II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 21ης Ιουνίου 2001

όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις που χορήγησε η Ιταλία στη ναυτιλιακή επιχείρηση Tirrenia di Navigazione

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2001) 1684]

(το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2001/851/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

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

Έχοντας προηγουμένως καλέσει τις ενδιαφερόμενες πλευρές να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα προαναφερόμενα άρθρα [1],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Συνεπεία των πολυάριθμων καταγγελιών που έλαβαν οι υπηρεσίες της, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης αναφορικά με τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στις έξι επιχειρήσεις του ομίλου εταιρειών Tirrenia, ήτοι τις εταιρείες Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar και Toremar. Οι ενισχύσεις αυτές έλαβαν τη μορφή της καταβολής άμεσων επιδοτήσεων σε κάθε μία από τις επιχειρήσεις του ομίλου, προορισμός των οποίων ήταν η υποστήριξη των γραμμών θαλασσίων μεταφορών που εξυπηρετούσαν οι εν λόγω εταιρείες, στο πλαίσιο των έξι συμβάσεων που είχαν συναφθεί το 1991 με το ιταλικό κράτος, με σκοπό να εγγυηθεί η παροχή των υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων αποτελεί υπηρεσίες ενδομεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας, αφενός, και της Σικελίας, της Σαρδηνίας και των άλλων μικρότερων ιταλικών νήσων, αφετέρου.

(2) Η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία σχετικά με την απόφασή της να κινήσει τη σχετική διαδικασία, με την επιστολή της της 6ης Αυγούστου 1999. Οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν τις παρατηρήσεις τους αναφορικά με την απόφαση αυτή με την επιστολή τους της 28ης Σεπτεμβρίου 1999.

(3) Η απόφαση της Επιτροπής να κινηθεί η σχετική διαδικασία δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* [2]. Στην Επιτροπή περιήλθαν, συνεπεία της εν λόγω δημοσίευσης, οι παρατηρήσεις πολυάριθμων ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης, οι οποίοι προσφέρουν υπηρεσίες θαλασσίων μεταφορών που είναι ανταγωνιστικές με τις επιχειρήσεις του ομίλου εταιρειών Tirrenia. Οι εν λόγω παρατηρήσεις διαβιβάστηκαν στις ιταλικές αρχές για να τους κοινοποιήσουν από τη δική τους πλευρά τις παρατηρήσεις τους τις αντίστοιχες τους.

(4) Στο πλαίσιο της διαδικασίας εξέτασης των καταγγελιών, οι ιταλικές αρχές ζήτησαν το διαχωρισμό της εξέτασης του φακέλου του ομίλου εταιρειών Tirrenia, για να εκδοθεί, με απόλυτη προτεραιότητα, η τελική απόφαση αναφορικά με την επιχείρηση Tirrenia di Navigazione. Το αίτημα αυτό εκπορευόταν από τη βούληση των ιταλικών αρχών να προβούν σε ιδιωτικοποίηση του ομίλου των εταιρειών, αρχής γενομένης από την ίδια την επιχείρηση Tirrenia di Navigazione, ενώ βασιζόταν επίσης στην πρόθεσή τους να επιταχυνθεί η προτεινόμενη διαδικασία σε συνάρτηση με την εν λόγω επιχείρηση.

(5) Όσον αφορά το εν λόγω αίτημα, η Επιτροπή διαπιστώνει καταρχάς ότι η επιχείρηση Tirrenia di Navigazione επωμίζεται, στο εσωτερικό του ομίλου των εταιρειών, το ρόλο του πρωταγωνιστή στο πεδίο της ακολουθούμενης χρηματοοικονομικής και εμπορικής στρατηγικής του ομίλου και ότι οι έξι επιχειρήσεις του ομίλου, οι οποίες είναι νομικά ανεξάρτητες, δραστηριοποιούνται σε διακεκριμένα γεωγραφικά τμήματα της αγοράς, στα οποία είναι εκτεθειμένες στον ανταγωνισμό σε ποικίλο βαθμό, τόσο από την πλευρά των ιδιωτικών ιταλικών φορέων εκμετάλλευσης, όσο και από την πλευρά των φορέων από άλλα κράτη μέλη. Εξάλλου, οι επιδοτήσεις που κατέβαλαν οι ιταλικές αρχές σε εφαρμογή των συμφωνιών που αναφέρθηκαν στην αιτιολογική σκέψη 1 υπολογίζονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να καλύπτουν το καθαρό έλλειμμα λειτουργικής εκμετάλλευσης που εμφανίζουν οι εν λόγω γραμμές οι οποίες εξυπηρετούνται από καθεμία από τις προαναφερθείσες επιχειρήσεις και

[1] ΕΕ C 306 της 23.10.1999, σ. 2.

[2] Βλέπε υποσημείωση 1.

καταβάλλονται απευθείας στις επιχειρήσεις αυτές, χωρίς τη διαμεσολάβηση της Tirrenia di Navigazione. Τέλος, τα άλλα βασικά στοιχεία των επίμαχων ενισχύσεων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας διαδικασίας —οι επενδυτικές ενισχύσεις και οι φοροαπαλλαγές— επιβάλλουν τη μεμονωμένη εξέταση κάθε επιχείρησης του ομίλου. Η Επιτροπή κρίνει συνεπώς ότι μπορεί να αποδεχθεί το αίτημα των ιταλικών αρχών. Η παρούσα απόφαση αφορά ως εκ τούτου αποκλειστικά την επιχείρηση Tirrenia di Navigazione.

2. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

2.1. *Η ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΑΓΟΡΑ*

(6) Η επιχείρηση Tirrenia di Navigazione αναπτύσσει σήμερα κατά κύριο λόγο τις δραστηριότητές της στην αγορά των θαλάσσιων ενδομεταφορών με τις κυριότερες ιταλικές νήσους, τη Σικελία και τη Σαρδηνία και, δευτερευόντως, στη διεθνή αγορά ενδομεταφορών εξυπηρετώντας τις θαλάσσιες διασυνδέσεις μεταξύ ηπειρωτικής Ιταλίας/Σικελίας/Τυνησίας. Οι προσφερόμενες υπηρεσίες περιλαμβάνουν τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1999, οι ενδομεταφορές με τις νήσους της Μεσογείου απαλλάσσονταν προσωρινά από την εφαρμογή της βασικής αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών [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)] [3].

Η εταιρεία Tirrenia ελέγχει στην αγορά των ενδομεταφορών σε μακρινές και μεσαίες αποστάσεις μερίδιο 67,3 % του σκέλους της αγοράς μεταφοράς επιβατών και μερίδιο 55,3 % στο σκέλος της μεταφοράς εμπορευμάτων [4]. Η πρόσφατη εμφάνιση ανταγωνιστικών ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης μείωσε αισθητά το μερίδιο της αγοράς που ελέγχει η Tirrenia, που κατείχε σχεδόν μονοπωλιακή θέση στις περισσότερες διαδρομές. Το άνοιγμα της αγοράς στην ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών θα ευνοήσει μάλλον την αύξηση του ανταγωνισμού μέσα στα επόμενα χρόνια.

2.2. *Η ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ*

2.2.1. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

(7) Όπως ορίζεται στο άρθρο 8 του νόμου αριθ. 684 της 20ής Δεκεμβρίου 1974, οι θαλάσσιες διασυνδέσεις με τις μεγαλύτερες και μικρότερες νήσους πρέπει να πληρούν τους όρους που απαιτούνται για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των θιγόμενων περιοχών, και ιδίως της περιοχής του Mezzogiorno. Προς το σκοπό αυτό, όπως ορίζεται στο νόμο, παρέχεται η δυνατότητα της καταβολής επιδοτήσεων σε εκείνους τους φορείς στους οποίους ανατίθεται το καθήκον της παροχής των εν λόγω υπηρεσιών, σύμφωνα με τις ρήτρες των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εικοσαετούς ισχύος.

Στο άρθρο 9 του νόμου αριθ. 160 της 5ης Μαΐου 1989 προβλέπεται ότι οι εξυπηρετούμενες γραμμές και η συχνότητα της εκτέλεσης των δρομολογίων θα προσδιορίζονται από τις κρατικές αρχές με βάση τις τεχνικές προτάσεις που προέρχονται από τις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγήθηκαν οι άδειες εκμετάλλευσης, οι οποίες υποχρεούνται προς το σκοπό αυτό να υποβάλουν κάθε πενταετία το αναλυτικό πρόγραμμα εκτέλεσης των δρομολογίων.

Όπως ορίζεται στο νόμο αριθ. 169 της 19ης Μαΐου 1975, οι επιχειρήσεις στις οποίες έχουν παραχωρηθεί οι αντίστοιχες άδειες, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγεται και η εταιρεία Tirrenia di Navigazione, εγγυώνται, επιπλέον, επικουρικά, ότι θα εκτελούν τις υπηρεσίες της μεταφοράς ταχυδρομείου και ταχυδρομικών δεμάτων και ότι θα διεκπεραιώνουν παράλληλα άλλες εμπορικές υπηρεσίες, καθαρά τοπικού χαρακτήρα.

Στο προεδρικό διάταγμα αριθ. 501 της 1ης Ιουνίου 1979 διευκρινίζονται τα διάφορα στοιχεία (έσοδα και έξοδα) που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της επιδότησης που καταβάλλεται στις επιχειρήσεις στις οποίες χορηγείται η σχετική άδεια. Στο προεδρικό διάταγμα προβλέπεται επίσης ότι για καθεμία από τις ναυτιλιακές γραμμές τα ωράρια αναχώρησης και άφιξης που εξυπηρετούνται από τις προαναφερόμενες εταιρείες θα εγκρίνονται με υπουργικό διάταγμα. Σε ό,τι αφορά τα σκάφη, το προεδρικό διάταγμα επιβάλλει στους κατόχους των αδειών τη χρησιμοποίηση σκαφών ναυπηγικής ηλικίας όχι μεγαλύτερης των 18 ετών των οποίων απαιτείται να είναι πλοιοκτήτες, εξαιρουμένων των απαλλαγών που εγκρίνονται ρητά από το υπουργείο. Η ρύθμιση αυτή, με την οποία υποχρεώνονται οι κάτοχοι των αδειών σε τακτική ανανέωση των πλοίων του στόλου τους, αποτελεί ειδικό όρο που επιβάλλεται στις προαναφερόμενες ναυτιλιακές εταιρείες. Στα χρησιμοποιούμενα σκάφη πρέπει εξάλλου να ανατίθεται μεμονωμένα η εξυπηρέτηση κάθε γραμμής εκπλήρωσης υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Με τη ρύθμιση του άρθρου 40 εξάλλου εξουσιοδοτείται ο αρμόδιος υπουργός εμπορικής ναυτιλίας να εγκρίνει την εκτέλεση πρόσθετων δρομολογίων προς ικανοποίηση των έκτακτων αναγκών που καλύπτονται προς το δημόσιο συμφέρον ή προς εξυπηρέτηση του συγκοινωνιακού φόρτου, εκτός από τις τακτικές γραμμές.

Όπως ορίζεται στο νόμο αριθ. 856 της 5ης Δεκεμβρίου 1986, οι ναύλοι καθορίζονται με υπουργικό διάταγμα, με βάση την πρόταση των εταιρειών στις οποίες έχουν παραχωρηθεί οι άδειες. Με τους ναύλους αυτούς οι κανονικοί επιβάτες διαχωρίζονται από τους μόνιμους κατοίκους και τους διακινούμενους εργαζομένους, κατηγορίες για τις οποίες εφαρμόζεται το ευεργέτημα μειωμένων ναύλων.

2.2.2. ΟΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

(8) Τον Ιούλιο του 1991 υπογράφηκαν μεταξύ του ιταλικού κράτους και κάθε επιχείρησης που συμμετέχει στον όμιλο εταιρειών Tirrenia, στις οποίες συγκαταλέγεται και η Tirrenia di Navigazione, έξι ταυτόσημες συμβάσεις εικοσαετούς διαρκείας (άρθρο 2), οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του 1989.

Στις συμβάσεις αυτές προβλέπεται ότι η πρώτη πενταετία αρχίζει να τρέχει την 1η Ιανουαρίου του 1990.

Σύμφωνα με τη ρύθμιση του άρθρου 3 των εν λόγω συμφωνιών, το ύψος της ετησίως καταβαλλόμενης επιδότησης καθορίζεται με βάση την αίτηση που υποβάλλει η εκάστοτε επιχείρηση το Φεβρουάριο του τρέχοντος οικονομικού έτους. Η αίτηση αποτελεί στη συνέχεια αντικείμενο διυπουργικών διαβουλεύσεων και εγκρίνεται με υπουργικό διάταγμα τον επόμενο Μάιο. Σκοπός της ετήσιας επιδότησης είναι να επιτραπεί στην επιχείρηση η κάλυψη των απωλειών που είναι απόρροια της αρνητικής σχέσης μεταξύ των εσόδων και των εξόδων λειτουργικής εκμετάλλευσης του οικονομικού έτους. Στο άρθρο 5 απαριθμούνται λεπτομερώς οι οικονομικές παράμετροι που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των διαφόρων στοιχείων του κόστους που λαμβάνονται υπόψη σύμφωνα με τις ρυθμίσεις του προεδρικού διατάγματος αριθ. 501/79 για τον προσδιορισμό του ύψους της επιδότησης.

[3] ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7.
[4] *Πηγή:* Conto Nazionale del Trasporti 1997.

2.2.3. ΤΑ ΠΕΝΤΑΕΤΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

(9) Όπως ορίζεται στο άρθρο 1 των προαναφερόμενων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στα πενταετή προγράμματα καθορίζονται οι γραμμές και οι λιμένες που εξυπηρετούνται, η τυπολογία και η χωρητικότητα των σκαφών που διατίθενται για την εξυπηρέτηση των εν λόγω ναυτιλιακών διασυνδέσεων, η συχνότητα των δρομολογίων και οι ναύλοι που πρέπει να τηρούνται, συμπεριλαμβανομένων και των προτιμησιακών ναύλων οι οποίοι εφαρμόζονται ιδίως για τους μόνιμους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών.

Το πρώτο πενταετές πρόγραμμα το οποίο κάλυπτε τη χρονική περίοδο 1990-1994 εγκρίθηκε με το υπουργικό διάταγμα της 29ης Μαΐου 1990 και τέθηκε σε ισχύ από την 1η Ιανουαρίου του 1990.

Το δεύτερο πρόγραμμα, που κάλυπτε τα έτη 1995-1999, το οποίο εγκρίθηκε με το διάταγμα της 14ης Μαΐου 1996, δεν περιλάμβανε ουσιαστικές τροποποιήσεις αναφορικά με τις γραμμές και τη συχνότητα των δρομολογίων. Το δεύτερο πρόγραμμα περιλάμβανε ωστόσο ορισμένες τροποποιήσεις σχετικά με τα σκάφη που προορίζονταν για την εξυπηρέτηση των εν λόγω γραμμών και προέβλεπε ιδίως την αγορά δύο ταχύπλοων σκαφών μεταφοράς επιβατών και οχημάτων στη γραμμή Civitavecchia/Olbia από τον Ιούνιο του 1998 και την ένταξη δύο νέων πορθμείων προς εξυπηρέτηση της γραμμής Νάπολη/Παλέρμο προς αντικατάσταση παμπάλαιων σκαφών (μεικτής μεταφοράς και μεταφοράς φορτίου) συνολικά ίσης χωρητικότητας.

Το τρίτο πρόγραμμα το οποίο καλύπτει τα έτη από το 2000 έως το 2004 που υποβλήθηκε στις ιταλικές αρχές το Σεπτέμβριο του 1999 δεν έχει ακόμη εγκριθεί. Εν αναμονή της έγκρισης του εν λόγω προγράμματος, με το διάταγμα της 8ης Μαρτίου 2000 επιβλήθηκε στις επιχειρήσεις του ομίλου εταιρειών της Tirrenia η υποχρέωση να συνεχίσουν την εκτέλεση των δρομολογίων τους για τα οποία γίνεται λόγος στο άρθρο 9 του νόμου αριθ. 160/89, εκμεταλλευόμενες τα σκάφη που είχαν στη διάθεσή τους στις 31 Δεκεμβρίου 1999.

2.2.4. ΟΙ ΕΤΗΣΙΕΣ ΕΞΙΣΩΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

(10) Στη σύμβαση προβλέπεται ότι οι ετήσιες εξισωτικές επιδοτήσεις καταβάλλονται με τον εξής τρόπο: το Μάρτιο κάθε έτους δίνεται μία αρχική προκαταβολή η οποία ανέρχεται στο 70 % της επιδότησης που καταβλήθηκε το προηγούμενο έτος. Τον Ιούνιο καταβάλλεται η δεύτερη δόση η οποία ανέρχεται στο 20 % του ποσού της εν λόγω επιδότησης. Η εκκαθάριση του υπόλοιπου που ενδεχομένως απομένει γίνεται στα τέλη του έτους. Αυτό είναι ίσο με τη διαφορά μεταξύ των ποσών που έχουν ήδη καταβληθεί και της αρνητικής σχέσης που υφίσταται μεταξύ των εσόδων και των εξόδων λειτουργικής εκμετάλλευσης κατά το τρέχον έτος. Εάν αποδεικνύεται ότι η εταιρεία εισέπραξε ποσό υψηλότερο από το καθαρό κόστος των υπηρεσιών που προσέφερε (έσοδα-έξοδα), είναι υποχρεωμένη να επιστρέψει τη διαφορά, μέσα σε 15 ημέρες από την έγκριση του ισολογισμού.

(11) Η ετησίως καταβαλλόμενη επιδότηση ισοδυναμεί με το συσσωρευμένο καθαρό έλλειμμα των αναφερόμενων στο πενταετές πρόγραμμα υπηρεσιών, προσαυξημένο κατά το μεταβλητό ποσό της απόδοσης του εκμεταλλευόμενου κεφαλαίου. Το ύψος των αντίστοιχων επιδοτήσεων που καταβλήθηκαν στην εταιρεία Tirrenia di Navigazione σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας του 1996 εξελίχθηκε ως εξής [5]:

(σε εκατ. ιταλικές λίρες)

Έτος	Λειτουργικά έξοδα (α)	Λειτουργικά έσοδα (β)	Καθαρό έλλειμμα (συσσωρευμένες ζημίες – συσσωρευμένα έσοδα) (α – β)	Απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου	Ύψος της ετήσιας απόδοσης
1992	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
1993	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1994	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1995	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1996	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1997	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1998	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2000	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

[5] Τα στοιχεία αυτά αντλήθηκαν από τη μελέτη της επιχείρησης Price Waterhouse Coopers «Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999», και συμπληρώθηκαν από τις ιταλικές αρχές, για το έτος 2000. Στη μελέτη αυτή παρατίθενται οι αναλυτικοί λογαριασμοί της εταιρείας Tirrenia, με αξιολόγηση για καθεμία από τις εξυπηρετούμενες γραμμές του αναλυτικού κόστους και των εσόδων εκμετάλλευσης για το εκάστοτε οικονομικό έτος.

Οι προσπάθειες που κατέβαλε η Tirrenia di Navigazione για τη μείωση του κόστους εκμετάλλευσής της και τη βελτιστοποίηση των αποτελεσμάτων της με την προοπτική του ανοίγματος της αγοράς ενδομεταφορών και της μελλοντικής ιδιωτικοποίησης της επιχείρησης αντικατοπτρίστηκαν από το 1997 και μετά στη διαρκή συνολική μείωση του ποσού των ετήσιων επιδοτήσεων. Η αύξηση που διαπιστώθηκε για το έτος 2000 είναι άμεση απόρροια του αρνητικού αντίκτυπου που είχε η άνοδος του κόστους των καυσίμων στα αποτελέσματα εκμετάλλευσης της επιχείρησης, καθώς το ύψος των ναύλων παρέμεινε σταθερό με απόφαση των κρατικών αρχών ([6]). Το ποσό της καθαρής απώλειας εκμετάλλευσης προκύπτει από τη διαφορά μεταξύ των ζημιών οι οποίες συσσωρεύονται εν γένει κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου εκμετάλλευσης (από την 1η Οκτωβρίου έως τις 31 Μαΐου) και των κερδών που σημειώνονται κυρίως κατά τη θερινή περίοδο (από την 1η Ιουνίου έως τις 30 Σεπτεμβρίου). Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, η απώλεια εσόδων που είναι άμεση απόρροια των ευεργετικών ναύλων που ισχύουν προς όφελος των μόνιμων κατοίκων των νησιωτικών περιοχών και των διακινούμενων εργαζομένων (ναύλων που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις) είναι υψηλότερη από το συνολικό ποσό της ετήσιας επιδότησης.

Σε ό,τι αφορά την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, αυτή αντιπροσωπεύει, σε ποσοστιαία αναλογία επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου, ποσοστό κυμαινόμενο, ανάλογα με τα έτη, από […] κατά το 1992, μέχρι […] το 2000, σε εναρμόνιση με τα επιτόκια που ίσχυαν στην αγορά κατά τα αντίστοιχα έτη. Η Επιτροπή διαπιστώνει εξάλλου αναφορικά με το θέμα αυτό ότι στις κοινοτικές κατευθύνσεις για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές ([7]) προβλέπεται ότι στο ποσό της χορηγούμενης επιδότησης προς αντιστάθμιση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας λαμβάνεται υπόψη «η εύλογη απόδοση του εκμεταλλευόμενου κεφαλαίου», όπως γίνεται.

2.3. *ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΑ ΠΕΝΤΑΕΤΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ*

(12) Εκτός από τις γραμμές που οφείλουν να εξυπηρετηθούν και τη συχνότητα δρομολογίων που πρέπει να ακολουθείται, στα πενταετή προγράμματα καθορίζονται οι επενδύσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν από την επιχείρηση στην οποία παρέχεται η άδεια κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης χρονικής περιόδου για να εξασφαλίζεται η εκτέλεση των υπηρεσιών στις εν λόγω γραμμές. Εκείνο που αποτέλεσε ιδιαίτερο μέλημα της Επιτροπής κατά τη διάρκεια της διαδικασίας της εξέτασης ήταν να εξακριβώσει με ποιο τρόπο συνυπολογίστηκε το κόστος της αγοράς και της απόσβεσης των σκαφών για τους σκοπούς του υπολογισμού της ετήσιας επιδότησης.

Η Επιτροπή θα επιθυμούσε επίσης να επαληθεύσει κατά πόσο οι πρόσθετες επενδύσεις που προβλέπονται προς στήριξη των επιχειρήσεων του ομίλου εταιρειών από το επιχειρηματικό πρόγραμμα δραστηριοτήτων, το οποίο εγκρίθηκε από την Tirrenia το Μάρτιο του 1999 για τη χρονική περίοδο 1999-2002 δεν περιλαμβάνουν κάποιο στοιχείο ενίσχυσης. Σκοπός του προγράμματος είναι να επιτευχθούν οι ακόλουθοι κύριοι στόχοι:

— να επιτραπεί στις επιχειρήσεις του ομίλου εταιρειών να αντιμετωπίσουν τις αλλαγές που είναι απόρροια της απελευθέρωσης της ιταλικής αγοράς ενδομεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 1999 και να προετοιμασθούν για να αντιμετωπίσουν την εκπνοή ισχύος του καθεστώτος επιδοτήσεων που έχουν συνάψει με το κράτος που θα συντελεστεί το 2008,

— να μειωθεί το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών στο πλαίσιο των προαναφερόμενων συμβάσεων,

— να ενισχυθεί η ανάπτυξη του ομίλου των εταιρειών και να αξιοποιηθούν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο οι διαθέσιμοι πόροι,

— να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την ιδιωτικοποίηση των επιχειρήσεων του ομίλου.

Στο επιχειρηματικό πρόγραμμα δραστηριοτήτων προβλέπεται ιδίως η πορεία εξέλιξης των απαιτούμενων επενδύσεων για την προσφορά των υπηρεσιών που προβλέπονται από τις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, γεγονός που θα έχει ως αποτέλεσμα τον παροπλισμό των παλαιών σκαφών, την μετακίνηση άλλων και την ένταξή τους στο πλαίσιο του ομίλου εταιρειών και την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων συνολικού ύψους 700 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών.

2.4. *Η ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ*

(13) Με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 504 της 26ης Οκτωβρίου 1995 θεσπίζεται το προνομιακό φορολογικό καθεστώς για τα ορυκτέλαια που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα για τους σκοπούς της ναυτιλίας. Σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 3 του εν λόγω διατάγματος, για τις λιπαντικές ουσίες που χρησιμοποιούνται στα σκάφη ισχύουν μειωμένοι συντελεστές των ειδικών φόρων κατανάλωσης.

Στην απόφασή της για την κίνηση της σχετικής διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφραζε τις αμφιβολίες της σχετικά με τον λεπτομερή τρόπο εφαρμογής του εν λόγω μέτρου παροχής φοροαπαλλαγών στις περιπτώσεις των σκαφών που ήταν ακινητοποιημένα σε ιταλικούς λιμένες, για να τους γίνουν οι απαιτούμενες εργασίες συντήρησης. Εκείνο που επιθυμούσε η Επιτροπή ήταν να διασφαλισθεί ότι με την προαναφερόμενη ρύθμιση δεν θεσπίζονται διακρίσεις σε βάρος όλων των άλλων επιχειρήσεων εκμετάλλευσης θαλάσσιων μεταφορών, τα πλοία των οποίων υπόκεινται στις αυτές συνθήκες.

3. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ**

3.1. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ TIRRENIA DI NAVIGAZIONE*

(14) Η επιχείρηση Tirrenia di Navigazione κοινοποίησε τις παρατηρήσεις της αναφορικά με την απόφαση κίνησης της σχετικής διαδικασίας, με την επιστολή της της 22ας Νοεμβρίου 1999. Η επιχείρηση απορρίπτει κυρίως το χαρακτηρισμό των «νέων ενισχύσεων» που δόθηκε στις εξισωτικές πληρωμές που καταβλήθηκαν από το κράτος στο πλαίσιο των συμβάσεων που υπογράφηκαν και αμφισβήτησε, κατά συνέπεια, τη βασιμότητα της σχετικής απόφασης να κινηθεί η νομότυπη διαδικασία της εξέτασης. Όπως υποστήριξε ιδίως η επιχείρηση, η Επιτροπή ήταν εδώ και πολύ καιρό ενημερωμένη σχετικά με την ύπαρξη του καθεστώτος καταβολής εξισωτικών πληρωμών προς αντιστάθμιση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς ωστόσο να έχει διατυπώσει καμία αντίρρηση σε σχέση με αυτές. Εξάλλου, πάντοτε κατά τη γνώμη της ενδιαφερόμενης επιχείρησης, το ποσό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών οι οποίες καταβάλλονταν στο δημόσιο φορέα εκμετάλλευσης ισοδυναμούσαν με το απαραίτητα αναγκαίο και ανάλογο

([6]) Οι δαπάνες για τα καύσιμα αυξήθηκαν από περίπου 74 179 εκατομμύρια ιταλικές λίρες το 1999 σε 113 142 εκατομμύρια ιταλικές λίρες το 2000.

([7]) ΕΕ C 205 της 5.7.1997.

ποσό για την κάλυψη του πρόσθετου καθαρού κόστους από τις υποχρεώσεις παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, με αποτέλεσμα η Tirrenia να καταλήγει πάντως στο συμπέρασμα ότι η καταβολή του ποσού αυτού δεν συνιστούσε ουδόλως φραγμό του ανταγωνισμού σε βάρος των υπόλοιπων φορέων υπόλοιπων φορέων που ασκούσαν δραστηριότητες στην αγορά.

Η Tirrenia di Navigazione άσκησε παράλληλα προσφυγή ενώπιον του Πρωτοδικείου, βάσει του άρθρου 230 παράγραφος 4 της συνθήκης ([8]), στρεφόμενη κατά της απόφασης με την οποία η Επιτροπή είχε κινήσει τη σχετική διαδικασία.

3.2. *ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ*

(15) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από πολλούς ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης, οι οποίοι ανταγωνίζονται τις επιχειρήσεις στις οποίες έχουν παραχωρηθεί οι άδειες. Στις παρατηρήσεις αυτές υπογραμμίζονταν κυρίως τα ακόλουθα σημεία:

— ότι η Tirrenia εφαρμόζει, στις γραμμές στις οποίες συγκεντρώνεται ο ανταγωνισμός με τους ιδιωτικούς φορείς, επιθετική εμπορική πολιτική, χαρακτηριστικό της οποίας είναι η εφαρμογή ναύλων ντάμπιγκ, συστημάτων παροχής εκπτώσεων και ετεροχρονισμένης πληρωμής, τα οποία δεν είναι δυνατόν να επεξηγηθούν χωρίς την ύπαρξη των κρατικών επιδοτήσεων,

— ότι από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας λείπει κάθε διαφάνεια και ότι η δυνατότητα που παρέχεται στην Tirrenia να τροποποιεί το εύρος των υποχρεώσεων που της επιβάλλονται ιδίως σε συνδυασμό με τις εξυπηρετηθησόμενες γραμμές, τα εφαρμοστέα ωράρια και τη συχνότητα δρομολογίων αντιβαίνει στην ίδια τη φύση των τηρητέων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

— ότι, λαμβανομένων υπόψη των υπηρεσιών που προσφέρονται από τους ιδιωτικούς φορείς σε ορισμένες γραμμές που εξυπηρετούνται από την Tirrenia, η αναγκαιότητα της παροχής δημόσιας υπηρεσίας εμφανίζεται αμφισβητήσιμη,

— ότι οι αναλυτικές λεπτομέρειες χρηματοδότησης των επενδύσεων που έγιναν από το 1995 και μετά ή οι οποίες προγραμματίζονται από το σχέδιο επιχειρηματικών δραστηριοτήτων εμπεριέχουν στοιχεία ενίσχυσης, ιδίως σε ό,τι αφορά τα δύο σκάφη που αγοράστηκαν το 1996 από τη Viamare και, εν γένει, σε ό,τι αφορά την ευνοϊκότερη πρόσβαση της Tirrenia σε τραπεζικές πιστώσεις,

— ότι, όπως ακριβώς και οι υπόλοιπες επιχειρήσεις του ομίλου εταιρειών, η Tirrenia ευεργετείται από την προνομιακή φορολογική μεταχείριση στο θέμα των ορυκτελαίων που χρησιμοποιούν τα πλοία της, όταν είναι ακινητοποιημένα στους ιταλικούς λιμένες.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΙΤΑΛΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ**

4.1. *ΟΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΛΗΘΗΚΑΝ ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ*

(16) Οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν τις δικές τους παρατηρήσεις σχετικά με την διαδικασία που κινήθηκε με την επιστολή τους της 29ης Σεπτεμβρίου 1999. Κατά τη γνώμη τους, με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου (κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ) διανοίγεται για τις συμβάσεις που υπογράφηκαν με κάθε χωριστή επιχείρηση του ομίλου εταιρειών της Tirrenia η δυνατότητα να παραγάγουν όλα τους τα αποτελέσματα στο έπακρο μέχρι την ημερομηνία εκπνοής της ισχύος τους, δηλαδή μέχρι και το 2008 κατά τέτοιο τρόπο ώστε το σύστημα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που απορρέει από τις συμβάσεις αυτές να μην δύναται να αμφισβητηθεί από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας.

Οι ίδιες αρχές, εξάλλου, αμφισβήτησαν κατά πόσο οι ενισχύσεις που αφορά η απόφαση της Επιτροπής συνιστούν νέες ενισχύσεις, κατά την έννοια του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης και ότι ήταν σε θέση, πριν από το άνοιγμα της ιταλικής αγοράς ενδομεταφορών, που συντελέσθηκε την 1η Ιανουαρίου 1999, να επηρεάσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών.

Εκείνο που τονίζουν οι ιταλικές αρχές, εκτός από τις προαναφερόμενες γενικές παρατηρήσεις, είναι ότι η παρουσία των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης στις γραμμές που εξυπηρετούνται από την Tirrenia di Navigazione αποτελεί πρόσφατο και αποσπασματικό φαινόμενο, το οποίο περιορίζεται σε μικρό αριθμό γραμμών και επικεντρώνεται στη θερινή περίοδο εκμετάλλευσης. Εξάλλου, η μέθοδος υπολογισμού των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών, οι οποίες συνίστανται στην αφαίρεση των συσσωρευμένων ζημιών, οι οποίες συγκεντρώθηκαν κατά τη χειμερινή περίοδο, από τα κέρδη που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου, συμβάλλει στον περιορισμό του ποσού των καταβαλλόμενων εξισωτικών πληρωμών, στο ελάχιστο απαιτούμενο ποσό. Κατά συνέπεια, κατά τις ιταλικές αρχές, οι εξισωτικές πληρωμές αποδεικνύονται απαραίτητες και απόλυτα προσαρμοσμένες στις υποχρεώσεις παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, η διαμόρφωση των χαρακτηριστικών στοιχείων των οποίων εναπόκειται στο ίδιο το κράτος μέλος.

4.2. *ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ*

(17) Όπως επισημαίνουν οι ιταλικές αρχές, προορισμός των επενδύσεων που προβλέπονται από το επιχειρηματικό σχέδιο δραστηριοτήτων είναι η μείωση του κόστους των παρεχόμενων υπηρεσιών, με παράλληλη διατήρηση του υψηλού επιπέδου ποιοτικών υπηρεσιών. Εξάλλου, όπως ισχυρίζονται οι ίδιες οι αρχές, οι αναλυτικές λεπτομέρειες που διέπουν τη χρηματοδότηση των σχεδιαζόμενων επενδύσεων δεν συμπεριλαμβάνουν κανένα στοιχείο ενίσχυσης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι εν λόγω επενδύσεις θα προέλθουν, κατά ένα μέρος, από ίδια κεφάλαια της επιχείρησης και, κατά το υπόλοιπο μέρος, από τραπεζικά δάνεια τα οποία θα συναφθούν με τους ομαλούς όρους της αγοράς.

4.3. *Η ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ*

(18) Οι ιταλικές αρχές ανέλυσαν το πλαίσιο κανονιστικών διατάξεων που διέπει τη φορολογική μεταχείριση των ορυκτελαίων που χρησιμοποιούνται ως καύσιμα για τους σκοπούς της ναυσιπλοΐας. Όπως προκύπτει από τις πληροφορίες που διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή, η προνομιακή φορολογική μεταχείριση που επιφυλασσόταν βάσει των διατάξεων του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 504/1995 επεκτάθηκε στα καύσιμα και τα ορυκτέλαια που χρησιμοποιούνται από κάθε πλοίο που είναι ακινητοποιημένο σε κάποιο λιμένα για την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης, με την απόφαση της 2ας Μαρτίου 1996 περί γενικής εφαρμογής του μέτρου σε εκτέλεση του διατάγματος αυτές τις εργασίες.

([8]) Υπόθεση T 246/99, που είναι ακόμη εκκρεμής.

(19) Η Ιταλία προσέφυγε παράλληλα στο δικαστήριο, ζητώντας να ακυρωθεί η απόφαση να κινηθεί η σχετική διαδικασία, στο μέτρο που περιλαμβάνει εντολή να ανασταλεί η χορήγηση των παράνομων ενισχύσεων ([9]).

5. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ**

5.1. *ΟΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΣΤΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ*

5.1.1. Η ΥΠΑΡΞΗ ΝΕΑΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(20) Σύμφωνα με το άρθρο 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ οι 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 μεταχείρισης ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

Όπως διαπίστωσε η Επιτροπή, οι ετήσιες εξισωτικές πληρωμές που κατέβαλε άμεσα το κράτος στην επιχείρηση Tirrenia di Navigazione, στο πλαίσιο των ρυθμίσεων της σύμβασης του 1991, παραχωρούν στην εν λόγω επιχείρηση πλεονεκτήματα, από τα οποία δεν ευεργετούνται οι ανταγωνιστικές επιχειρήσεις οι οποίες προσφέρουν ή θα ήταν σε θέση να προσφέρουν συγκρίσιμες υπηρεσίες στην αγορά για την οποία γίνεται λόγος. Το γεγονός ότι η εν λόγω αγορά είχε απαλλαγεί προσωρινά μέχρι την 1η Ιανουαρίου του 1999 από την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ) δεν αποκλείει το ενδεχόμενο οι επιδοτήσεις οι οποίες καταβλήθηκαν σύμφωνα με τις ρυθμίσεις των συμφωνιών να έχουν επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και να έχουν νοθεύσει τον ανταγωνισμό, προς όφελος της Tirrenia. Όσον αφορά το σημείο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει, καταρχάς, την παρουσία φορέων από άλλα κράτη μέλη στις γραμμές που εξυπηρετούνται από την Tirrenia, ήδη πριν από το άνοιγμα της αγοράς των ενδομεταφορών. Δεύτερον, σημειώνει ότι ορισμένες ανταγωνιστικές εταιρείες ασκούσαν ήδη δραστηριότητες πριν από την ημερομηνία αυτή στις αγορές που είχαν απελευθερωθεί, όπως η αγορά θαλασσίων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών, αφενός μεν, και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών, αφετέρου, στις οποίες η Tirrenia di Navigazione ήταν παρούσα πριν από την 1η Ιανουαρίου του 1999 και στις οποίες εξακολουθεί να είναι δραστήρια. Διαπιστώνει επίσης τον κίνδυνο που συνεπάγεται η χορήγηση διασταυρούμενων επιδοτήσεων για τις υπηρεσίες που παρέχονται από την Tirrenia di Navigazione στην αγορά των ενδομεταφορών και τις αντίστοιχες υπηρεσίες που προσφέρει στην αγορά διεθνών μεταφορών, ιδίως μάλιστα λόγω της έλλειψης τήρησης χωριστών λογιστικών βιβλίων από την πλευρά της επιχείρησης γι' αυτές τις διαφορετικές κατηγορίες παροχής υπηρεσιών. Η Επιτροπή διαπιστώνει, τέλος, ότι η χρονική ισχύς του συστήματος καταβολής ετήσιων εξισωτικών επιδοτήσεων που προβλέπεται από τη συμφωνία του 1991 εκτείνεται σε μία εικοσαετία και ότι θα εξακολουθήσει, κατά συνέπεια, να παράγει τα αποτελέσματά της και έπειτα από το άνοιγμα της αγοράς των ανάλογων υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών.

(21) Η Επιτροπή δεν συμμερίζεται την άποψη της Tirrenia di Navigazione, σύμφωνα με την οποία στην περίπτωση των επίμαχων ενισχύσεων πρόκειται για υφιστάμενες ενισχύσεις. Όπως επισημαίνει η Επιτροπή, κατ' αρχήν, οι εν λόγω ενισχύσεις δεν ήταν χρονικά προγενέστερες από τη στιγμή έναρξης ισχύος της συνθήκης. Πράγματι, είναι αλήθεια ότι η ρύθμιση των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών καθορίστηκε με την τωρινή της μορφή από τους νόμους αριθ. 684/74 και αριθ. 169/75. Με τις ρυθμίσεις του διατάγματος αριθ. 501/79 και του νόμου αριθ. 856/86 καθορίστηκαν επιπλέον διάφορες άλλες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα διάφορα στοιχεία του κόστους που υπεισέρχονται στον υπολογισμό των εξισωτικών επιδοτήσεων που καταβάλλονται στην Tirreniadi Navigazione σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας του 1991. Δεύτερον, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι εν λόγω ενισχύσεις δεν έχουν ποτέ εγκριθεί από την ίδια. Το γεγονός ιδίως ότι η Επιτροπή ήταν σε θέση να λάβει γνώση των διαφόρων νομοθετικών κειμένων, με τα οποία καθιερώθηκε το καθεστώς της καταβολής επιδοτήσεων σε ετήσια βάση και ότι μπορούσε να είχε λάβει γνώση της συμφωνίας του 1991 δεν επιτρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι συνέτρεχε η περίπτωση της σιωπηρής έγκρισης του καθεστώτος καταβολής των επιδοτήσεων σε ετήσια βάση, βάσει της νομολογίας στην υπόθεση Lorenz ([10]). Το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγει η Επιτροπή, ως εκ τούτου, είναι ότι οι ενισχύσεις προς την Tirrenia di Navigazione συνιστούν νέες ενισχύσεις, κατά την έννοια του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 ([11]).

5.1.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(22) Η απαγόρευση της χορήγησης ενισχύσεων του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης δεν είναι απόλυτη. Στο άρθρο 87 παράγραφοι 2 και 3 και στο άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης θεσπίζονται παρεκκλίσεις.

Οι ενισχύσεις που χορηγήθηκαν στην Tirrenia στο πλαίσιο της ετήσιας καταβολής των επιδοτήσεων δεν εμπίπτουν σε καμία παρέκκλιση από τις προβλεπόμενες στο άρθρο 87 παράγραφος 2 της συνθήκης, εφόσον δεν αποτελούσαν ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα προς μεμονωμένους καταναλωτές, αλλά ούτε και ενισχύσεις για την επανόρθωση ζημιών που είχαν προκληθεί από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα, αλλά ούτε και αποτελούσαν ενισχύσεις που είχαν χορηγηθεί προς την οικονομία ορισμένων περιοχών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Σε ό,τι αφορά ιδίως τις ενισχύσεις κοινωνικού χαρακτήρα, προαπαιτούμενο όρο αποτελεί το μέτρο από το οποίο ευεργετούνται οι μεμονωμένοι καταναλωτές να μην ευνοεί άμεσα ή έμμεσα ορισμένες επιχειρήσεις ή ορισμένους κλάδους παραγωγής. Όπως διαπιστώνει η Επιτροπή, αναφορικά με το σημείο αυτό, η έλλειψη των εισπράξεων που απορρέει για την Tirrenia di Navigazione από την εφαρμογή των μειωμένων ναύλων προς όφελος των μόνιμων κατοίκων των νησιωτικών περιοχών και των διακινούμενων εργαζομένων λαμβάνεται υπόψη κατά τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Οι ιταλικές αρχές δεν αναλαμβάνουν ως εκ τούτου την επιβάρυνση των μειωμένων ναύλων, από τους οποίους ευεργετούνται οι μεμονωμένοι καταναλωτές παρά μόνο στην περίπτωση που οι ενδιαφερόμενοι καταναλωτές ταξιδεύουν με τους δημόσιους μεταφορικούς φορείς, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα να ευνοούνται οι τελευταίοι σε σύγκριση με τους ιδιώτες ανταγωνιστές τους.

([9]) Υπόθεση C 400/99, που είναι ακόμη εκκρεμής.

([10]) Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, υπόθεση 120/73, Lorenz, Συλλογή 1973, σ. 1471.

([11]) ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

Αλλά ούτε μπορούν εξάλλου οι εν λόγω ενισχύσεις να υπαχθούν στο ευεργέτημα κάποιας παρέκκλισης από τις κατονομαζόμενες στο άρθρο 87 παράγραφος 3 της συνθήκης. Προορισμός των ενισχύσεων αυτών δεν είναι στην ουσία η προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος ή η άρση σοβαρής διαταραχής της οικονομίας ενός κράτους μέλους, κατά την έννοια του στοιχείου β), ενώ προορισμός τους δεν είναι επίσης η προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς, κατά την έννοια του στοιχείου δ). Οι ενισχύσεις δεν είναι εξάλλου δυνατό να χαρακτηρισθούν ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα κατά την έννοια των στοιχείων α) ή γ), εφόσον η εν λόγω ενίσχυση δεν αποτελεί μέρος ενός σχετικού προγράμματος χορήγησης ενισχύσεων σε περισσότερους οικονομικούς κλάδους, στο οποίο έχουν ανοικτή πρόσβαση σε μία δεδομένη περιοχή όλες οι επιχειρήσεις των θιγόμενων κλάδων ([12]). Οι επίμαχες ενισχύσεις δεν είναι εξάλλου δυνατόν να αντιμετωπισθούν ως ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων, κατά την έννοια του στοιχείου γ), στο μέτρο που πρόκειται για ενισχύσεις, προορισμός των οποίων είναι η κάλυψη του κόστους εκμετάλλευσης ενός συγκεκριμένου φορέα ναυτιλιακών μεταφορών και εφόσον αυτές δεν εντάσσονται σε συνολικό πρόγραμμα, το οποίο παρέχει τη δυνατότητα στην ευεργετούμενη επιχείρηση να ανακτήσει την οικονομική και χρηματοπιστωτική της ευρωστία, χωρίς να χρειάζεται να προσφύγει περαιτέρω σε άλλες ενισχύσεις.

(23) Όπως προβλέπεται στο άρθρο 86 παράγραφος 2 της συνθήκης, οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος ή που έχουν το χαρακτήρα δημοσιονομικού μονοπωλίου υπόκεινται στους κανόνες της παρούσας συνθήκης, ιδίως στους κανόνες ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή πραγματικά την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί. Η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό ο οποίος θα αντέκειτο προς το συμφέρον της Κοινότητας.

(24) Καθώς με τη ρύθμιση αυτή θεσπίζεται παρέκκλιση από τον κανόνα, αυτή πρέπει να ερμηνεύεται αυστηρά, σύμφωνα με την κοινοτική νομολογία ([13]). Υπό το πρίσμα αυτό δεν επαρκεί, επομένως, να έχει επιφορτισθεί κάποια επιχείρηση από τις κρατικές αρχές με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, αλλά τίθεται ο περαιτέρω όρος η τήρηση των διατάξεων της συνθήκης και ιδίως του άρθρου 87 να παρεμποδίζει την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που έχει ανατεθεί στην επιχείρηση και αυτό να μην αντίκειται στο συμφέρον της Κοινότητας ([14]).

(25) Για να εκτιμηθεί κατά πόσο οι επιδοτήσεις που καταβλήθηκαν στην Tirrenia di Navigazione στο πλαίσιο της συμφωνίας του 1991 είναι δυνατόν να υπαχθούν στο ευεργέτημα της παρέκκλισης του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης, η Επιτροπή είναι κατά πρώτο λόγο υποχρεωμένη να επαληθεύσει την ύπαρξη και την έκταση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί στην επιχείρηση, ούτως ώστε να αξιολογήσει εάν ήταν αναγκαία η παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και κατά πόσο χρειαζόταν η καταβολή των εξισωτικών πληρωμών προς κάλυψη του αντίστοιχου κόστους.

Η ύπαρξη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(26) Σύμφωνα με τις προαναφερθείσες κοινοτικές κατευθύνσεις σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές, «οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι δυνατόν να επιβληθούν σε εκείνες τις τακτικές γραμμές με προορισμό λιμένες που εξυπηρετούν ακριτικές περιοχές της Κοινότητας ή σε εκείνα τα δρομολόγια που εκτελούνται ελλιπώς και τα οποία κρίνονται ζωτικά για την οικονομική ανάπτυξη των θιγόμενων περιοχών, στις περιπτώσεις που η λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς δεν διασφαλίζει σε επαρκή βαθμό το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών».

Από τις νομικές ρυθμίσεις και τις κανονιστικές διατάξεις που επεξηγήθηκαν προηγουμένως απορρέει ότι η Tirrenia di Navigazione υπέχει σε όλες τις γραμμές που εξυπηρετεί σειρά υποχρεώσεων οι οποίες σχετίζονται με τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τη συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων, τα ωράρια κατάπλου και απόπλου, το είδος των χρησιμοποιούμενων πλοίων και τους επιβαλλόμενους ναύλους. Η επιχείρηση δεν επρόκειτο να αναλάβει τις υποχρεώσεις αυτές (ή στην αντίστοιχη έκταση και υπό τους αυτούς όρους), εάν μπορούσε να δράσει αποκλειστικά και μόνο βασιζόμενη στο δικό της οικονομικό συμφέρον.

Με την επιβολή των εν λόγω υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιδιώκεται να εξασφαλισθεί ο σεβασμός της βασικής αρχής της εδαφικής συνέχειας και να εγγυηθεί η ύπαρξη επαρκούς αριθμού τακτικών υπηρεσιών ναυτιλιακών μεταφορών για τους επιβάτες και τα εμπορεύματα με προέλευση και προορισμό τις ιταλικές νησιωτικές περιοχές, για να εκπληρωθούν οι απαιτούμενοι όροι κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης για τις περιοχές αυτές. Η Επιτροπή αποδέχεται ότι ο εν λόγω αντικειμενικός στόχος που αποτελεί την έκφραση θεμιτών κρατικών συμφερόντων δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί απλώς και μόνο με τη λειτουργία των δυνάμεων της αγοράς. Πράγματι, η εταιρεία Tirrenia di Navigazione κατέληξε το 1991 να βρίσκεται σε καθεστώς *de facto* μονοπωλίου, σε συνάρτηση με όλες σχεδόν τις άλλες ενδιαφερόμενες ναυτιλιακές γραμμές, έστω και εάν ο ίδιος ο νόμος δεν της παραχωρούσε κανένα αντίστοιχο προνόμιο στο σημείο αυτό.

Σκοπός της συμφωνίας που είχε συναφθεί με το ιταλικό κράτος ήταν ακριβώς να εγγυηθεί η τήρηση των εν λόγω υποχρεώσεων και, σε αντιστάθμισμα, να καταστεί δυνατή η κάλυψη των ζημιών, που προκύπτουν άμεσα για την επιχείρηση από την εκπλήρωση των προαναφερόμενων υποχρεώσεων.

(27) Για να καταστεί ωστόσο δυνατόν οι εν λόγω υποχρεώσεις να στοιχειοθετήσουν την αξίωση της καταβολής αποζημιώσεων και για να είναι η Επιτροπή σε θέση να επαληθεύσει κατά πόσο το ποσό των εξισωτικών πληρωμών περιορίζεται στον αυστηρά αναγκαίο βαθμό, οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να καθορίζονται με ακριβή τρόπο εκ των προτέρων από τις κρατικές αρχές. Το Δικαστήριο αναγνώρισε εξάλλου την αναγκαιότητα προκαθορισμού, με ακριβή τρόπο, των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([15]).

Σε συνάρτηση με το σημείο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το συγκεκριμένο καθεστώς που θέσπισαν οι ιταλικές αρχές για να προσδιορισθεί η εμβέλεια των υποχρεώσεων

([12]) Βλέπε σχετικά τις κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακής ανάπτυξης (ΕΕ C 74 της 10.3.1998).

([13]) Απόφαση του Πρωτοδικείου της 27ης Φεβρουαρίου 1997 στην υπόθεση T-106/95, Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA και άλλοι) κατά Επιτροπής, Συλλογή, σ. II-229, σημείο 173.

([14]) Βλέπε την απόφαση που μνημονεύεται στην προηγούμενη υποσημείωση καθώς και την απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, της 10ης Δεκεμβρίου 1991, στην υπόθεση C-179/90, Merci convenzionali Porto di Genova, Συλλογή, σ. I-5889, σημείο 26.

([15]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Φεβρουαρίου 2001 στην υπόθεση C-205/99 «Ισπανικές θαλάσσιες ενδομεταφορές» η οποία δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί.

παροχής δημόσιας υπηρεσίας αφήνει στην επιχείρηση στην οποία παραχωρήθηκε η σχετική άδεια στις γραμμές εκείνες στις οποίες συγκεντρώνεται ο ανταγωνισμός των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης, και ιδίως κατά το χρονικό διάστημα της περιόδου αιχμής περιθώρια ευελιξίας που της επιτρέπουν να αναπροσαρμόσει την προσφορά παροχής υπηρεσιών της σε συνάρτηση με τις απαιτήσεις του κυκλοφοριακού όγκου. Η ευελιξία αυτή, αντανάκλαση της οποίας, είναι μερικές φορές ο απλός καθορισμός του ανώτατου αριθμού δρομολογίων, ενώ, μερικές άλλες φορές, αντικατοπτρίζεται στην παντελή έλλειψη μνείας του αριθμού συχνότητας δρομολογίων που προσφέρονται, έρχεται να προστεθεί στην ευχέρεια που έχουν οι ιταλικές κρατικές αρχές να τροποποιούν τις γραμμές, τους λιμένες που οφείλουν να εξυπηρετούνται και τη συχνότητα δρομολογίων που πρέπει να προσφέρονται, προς το σκοπό της προσαρμογής του κανονιστικού πλαισίου στις εξελίξεις που εμφανίζονται στην αγορά κατά τη διάρκεια κάθε πενταετούς χρονικής περιόδου.

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι το περιθώριο της ευελιξίας που παραχωρείται στην Tirrenia di Navigazione σε ό,τι αφορά το εύρος των υποχρεώσεών της, δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι οι εξεταζόμενες υπηρεσίες ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες εμπίπτουν στο πεδίο της ιδιαίτερης αποστολής που έχει ανατεθεί σε μία επιχείρηση η οποία είναι επιφορτισμένη με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, με αποτέλεσμα να στοιχειοθετεί την αξίωση καταβολής εξισωτικών αποζημιώσεων. Πράγματι, σύμφωνα με την προαναφερθείσα πάγια νομολογία του Δικαστηρίου ([16]), για να στοιχειοθετηθεί το δικαίωμα της καταβολής εξισωτικών αποζημιώσεων, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να καθορίζονται εκ των προτέρων από τις κρατικές αρχές, με επακριβή τρόπο. Η περίπτωση αυτή όμως δεν συντρέχει όταν η επιχείρηση δύναται να προκαθορίζει, με δική της πρωτοβουλία, το επίπεδο της συχνότητας των δρομολογίων που θα εκτελούνται, και μάλιστα να κρίνει κατά πόσο η εκτέλεση της εν λόγω γραμμής είναι ενδεδειγμένη ή όχι, σε συνάρτηση με τα δεδομένα της αγοράς. Οι εν λόγω πρόσθετες υπηρεσίες, οι οποίες παρέχονται από την Tirrenia στις γραμμές στις οποίες επικρατεί ο ανταγωνισμός με τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης, κατά τη διάρκεια των επικερδέστερων διαστημάτων της περιόδου αιχμής ([17]), δεν είναι δυνατόν να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς του υπολογισμού των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών.

(28) Εκείνο το σημείο που οφείλει να εξακριβώσει η Επιτροπή, όταν εξετάζει την ύπαρξη και το εύρος των υποχρεώσεων με τις οποίες επιβαρύνεται τη στιγμή αυτή η εταιρεία Tirrenia di Navigazione και την αναγκαιότητα της καταβολής εξισωτικών πληρωμών, είναι εάν υπάρχουν αντίστοιχοι ανταγωνιστές οι οποίοι προσφέρουν υπηρεσίες που είναι παρόμοιες ή συγκρίσιμες με τις ανάλογες υπηρεσίες του δημόσιου φορέα και αν οι υπηρεσίες αυτές ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των ιταλικών αρχών. Η εξέταση αυτή διενεργείται μέσα από τη συγκριτική ανάλυση της σωρευτικής προσφοράς και της συνολικής ζήτησης παροχής υπηρεσιών σε κάθε μεμονωμένη γραμμή.

Όπως φαίνεται, οι γραμμές που εξυπηρετεί η Tirrenia di Navigazione μπορούν να υποδιαιρεθούν σε δύο κατηγορίες:

α) στις γραμμές στις οποίες η επιχείρηση ασκεί τις δραστηριότητές της χωρίς να αντιμετωπίζει κανένα ανταγωνισμό·

β) σε εκείνες τις γραμμές, στις οποίες επικεντρώνεται ο ανταγωνισμός με τους ιδιωτικούς φορείς, ο οποίος μερικές φορές περιορίζεται στη χρονική περίοδο της αιχμής, ενώ, μερικές άλλες, διαρκεί όλο το έτος.

(29) Οι γραμμές εκείνες στις οποίες η Tirrenia εκτίθεται στον ανταγωνισμό με τους ιδιωτικούς φορείς αντιπροσωπεύουν σημαντικό μέρος του κυκλοφοριακού όγκου της Tirrenia (για τους επιβάτες: 80 %· για τα τρέχοντα μέτρα που μεταφέρονται σε πορθμεία μεικτών μεταφορών: 77 %· για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με φορτηγά πλοία: 56 %) ([18]). Ο ανταγωνισμός σε αυτές τις γραμμές αποτελεί σχετικά πρόσφατο φαινόμενο, το οποίο παρατηρήθηκε σε βασικές γραμμές μέσα στην τελευταία πενταετία, χρονικό διάστημα κατά το οποίο σημειώθηκε έντονη αύξηση της ζήτησης για τις γραμμές αυτές στην αγορά.

(30) Σε συνάρτηση με τις γραμμές αυτές, στις οποίες επικρατεί ανταγωνισμός με τους ιδιωτικούς φορείς, η Επιτροπή κατέληξε στις ακόλουθες διαπιστώσεις:

α) **Στη γραμμή Napoli/Palermo**

Δεν υπάρχει κανένας φορέας που να ανταγωνίζεται την Tirrenia ο οποίος να πληροί τις απαιτήσεις που καθορίζονται στη σύμβαση για τον ετήσιο ρυθμό και τη συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων, ούτε για τη μεταφορά επιβατών, αλλά ούτε και για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Κατά τη χρονική περίοδο αιχμής (από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο) στη γραμμή αυτή ασκεί δραστηριότητες από το 1997 και μετά μια ιδιωτική επιχείρηση εκμετάλλευσης, η προσφορά υπηρεσιών της οποίας, που είναι περιορισμένη από την άποψη της ικανότητας μεταφοράς, επεκτείνεται μόνο στην ταχεία μεταφορά επιβατών, με αποτέλεσμα να μην είναι δυνατόν για την επιχείρηση αυτή να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται από τις ιταλικές αρχές, συνέπεια των οποίων είναι, σε βασικές γραμμές, η καθημερινή νυκτερινή διασύνδεση κατά τη διάρκεια όλου του έτους, από καθένα από τους δύο λιμένες.

β) **Από τις Civitavecchia/Olbia**

Η Tirrenia αντιμετωπίζει από το 1996 κατά τη διάρκεια της περιόδου υψηλής αιχμής τον ανταγωνισμό ενός ιδιωτικού φορέα ο οποίος ασκεί τις δραστηριότητές του στη γραμμή Civitavecchia/Golfo Aranci ([19]) και, από το 1998, την ανταγωνίζεται και κατά τη χαμηλή περίοδο. Τον Ιούνιο του 2000 ο ανταγωνισμός εντάθηκε με την άφιξη ενός δεύτερου φορέα εκμετάλλευσης ([20]). Όπως σημειώνει η Επιτροπή, ωστόσο, η εταιρεία Tirreniadi Navigazione αποτελεί τη μοναδική εταιρεία η οποία πληροί όλες τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται τόσο σε συνάρτηση με τη συχνότητα εκτέλεσης των δρομολογίων (επτά ημέρες την εβδομάδα όλο το χρόνο), τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται και τα ωράρια αφιξαναχωρήσεων που προβλέπονται από τη σύμβαση, στην οποία επιβάλλεται ιδίως ο όρος της νυχτερινής διασύνδεσης, με αναχώρηση από καθένα από τους δύο λιμένες τη χρονική περίοδο της αιχμής. Η Επιτροπή επισημαίνει ιδίως ότι κανένας από τους δύο ανταγωνιστικούς φορείς εκμετάλλευσης δεν προσφέρει καθημερινές διασυνδέσεις κατά τη διάρκεια όλου του έτους και ότι, κατά τη χαμηλή περίοδο, η σωρευτική προσφορά των δύο αυτών φορέων δεν επιτρέπει να εγγυηθεί η εκτέλεση με καθημερινή συχνότητα των δρομολογίων που επιβάλλεται από τη σύμβαση.

Όπως διαπιστώνει, εξάλλου, η Επιτροπή, η Tirrenia di Navigazione προσφέρει, στην εν λόγω γραμμή, πρόσθετες υπηρεσίες, η συχνότητα των οποίων, ενδέχεται να ποικίλει, ανάλογα με την εξέλιξη της ζήτησης. Σύμφωνα με τους όρους του υπουργικού διατάγματος της

([16]) Βλέπε προηγούμενη υποσημείωση.
([17]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 30.

([18]) Τα στοιχεία αυτά αναφέρονται στο έτος 1997 και προέρχονται από τη μελέτη «Azzurra».
([19]) Ο λιμένας του Golfo Aranci, ο οποίος βρίσκεται σε απόσταση 15 χλμ. από τον λιμένα της Olbia, μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελεί την εναλλακτική δυνατότητα υποκατάστασης του τελευταίου.
([20]) Το φθινόπωρο του 2000 ανεστάλησαν οι υπηρεσίες που προσέφερε ο τελευταίος αυτός φορέας κατά τη χαμηλή περίοδο εκμετάλλευσης.

13ης Μαρτίου 1998, οι υπηρεσίες αυτές μπορεί να εκτελούνται εναλλακτικά από τον Ιούνιο έως τον Σεπτέμβριο από τους λιμένες του Fiumicino και του Golfo Aranci [21], παραχωρώντας με τον τρόπο αυτό στην Tirrenia πρόσθετη λειτουργική ευελιξία. Η Επιτροπή τονίζει εκ νέου ότι όσο καιρό δεν έχει γίνει ο επακριβής προσδιορισμός του επιπέδου των απαιτούμενων υπηρεσιών, οι τελευταίες υπηρεσίες δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι πληρούν τους απαιτούμενους όρους της παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

γ) **Genova/Porto Torres**

Στη γραμμή αυτή, η Tirrenia di Navigazione αντιμετωπίζει, στο σκέλος της μεταφοράς επιβατών, τον ανταγωνισμό ιδιωτικών επιχειρήσεων από το 1994 κατά την περίοδο αιχμής και από το 1999 και μετά κατά τη διάρκεια της χαμηλής περιόδου. Ωστόσο, όπως διαπιστώνει η Επιτροπή, τόσο στην υψηλή, όσο και τη χαμηλή περίοδο, κανένας ανταγωνιστικός φορέας δεν πληροί ολοσχερώς τους απαιτούμενους όρους της κανονικότητας, των συχνοτήτων και των ωραρίων που απαιτούνται από το καθεστώς της σύμβασης, με την οποία επιβάλλεται ιδίως η καθημερινή νυχτερινή διασύνδεση όλο το χρόνο, με αναχώρηση από καθένα από τους δύο λιμένες. Η Επιτροπή επισημαίνει ταυτόχρονα ότι οι ιδιωτικοί φορείς δεν διαθέτουν πλοία προς αντικατάσταση των άλλων, είναι υποχρεωμένοι είτε να αναστέλλουν την εκτέλεση των δρομολογίων για να εκτελέσουν τις εργασίες συντήρησης ή να διαθέτουν τα πλοία τους για την εκτέλεση επικερδέστερων γραμμών, όπως οι κρουαζιέρες.

Όπως σημειώνει επίσης η Επιτροπή, η Tirrenia di Navigazione προσφέρει κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής πρόσθετα δρομολόγια ταχείας μεταφοράς, το επίπεδο συχνότητας των οποίων καθορίζεται με ακρίβεια στις ισχύουσες διατάξεις. Το ίδιο ισχύει και για τις πρόσθετες υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων, οι οποίες διενεργούνται από ένα σκάφος άμεσης φόρτωσης και εκφόρτωσης (ro-ro), ανάλογα με τις απαιτήσεις του όγκου κυκλοφορίας. Όπως έχει ήδη διευκρινιστεί, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι τα τελευταία αυτά δρομολόγια δεν είναι δυνατόν να θεωρηθεί ότι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εφόσον δεν έχει υπάρξει επακριβής καθορισμός, εκ των προτέρων, του επιπέδου των απαιτούμενων υπηρεσιών.

δ) **Genova/Olbia/Arbatax**

Στη γραμμή αυτή, η Tirrenia υφίσταται τον ανταγωνισμό των ιδιωτικών φορέων μόνο από το 1998 και μετά και αποκλειστικά κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής. Η Επιτροπή διαπιστώνει ωστόσο αναφορικά με το σημείο αυτό ότι η Tirrenia di Navigazione αποτελεί τη μόνη εταιρεία η οποία πληροί εξ ολοκλήρου τις απαιτήσεις της κανονικότητας, της συχνότητας εκτέλεσης των δρομολογίων και των ωραρίων που επιβάλλονται από τη σύμβαση, στην οποία προβλέπεται, για όλη τη διάρκεια του έτους, η ημερήσια νυκτερινή διασύνδεση από καθένα από τους δύο λιμένες και δύο εβδομαδιαίες προεκτάσεις των δρομολογίων μέχρι τον λιμένα του Arbatax, διασυνδέσεις την εξασφάλιση της εξυπηρέτησης των οποίων δεν προσφέρει κανένας άλλος ανταγωνιστικός φορέας. Η Επιτροπή σημειώνει επίσης ότι οι υπηρεσίες ταχείας μεταφοράς που προσφέρονται από την Tirrenia στη γραμμή αυτή κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου —υπηρεσίες εκτέλεσης δρομολογίων που προβλέπονται παρομοίως από τη σύμβαση— δεν προσφέρονται από τους ανταγωνιστικούς φορείς της.

Όπως διαπιστώνει η Επιτροπή, τέλος, η Tirrenia εξυπηρετεί επίσης τους λιμένες της la Spezia και του Golfo Aranci [22] εκτελώντας μια ημερήσια διασύνδεση, σύμφωνα με τους όρους του υπουργικού διατάγματος της 9ης Οκτωβρίου 1998.

ε) **Livorno/Cagliari**

Στη γραμμή αυτή η Tirreniadi Navigazione προβαίνει σε μεταφορά εμπορευμάτων, ανταγωνιζόμενη δύο ιδιωτικούς φορείς, η σωρευτική προσφορά υπηρεσιών των οποίων φαίνεται να ανταποκρίνεται από την άποψη της κανονικότητας, της συχνότητας των δρομολογίων και της ικανότητας μεταφοράς στις απαιτήσεις που καθορίζονται στην εν λόγω σύμβαση. Ένας από τους φορείς αυτούς ασκεί τις δραστηριότητές του από το 1995 στην εν λόγω γραμμή, ενώ ο άλλος από το 1998. Η διαρκής πλέον παρουσία των εν λόγω φορέων θέτει υπό αμφισβήτηση την αναγκαιότητα καταβολής εξισωτικών πληρωμών για τη ζημία της εκμετάλλευσης που επιβαρύνει το δημόσιο φορέα στη διαδρομή αυτή. Όπως παραδέχεται ωστόσο η Επιτροπή, μόνο η Tirrenia di Navigazione εγγυάται όλο το χρόνο χωρίς καμία διακοπή την εκτέλεση των τακτικών γραμμών δρομολογίων, όπως απαιτείται από τις ισχύουσες ρυθμίσεις της νομοθεσίας. Με άλλα λόγια δηλαδή, η Tirrenia πληροί με τον προαπαιτούμενο όρο της συντήρησης ενός αναπληρωματικού σκάφους, συμμορφούμενη την υποχρέωση να εξυπηρετεί τη διασύνδεση αυτή με σκάφος ηλικίας μικρότερης των 20 ετών. Όπως επισημαίνει η Επιτροπή, με τις ρυθμίσεις αυτές προκύπτουν για το δημόσιο φορέα εκμετάλλευσης πρόσθετα ειδικά έξοδα, με τα οποία δεν επιβαρύνονται οι ιδιωτικοί φορείς. Η Επιτροπή είναι ως εκ τούτου της άποψης ότι αυτά τα πρόσθετα έξοδα —αλλά μόνο αυτά— είναι σε θέση να στοιχειοθετήσουν τη βασιμότητα της καταβολής εξισωτικών πληρωμών. Στις ιταλικές αρχές εναπόκειται πάντως να καθορίσουν το ύψος των καταβλητέων εξισωτικών πληρωμών, σε απόλυτη αναλογία προς τις προαναφερθείσες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

στ) **Voltri/Termini Imerese**

Στη γραμμή αυτή, η Tirrenia προσφέρει υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων με πλοία άμεσης φόρτωσης και εκφόρτωσης (ro-ro), ανταγωνιζόμενη τις υπηρεσίες που προσφέρει ένας ιδιωτικός φορέας, ο οποίος εκτελεί τις υπηρεσίες αυτές με πλοία μεταφοράς επιβατών/φορτίων στην παράλληλη γραμμή Genova/Palermo [23]. Όπως διαπιστώνει η Επιτροπή, οι υπηρεσίες που προσφέρει ο ιδιωτικός φορέας παρέχουν τη δυνατότητα εκπλήρωσης των απαιτούμενων όρων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στη σύμβαση, από τη σκοπιά της ικανότητας μεταφοράς και της συχνότητας των δρομολογίων. Ενώ η αναγκαιότητα της καταβολής εξισωτικών πληρωμών μπορεί να στοιχειοθετηθεί για τις προηγούμενες πενταετίες κατά τη διάρκεια των οποίων η παρουσία του ιδιωτικού φορέα δεν είχε σταθεροποιηθεί και, ως εκ τούτου, δεν ανταποκρινόταν σε όλους τους προαπαιτούμενους όρους, δεν ισχύει το αυτό και για τη νέα πενταετή περίοδο. Αναφορικά με το σημείο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τη δέσμευση που ανέλαβαν οι ιταλικές αρχές να καταργήσουν τις υπηρεσίες που προσφέρονται από την Tirrenia στη γραμμή αυτή για την εν λόγω χρονική περίοδο κατά τρόπο ώστε να μην λαμβάνεται πλέον υπόψη κατά τον υπολογισμό των εξισωτικών πληρωμών για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

[21] Οι λιμένες του Fiumicino και της Civitavecchia μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούν υποκατάστατο ο ένας του άλλου, όπως ακριβώς συμβαίνει και με τους λιμένες του Golfo Aranci και της Olbia.

[22] Οι λιμένες της la Spezia και της Genova μπορεί να θεωρηθεί ότι αποτελούν το πιθανό υποκατάστατο ο ένας του άλλου, όπως ακριβώς και οι λιμένες της Olbia και του Golfo Aranci.

[23] Οι λιμένες του Voltri και της Genova μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι μεταξύ τους αναπληρωματικοί, όπως ακριβώς και οι αντίστοιχοι λιμένες του Termini Imerese και του Palermo.

(31) Σε ό,τι αφορά τις υπηρεσίες που προσφέρει η Tirrenia στις γραμμές στις οποίες δεν υπάρχει σχετικός ανταγωνισμός, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι αφορούν τόσο τη μεταφορά εμπορευμάτων, όσο και επιβατών. Στον παρακάτω πίνακα αναγράφονται τόσο οι γραμμές, όσο και οι υπηρεσίες που προσέφερε η Tirrenia χωρίς ανταγωνισμό κατά τη διάρκεια της τελευταίας πενταετίας (1995-1999), οι οποίες είχαν επίσης κατά βάση ήδη παρασχεθεί και κατά τη διάρκεια της προηγούμενης πενταετίας (1990-1994):

(σε εκατ. ιταλικές λίρες)

Γραμμές	Φύση των υπηρεσιών	Αποτελέσματα του οικονομικού έτους (έξοδα – έσοδα για το 1999) (1)
Napoli/Cagliari	Επιβάτες/εμπορεύματα	[...]
Genova/Cagliari	Επιβάτες/εμπορεύματα	[...]
Civitavecchia/Cagliari	Επιβάτες/εμπορεύματα	[...]
Fiumicino/Arbatax	Επιβάτες/εμπορεύματα	[...]
Palermo/Cagliari	Επιβάτες/εμπορεύματα	[...]
Cagliari/Trapani (2)	Επιβάτες/εμπορεύματα	[...]
Livorno/Catania	Εμπορεύματα	[...]

(1) Τα ποσά που αναγράφονται στη στήλη αυτή υπολογίζονται αναλυτικά στον πίνακα I της αιτιολογικής σκέψης 38, στον οποίο παρατίθενται τα έξοδα και έσοδα όλων των γραμμών που εκλαμβάνονται ως ενιαίο σύνολο, οι οποίες εξυπηρετήθηκαν το 1999 από την Tirrenia di Navigazione, με ή χωρίς ανταγωνισμό.
(2) Με προέκταση του δρομολογίου μέχρι την Τύνιδα.

Όπως απέδειξε η έλλειψη του ανταγωνισμού στις γραμμές αυτές, η οποία ήταν δεδομένη κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας, η ελεύθερη δράση των δυνάμεων της αγοράς δεν αποδεικνύεται από μόνη της επαρκής για να εγγυηθεί τις υπηρεσίες που προσφέρθηκαν από την Tirrenia κατ' εφαρμογήν των ρυθμίσεων της συμφωνίας. Για το λόγο αυτό είναι αναγκαία η καταβολή των εξισωτικών πληρωμών, για να παρέχεται στην επιχείρηση η δυνατότητα να καλύπτει το πρόσθετο κόστος που προκύπτει από την παροχή των υπηρεσιών αυτών.

(32) Η Επιτροπή διαπιστώνει εξάλλου ότι η Tirrenia αναπτύσσει στο πλαίσιο του καθεστώτος που θεσπίστηκε από τη σύμβαση του 1991 δραστηριότητες σε διεθνείς ναυτιλιακές γραμμές, η λειτουργική ζημία των οποίων έχει επίσης ληφθεί υπόψη κατά τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Πρόκειται για τη γραμμή Ιταλίας/Μάλτας και για τη γραμμή Cagliari/Trapani/Τύνιδα.

Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι γραμμές αυτές εντάσσονται στην αγορά των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και δεν υπάγονται στην αγορά των ιταλικών ενδομεταφορών. Καθώς η εν λόγω αγορά είναι εκτεθειμένη στον τρέχοντα ή τον ενδεχόμενο ανταγωνισμό των άλλων κοινοτικών φορέων, οι παρεχόμενες εξισωτικές πληρωμές προσλαμβάνουν τον χαρακτήρα των ουσιαστικών λειτουργικών ενισχύσεων, που επιτρέπεται να εγκριθούν μόνο μέσω της εφαρμογής του άρθρου 86 παράγραφος 2.

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που χορήγησαν οι ιταλικές αρχές, η γραμμή Ιταλίας/Μάλτας είχε εξυπηρετηθεί σε ετήσια βάση μέχρι τα τέλη του 1992. Η άφιξη στην αγορά ανταγωνιστικών φορέων εκμετάλλευσης κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου οδήγησε τις ιταλικές αρχές σε περιορισμό των υποχρεώσεων εξυπηρέτησης μόνο για τη χειμερινή περίοδο από το 1993 έως το 1994 και στην ολοσχερή διακοπή των υπηρεσιών εκτέλεσης δρομολογίων στη γραμμή αυτή από τον Ιούνιο του 1994. Υπό τις περιστάσεις αυτές, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εξισωτικές πληρωμές που καταβλήθηκαν στην Tirrenia ήταν αναγκαίες, μέχρι την ημερομηνία εκείνη, ελλείψει άλλων συγκρίσιμων υπηρεσιών που προσφέρονταν από άλλους κοινοτικούς φορείς, προς εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, που είχαν επιβάλει οι ιταλικές αρχές. Εξάλλου, λαμβάνοντας υπόψη την αποδεδειγμένη απουσία άλλων κοινοτικών φορέων, οι εξισωτικές πληρωμές που καταβλήθηκαν στην Tirrenia προς κάλυψη της καθαρής ζημίας από τη λειτουργική εκμετάλλευση της εν λόγω γραμμής δεν ήταν σε θέση να νοθεύσουν τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών, σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

Σε ό,τι αφορά τη γραμμή Cagliari/Trapani/Τύνιδα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η διασύνδεση με την Τυνησία αποτελεί επέκταση της γραμμής θαλάσσιων ενδομεταφορών Cagliari/Trapani, στην οποία η Tirrenia ασκεί τις δραστηριότητές της χωρίς κανένα ανταγωνισμό. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, οι παρεχόμενες υπηρεσίες στο διεθνές σκέλος της γραμμής δεν προκαλούν κανένα πρόσθετο χρηματοοικονομικό βάρος το οποίο θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Σε συνάρτηση με το σημείο αυτό, από τα στοιχεία που χορηγήθηκαν για τα έτη από το 1993 έως και το 1996 προκύπτει ότι τα καθαρά αποτελέσματα των οικονομικών ετών ήταν θετικά για τη διασύνδεση Trapani/Τύνιδα. Αποτέλεσμα αυτού ήταν το εν λόγω σκέλος της διαδρομής να συμβάλει στη μείωση των ελλειμμάτων της γραμμής Cagliari/Trapani, με αποτέλεσμα να μειωθεί, με τη σειρά του, το αρνητικό έλλειμμα που λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών.

Αναγκαιότητα των εξισωτικών πληρωμών

(33) Για να εξακριβωθεί κατά πόσο οι ετήσιες εξισωτικές πληρωμές που καταβάλλονται υπέρ της Tirrenia ανταποκρίνονται στο ελάχιστο απαιτούμενο ποσό για την παροχή των υπηρεσιών σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες καθορίζονται από τις ιταλικές αρχές, η Επιτροπή έπρεπε να λάβει υπόψη της όλες εκείνες τις παραμέτρους, που προσδιορίζουν το πρόσθετο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, με το οποίο επιβαρύνεται ο δημόσιος φορέας.

Αναφορικά με το σημείο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι ο μηχανισμός υπολογισμού των εξισωτικών πληρωμών προβλέπει ότι τα έσοδα που πραγματοποιούνται κατά την περίοδο της αιχμής συμβάλλουν στη μείωση των ελλειμμάτων που συσσωρεύονται κατά τη διάρκεια της χαμηλής περιόδου, ούτως ώστε το επίπεδο των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών που απορρέει από την προαναφερόμενη μέθοδο υπολογισμού να παραμένει συνολικά χαμηλότερο από το ποσό που θα προέκυπτε από την απλή άθροιση των συσσωρευμένων ελλειμμάτων για κάθε χωριστή γραμμή. Η Επιτροπή διαπιστώνει εξάλλου ότι τα έσοδα της επιχείρησης υπόκεινται στο διττό περιορισμό που ισχύει στα θέματα των ναύλων και συγκεκριμένα επηρεάζεται από τους προτιμησιακούς ναύλους που εφαρμόζονται για ορισμένες κατηγορίες ατόμων και από τον επιτακτικό όρο που ισχύει για την εταιρεία να της δίνεται η σύμφωνη γνώμη των κρατικών αρχών για οποιαδήποτε μεταβολή των ναύλων. Όπως είναι σαφές από τις πληροφορίες που χορήγησαν οι ιταλικές αρχές, η Tirrenia δεν είναι ελεύθερη να αναπροσαρμόζει ιδίως τους ναύλους στην εξελικτική πορεία του λειτουργικού κόστους. Αυτός ο διττός περιορισμός, που είχε ως αποτέλεσμα την αισθητή καταβαράθρωση των εσόδων της επιχείρησης και επηρεάζει το ύψος των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών, δεν είναι δυνατόν υπό τις συνθήκες αυτές να χαρακτηρίζεται επιθετική εμπορική πολιτική, κλασικό στοιχείο της οποίας είναι η εφαρμογή ληστρικών ναύλων.

Η Επιτροπή σημειώνει, κατά δεύτερο λόγο, ότι τα στοιχεία του κόστους που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό των εξισωτικών πληρωμών έχουν καθοριστεί από τις κρατικές αρχές και δεν αφήνουν στην εταιρεία κανένα περιθώριο διακριτικής ευχέρειας. Τα στοιχεία αυτά αντανακλούν το σύνολο του πάγιου και μεταβλητού κόστους, το οποίο συνδέεται άμεσα με την παροχή των αντίστοιχων υπηρεσιών που έχουν καταταγεί από τις δημόσιες αρχές στις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος και οι οποίες συμπεριλαμβάνονται υπό τη μορφή τους αυτή στην επανειλημμένα μνημονευόμενη σύμβαση (βλέπε αναφορικά με το σημείο αυτό τον πίνακα I, αιτιολογική σκέψη 38). Σε αυτά τα στοιχεία του κόστους συμπεριλαμβάνονται ιδίως η απόσβεση του σκάφους και τα έξοδα για τα καύσιμα και τις λιπαντικές ουσίες. Στο θέμα της απόσβεσης του σκάφους, η Επιτροπή συμμερίζεται την άποψη ότι το εν λόγω στοιχείο του κόστους είναι αναγκαίο για την παροχή των υπηρεσιών και ως εκ τούτου ενδέχεται δικαιολογημένα να συμπεριληφθεί στον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών, στο βαθμό που τα εν λόγω σκάφη χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για την εκτέλεση των υπηρεσιών που κατονομάζονται στη σύμβαση. Σε ό,τι αφορά το κόστος για τα καύσιμα και τις λιπαντικές ουσίες που χρησιμοποιούνται στα σκάφη αυτά, η Επιτροπή δεν ανακάλυψε καμία ένδειξη θέσπισης διακρίσεων υπέρ της Tirrenia di Navigazione, δεν διαπίστωσε με άλλα λόγια δηλαδή καμία μείωση του κόστους των καυσίμων και των λιπαντικών έναντι των υπόλοιπων φορέων εκμετάλλευσης γραμμών θαλάσσιων μεταφορών.

(34) Για να καταστεί δυνατή η εξέταση της αναλογικότητας των εξισωτικών πληρωμών, οι ιταλικές αρχές χορήγησαν στην Επιτροπή σχετική ανάλυση των λογαριασμών οικονομικής εκμετάλλευσης για κάθε μία από τις γραμμές που εξυπηρετούσε ο δημόσιος μεταφορέας, κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Από την εν λόγω ανάλυση προκύπτει ότι ορισμένες γραμμές αποδεικνύεται ότι είναι συνολικά επικερδείς, σε ετήσια βάση, έστω και εάν εμφανίζουν μερικές φορές σημαντικά ελλείμματα κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου, ενώ άλλες εμφανίζουν συνολικά έλλειμμα. Οι γραμμές οι οποίες είναι συνολικά επικερδείς είναι οι γραμμές εκείνες στις οποίες επικεντρώνεται ο ανταγωνισμός των ιδιωτικών φορέων.

Όπως σημειώνει η Επιτροπή, ο μηχανισμός υπολογισμού των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών που περιγράφηκε προηγουμένως συμβάλλει στη μείωση του ποσού των χορηγούμενων εξισωτικών πληρωμών, με αποτέλεσμα να παγιώνει με τον τρόπο αυτό την αναλογικότητά του.

(35) Η Επιτροπή κρίνει, εν γένει, ότι μόνο το κόστος που συνδέεται άμεσα με τα βάρη που είναι συνέπεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες προκαθορίζονται από τις ιταλικές αρχές μπορεί να λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς του υπολογισμού των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Κατά συνέπεια, το καθαρό κόστος των πρόσθετων υπηρεσιών που δεν υπόκεινται στις υποχρεώσεις της κανονικότητας, της συχνότητας των δρομολογίων και των ικανοτήτων μεταφοράς που έχουν ήδη προκαθοριστεί δεν επιτρέπεται να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό του ποσού των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Η Επιτροπή διαπιστώνει, ωστόσο, ότι όταν οι εν λόγω υπηρεσίες έχουν παρασχεθεί κατά κύριο λόγο

με επίκεντρο την υψηλή περίοδο αιχμής και σε γραμμές στις οποίες υφίσταται ο ανταγωνισμός, έχει αποδειχθεί ότι είναι επικερδείς και δεν έχουν ως εκ τούτου συμβάλει στη δημιουργία του συνολικού ελλείμματος εκμετάλλευσης λειτουργίας, που επιδιώκεται να εξαλειφθεί με τις εξισωτικές πληρωμές.

(36) Σε ό,τι αφορά τις υπηρεσίες στις οποίες διαπιστώθηκε η ύπαρξη συγκρίσιμου επιπέδου ανταγωνισμού και συγκεκριμένα τη γραμμή Livorno/Cagliari, προκύπτει ότι από τα στοιχεία που χορήγησαν οι ιταλικές αρχές, η εν λόγω γραμμή εμφανίζει αρνητικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης, το οποίο λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό του ποσού των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η άφιξη στην αγορά ανταγωνιστικών φορέων ήταν χρονικά μεταγενέστερη από την έγκριση του πρώτου πενταετούς προγράμματος. Σε συνάρτηση με τη δεύτερη πενταετή περίοδο, η Επιτροπή είναι της άποψης ότι οι ιταλικές αρχές θα μπορούσαν ακόμη να εξακολουθούν να θεωρούν αναγκαία τη συνέχιση καταβολής εξισωτικών πληρωμών για το έλλειμμα που εμφάνιζε η Tirrenia στην εν λόγω γραμμή, όσο καιρό δεν είχε σταθεροποιηθεί η παρουσία του μόνου ανταγωνιστικού της φορέα ο οποίος ασκούσε την εποχή εκείνη δραστηριότητες στην αγορά. Συνεπεία αυτού, μέχρι τα τέλη του 1999, στο ποσό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών μπορούσε να συμπεριλαμβάνεται το σύνολο του καθαρού κόστους των υπηρεσιών που προσφέρονταν από την Tirrenia στην εν λόγω γραμμή, με άλλα λόγια δηλαδή το συνολικό κόστος, μειωμένο κατά τα έσοδα που ήταν απότοκο προϊόν της υπηρεσίας. Το συμπέρασμα διέφερε όμως για τη νέα πενταετή περίοδο. Η Επιτροπή θεωρεί, πράγματι, ότι μόνο το πρόσθετο κόστος με το οποίο επιβαρύνεται ο δημόσιος φορέας λόγω του απαιτούμενου όρου να έχει στη διάθεσή του ένα αναπληρωματικό σκάφος, ούτως ώστε να εξασφαλίζεται η κανονικότητα των υπηρεσιών σε ετήσια βάση, αλλά και της υποχρέωσης που του επιβάλλεται να χρησιμοποιεί πλοίο ηλικίας κάτω των 20 ετών και να τηρεί τους ναύλους που καθορίζονται από τις ιταλικές αρχές μπορεί πλέον να λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Ο συνυπολογισμός των υπόλοιπων εξόδων εκμετάλλευσης θα συνιστούσε υπεραντιστάθμιση, ασυμβίβαστη με τη ρύθμιση του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

(37) Κατά την εξέταση της αναλογικότητας των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν στην Tirrenia, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της τη μελέτη που είχε εκπονήσει ένας ανεξάρτητος σύμβουλος (η οποία στο εξής καλείται «Μελέτη Azzurra») ([24]), με εντολή ενός ενάγοντος, αναφορικά με την προδιαγραφόμενη κερδοφορία των γραμμών που εξυπηρετούσε η Tirrenia βάσει των όρων της σύμβασης. Η εν λόγω ανάλυση βασιζόταν στις προβλέψεις για τα λειτουργικά αποτελέσματα κάποιας εικονικής εταιρείας, της Azzurra di Navigazione, στην οποία επιβάλλονταν οι ίδιοι όροι ως προς την κανονικότητα, τη συχνότητα των δρομολογίων, τις ικανότητες μεταφοράς και την τυπολογία των σκαφών που ίσχυαν το 1997 και για την Tirrenia, στις εθνικές διασυνδέσεις μεσαίων και μεγάλων αποστάσεων που εκτελούσε. Στη μελέτη προτείνεται η κατάταξη των γραμμών που εξυπηρετούνται από την Azzurra σε τρεις κατηγορίες: την κατηγορία εκείνη που συμπεριλαμβάνει όλες τις καθαρά επικερδείς γραμμές, την κατηγορία που αποτελείται από τις γραμμές που προσεγγίζουν το ισοζύγιο λειτουργικής εκμετάλλευσης και την κατηγορία που αποτελείται από τις ελλειμματικές γραμμές. Όπως φανερώνεται επίσης στη μελέτη, λαμβάνοντας το έτος 1999 ως βασικό έτος αναφοράς, η Azzurra θα ενεφάνιζε για το σύνολο των γραμμών θετικό αποτέλεσμα λειτουργικής εκμετάλλευσης 21 722 εκατομμυρίων λιρών. Όπως προκύπτει όμως από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές οι οποίες χορήγησαν και τα αναλυτικά λογιστικά στοιχεία της Tirrenia που είχαν συνταχθεί από κάποιον ανεξάρτητο σύμβουλο για το προαναφερόμενο έτος 1999 το καθαρό έλλειμμα λειτουργικής εκμετάλλευσης του δημόσιου φορέα ανερχόταν στο ποσό των μείον 21 252 εκατομμυρίων λιρών. Εξάλλου, παρά το γεγονός ότι για ορισμένες γραμμές τα αποτελέσματα λειτουργικής εκμετάλλευσης της Tirrenia αποδεικνύονται παραπλήσια με τα αντίστοιχα αποτελέσματα της Azzurra, τα πράγματα είναι διαφορετικά για τις περισσότερες άλλες γραμμές. Έχοντας να αντιμετωπίσει τις αποκλίσεις αυτές, η Επιτροπή προσέφυγε στις υπηρεσίες ενός ανεξάρτητου συμβούλου, για να εντοπισθούν οι λόγοι που οδήγησαν στις αποκλίσεις αυτές και για να είναι σε θέση να εξακριβώσει ή να απορρίψει το ενδεχόμενο της ύπαρξης υπέρμετρων αντισταθμιστικών πληρωμών.

(38) Η μελέτη του συμβούλου της Επιτροπής ([25]) τόνισε τις δυσχέρειες που συνεπάγεται το εγχείρημα συναγωγής πρακτικών συμπερασμάτων από τη σύγκριση των προδιαγραφόμενων αποτελεσμάτων εκμετάλλευσης κάποιας εικονικής επιχείρησης, όπως η Azzurra, η οποία ενδεχόταν να διεισδύσει στην αγορά με την προοπτική της προσφοράς υπηρεσιών συγκρίσιμων προς τις αντίστοιχες της Tirrenia, με τα αποτελέσματα που είχαν προκύψει για τον δημόσιο φορέα.

Στους πίνακες που ακολουθούν αναγράφονται οι διάφορες συνιστώσες του κόστους που έχουν ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών τόσο στην περίπτωση της Tirrenia όσο και για την Azzurra χρησιμοποιώντας το 1999 ως το βασικό έτος αναφοράς και στις δύο περιπτώσεις ([26]). Ο πρώτος πίνακας περιλαμβάνει το πραγματικό κόστος και έσοδα με τα οποία επιβαρύνθηκε ο δημόσιος φορέας σε όλες τις γραμμές που μνημονεύονται στη σύμβαση, είτε οι γραμμές αυτές ήταν εκτεθειμένες στον ανταγωνισμό είτε όχι, ενώ ο δεύτερος πίνακας παρέχει τις εκτιμήσεις για το κόστος και τα έσοδα ενός εικονικού φορέα ο οποίος προσφέρει συγκρίσιμες υπηρεσίες καθόλη τη διάρκεια του έτους σε όλες τις γραμμές που εκμεταλλεύεται η Tirrenia υπό συνθήκες ανταγωνισμού ή επικράτησης de facto μονοπωλίου, εξαιρουμένου του διεθνούς σκέλους στη γραμμή Cagliari/Trapani/Τύνιδας.

([24]) Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane, Ιούνιος 2000.

([25]) Analisi comparativa dei conti economici gestionali di Tirrenia di navigazione e Azzurra di Navigazione, Price Waterhouse Coopers, Δεκέμβριος 2000.

([26]) Το έτος αυτό αποτελεί το βασικό έτος αναφοράς που έχει ληφθεί υπόψη τόσο στη μελέτη Azzurra, όσο και στη συγκριτική μελέτη που εκπονήθηκε από το σύμβουλο της Επιτροπής. Αποτελεί επίσης το πρώτο έτος κατά το οποίο η ιταλική αγορά θαλάσσιων ενδομεταφορών ήταν ανοικτή στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών καθώς και το έτος κατά το οποίο η παρουσία των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης ήταν περισσότερο έντονη, σε σύγκριση με τα προηγούμενα έτη. Αποτελεί επίσης το τελευταίο έτος, για το οποίο η Επιτροπή διαθέτει τα πλήρη οικονομικά δεδομένα.

Πίνακας I

(σε εκατ. ιταλικές λίρες)

Tirrenia Λογαριασμοί οικονομικού έτους 1999	Χειμερινή περίοδος (α)	Θερινή περίοδος (β)	Ετήσιο σύνολο (α + β)
Στοιχεία του κόστους i) Δικαιώματα πρακτορείων/έξοδα αγοράς ii) Λιμενικά τέλη/έξοδα λιμενικής διαμετακόμισης και λοιπά έξοδα iii) Λειτουργικό κόστος εκμετάλλευσης iv) Αποσβέσεις v) Καθαρά οικονομικά βάρη vi) Διοικητικά έξοδα vii) Λοιπό κόστος			
Σύνολο κόστους	[...]	[...]	[...]
Έσοδα λειτουργικής εκμετάλλευσης	[...]	[...]	[...]
Αποτελέσματα (έξοδα – έσοδα)	[...]	[...]	[...]
Απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου			[...]
Ετήσια επιδότηση			[...]

Πίνακας II (1)

(σε εκατ. ιταλικές λίρες)

Azzurra Λογαριασμοί οικονομικού έτους 1999	Ετήσιο σύνολο
Έσοδα λειτουργικής εκμετάλλευσης	468 434
Στοιχεία του κόστους:	
— Δικαιώματα πρακτορείων	(28 501)
— Κόστος εκμετάλλευσης των σκαφών (*)	(235 398)
— Απόσβεση των σκαφών	(70 833)
— Διαρθρωτικό κόστος	(40 550)
— Έξοδα οικονομικής διαχείρισης	(49 185)
Συνολικό κόστος	(424 467)
Αποτέλεσμα προ φόρων	43 967
Καθαρό αποτέλεσμα (έσοδα – έξοδα)	21 722

(1) Πίνακας που προέρχεται από τη μελέτη Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane, που αναφέρθηκε προηγουμένως.
(*) Καύσιμα, λιπαντικές ουσίες, έξοδα προσωπικού, συντήρηση των σκαφών, προμήθειες και υπηρεσίες, ασφάλειες, λιμενικά και άλλα τέλη, κόστος παροπλισμού.

Το γεγονός ότι ο σύμβουλος που διόρισε η Επιτροπή ενετόπισε τα κύρια αίτια που επεξηγούν τις αποκλίσεις μεταξύ των αποτελεσμάτων της Azzurra και της Tirrenia, αναφορικά με τα αντίστοιχα έξοδα και έσοδα, επιτρέπει να απορριφθεί το συμπέρασμα, με βάση το οποίο το κόστος της Tirrenia είχε υπερεκτιμηθεί, τόσο για ορισμένες γραμμές, όσο και συνολικά. Όπως προκύπτει στην ουσία από την εν λόγω μελέτη:

— η προσφορά της Azzurra, για το έτος αναφοράς 1999 αποδεικνύεται ανεπαρκής για να ικανοποιήσει τη ζήτηση κυκλοφοριακού όγκου, ιδίως κατά τη διάρκεια της περιόδου υψηλής αιχμής, πράγμα που αντανακλάται στην υποεκτίμηση του κόστους για τη ναύλωση των σκαφών που έχει αποτιμηθεί στο ποσό των 23 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών·

— το κόστος των καυσίμων και των ορυκτελαίων που είναι απαραίτητα για το στόλο σκαφών της Azzurra υποεκτιμήθηκε στο ποσό των 16 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών·

— στην περίπτωση της Azzurra, το κόστος για τη μισθοδοσία του προσωπικού υπολογίστηκε χωρίς τις φοροαπαλλαγές που θεσπίζονται από το νόμο αριθ. 522/1999 ([27]), ενώ, στην περίπτωση της Tirrenia, οι εν λόγω φοροαπαλλαγές έχουν ήδη ληφθεί υπόψη στα λογιστικά στοιχεία του έτους 2000. Σύμφωνα με το σύμβουλο της Επιτροπής, το ποσό για τις προαναφερόμενες φοροαπαλλαγές δύναται να εκτιμηθεί σε 30 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες.

Ο συνολικός οικονομικός αντίκτυπος που έχουν οι παρεκκλίσεις από τους προαναφερόμενους υπολογισμούς οδηγούν στη μείωση του κόστους λειτουργικής εκμετάλλευσης της Azzurra, κατά ποσό που εκτιμάται σε 69 δισεκατομμύρια ιταλικές λίρες, για το έτος αναφοράς 1999.

Όπως διαπιστώνει παράλληλα η Επιτροπή, εν προκειμένω, το κόστος για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας δεν προσδιορίστηκε στο πλαίσιο μίας διαδικασίας προκήρυξης προς υποβολή προσφορών. Υπό τις συνθήκες αυτές, το κόστος που οφείλει να λαμβάνεται υπόψη για το σκοπό του υπολογισμού των καταβλητέων εξισωτικών πληρωμών είναι το άμεσα συναφές κόστος με το οποίο επιβαρύνεται η επιχείρηση στην οποία παραχωρήθηκε η άδεια εκμετάλλευσης και το οποίο είναι αυστηρά αναγκαίο για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Αναφορικά με το σημείο αυτό, η Επιτροπή διαπιστώνει, όπως εξάλλου καταδεικνύεται από τους πίνακες που ακολουθούν, ότι τα ποικιλόμορφα στοιχεία του κόστους που έχουν ληφθεί υπόψη για την Tirrenia, αφενός μεν, και για την Azzurra, αφετέρου, είναι κατά βάση ταυτόσημα, παρά το γεγονός ότι λαμβάνονται λογιστικά υπόψη με διαφορετικό τρόπο.

Η διάρθρωση του κόστους με το οποίο επιβαρύνονται οι δύο επιχειρήσεις είναι ως εκ τούτου συγκρίσιμη. Το αυτό μπορεί να λεχθεί και για το συνολικό επίπεδο του προαναφερόμενου κόστους, αν ληφθούν υπόψη οι επεξηγήσεις που δόθηκαν σε συνάρτηση με τα αποκλίνοντα αποτελέσματα που ενεφάνισαν οι δύο επιχειρήσεις. Όπως συνάγει η Επιτροπή, για το έτος 1999, η Tirrenia πληροί τα κριτήρια επίτευξης εύλογου επιπέδου απόδοσης, τα οποία συμβαδίζουν με τα αντίστοιχα κριτήρια της αγοράς. Λαμβάνοντας υπόψη το στοιχείο αυτό και συνυπολογίζοντας το περαιτέρω γεγονός ότι οι ζημίες (οι οποίες περιορίζονται κατά βάση στη χειμερινή περίοδο) αντισταθμίζονται από τα κέρδη (που σημειώνονται κατά κύριο λόγο κατά τη θερινή περίοδο) και ότι η απόδοση της Tirrenia, σε συνάρτηση με την αντίστοιχη απόδοση της Azzurra, συμβαδίζει με την παραγωγικότητα της αγοράς, το υπέρμετρο κόστος που χρειάζεται να αντισταθμιστεί δύναται να θεωρηθεί ότι ανταποκρίνεται στην καθαρή ζημία της Tirrenia.

Σε ό,τι αφορά τα προηγούμενα έτη, αν ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η διάρθρωση του κόστους των δύο επιχειρήσεων, της Tirrenia και της Azzurra, είναι συγκρίσιμη, ακριβώς όπως παραμένει συγκρίσιμο και το επίπεδο του εν λόγω κόστους ανά πάσα δεδομένη στιγμή, η Επιτροπή σημειώνει ότι οι μεταβολές των εξωγενών συντελεστών επί ένα χρονικό διάστημα (του πληθωρισμού, των επιτοκίων, των φόρων, του κόστους των καυσίμων κ.ο.κ.) θα είχαν συγκρίσιμες επιπτώσεις στο επίπεδο του κόστους αμφοτέρων των εταιρειών.

Στον παρακάτω πίνακα απεικονίζεται η διαχρονική πορεία εξέλιξης του κόστους της Tirrenia ([28]):

Στοιχεία του κόστους (βλέπε πίνακα Ι αιτιολογικής σκέψης 38)	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
i) Δικαιώματα πρακτορείων, κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Λιμενικά τέλη, κ.λπ.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Κόστος λειτουργικής εκμετάλλευσης	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Αποσβέσεις	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Καθαρά χρηματοοικονομικά βάρη	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Διοίκηση	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Λοιπό κόστος	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([27]) Φοροαπαλλαγές που εγκρίθηκαν από την Επιτροπή με την επιστολή της SG/D6875 της 18.8.1999 (N 396/99).
([28]) Πρόκειται για στοιχεία που έχουν αντληθεί από την προαναφερόμενη μελέτη των Price Waterhouse και Coopers.

Από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι οι διαχρονικές μεταβολές στα μεμονωμένα στοιχεία κόστους της Tirrenia οφείλονται πάνω απ' όλα σε εξωγενείς παράγοντες, όπως ο πληθωρισμός και τα αυξανόμενα επιτόκια, όπως διαφαίνεται από τα στοιχεία που παρέχονται στους δύο παρακάτω πίνακες:

Έτος	Κόστος	Ποσοστιαία μεταβολή (%)	Μεταβολή στο ρυθμό του πληθωρισμού (1)
1992	[...]	0	
1993	[...]	4,3	4,2
1994	[...]	3,5	3,9
1995	[...]	5,9	5,4
1996	[...]	4	3,9
1997	[...]	1,9	1,7
1998	[...]	– 1,7	1,8
1999	[...]	0,6	1,6

(1) *Επίσημος δείκτης* ISTAT.

Έτος	Βραχυπρόθεσμα επιτόκια	Μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα επιτόκια
1992	[...]	[...]
1993	[...]	[...]
1994	[...]	[...]
1995	[...]	[...]
1996	[...]	[...]
1997	[...]	[...]
1998	[...]	[...]
1999	[...]	[...]

Οι διαχρονικές μεταβολές των εξισωτικών πληρωμών που καταβλήθηκαν στην Tirrenia είναι άμεσα συνδεδεμένες με την πορεία εξέλιξης του κόστους της επιχείρησης (βλέπε σχετικό πίνακα) και των εσόδων της (βλέπε σχετικά στον πίνακα I παράγραφος 11). Τα στοιχεία αυτά αντανακλούν, με τη σειρά τους, παράγοντες εξωγενείς προς την εταιρεία (όπως π.χ. ο πληθωρισμός) καθώς και την αναβάθμιση των μονάδων του στόλου της Tirrenia, πράγμα που οδήγησε στην περισσότερο λογική εκμετάλλευση των μονάδων. Όπως θα επιθυμούσε να επισημάνει αναφορικά με το θέμα αυτό η Επιτροπή, η εν λόγω αναβάθμιση συνδέεται άμεσα με την υποχρέωση που είχε επιβληθεί στην Tirrenia βάσει των όρων της σύμβασης να χρησιμοποιεί σκάφη ηλικίας κατώτερης των 20 ετών, στις γραμμές της παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω διαχρονική τάση εξέλιξης των εξόδων και εσόδων βοηθάει να εξηγηθεί η παράλληλη πορεία που ακολούθησαν οι καταβαλλόμενες στην Tirrenia di Navigazione εξισωτικές πληρωμές. Υπό τις συνθήκες αυτές και λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναπτύχθηκαν προηγουμένως, η Επιτροπή εκτιμά ότι όπως και κατά το 1999 η συνολική καθαρή ζημία της Tirrenia ισοδυναμούσε τα προηγούμενα έτη με το καταβλητέο εξισωτικό ποσό. Κατά συνέπεια, οι εξισωτικές πληρωμές που καταβλήθηκαν στην Tirrenia οι οποίες ανταποκρίνονταν στην καθαρή ζημία της επιχείρησης, προσαυξημένες κατά το ποσό της εύλογης απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου, ήταν ευθέως ανάλογες με το πρόσθετο κόστος που συνεπαγόταν η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχε ανατεθεί στην επιχείρηση κάτοχο της αδείας.

Ο αντίκτυπος που είχαν οι ενισχύσεις στις συναλλαγές — οι δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι ιταλικές αρχές για το χρονικό διάστημα 2000-2004

(39) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι με τη διάταξη του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 (του κανονισμού για τις «θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ») επιτρεπόταν να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, επιτρεπόταν με άλλα λόγια δηλαδή να ισχύσουν μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2008. Η Επιτροπή σημειώνει εξάλλου ότι η εν λόγω σύμβαση αφορά τις κυριότερες θαλάσσιες διασυνδέσεις με προορισμό και με αφετηρία τη Σικελία και τη Σαρδηνία, επηρεάζει δηλαδή το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων ενδομεταφορών με τις ιταλικές νήσους της Μεσογείου και ουσιαστικό μέρος των ενδομεταφορών με όλες τις νησιωτικές περιοχές της Δυτικής Μεσογείου. Υπό τις περιστάσεις αυτές και λαμβάνοντας υπόψη της το γεγονός ότι η ιταλική αγορά θαλάσσιων ενδομεταφορών είχε παραμείνει ανοικτή χωρίς περιορισμούς από την 1η Ιανουαρίου 1999, η Επιτροπή εκτιμά ότι η καταβολή των εξισορροπητικών επιδοτήσεων προς την εταιρεία Tirrenia di Navigazione που είχαν προβλεφθεί στη σύμβαση του 1991 θα μπορούσε να επηρεάσει την ανάπτυξη των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς το συμφέρον της Κοινότητας, εφόσον η εν λόγω επιδότηση θα είχε ως αποτέλεσμα να ενισχυθεί στην εν λόγω αγορά η θέση μιας εταιρείας, παρέχοντάς της τη δυνατότητα να εξαλείψει τον παρόντα ή τον πιθανό ανταγωνισμό στην αγορά αυτή. Η Επιτροπή πιστεύει ότι αυτό θα συνέβαινε εάν η εφαρμογή της συμφωνίας θα οδηγούσε στο μέλλον, και ιδίως κατά την πενταετή χρονική περίοδο 2000-2004, στις επικερδείς γραμμές στις οποίες επικεντρωνόταν ο ανταγωνισμός των ιδιωτικών φορέων, σε αύξηση των ικανοτήτων μεταφοράς που προσέφερε η Tirrenia di Navigazione στο πλαίσιο του καθεστώτος που θέσπιζε η σύμβαση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Όπως πράγματι συνάγεται από τα στοιχεία που κοινοποίησαν οι ιταλικές αρχές, τη στιγμή αυτή, η συνολική ικανότητα μεταφοράς που προσφέρει η αγορά —δηλαδή η ικανότητα μεταφοράς της Tirrenia, προσαυξανόμενη κατά την ικανότητα μεταφοράς των ιδιωτικών φορέων— επαρκεί για την ικανοποίηση της συνολικής μεταφορικής ζήτησης, συμπεριλαμβανομένων και των χρονικών περιόδων αιχμής, στο σκέλος τόσο της μεταφοράς επιβατών, όσο και της μεταφοράς εμπορευμάτων.

(40) Ανταποκρινόμενες στις ανησυχίες που είχε διατυπώσει αναφορικά με το θέμα αυτό η Επιτροπή, οι ιταλικές αρχές διαβίβασαν με τις επιστολές τους της 13ης και της 19ης Μαρτίου 2001 το σχέδιο πλαισίου κανονιστικών ρυθμίσεων που θα εφαρμοζόταν για τις γραμμές που ήταν υποχρεωμένη να εξυπηρετεί η Tirrenia και τις υπηρεσίες που θα έπρεπε να παρέχει κατά το πενταετές χρονικό διάστημα 2000-2004. Στο σχέδιο συμπεριλαμβάνονται οι γραμμές, η συχνότητα εκτέλεσης δρομολογίων, οι τύποι των σκαφών και η ικανότητα μεταφοράς που θα προσέφερε ο δημόσιος μεταφορέας τόσο κατά την υψηλή, όσο και κατά τη χαμηλή περίοδο, βάσει των ρυθμίσεων της σύμβασης. Όπως προκύπτει από τα προηγούμενα, οι μόνες υπηρεσίες που θα ήταν δυνατό να λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της ετήσιας εξισορροπητικής επιδότησης είναι οι υπηρεσίες αυτές. Οι ιταλικές αρχές δεσμεύθηκαν να οριστικοποιήσουν νομότυπα τις δεσμεύσεις τους σε ένα υπουργικό διάταγμα με το οποίο θα εγκρινόταν το πενταετές πρόγραμμα 2000-2004. Από το προαναφερόμενο σχέδιο πλαισίου κανονιστικών ρυθμίσεων συνάγεται ότι η προσφορά υπηρεσιών από την πλευρά της Tirrenia θα είναι μειωμένη, σε σύγκριση με το σημερινό της επίπεδο.

Όπως στην ουσία διαπιστώνει η Επιτροπή, στις κυριότερες γραμμές στις οποίες επικεντρώνεται ο ανταγωνισμός των ιδιωτικών φορέων, οι ιταλικές αρχές δεσμεύθηκαν συνολικά να μειώσουν την προσφορά υπηρεσιών του δημόσιου φορέα, ούτως ώστε να παραχωρηθούν μεγαλύτερες δυνατότητες στους άλλους φορείς. Η εν λόγω δέσμευση έγινε ιδίως αισθητή στις γραμμές Genova/Porto Torres και Civitavecchia/Olbia, στις οποίες η μείωση της μεταφορικής ικανότητας, επικεντρωμένη στην χρονική περίοδο υψηλής αιχμής, εκτιμάται σε περίπου 30 % της συνολικής ικανότητας μεταφοράς που προσφέρει τη στιγμή αυτή η Tirrenia di Navigazione σε αυτές τις δύο γραμμές. Το νέο σχήμα των υπηρεσιών που προσφέρονται από την Tirrenia di Navigazione στις εν λόγω δύο γραμμές προβλέπει πρωταρχικά τη διατήρηση, σε ετήσια βάση, μιας ημερήσιας νυκτερινής διασύνδεσης προς αμφότερες τις κατευθύνσεις και, επικουρικά, πρόσθετες δραστηριότητες, οι οποίες είναι αυστηρά προκαθορισμένες, από τις αρχές Ιουνίου μέχρι τα τέλη Σεπτεμβρίου, ούτως ώστε να ικανοποιούνται συνεχώς και με κανονικό ρυθμό οι πρόσθετες ανάγκες που είναι συνέπεια της τουριστικής κίνησης στις θιγόμενες περιοχές.

Η Επιτροπή διαπιστώνει ταυτόχρονα ότι η μείωση της μεταφορικής ικανότητας που προτείνεται από τις ιταλικές αρχές θα έχει ως αποτέλεσμα τη συρρίκνωση της συνολικής προσφοράς του δημόσιου φορέα εκμετάλλευσης, συμπεριλαμβανομένων όλων των εξυπηρετούμενων γραμμών, σε επίπεδο που θα είναι συνολικά κατώτερο από την προσφορά υπηρεσιών που προβλέπεται από το πρώτο πενταετές πρόγραμμα δρομολογίων, το οποίο αποτελούσε, τη στιγμή της σύναψης της σύμβασης του 1991, το πλαίσιο αναφοράς των επιδοτήσιμων υπηρεσιών.

Όσον αφορά ιδίως εκείνες τις γραμμές στις οποίες επικρατεί ανταγωνισμός, η προαναφερόμενη μείωση της μεταφορικής ικανότητας θα οδηγήσει στη συνολική σταθεροποίηση της προσφοράς στα επίπεδα του 1994, χρονική στιγμή κατά την οποία δεν είχαν ακόμη κάνει την εμφάνισή τους στην αγορά οι ιδιωτικοί φορείς θαλάσσιων ενδομεταφορών σε μεσαίες και μακρινές αποστάσεις.

Η έκταση της δέσμευσης που ανέλαβαν οι ιταλικές αρχές πρέπει να εκτιμηθεί σε σύγκριση με την τάση εξέλιξης της αγοράς για τις κύριες γραμμές που ήταν εκτεθειμένες στον ανταγωνισμό. Από τα στοιχεία που κοινοποίησαν οι ιταλικές αρχές είναι σαφές ότι στο χρονικό διάστημα μεταξύ 1992 και 2000, η ζήτηση εξελίχθηκε με τους ακόλουθους ρυθμούς:

Genova/Porto Torres	+ 16 % κατά την περίοδο της αιχμής	+ 18 % καθόλη τη διάρκεια του έτους
Genova/Olbia/Arbatax	+ 48 %	+ 33 %
Civitavecchia/Olbia	+ 33 %	+ 21 %

Κατά βάση, η αύξηση της συνολικής ζήτησης ικανοποιήθηκε στις γραμμές αυτές από την προσφορά των ιδιωτικών φορέων εκμετάλλευσης, οι οποίοι επωφελήθηκαν από την εν λόγω πορεία εξέλιξης για να διεισδύσουν στην αγορά ή και για να αυξήσουν την προσφορά υπηρεσιών από την πλευρά τους και ιδίως κατά την υψηλή περίοδο αιχμής. Η μείωση των προσφερόμενων υπηρεσιών από τον δημόσιο φορέα κατά τη χρονική περίοδο 2000-2004 θα ενισχύσει την εν λόγω τάση, που είναι ευνοϊκή για τον ανταγωνισμό.

Όσον αφορά τη γραμμή Genova/Olbia/Arbatax, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι ιταλικές αρχές έχουν προβλέψει τη διατήρηση κατά τη χρονική περίοδο 2000-2004 της προσφοράς της Tirrenia σε επίπεδα αισθητά παρόμοια με τα σημερινά. Οι ίδιες αυτές αρχές ανέλαβαν τη δέσμευση να καταργηθεί η παράλληλη θερινή διασύνδεση μεταξύ La Spezia/Golfo Aranci, μειώνοντας με τον τρόπο αυτό συνολικά την προσφορά υπηρεσιών μεταξύ της Λιγουρίας και του βόρειου μέρους της Σαρδηνίας σε επίπεδα ταυτόσημα με εκείνα της πρώτης πενταετούς περιόδου.

Η Επιτροπή σημειώνει ταυτόχρονα ότι οι δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι ιταλικές αρχές για το χρονικό διάστημα 2000-2004 θα εξαλείψουν τα περιθώρια διακριτικής ευχέρειας που είχαν παραχωρηθεί μέχρι τη στιγμή εκείνη στην επιχείρηση σε ό,τι αφορά το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών σε ορισμένες γραμμές και συνιστούν την πλήρη και επακριβή συνοπτική εικόνα του δικτύου των υπηρεσιών που απαιτείται να προσφέρει ο δημόσιος φορέας κατά τη νέα πενταετή χρονική περίοδο, βάσει των ρυθμίσεων της σύμβασης. Η Επιτροπή κρίνει κατά συνέπεια ότι το νέο πλαίσιο αναφοράς για τις επιδοτούμενες υπηρεσίες θα συμβάλει στο να καταστεί το καθεστώς των συμφωνιών διαφανέστερο για όλους τους φορείς που ασκούν δραστηριότητες στην αγορά. Εκείνο που προέχει ωστόσο, είναι να εγγυηθεί η διαιώνιση του προαναφερόμενου πλαισίου καθόλη τη χρονική διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου. Προς το σκοπό αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι κάθε πιθανή αναπροσαρμογή της προσφοράς των επιδοτούμενων υπηρεσιών κατά τη διάρκεια του εν λόγω χρονικού διαστήματος θα πρέπει να της κοινοποιείται εκ των προτέρων, ούτως ώστε να εξετάζει την αναγκαιότητα της προσαρμογής αυτής, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την ανεπάρκεια των υπηρεσιών που προσφέρουν οι άλλοι μεταφορείς, σε συνάρτηση με την αύξηση της συνολικής ζήτησης.

5.2. *ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΠΕΝΤΑΕΤΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ*

(41) Στο θέμα των επενδύσεων που προβλέπονται στα πενταετή προγράμματα, στην απόφασή της να κινήσει τη σχετική διαδικασία η Επιτροπή είχε εκφράσει αμφιβολίες όσον αφορά τις αναλυτικές λεπτομέρειες χρηματοδότησης των απαιτούμενων επενδύσεων για την προσφορά των επιδοτούμενων υπηρεσιών στο πλαίσιο της συμφωνίας του 1991. Η Επιτροπή επιθυμούσε ιδίως να επαληθεύσει σε ποιο βαθμό λαμβάνονταν υπόψη τα έξοδα απόκτησης και απόσβεσης των σκαφών για τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών. Το γεγονός εξάλλου ότι στην Tirrenia είχε εξασφαλισθεί μέχρι το έτος 2008 το ευεργέτημα της καταβολής επιδοτήσεων που συμπεριλάμβαναν το κόστος απόσβεσης των πλοίων του στόλου της θα μπορούσε, κατά τη γνώμη της Επιτροπής, να εξομοιωθεί με σιωπηρή εγγύηση από την πλευρά του ιταλικού κράτους η οποία επέτρεπε στο δημόσιο φορέα να μην επωμίζεται τον οικονομικό κίνδυνο που συνεπάγεται κάθε επένδυση.

Εκείνο που προέχει, πρώτα απ' όλα, είναι να υπενθυμιστεί ότι η Tirrenia υπέχει την υποχρέωση, στο πλαίσιο του καθεστώτος που θεσπίζεται από τη σύμβαση, να εκμεταλλεύεται στις επιδοτούμενες γραμμές πλοία ηλικίας κάτω των 20 ετών, των οποίων πρέπει, καταρχάς, να είναι πλοιοκτήτρια, με εξαίρεση τις περιπτώσεις ρητών παρεκκλίσεων που εγκρίνονται από τις κρατικές αρχές. Η υποχρέωση αυτή, η οποία συνιστά υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εξώθησε την Tirrenia να ανανεώσει σημαντικό μέρος των μονάδων του στόλου της κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, αν ληφθεί υπόψη η ηλικία που είχαν τα εκμεταλλευόμενα σκάφη στις προαναφερόμενες γραμμές κατά τη διάρκεια της πρώτης πενταετούς περιόδου 1990-1994. Εξάλλου, η τυπολογία των σκαφών που έπρεπε να χρησιμοποιούνται σε κάθε μία από τις διαφορετικές γραμμές που εξυπηρετούσε η Tirrenia προβλεπόταν με υπουργικό διάταγμα, το οποίο ενέκρινε ή τροποποιούσε το εκάστοτε πενταετές πρόγραμμα. Η αγορά κάθε νέας μονάδας —όπως ακριβώς συνέβαινε και με την παραχώρηση ή τη διαγραφή των παλαιών μονάδων— έπρεπε να εγκρίνεται με υπουργικό διάταγμα, στο οποίο διευκρινιζόταν εξάλλου επακριβώς η γραμμή για την εξυπηρέτηση της οποίας θα έπρεπε να διατεθεί το εν λόγω σκάφος. Οι επενδύσεις της Tirrenia έπρεπε εξάλλου να εναρμονίζονται με την στρατηγική ανάπτυξης των υπηρεσιών που προσέφερε ο δημόσιος φορέας κατά τη διάρκεια της πενταετούς χρονικής περιόδου αναφοράς, στρατηγική η οποία προβλεπόταν στο πενταετές πρόγραμμα που είχε εγκριθεί από τις κρατικές αρχές.

Σε ό,τι αφορά το εν λόγω πλαίσιο κανονιστικών ρυθμίσεων, η Επιτροπή επαλήθευσε κατά πόσο, κατά τις δύο τελευταίες πενταετείς περιόδους 1990-1994 και 1995-1999, το κόστος αγοράς των νέων μονάδων καθώς και το κόστος απόσβεσης των μονάδων που είχαν χρησιμοποιηθεί από την Tirrenia di Navigazione για τις γραμμές παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανταποκρίνονταν, αφενός μεν, στις απαιτήσεις που είχαν καθοριστεί από τις ιταλικές αρχές και, αφετέρου, εάν είχαν ληφθεί αναλόγως υπόψη για τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών.

Όπως διαπίστωσε η Επιτροπή αναφορικά με το σημείο αυτό, η έναρξη εκμετάλλευσης των νέων σκαφών από την Tirrenia συνοδεύτηκε από τη διαγραφή από τα νηολόγια των παλαιότερων μονάδων του στόλου, κατά τρόπο ώστε, συνολικά, να μην έχει υπάρξει μείωση της μεταφορικής ικανότητας σε συνδυασμό με την ανανέωση του στόλου, από την πλευρά του δημόσιου φορέα.

Όσον αφορά το κόστος αγοράς των νέων μονάδων του στόλου, από τα στοιχεία που διαβιβάστηκαν από τις ιταλικές αρχές προκύπτει ότι οι εν λόγω αγορές πραγματοποιήθηκαν, εν μέρει, από ίδια κεφάλαια της επιχείρησης και, εν μέρει, με προσφυγή σε τραπεζικές πιστώσεις. Απ' ό,τι φαίνεται εξάλλου, τα επιτόκια που εφάρμοσαν οι αντίστοιχοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί οι οποίοι συμμετείχαν στις αντίστοιχες δραστηριότητες ήταν ανάλογα με τα ευεργετικά επιτόκια από τα οποία είχαν επωφεληθεί, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα, επιχειρήσεις συγκρίσιμου μεγέθους και όγκου εργασιών, σε άλλους κλάδους της οικονομίας ([29]). Όπως φαίνεται εξάλλου, η Tirrenia di Navigazione δεν ευεργετήθηκε από καμία άλλη άμεση εγγύηση από την πλευρά των ιταλικών αρχών, στο θέμα της αποπληρωμής των εν λόγω δανείων. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η ίδια η ύπαρξη της σύμβασης που είχε συνομολογηθεί με το κράτος παρείχε στους επενδυτές τη βεβαιότητα ότι οι δεσμεύσεις τους θα καλύπτονταν, ενώ παρείχε στην Tirrenia την ευχέρεια εκσυγχρονισμού του στόλου της, χωρίς αυτή να επιβαρυνθεί με τους οικονομικούς κινδύνους που θα έπρεπε να επωμισθεί ένας εμπορικός φορέας. Το πλεονέκτημα αυτό, το οποίο δύναται να εξομοιωθεί με σιωπηρή εγγύηση ([30]) και να συνιστά συνεπώς κρατική ενίσχυση, κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης — είναι ωστόσο εγγενές με το καθεστώς της σύμβασης, η οποία είχε συναφθεί για χρονικό διάστημα μιας εικοσαετίας, πριν τεθούν σε ισχύ ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3577/92 και οι κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγούνται στις θαλάσσιες μεταφορές (ΕΕ C 207 της 5ης Ιουλίου 1997). Εξάλλου, όπως έχει ήδη λεχθεί, τα νέα σκάφη που αγοράστηκαν από την Tirrenia κατ' εφαρμογή των ρυθμίσεων της σύμβασης προορίζονται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των τακτικών γραμμών η εκτέλεση των οποίων προβλέπεται από τα πενταετή προγράμματα. Κατά συνέπεια, το εν λόγω πλεονέκτημα, το οποίο συνιστά αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας δύναται να υπαχθεί στο ευεργέτημα της παρέκκλισης του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης.

Όσον αφορά το κόστος απόσβεσης των σκαφών που χρησιμοποίησε η Tirrenia στις γραμμές που αφορούσαν τα πενταετή προγράμματα, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα έξοδα αυτά συνιστούσαν ένα από τα στοιχεία του κόστους το οποίο, βάσει της διάταξης του άρθρου 5 της σύμβασης, ενσωματωνόταν στον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης. Η απόσβεση υπολογίζεται γραμμικά επί χρονική περίοδο 20 ετών, εξαιρουμένων των ταχύπλοων σκαφών, για τα οποία η διάρκεια αυτή περιορίζεται σε 15 έτη. Δεδομένου ότι η απόσβεση των σκαφών που χρησιμοποιούνται για την εξασφάλιση των διασυνδέσεων που οι ιταλικές αρχές αναγνωρίζουν ότι εκτελούνται προς το γενικότερο συμφέρον υπολογίζεται με βάση τα κριτήρια που προβλέπονται στη σύμβαση και ότι η εξέταση των αναλυτικών λογαριασμών για τις εν λόγω γραμμές δεν αποκάλυψε, για τις δύο εξεταζόμενες πενταετείς χρονικές περιόδους, την ένταξη στοιχείων υπέρμετρης αντιστάθμισης στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εκτιμά ότι ο μηχανισμός που είχε συγκροτηθεί από τη σύμβαση για να λαμβάνονται υπόψη οι αποσβέσεις των σκαφών κατά τον υπολογισμό των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών δύναται να εγκριθεί βάσει του άρθρου 86 παράγραφος 2 της συνθήκης. Πράγματι, η παροχή υπηρεσιών που αναγνωρίζεται ότι εκτελούνται προς το γενικό οικονομικό συμφέρον, προϋποθέτει την εκμετάλλευση σκαφών που έχουν την τυπολογία και τις ικανότητες μεταφοράς που προκαθορίζουν οι κρατικές αρχές, η απόσβεση των οποίων δύναται ως εκ τούτου να υπεισέλθει στους υπολογισμούς των ετήσιων εξισωτικών πληρωμών, στο βαθμό που τα εν λόγω σκάφη αποκτήθηκαν από την επιχείρηση υπό τις ομαλές συνθήκης της αγοράς για την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί και χρησιμοποιούνται κατ' αποκλειστικότητα για την εκτέλεση τακτικών γραμμών μεταφοράς σε γραμμές που εντάσσονται στο καθεστώς της σύμβασης. Στην περίπτωση της Tirrenia di Navigazione η Επιτροπή διαπιστώνει εξάλλου ότι όλα τα εν λόγω σκάφη είχαν διατεθεί αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση των τακτικών γραμμών που ήταν αναγνωρισμένες ως γραμμές που εξυπηρετούν το γενικό συμφέρον και ότι, εξαιτίας αυτού, η απόσβεσή τους ήταν δυνατό να ληφθεί υπόψη ολοσχερώς, κατά τον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης. Το ίδιο ίσχυε και για τις επενδύσεις που ήταν αναγκαίες για την προσφορά των υπηρεσιών που είχαν προβλεφθεί από τις ιταλικές αρχές κατά την πενταετή χρονική περίοδο 2000-2004 και οι οποίες, με βάση την τυπολογία και τις ικανότητες μεταφοράς, ανταποκρίνονταν στις δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει οι ίδιες αυτές αρχές, σε συνάρτηση με το επίπεδο των προαναφερόμενων υπηρεσιών.

(42) Σε ό,τι αφορά τις πρόσθετες επενδύσεις που είχαν προβλεφθεί στο πλαίσιο του σχεδίου επιχειρηματικών δραστηριοτήτων για τη χρονική περίοδο 1999-2002, θα πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η εκτέλεση του προγράμματος αυτού είχε ανασταλεί, συνεπεία της κίνησης της σχετικής διαδικασίας. Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι δεσμεύσεις που είχαν αναλάβει οι ιταλικές αρχές για τη χρονική περίοδο 2000-2004 απέκλειαν για την Tirrenia di Navigazione την πραγματοποίηση των πρόσθετων επενδύσεων που προβλέπονταν στο πλαίσιο του εν λόγω προγράμματος, εξαιρουμένων των δύο νέων μονάδων οι οποίες θα υποκαθιστούσαν παλαιά σκάφη στις γραμμές που εντάσσονται στο καθεστώς της συμφωνίας. Όπως προκύπτει από τις πληροφορίες που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, οι εν λόγω μονάδες αγοράστηκαν υπό συνθήκες ανάλογες με εκείνες που περιγράφηκαν στο προηγούμενο σημείο όσον αφορά τις επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των πενταετών περιόδων 1990-1994 και 1995-1999 και προορίζονται αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση τακτικών γραμμών αναγνωρισμένων ως γραμμών γενικότερου συμφέροντος, με αποτέλεσμα η απόσβεσή τους να δύναται ολοσχερώς να συμπεριληφθεί στον υπολογισμό της ετήσιας επιδότησης.

([29]) Για παράδειγμα, η πρόσφατη αγορά δύο ταχύπλοων σκαφών χρηματοδοτήθηκε το 1999 από την Banco di Napoli με δάνειο ύψους 160 δισεκατομμυρίων ιταλικών λιρών, με κυμαινόμενο επιτόκιο ίσο προς το Euribor έξι μηνών, προσαυξημένο κατά 0,40 %, αποπληρωτέο σε δέκα έτη. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές, ο ίδιος χρηματοπιστωτικός οργανισμός είχε χορηγήσει την ίδια εποχή ανοίγματα πιστώσεων σε διάφορες άλλες μεγάλες επιχειρήσεις, με σχεδόν ταυτόσημους όρους.

([30]) Βλέπε την ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με μορφή εγγυήσεων (ΕΕ C 71 της 11.3.2000).

6. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(43) Λαμβάνοντας υπόψη της όσα αναπτύχθηκαν προηγουμένως, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν υφίστανται αμφιβολίες αναφορικά με το συμβιβάσιμο χαρακτήρα των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν στην Tirrenia di Navigazione, βάσει των ρυθμίσεων της σύμβασης του 1991,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι ενισχύσεις που κατέβαλε η Ιταλία στην Tirrenia di Navigazione από την 1η Ιανουαρίου 1990 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2000, υπό τη μορφή των εξισωτικών πληρωμών για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά.

Άρθρο 2

Οι ενισχύσεις που κατέβαλε η Ιταλία στην Tirrenia di Navigazione κατά το χρονικό διάστημα από την 1η Ιανουαρίου 2001 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004 πρέπει να περιορίζονται στα πρόσθετα έξοδα που συνεπάγεται η ζημία που προέκυψε από την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, βάσει των δεσμεύσεων που ανέλαβε η Ιταλία για την εν λόγω χρονική περίοδο.

Η Ιταλία είναι υποχρεωμένη να κοινοποιήσει εκ των προτέρων στην Επιτροπή κάθε προσαρμογή του επιπέδου των εν λόγω υπηρεσιών, η οποία συντελείται κατά τη διάρκεια του εν λόγω χρονικού διαστήματος.

Άρθρο 3

Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στην Tirrenia di Navigazione για το πενταετές χρονικό διάστημα 2005-2008 πρέπει να κοινοποιηθούν εκ των προτέρων στην Επιτροπή.

Άρθρο 4

Από την 1η Ιανουαρίου 2001, το πρόσθετο κόστος που είναι απόρροια της ζημίας που προέκυψε κατά την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας που επέβαλε η Ιταλία στην Tirrenia di Navigazione θα πρέπει να συνυπολογίζεται λογιστικά χωριστά, για κάθε μία από τις ενδιαφερόμενες γραμμές.

Άρθρο 5

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή, εντός χρονικής προθεσμίας τριών μηνών από τη στιγμή της παραλαβής της παρούσας απόφασης, σχετικά με τα μέτρα που έλαβε για να συμμορφωθεί με αυτήν.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 21 Ιουνίου 2001.

Για την Επιτροπή
Loyola DE PALACIO
Αντιπρόεδρος