη Νάπολη (πλους διάρκειας 40 λεπτών) στις **6:35** και στις **9:20** (στις 9:25 από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως τις 16 Ιανουαρίου 2012)· και από τη Νάπολη στην Procida (πλους διάρκειας 40 λεπτών) στις **7:30** και στις **17:45** (στις 17:30 από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως τις 16 Ιανουαρίου 2012).

(370) Στο δρομολόγιο **Ponza/Anzio**, η Vetor εκτελούσε σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο με όρους αγοράς κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης και το Σάββατο κατά τη διάρκεια της περιόδου μειωμένης κίνησης βάσει ΥΠΔΥ, ενώ η Caremar εκτελούσε σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών με ταχύπλοο σκάφος κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης από τη Δευτέρα έως το Σάββατο και σε καθημερινή βάση δύο μεικτά δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους την Κυριακή και τις αργίες [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό ε)]. Η Ιταλία εξήγησε [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό β)] ότι η ΥΠΔΥ δικαιολογούνταν από λόγους κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης και είχε ως στόχο να διασφαλίζει τη δυνατότητα των επιβατών με οχήματα να πραγματοποιούν ένα δρομολόγιο μετ' επιστροφής από και προς την Ponza καθ' όλη τη διάρκεια του έτους τουλάχιστον την Κυριακή και τις αργίες (π.χ. για οικογενειακούς λόγους). Η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα δρομολόγια που εκτελούσε η Vetor δεν κάλυπταν την ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας μεταφοράς οχημάτων και φορτίου (π.χ. ταχυδρομικά αντικείμενα). Επιπλέον, τα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών που η Vetor εκτελούσε κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης με όρους αγοράς στόχευαν κατά κύριο λόγο την τουριστική ζήτηση, ενώ η παρουσία της Caremar προοριζόταν να καλύπτει τις μετακινήσεις των κατοίκων, διασφαλίζοντας επίσης προσιτούς ναύλους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτό το δρομολόγιο.

(371) Στο δρομολόγιο **Formia/Ventotene**, η Vetor εκτελούσε σε καθημερινή βάση έναν πλου μεταφοράς επιβατών με υδρόπτερο κατά τη διάρκεια της περιόδου μειωμένης κίνησης και έναν ακόμη πλου κάθε Δευτέρα κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης, αμφοτέρους βάσει ΥΠΔΥ· η δε SNAP εκτελούσε σε καθημερινή βάση ένα δρομολόγιο μεταφοράς επιβατών κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης με υδρόπτερο με όρους αγοράς. Αντιθέτως, η Caremar εκτελούσε, σε καθημερινή βάση, δύο μεικτά δρομολόγια και δύο ([227]) δρομολόγια μεταφοράς επιβατών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους [βλ. αιτιολογική σκέψη 36 υπό στ)]. Τα δρομολόγια που εκτελούσαν η Vetor και η SNAP δεν κάλυπταν την ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη μεταφορά οχημάτων και φορτίου (π.χ. ταχυδρομικά αντικείμενα) και, όσον αφορά τις μεταφορές επιβατών, ήταν ανεπαρκή για τη διασφάλιση συνέχειας με την ηπειρωτική χώρα, λόγω περιορισμένης συχνότητας και τακτικής εξυπηρέτησης. Όπως εξήγησε η Ιταλία [βλ. αιτιολογική σκέψη 185 υπό γ)], τα δρομολόγια της Caremar παρείχαν στους κατοίκους τη δυνατότητα να μετακινούνται στην ηπειρωτική χώρα για επαγγελματικούς ή εκπαιδευτικούς λόγους. Επιπλέον, δεδομένου ότι τα σκάφη της Caremar παρέμεναν στο νησί κατά τη διάρκεια της νύχτας, διασφάλιζαν τη θαλάσσια μεταφορά στην ηπειρωτική χώρα σε περίπτωση έκτακτης ιατρικής ανάγκης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτό το δρομολόγιο.

Λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση

(372) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, ενόψει της σχεδιαζόμενης ιδιωτικοποίησης της Caremar και προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών που παρέχονταν βάσει της αρχικής σύμβασης, η Ιταλία αποφάσισε να παρατείνει την αρχική σύμβαση χωρίς μεταβολές (με εξαίρεση την αλλαγή στη μεθοδολογία αντιστάθμισης που εφαρμόστηκε από το 2010 και μετά).

(373) Η Επιτροπή αποδέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών δεν μπορούσε να καλυφθεί μόνον με την ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση που επιβλήθηκε στους ανταγωνιστές της Caremar για τα επίμαχα δρομολόγια. Συγκεκριμένα, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν (αιτιολογικές σκέψεις 262 έως 265), το καθεστώς ΥΠΔΥ που εφαρμοζόταν στον κόλπο της Νάπολης δεν ήταν σε καμία περίπτωση συγκρίσιμο με την ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar βάσει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης. Υπενθυμίζεται ότι, στο διάστημα από το τέλος του Δεκεμβρίου του 2010 έως την 1η Οκτωβρίου 2011, οι ανταγωνιστές της Caremar (πλην των Gestour και Procida Lines) έπαυσαν να εκτελούν τα δρομολόγια υπό καθεστώς ΥΠΔΥ χωρίς αντιστάθμιση. Χωρίς την Caremar, τα περισσότερα δρομολόγια στον κόλπο της Νάπολης δεν θα εκτελούνταν [βλ. αιτιολογική σκέψη 183 υπό β)]. Όσον αφορά τα δρομολόγια στο αρχιπέλαγος του Pontino, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η προσφορά των λοιπών φορέων στις διαδρομές δεν κάλυπτε (όλες) τις απαιτήσεις τακτικής εξυπηρέτησης, συνέχειας, μεταφορικής ικανότητας και τιμής και ότι τα περισσότερα (και ενδεχομένως όλα τα) δρομολόγια, ιδίως κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, εκτελούνται επί ζημία και, επομένως, χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, είναι πιθανό ότι δεν θα εκτελούνταν καθόλου. Επιπλέον, η Επιτροπή αποδέχεται ότι λαμβανομένης υπόψη της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Caremar, η παράταση της αρχικής σύμβασης ήταν ο μόνος τρόπος να διασφαλιστεί η συνέχεια της παροχής των δημόσιων υπηρεσιών εν αναμονή της ιδιωτικοποίησης της Caremar.

Συμπέρασμα

(374) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα κατά τον καθορισμό των υπηρεσιών που ανέθεσε στην Caremar ως ΥΓΟΣ για τα δρομολόγια που προσδιορίστηκαν στις αιτιολογικές σκέψεις 365 και 367 έως 371. Ως εκ τούτου, οι αμφιβολίες τις οποίες διατύπωσε η Επιτροπή στις αποφάσεις του 2011 και του 2012 αίρονται.

([227]) Τέσσερα δρομολόγια τη Δευτέρα.

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

(375) Όπως αναφέρεται στο τμήμα 2.3 του πλαισίου ΥΓΟΣ, του 2011 η έννοια της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 106 της Συνθήκης συνεπάγεται ότι η εν λόγω επιχείρηση ή οι εν λόγω επιχειρήσεις είναι επιφορτισμένες με την παροχή της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, με μία ή περισσότερες επίσημες συμβάσεις.

(376) Ειδικότερα, οι εν λόγω πράξεις πρέπει να αναφέρουν: α) τον ακριβή χαρακτήρα της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη διάρκειά της· β) την επιχείρηση και τη γεωγραφική περιοχή τις οποίες αφορά· γ) τον χαρακτήρα των αποκλειστικών δικαιωμάτων· δ) τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης· και ε) τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την επιστροφή της ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.

(377) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν η πράξη ανάθεσης περιείχε ολοκληρωμένη περιγραφή της φύσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας της Caremar 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 στην Caremar περιλάμβανε την αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε και παρατάθηκε με την πάροδο του χρόνου με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 548, της 1ης Απριλίου 2007, για τον προσδιορισμό της ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar όσον αφορά τον τύπο των σκαφών, τις συχνότητες και τα ωράρια έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011, την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 443, της 9ης Αυγούστου 2011, για τον προσδιορισμό της ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar όσον αφορά τον τύπο των σκαφών, τις συχνότητες και τα ωράρια από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως τις 15 Ιανουαρίου 2012, και από την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 857, της 30ής Δεκεμβρίου 2011, για τον προσδιορισμό της ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Caremar όσον αφορά τον τύπο των σκαφών, τις συχνότητες και τα ωράρια από τις 16 Ιανουαρίου 2012 έως την 31η Ιουλίου 2012, βλ. αιτιολογικές σκέψεις 36 και 38), ορισμένες ad hoc αποφάσεις της Ιταλίας, την απόφαση 111/2007 και τον νόμο 166/2009.

(378) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί καταρχάς ότι η παραταθείσα αρχική σύμβαση που αποτελεί την πράξη ανάθεσης στην Caremar παρέμεινε πλήρως σε εφαρμογή έως την 31η Ιουλίου 2012 (βλ. αιτιολογική σκέψη 348).

(379) Σύμφωνα με την παραταθείσα 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. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, το 2007, δηλαδή πριν από την πρώτη παράταση της αρχικής σύμβασης, η περιφέρεια Καμπανίας ενέκρινε, με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 548, της 1ης Απριλίου 2007, το πενταετές σχέδιο για την περίοδο 2007-2011, η εφαρμογή του οποίου συνεχίστηκε, χωρίς οποιαδήποτε μεταβολή όσον αφορά την έκταση της ΥΠΔΥ, έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2011. Επομένως, το εν λόγω σχέδιο είχε εφαρμογή κατά την πρώτη παράταση της αρχικής σύμβασης (τον Δεκέμβριο του 2008), τη δεύτερη παράταση της αρχικής σύμβασης (τον Σεπτέμβριο του 2009) και την τρίτη παράταση της αρχικής σύμβασης (τον Αύγουστο του 2010). Η περιφέρεια Καμπανίας ενέκρινε, με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 443, της 9ης Αυγούστου 2011, το πενταετές σχέδιο για την περίοδο 2011-2015, το οποίο, όπως τροποποιήθηκε με την περιφερειακή εκτελεστική απόφαση αριθ. 857, της 30ής Δεκεμβρίου 2011, κάλυψε την περίοδο από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως το τέλος του 2015. Το πενταετές σχέδιο 2011-2015 εφαρμόστηκε χωρίς μεταβολές κατά την περίοδο που κάλυψε η παραταθείσα αρχική σύμβαση από την 1η Οκτωβρίου 2011 έως τη λήξη της την 31η Ιουλίου 2012. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες έπρεπε να εκπληρώνει η Caremar κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης καθορίζονταν με επαρκή σαφήνεια.

(380) Η Επιτροπή επισήμανε ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 239 και 240 της απόφασης κίνησης της διαδικασίας 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 το έτος 2009 η παραταθείσα αρχική σύμβαση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 48-52) 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. Για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως την 31η Δεκεμβρίου 2012, η σχετική μεθοδολογία καθορίζεται στην απόφαση 111/2007 (βλ. αιτιολογική σκέψη 53). Ειδικότερα, η απόφαση 111/2007 περιγράφει τα στοιχεία κόστους που πρέπει να ληφθούν υπόψη και την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Με την παραταθείσα αρχική σύμβαση διασφαλίστηκε ότι η αντιστάθμιση βασιζόταν στα πραγματικά έξοδα και έσοδα παροχής 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 την Caremar.

(381) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι για την περίοδο παράτασης της αρχικής σύμβασης, οι πράξεις ανάθεσης περιείχαν σαφή καθορισμό 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.

9.3.3. *Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης*

(382) Όπως αναφέρεται στο σημείο 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».

(383) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι παρατάσεις της αρχικής σύμβασης ήταν αναγκαίες για να διασφαλιστεί η συνέχεια παροχής της δημόσιας υπηρεσίας έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης.

(384) Δεδομένου ότι η διάρκεια των παρατάσεων της αρχικής σύμβασης δικαιολογούνταν από την ανάγκη ιδιωτικοποίησης της Caremar και ότι οι εν λόγω παρατάσεις δεν είχαν ως αποτέλεσμα η διάρκεια της περιόδου ανάθεσης της ΥΓΟΣ να υπερβεί την περίοδο που απαιτείται για την απόσβεση των σκαφών που η Caremar χρησιμοποιούσε για την παροχή της ΥΓΟΣ (η οποία μπορεί να υπερβαίνει τα 25 έτη), η Επιτροπή συμπεραίνει ότι αμφότερες οι παρατάσεις της αρχικής σύμβασης είναι σύμφωνες με το σημείο 17 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

9.3.4. *Συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ*

(385) Σύμφωνα με το σημείο 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 ([228])».

(386) 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».

(387) Η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι η Caremar δραστηριοποιούνταν μόνο στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης. Επομένως, η Caremar δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «επιχείρηση που υποχρεούται να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς» κατά την οδηγία 2006/111/ΕΚ ([229]), οι δε απαιτήσεις διαφάνειας που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 2006/111/ΕΚ δεν εφαρμόζονται, καθώς αφορούν μόνο επιχειρήσεις οι οποίες ασκούν επίσης άλλες δραστηριότητες πέραν των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος που έχουν ανατεθεί στην επιχείρηση.

(388) Όσον αφορά τις απαιτήσεις διαφάνειας που προβλέπονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 της οδηγίας 2006/111/ΕΚ, η Επιτροπή παρατηρεί ότι από την παραταθείσα αρχική σύμβαση προκύπτει σαφώς το ύψος των δημόσιων πόρων που διατίθενται από τις δημόσιες αρχές στην Caremar και η πραγματική χρησιμοποίηση αυτών των δημόσιων πόρων.

([228]) 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).

([229]) Κατά το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της οδηγίας 2006/111/ΕΚ, ως «επιχείρηση που υποχρεούται να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς» νοείται κάθε επιχείρηση στην οποία έχει χορηγηθεί ειδικό ή αποκλειστικό δικαίωμα από κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 86 παράγραφος 1 [106 παράγραφος 1] της Συνθήκης ή στην οποία έχει ανατεθεί η διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 86 παράγραφος 2 [106 παράγραφος 2] της Συνθήκης, η οποία λαμβάνει αντιστάθμιση οιασδήποτε μορφής σε σχέση με την εν λόγω υπηρεσία, και η οποία ασκεί επίσης άλλες δραστηριότητες.

(389) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η προϋπόθεση του σημείου 18 του πλαισίου ΥΓΟΣ πληρούται και ότι το σημείο 44 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 δεν έχει εφαρμογή.

9.3.5. *Ποσό της αντιστάθμισης*

(390) Το σημείο 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 καθαρού κόστους ([230]) για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους».

(391) Στην προκειμένη υπόθεση, και συγκεκριμένα όσον αφορά την παράταση της αρχικής σύμβασης, δεδομένου ότι τουλάχιστον μέρος της αντιστάθμισης συνιστά παράνομη ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος του, το σημείο 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 δυνάμει του σημείου 24 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. 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. Στα σημεία 28 έως 38 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 περιγράφεται αναλυτικότερα ο τρόπος εφαρμογής αυτής της μεθοδολογίας.

(392) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας του 2011 και στην απόφαση επέκτασης της διαδικασίας 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 κατά πόσον αυτό το ασφάλιστρο αντικατοπτρίζει ένα κατάλληλο επίπεδο κινδύνου λαμβανομένου υπόψη ότι εκ πρώτης όψεως η Caremar δεν αναλαμβάνει τους κινδύνους που απορρέουν συνήθως από την παροχή αυτών των 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 στην Caremar.

(393) Όσον αφορά το ύψος του εύλογου κέρδους, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η απόδοση επί του κεφαλαίου υπολογίστηκε βάσει ασφαλίστρου κινδύνου ύψους 6,5 % με τη χρήση του τύπου του ΜΣΚΚ ([231]). Όπως παρατηρήθηκε ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 280), το συγκεκριμένο ασφάλιστρο κινδύνου είναι απολύτως σύμφωνο με το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,4 % το οποίο το κράτος μέλος καθόρισε για τον τομέα με τη χρήση μακροοικονομικών αναλύσεων.

(394) Επιπλέον, η Επιτροπή συνέκρινε την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου ύψους 6,5 % που εφαρμόστηκε στην Caremar με τη διάμεση απόδοση κεφαλαίου που παράχθηκε από ομάδα αναφοράς το 2008 και το 2011 (τα έτη πριν από τις χωριστές αναθέσεις στην Caremar). Η ομάδα αναφοράς απαρτίζεται από επιλεγμένους φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων που παρείχαν θαλάσσιες συνδέσεις εντός της Ιταλίας ή μεταξύ της Ιταλίας και άλλων κρατών μελών ([232]), οι οποίοι είναι, κατά την Επιτροπή, επαρκώς αντιπροσωπευτικοί της κατάστασης της αγοράς. Από την ανάλυση προκύπτει ότι η απόδοση κεφαλαίου που εφαρμόστηκε στη Caremar είναι παρόμοια με τη διάμεση απόδοση που παράχθηκε από τις εταιρείες της ομάδας αναφοράς. Ως εκ τούτου, η εκ των προτέρων απόδοση επί του κεφαλαίου ύψους 6,5 % ήταν επίσης σύμφωνη με τους κινδύνους που η Caremar αναλάμβανε για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης.

([230]) Στο πλαίσιο αυτό, ως καθαρό κόστος νοείται το καθαρό κόστος όπως καθορίζεται σύμφωνα με το σημείο 25 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 ή το κόστος μείον τα έξοδα, όταν η μεθοδολογία του καθαρού αποφευχθέντος κόστους δεν μπορεί να εφαρμοστεί.

([231]) Η προσθήκη του ασφαλίστρου κινδύνου στο επιτόκιο μηδενικού κινδύνου έδωσε την αξία του κόστους των επιχειρηματικών κεφαλαίων που είναι αναγκαία για τον καθορισμό του συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου που υπολογίστηκε βάσει του ΜΣΚΚ.

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

(395) Όσον αφορά το αν το συγκεκριμένο ασφάλιστρο αντικατοπτρίζει το επίπεδο του κινδύνου που αναλαμβάνει η Caremar κατά την παροχή της ΥΓΟΣ, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι διακυμάνσεις των τιμών των καυσίμων μπορούσαν να ληφθούν υπόψη μόνο μέσω ενδεχόμενης ετήσιας αναπροσαρμογής του ανώτατου ποσού του ναύλου. Ως εκ τούτου, ο υπολογισμός της αντιστάθμισης δεν κάλυπτε κατ' ανάγκη την αύξηση των τιμών των καυσίμων, εάν η εν λόγω αύξηση δεν είχε μετουσιωθεί σε υψηλότερους ναύλους. Τούτο επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι, όπως φαίνεται στον πίνακα 12, η Caremar εισέπραξε υποαντιστάθμιση τα έτη 2011 και 2012, λόγω της σημαντικής αύξησης του κόστους των καυσίμων και της μείωσης της επιβατικής κίνησης ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης κατά τα εν λόγω έτη. Συνεπώς, η Caremar εκτέθηκε, κατά τη διάρκεια της οικείας περιόδου, σε κινδύνους οι οποίοι την εμπόδισαν, στην πράξη να ωφεληθεί, από οποιοδήποτε περιθώριο κέρδους.

(396) Η Επιτροπή επισημαίνει εν τέλει ότι η υποβληθείσα απόφαση 111/2007 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.

(397) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απόδοση επί του κεφαλαίου της τάξης του 6,5 % είναι εύλογη.

(398) Στο πλαίσιο αυτό, βάσει των λογαριασμών ανά δρομολόγιο που υπέβαλε η Ιταλία και των σχετικών συγκεντρωτικών στοιχείων που παρατίθενται στον πίνακα 12, η Επιτροπή επαλήθευσε ότι, κατά την περίοδο από το 2009 έως τον Ιούλιο του 2012 (αρχική σύμβαση), η πραγματική αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε στην Caremar δεν υπερέβαινε την επιλέξιμη αντιστάθμιση συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης επί του κεφαλαίου ύψους 6,5 %. Στην πραγματικότητα, τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης της Caremar, όπως ελέγχθηκαν για το σύνολο της περιόδου (2009 έως 2012) είναι αρνητικά:

Πίνακας 12

Καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας που παρείχε η Caremar κατά την περίοδο από το 2009 έως τον Ιούλιο 2012

(EUR)

Caremar	2009	2010	2011	2012	Γενικό σύνολο
Σύνολο εσόδων	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
– Σύνολο δαπανών	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
– Αποσβέσεις	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Καθαρό κόστος δημόσιας υπηρεσίας	- 29 940 000	- 28 694 000	- 24 621 000	- 12 387 000	- 95 642 000
+ απόδοση επί του κεφαλαίου (6,5 %)	– 924 105	– 547 000	– 425 000	– 314 000	- 2 210 105
= Επιλέξιμο για αντιστάθμιση	- 30 864 105	- 29 241 000	- 25 046 000	- 12 701 000	- 97 852 105
+ Πραγματική αντιστάθμιση	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Υπεραντιστάθμιση/ υπο-αντιστάθμιση	1 610 345	628 832	- 1 027 355	- 1 228 000	– 16 178

(399) Το σημείο 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 στο σημείο 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. Αυτό διασφαλίζει ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερβαίνει το καθαρό κόστος της υπηρεσίας (στο οποίο προστίθεται καταρχήν μια απόδοση επί του κεφαλαίου).

(400) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι το ύψος της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στην Caremar ελέγχθηκε, δυνάμει της απόφασης 111/2007 που προβλέπει την εφαρμογή μηχανισμού ελέγχου στο τέλος κάθε τριετούς κανονιστικής περιόδου, για τα οικονομικά έτη 2010, 2011 και 2012 (έως την 1η Αυγούστου 2012). Επιπλέον, η Ιταλία ανέφερε ότι το οικονομικό έτος 2009 ελέγχθηκε επίσης, για λόγους διαφάνειας και λογοδοσίας, μολονότι η απόφαση 111/2007 δεν εφαρμοζόταν ακόμη. Μετά τους ανωτέρω ελέγχους, η Ιταλία διαπίστωσε υποαντιστάθμιση, όπως απεικονίζεται στον πίνακα 12.

(401) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα αυτά είναι επαρκή για την αποφυγή και τον εντοπισμό πιθανής υπεραντιστάθμισης. Ως εκ τούτου, το ποσό της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στην Caremar κατά την παράταση της αρχικής σύμβασης δεν οδήγησε σε υπεραντιστάθμιση σύμφωνα με το τμήμα 2.8 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

9.3.6. *Η προτεραιότητα ελλιμενισμού*

(402) Το άρθρο 19-ter παράγραφος 21 του νόμου 166/2009 ορίζει σαφώς ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ήταν 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 Caremar. 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. Πράγματι, ένα τακτικό χρονοδιάγραμμα είναι απαραίτητο για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας του πληθυσμού των νησιών και για τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών. Επιπλέον, 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.

(403) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό είχε ως στόχο να διευκολυνθεί η Caremar στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλ. τμήμα 9.3.1). Επιπλέον, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ισχύει μόνο για υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(404) Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη λεπτομερώς τη συμβατότητα της ΥΓΟΣ και της σχετικής αντιστάθμισης για την Caremar κατά την παράταση της αρχικής σύμβασης (βλ. τμήματα 9.3.1 έως 9.3.5). 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.

(405) Η Επιτροπή θεωρεί ότι ενδεχόμενο οικονομικό πλεονέκτημα από την προτεραιότητα ελλιμενισμού θα ήταν περιορισμένο (βλ. αιτιολογική σκέψη 225). Κατά συνέπεια, ομοίως περιορισμένος θα ήταν και ο κίνδυνος υπεραντιστάθμισης από το μέτρο αυτό. 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 στην Caremar, όπως περιγράφονται στο τμήμα 9.3.5 είναι επίσης κατάλληλοι για τον εντοπισμό ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης που προκύπτει από την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

(406) Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού, η οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας από την Caremar κατά τη διάρκεια της παράτασης της αρχικής σύμβασης, συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

9.3.7. *Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα*

(407) Βάσει της αξιολόγησης στις αιτιολογικές σκέψεις 347 έως 406, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Caremar για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παραταθείσας αρχικής σύμβασης στον κόλπο της Νάπολης την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Ιουλίου 2012 και στο αρχιπέλαγος του Pontino από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Μαΐου 2011 και η άρρηκτα συνδεδεμένη 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.

10. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(408) Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή αποφάσισε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Caremar στο πλαίσιο της παραταθείσας 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 την Caremar, το μέτρο αυτό επίσης συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ.

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

— η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Caremar για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την περίοδο από τις 16 Ιουλίου 2015 έως τις 15 Ιουλίου 2024, συνδυασμένης με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Caremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στην Caremar, διότι πληροί τα τέσσερα κριτήρια Altmark·

— η δυνατότητα χρήσης πόρων από την Caremar για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας, δεδομένου ότι η Caremar δεν χρησιμοποίησε τους πόρους αυτούς για τους προαναφερθέντες σκοπούς·

— οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονταν με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Caremar και η δυνατότητα χρήσης πόρων του FAS για την κάλυψη αναγκών ρευστότητας, όπως προβλέπεται στον νόμο 163/2010.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η αντιστάθμιση υπέρ της Caremar και η προτεραιότητα ελλιμενισμού για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Ιουλίου 2012, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Ιταλία έθεσε σε εφαρμογή την ενίσχυση υπέρ της Caremar κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Η εν λόγω ενίσχυση συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

Η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την περίοδο από τις 16 Ιουλίου 2015 έως τις 15 Ιουλίου 2024, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας βάσει αυτής, σε δέσμη με την πώληση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Caremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού, 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 163/2010, δεν αξιοποιήθηκε όσον αφορά την Caremar. Συνεπώς, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Caremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 4

Οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Caremar, όπως προβλέπονται στον νόμο 163/2010, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Caremar και της αγοράστριάς της 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 163/2010, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 8 Ιουλίου 2024.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Εκτελεστική Αντιπρόεδρος