ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2020/1412 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Μαρτίου 2020

σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (πρώην 11/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία υπέρ της Tirrenia di Navigazione και της αγοράστριάς της Compagnia Italiana di Navigazione

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2020) 1110]

(Το κείμενο στην ιταλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

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

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

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

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Στις 5 Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με διάφορα μέτρα που έλαβε η Ιταλία υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia ([2]) (στο εξής: απόφαση του 2011). Η έρευνα αφορούσε μεταξύ άλλων τις αντισταθμίσεις που χορηγήθηκαν στην Tirrenia di Navigazione (στο εξής: Tirrenia) για την εκτέλεση διάφορων δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2009 και τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης (βλ. τμήμα 2.3.3) που είχε ως αποτέλεσμα την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 27) από την Compagnia Italiana di Navigazione (στο εξής: CIN).

(2) Η απόφαση του 2011 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([3]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

(3) Όσον αφορά τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από την Tirrenia υπό έκτακτη διαχείριση (στο εξής: Tirrenia υπό ΕΔ), την Pan Med Lines (στο εξής: Pan Med), τη CIN και την Grandi Navi Veloci (αναφέρεται και ως GNV) (βλ. τμήμα 5). Τις διαβίβασε στην Ιταλία, η οποία είχε τη δυνατότητα να απαντήσει. Η Ιταλία δεν υπέβαλε παρατηρήσεις.

(4) Στις 10 Ιανουαρίου 2012 οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν επισήμως, για λόγους ασφάλειας δικαίου σύμφωνα με τους ισχυρισμούς τους, τα σχέδια συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: συμβάσεις) που θα συνάπτονταν με τους αντίστοιχους μελλοντικούς αγοραστές των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar και βάσει των οποίων θα χορηγούνταν αντιστάθμιση στους συγκεκριμένους αγοραστές. Στις 24 Ιανουαρίου 2012, 4 Φεβρουαρίου 2012 και 3 Ιουλίου 2012, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις ιταλικές αρχές σχετικά με τα κοινοποιηθέντα μέτρα. Οι εν λόγω πληροφορίες παρασχέθηκαν από τις ιταλικές αρχές με επιστολές της 9ης Φεβρουαρίου 2012, της 11ης Μαΐου 2012 και της 19ης Ιουλίου 2012. Με την επιστολή της 19ης Ιουλίου 2012 οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή ότι την προηγούμενη ημέρα είχε υπογραφεί η νέα σύμβαση μεταξύ του ιταλικού κράτους και της CIN.

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

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

([3]) Κρατική ενίσχυση — Ιταλική Δημοκρατία — Κρατική ενίσχυση SA.32014 (11/C) (πρώην 11/NN), SA.32015 (11/C) (πρώην 11/NN), SA.32016 (11/C) (πρώην 11/NN) — Κρατικές ενισχύσεις στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia (δυνητικές κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και δυνητικές ενισχύσεις στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης) (SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010)) — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ C 28 της 1.2.2012, σ. 18).

(5) Στις 7 Νοεμβρίου 2012 η Επιτροπή παρέτεινε τη διαδικασία έρευνας μεταξύ άλλων (βλ. τμήμα 2.2) σε σχέση με i) την παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης που χορηγήθηκε στην Tirrenia και ii) την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη CIN βάσει της νέας σύμβασης που συνήφθη με το ιταλικό κράτος. Τροποποιημένη έκδοση ([4]) της απόφασης αυτής εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 19 Δεκεμβρίου 2012 (στο εξής: απόφαση του 2012).

(6) Η απόφαση του 2012 δημοσιεύθηκε στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ([5]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

(7) Όσον αφορά τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τη CIN, την Tirrenia υπό ΕΔ και την Pan Med (βλ. τμήμα 5). Τις διαβίβασε στην Ιταλία, η οποία είχε τη δυνατότητα να απαντήσει. Η Ιταλία δεν υπέβαλε παρατηρήσεις.

(8) Στις 5 Οκτωβρίου 2012 η Επιτροπή ανέθεσε στην Ecorys Netherlands BV να της παράσχει εκτίμηση της αγοραίας αξίας των σχετικών στοιχείων ενεργητικού της Tirrenia που είχαν τεθεί προς πώληση (βλ. τμήμα 2.3.3.5) βάσει δύο εναλλακτικών σεναρίων. Η Ecorys υπέβαλε την τελική της έκθεση στις 4 Σεπτεμβρίου 2013 (στο εξής: έκθεση Ecorys). Η Επιτροπή διαβίβασε την έκθεση αυτή στην Ιταλία στις 27 Σεπτεμβρίου 2013. Η Ιταλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την έκθεση Ecorys, συμπεριλαμβανομένης ανταποτίμησης από τον δικό της ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, την Banca Profilo, με επιστολή της 17ης Δεκεμβρίου 2013.

(9) Με απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2014 (στο εξής: απόφαση του 2014) ([6]), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά διάφορα μέτρα που λήφθηκαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar. Η προσφυγή την οποία άσκησαν η Saremar και η περιφέρεια κατά της απόφασης αυτής απορρίφθηκε από το Γενικό Δικαστήριο το 2017 ([7]).

(10) Στις 12 Φεβρουαρίου 2016, 29 Μαΐου 2018, 18 Σεπτεμβρίου 2018, 10 Οκτωβρίου 2018 και 22 Νοεμβρίου 2018 η Grimaldi Euromed S.p.A. (στο εξής: Grimaldi) υπέβαλε παρατηρήσεις στην Επιτροπή όπως περιγράφεται στο τμήμα 6. Κατόπιν αιτήματος της Grimaldi, οι υπηρεσίες της Επιτροπής συναντήθηκαν επίσης με τον νόμιμο εκπρόσωπο της εταιρείας στις 17 Ιουλίου 2018.

(11) Στις 25 Ιανουαρίου 2018, 29 Μαρτίου 2018 και 31 Αυγούστου 2018 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τις ιταλικές αρχές. Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τις πληροφορίες αυτές στις 26 Απριλίου 2018, 31 Μαΐου 2018, 2 Νοεμβρίου 2018 και 11 Δεκεμβρίου 2018. Στις 23 και 24 Ιανουαρίου 2019 οι υπηρεσίες της Επιτροπής συναντήθηκαν με τις ιταλικές αρχές στη Ρώμη. Τους επόμενους μήνες οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τις συμπληρωματικές πληροφορίες τις οποίες ζήτησε η Επιτροπή κατά τη συνάντηση αυτή.

(12) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο τα πιθανά μέτρα ενίσχυσης υπέρ της Tirrenia και της CIN, όπως προσδιορίζονται στην αιτιολογική σκέψη 31. Για όλα τα υπόλοιπα μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο των αποφάσεων του 2011 και του 2012 διενεργείται χωριστή έρευνα στο πλαίσιο των υποθέσεων SA.32014, SA.32015 και SA.32016 και, επομένως, δεν καλύπτονται από την παρούσα απόφαση. Ειδικότερα, τα εν λόγω υπόλοιπα μέτρα αφορούν άλλες εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia.

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

2.1. **Γενικό πλαίσιο**

2.1.1. *Οι αρχικές συμβάσεις*

(13) Ο όμιλος Tirrenia ανήκε διαχρονικά στο ιταλικό κράτος μέσω της εταιρείας Fintecna ([8]) και αρχικά περιλάμβανε έξι εταιρείες, και συγκεκριμένα την Tirrenia, την Adriatica, την Caremar, τη Saremar, τη Siremar και την Toremar. Οι εταιρείες αυτές παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών βάσει χωριστών συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν συναφθεί με το ιταλικό κράτος το 1991 και ήταν σε ισχύ για είκοσι έτη, από τον Ιανουάριο του 1989 έως τον Δεκέμβριο του 2008 (στο εξής: αρχικές συμβάσεις). Η Fintecna κατείχε το 100 % του μετοχικού κεφαλαίου της Tirrenia, η οποία με τη σειρά της είχε υπό την πλήρη ιδιοκτησία της τις περιφερειακές εταιρείες Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar. Η Adriatica, η οποία εκτελούσε μια σειρά δρομολογίων μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας/Κροατίας/Ελλάδας/Μαυροβουνίου, συγχωνεύθηκε με την Tirrenia το 2004.

([4]) Όλες οι τροποποιήσεις αφορούσαν μέτρα υπέρ της Saremar.

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

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

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

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

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

(15) Η Tirrenia παρέχει υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών σε διάφορα μεικτά δρομολόγια (επιβάτες, αυτοκίνητα και φορτηγά), καθώς και σε ορισμένα εμπορευματικά δρομολόγια, κυρίως μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας και, αντίστοιχα, της Σαρδηνίας, της Ιταλίας και των νήσων Tremiti, καθώς και μεταξύ της Σαρδηνίας και της Σικελίας. Τα ακριβή επίμαχα δρομολόγια περιγράφονται κατωτέρω.

(16) Στις 6 Αυγούστου 1999 η Επιτροπή κίνησε τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: ΣΛΕΕ) σε σχέση με την ενίσχυση που καταβλήθηκε βάσει των αρχικών συμβάσεων στις έξι εταιρείες που απάρτιζαν την περίοδο εκείνη τον όμιλο Tirrenia.

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

(18) Η Επιτροπή έκανε δεκτό το αίτημα των ιταλικών αρχών και με την απόφαση 2001/851/ΕΚ ([9]) περάτωσε τη διαδικασία που είχε κινηθεί σχετικά με την ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Tirrenia (στο εξής: απόφαση του 2001). Η ενίσχυση κηρύχθηκε συμβατή έναντι ορισμένων δεσμεύσεων που ανελήφθησαν από τις ιταλικές αρχές.

(19) Με την απόφαση 2005/163/ΕΚ ([10]) (στο εξής: απόφαση του 2004), την οποία εξέδωσε στις 16 Μαρτίου 2004, η Επιτροπή κήρυξε την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε από την Ιταλία στις εταιρείες του ομίλου Tirrenia εκτός της Tirrenia ([11]) εν μέρει συμβατή με την εσωτερική αγορά, εν μέρει συμβατή υπό τον όρο της εκπλήρωσης μιας σειράς δεσμεύσεων από τις ιταλικές αρχές και εν μέρει μη συμβατή με την εσωτερική αγορά. Η απόφαση βασίστηκε σε λογιστικά στοιχεία των ετών 1992 έως 2001 και περιείχε ορισμένους όρους που αποσκοπούσαν στη διασφάλιση της συμβατότητας της αντιστάθμισης καθ' όλη τη διάρκεια των αρχικών συμβάσεων.

(20) Με απόφαση της 4ης Μαρτίου 2009 στις υποθέσεις T-265/04, T-292/04 και T-504/04 ([12]) (στο εξής: απόφαση του 2009) το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση του 2004. Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εν εξελίξει διαδικασία κατόπιν της απόφασης του 2009.

2.1.2. *Η παράταση των αρχικών συμβάσεων*

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

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

1) Η Caremar στην περιφέρεια της Καμπανίας. Στη συνέχεια, η περιφέρεια της Καμπανία θα μεταβίβαζε στην περιφέρεια του Λάτσιο τις συνεχιζόμενες δραστηριότητες της εταιρείας ([13]), οι οποίες συνίσταντο στην εκμετάλλευση συνδέσεων μεταφορών με το αρχιπέλαγος του Pontino, σε μεμονωμένη βάση από εκείνη τη στιγμή υπό την επωνυμία Laziomar.

2) Η Saremar στην περιφέρεια της Σαρδηνίας.

3) Η Toremar στην περιφέρεια της Τοσκάνης.

([9]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2620/1999 της Επιτροπής, της 21ης Ιουνίου 2001, για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή λευκασμένου ρυζιού με στρογγυλούς κόκκους στο πλαίσιο της δημοπρασίας που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2180/1999 (ΕΕ L 318 της 4.12.2001, σ. 9).

([10]) Απόφαση 2005/163/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις ναυτιλιακές εταιρείες Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar (Όμιλος εταιρειών Tirrenia) (ΕΕ L 053 της 26.2.2005, σ. 29).

([11]) Ειδικότερα: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar.

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

([13]) Η μεταβίβαση αυτή επισημοποιήθηκε την 1η Ιουνίου 2011.

(23) Στον νόμο του 2009 διευκρινιζόταν επίσης ότι επρόκειτο να συναφθούν νέες «συμβάσεις» μεταξύ του ιταλικού κράτους και της Tirrenia και της Siremar έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009. Ομοίως, οι περιφερειακές υπηρεσίες θα κατοχυρώνονταν σε σχέδια «συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας» που θα συνάπτονταν μεταξύ της Saremar, της Toremar και της Caremar και των περιφερειακών αρχών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009 (με τη Σαρδηνία και την Τοσκάνη) και έως τις 28 Φεβρουαρίου 2010 (με την Καμπανία και το Λάτσιο) αντίστοιχα. Τα σχέδια νέων συμβάσεων/συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα υποβάλλονταν σε διαδικασία υποβολής προσφορών με τις ίδιες τις εταιρείες και στη συνέχεια θα υπογράφονταν με τους αγοραστές μετά την οριστικοποίηση της ιδιωτικοποίησης καθεμιάς από τις εταιρείες αυτές ([14]).

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

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

Πίνακας 1

Ανώτατα όρια αντιστάθμισης από το 2010

Εταιρεία	Μέγιστη ετήσια αντιστάθμιση (σε EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

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

(26) Τέλος, το άρθρο 1 του νόμου αριθ. 163 της 1ης Οκτωβρίου 2010, που μετέτρεψε το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 125 της 5ης Αυγούστου 2010 (στο εξής: νόμος του 2010), προέβλεπε την περαιτέρω παράταση των αρχικών συμβάσεων (συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης που ίσχυε για την Tirrenia) από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar.

2.1.3. *Η ιδιωτικοποίηση της Tirrenia και η σύναψη της νέας σύμβασης*

(27) Τον Σεπτέμβριο του 2010 δρομολογήθηκε διαδικασία υποβολής προσφορών (βλ. τμήμα 2.3.3) με σκοπό την εξεύρεση αγοραστή για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia σε δέσμη με τη νέα σύμβαση για την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών για περίοδο οκτώ ετών έναντι αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται αναφορά στον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia αντί της Tirrenia διότι η διαδικασία υποβολής προσφορών αφορούσε μόνο τα στοιχεία ενεργητικού και τις συμβάσεις που ήταν απαραίτητα για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίζονταν στη νέα σύμβαση που επρόκειτο να συναφθεί με τον αγοραστή. Τα υπόλοιπα στοιχεία ενεργητικού της Tirrenia, τα οποία χρησιμοποιούσε για άλλους σκοπούς (όπως πλοία, ακίνητη περιουσία και έργα τέχνης), επρόκειτο να πωληθούν μέσω χωριστών διαδικασιών. Επιπλέον, η διαδικασία υποβολής προσφορών δεν αφορούσε τις υποχρεώσεις της Tirrenia, οπότε κανένα από τα συσσωρευμένα χρέη της Tirrenia έως την ημερομηνία πώλησης δεν μεταβιβάστηκε στον αγοραστή. Μέχρι σήμερα, η Tirrenia υπό ΕΔ συνεχίζει να υπάρχει ως χωριστή οντότητα, αν και πρωταρχικός σκοπός είναι η εκκαθάρισή της έπειτα από την εξόφληση των πιστωτών της.

(28) Σε συνέχεια της επιτυχούς προσφοράς της στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η CIN υπέγραψε στις 25 Ιουλίου 2011 τη σύμβαση εξαγοράς του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Η νέα σύμβαση μεταξύ του ιταλικού κράτους και της CIN υπογράφηκε στις 18 Ιουλίου 2012. Βάσει αυτής, η κυριότητα του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia μεταβιβάστηκε από το κράτος στη CIN στις 19 Ιουλίου 2012.

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

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

(29) Τα ακόλουθα μέτρα αποτέλεσαν αντικείμενο αξιολόγησης στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας που κινήθηκε με τις αποφάσεις του 2011 και του 2012 (βλ. επίσης τμήμα 3):

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

β) η παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Tirrenia και της Siremar (*μέτρο 2*)·

γ) η ιδιωτικοποίηση των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia ([15]) (*μέτρο 3*)·

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

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

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

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

(30) Με την απόφαση του 2014 η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που λήφθηκαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar, τα οποία αναφέρονται ανωτέρω ως μέτρο 7, με εξαίρεση ένα μέτρο ([16]).

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

(31) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο τα μέτρα 1 έως 6 όπως παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 29. Τα μέτρα αυτά περιγράφονται λεπτομερέστερα στις ενότητες που ακολουθούν.

2.3.1. *Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και της Tirrenia*

2.3.1.1. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(32) Το άρθρο 1 της αρχικής σύμβασης με την Tirrenia προέβλεπε πενταετή σχέδια στα οποία θα περιγράφονταν οι εξυπηρετούμενοι λιμένες, το είδος των χρησιμοποιούμενων σκαφών και η απαιτούμενη συχνότητα των δρομολογίων που είχαν ανατεθεί στην Tirrenia.

(33) Η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι για την Tirrenia το τελευταίο πενταετές σχέδιο που εγκρίθηκε με υπουργικό διάταγμα της 20ής Σεπτεμβρίου 2001 καλύπτει την περίοδο 2000-2004. Το εν λόγω σχέδιο αποτυπώνει πλήρως τις δεσμεύσεις (κυρίως τους περιορισμούς στο πεδίο εφαρμογής του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας) που αναλήφθηκαν από την Ιταλία στο πλαίσιο της απόφασης της Επιτροπής του 2001. Καταρτίστηκε σχέδιο για την περίοδο 2005-2008, το οποίο ωστόσο δεν εγκρίθηκε ποτέ επισήμως από τα αρμόδια υπουργεία. Αντιθέτως, λήφθηκαν ad hoc αποφάσεις από την κυβέρνηση με σκοπό τη μεγαλύτερη ευθυγράμμιση των υπηρεσιών με τις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων, χωρίς ωστόσο να επέλθουν ουσιαστικές αλλαγές στο σύστημα παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι δεν ήταν πλέον δυνατός ένας πιο μακροπρόθεσμος προγραμματισμός λόγω της μη εγγραφής των απαιτούμενων κεφαλαίων στον προϋπολογισμό. Για τον λόγο αυτόν, οι περιορισμένες αλλαγές που πραγματοποιήθηκαν αφορούσαν κυρίως μειώσεις στη δημόσια υπηρεσία.

(34) Βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως παρατάθηκε και τροποποιήθηκε (για επιλεγμένα δρομολόγια), η Tirrenia εκτελούσε τα ακόλουθα δρομολόγια μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 2009 και 18ης Ιουλίου 2012:

— Genova – Porto Torres: η Tirrenia παρείχε μεικτά δρομολόγια βάσει του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης ([17]) και σε εμπορική βάση κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Tirrenia παρείχε καθημερινές υπηρεσίες με βραδινές αναχωρήσεις και από τους δύο λιμένες, βάσει προκαθορισμένων ωραρίων ώστε να παρέχονται αξιόπιστες συνδέσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Σαρδηνίας. Ο μόνος ανταγωνιστής που εκτελούσε επίσης αυτό το δρομολόγιο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους κατά τη σχετική χρονική περίοδο, η Grandi Navi Veloci, εξασφάλιζε μόνο τρεις εβδομαδιαίες αναχωρήσεις κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης. Παρότι κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης η Grandi Navi Veloci παρείχε καθημερινά δρομολόγια, δεν εξασφάλιζε βραδινές αναχωρήσεις και από τους δύο λιμένες.

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

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

([17]) Πριν από το 2007 το δρομολόγιο αυτό εκτελούνταν επίσης στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

— Civitavecchia – Olbia: η Tirrenia παρείχε μεικτά δρομολόγια βάσει του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης ([18]) και σε εμπορική βάση κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Tirrenia παρείχε καθημερινά δρομολόγια με βραδινές αναχωρήσεις και από τους δύο λιμένες, βάσει προκαθορισμένων ωραρίων. Κατά τη διάρκεια τουλάχιστον μέρους της υπό εξέταση περιόδου, η SNAV εκτελούσε δρομολόγια σε αυτή τη διαδρομή τόσο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης όσο και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Ωστόσο, το 2008 η SNAV εκτελούσε αυτό το δρομολόγιο μόνο τρεις φορές την εβδομάδα κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης και καθημερινά κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Το 2009 και το 2010 η SNAV φαίνεται ότι αύξησε τη συχνότητα δρομολογίων κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης και ότι εκτελούσε καθημερινά δρομολόγια. Ωστόσο, μετά τον Μάιο του 2011 η SNAV σταμάτησε να εκτελεί δρομολόγια, όταν τη συγκεκριμένη γραμμή ανέλαβε η Grandi Navi Veloci. Η τελευταία εταιρεία αποφάσισε στη συνέχεια να εκτελεί δρομολόγια στη συγκεκριμένη σύνδεση μόνο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Η παρουσία άλλων φορέων εκμετάλλευσης (π.χ. Moby, Sardinia Ferries) στο συγκεκριμένη γραμμή για ένα μέρος του διαστήματος αυτού περιοριζόταν στην περίοδο αυξημένης κίνησης.

— Napoli – Palermo: το 2009 η Tirrenia παρείχε μεικτά δρομολόγια βάσει του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ενώ από το 2010 και μετά η Tirrenia παρείχε τα δρομολόγια αυτά βάσει του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης και σε εμπορική βάση κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Tirrenia παρείχε καθημερινά δρομολόγια με βραδινές αναχωρήσεις και από τους δύο λιμένες σύμφωνα με ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης, ο μόνος ανταγωνιστής που εκτελούσε επίσης αυτό το δρομολόγιο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η SNAV, πρόσφερε μεν καθημερινές αναχωρήσεις αλλά δεν διασφάλιζε την ίδια περιοδικότητα και συνέχεια με την Tirrenia ([19]). Επιπλέον, η SNAV χρησιμοποιούσε πολύ παλαιότερα πλοία απ' ό,τι η Tirrenia για την εκτέλεση αυτού του δρομολογίου και, συνεπώς, δεν παρείχε την ίδια ποιότητα ([20]). Η Grandi Navi Veloci ανέφερε ότι εκτελούσε δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή από τον Μάιο έως τον Δεκέμβριο το 2011 και όλο το έτος το 2012 (βλ. επίσης αιτιολογικές σκέψεις 266 και 267). Η Grandi Navi Veloci εκτελούσε δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή σε συνεργασία με τη SNAV.

— Genova – Olbia – Arbatax: στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Tirrenia παρείχε μεικτά δρομολόγια τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Το Arbatax εξυπηρετούνταν δύο φορές την εβδομάδα ως επιπλέον στάση με το Olbia. Κατά τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου, ο ιδιωτικός φορέας Moby εκτελούσε δρομολόγια μεταξύ Genova και Olbia μόνο για μέρος του έτους (τα περισσότερα έτη από τα μέσα Μαρτίου έως τα μέσα Οκτωβρίου). Ομοίως, η GNV εκτελούσε δρομολόγια μόνο μεταξύ Genova και Olbia κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που εκτελούσε το δρομολόγιο της Olbia καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επιπλέον, καθ' όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε σύνδεση με το Arbatax.

— Civitavecchia – Cagliari – Arbatax: στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Tirrenia παρείχε μεικτά δρομολόγια σε καθημερινή βάση με βραδινές αναχωρήσεις και από τους δύο λιμένες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Το Arbatax εξυπηρετούνταν δύο φορές την εβδομάδα ως επιπλέον στάση. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης σε αυτή τη γραμμή τόσο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης όσο και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

— Napoli – Cagliari: στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Tirrenia παρείχε μεικτά δρομολόγια τουλάχιστον μία φορά την εβδομάδα από κάθε λιμένα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας παροχής δρομολογίων σε αυτή τη γραμμή τόσο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης όσο και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

— Palermo – Cagliari: στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Tirrenia παρείχε μεικτά δρομολόγια σε εβδομαδιαία βάση από κάθε λιμένα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας παροχής δρομολογίων σε αυτή τη γραμμή τόσο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης όσο και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

— Trapani – Cagliari: στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Tirrenia παρείχε μεικτά δρομολόγια σε εβδομαδιαία βάση από κάθε λιμένα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας παροχής δρομολογίων σε αυτή τη γραμμή τόσο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης όσο και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

— Termoli – νήσοι Tremiti: στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Tirrenia παρείχε μεικτά δρομολόγια τουλάχιστον σε καθημερινή βάση από κάθε λιμένα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης σε αυτή τη γραμμή τόσο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης όσο και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

([18]) Πριν από το 2008, το δρομολόγιο αυτό εκτελούνταν επίσης στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

([19]) Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο 2009-2012 η SNAV ακύρωσε 76 δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή, ενώ η Tirrenia ακύρωσε μόνο 19 δρομολόγια (δηλαδή τέσσερις φορές λιγότερα). Επιπλέον, από αυτές τις 76 ακυρώσεις στις οποίες προχώρησε η SNAV, οι 19 οφείλονταν σε αργίες και οι υπόλοιπες 57 σε αντίξοες καιρικές συνθήκες. Παρότι η ώρα αναχώρησης ήταν σχεδόν ίδια, η Tirrenia ακύρωσε μόνο πέντε δρομολόγια (ή δέκα φορές λιγότερα από τη SNAV) λόγω αντίξοων καιρικών συνθηκών. Οι υπόλοιπες ακυρώσεις από την Tirrenia οφείλονταν σε λόγους ανωτέρας βίας, συγκεκριμένα επτά οφείλονταν σε απεργία του προσωπικού και άλλες επτά σε τεχνικά ζητήματα.

([20]) Πιο συγκεκριμένα, η Tirrenia χρησιμοποιούσε δύο πλοία που είχαν κατασκευαστεί μεταξύ 1999 και 2000, ενώ η SNAV εκτελούσε τα δρομολόγιά της με σκάφη που χρονολογούνταν στο 1973, το 1974 και το 1980 και μόνο σε μία περίπτωση στο 1989.

— Livorno – Cagliari ([21]): στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Tirrenia παρείχε δρομολόγια εμπορευματικών μεταφορών πέντε φορές την εβδομάδα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου, οι ανταγωνιστές (π.χ. η Moby) σε αυτή τη γραμμή παρείχαν μόνο μία αναχώρηση την εβδομάδα και ανέστελλαν τα δρομολόγια κατά τη θερινή περίοδο αυξημένης κίνησης και στις διακοπές των Χριστουγέννων.

— Napoli – Cagliari: στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Tirrenia παρείχε εμπορευματικά δρομολόγια δύο έως τρεις φορές την εβδομάδα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας παροχής εμπορευματικών μεταφορών σε αυτή τη γραμμή τόσο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης όσο και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης (επιπλέον των μεικτών δρομολογίων που παρείχε στην ίδια γραμμή).

— Ravenna – Catania: στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας η Tirrenia παρείχε εμπορευματικά δρομολόγια τρεις φορές την εβδομάδα από κάθε λιμένα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας παροχής εμπορευματικών μεταφορών σε αυτή τη γραμμή τόσο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης όσο και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

2.3.1.2. Προϋπολογισμός και διάρκεια

(35) Στον παρακάτω πίνακα παρατίθεται η ετήσια αντιστάθμιση που χορηγούνταν στην Tirrenia για την περίοδο 2009 - Ιούλιος 2012:

Πίνακας 2

Αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για την περίοδο 2009 – Ιούλιος 2012

Έτος	Αντιστάθμιση (σε EUR)
2009 (Ιανουάριος - Δεκέμβριος)	80 010 000
2010 (Ιανουάριος - Δεκέμβριος)	72 685 642
2011 (Ιανουάριος - Δεκέμβριος)	72 685 642
2012 (Ιανουάριος - Ιούλιος)	39 978 409,46 ([1])

([1]) Το ποσό που καταβλήθηκε στην Tirrenia έως τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN. Για το υπόλοιπο του 2012 καταβλήθηκε στη CIN το ποσό των 32 707 232,54 EUR. Ως εκ τούτου, η συνολική αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για το 2012 ανήλθε σε 72 685 642 EUR σύμφωνα με το ανώτατο όριο αντιστάθμισης που καθορίστηκε από τον νόμο του 2009.

(36) Στην αρχική σύμβαση προβλέπεται η καταβολή της ετήσιας αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ως εξής: έως τις 30 Μαρτίου κάθε έτους καταβάλλεται μια αρχική προκαταβολή, η οποία αντιστοιχεί στο 70 % της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε το προηγούμενο έτος. Μια δεύτερη πληρωμή, η οποία πραγματοποιείται έως τις 30 Ιουνίου, αντιστοιχεί στο 20 % της αντιστάθμισης. Η διαφορά μεταξύ των ποσών που έχουν ήδη καταβληθεί και της αρνητικής διαφοράς μεταξύ των λειτουργικών εξόδων και των εσόδων της τρέχουσας χρήσης αποτελεί το υπόλοιπο, το οποίο καταβάλλεται έως τις 30 Νοεμβρίου. Εάν προκύψει ότι η Tirrenia έχει λάβει μεγαλύτερο ποσό από το καθαρό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών (έσοδα μείον ζημίες), πρέπει να επιστρέψει τη διαφορά ([22]).

(37) Όπως περιγράφεται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 34), κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης η Tirrenia εκτελεί τα δρομολόγια Genova – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia και Napoli – Palermo (από το 2010 και μετά) σε εμπορική βάση. Κάθε κέρδος που αποκομίζεται από αυτά τα δρομολόγια κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης αφαιρείται από το ποσό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβάλλεται στην Tirrenia, ενώ τυχόν ζημίες κατά την ίδια περίοδο βαρύνουν την ίδια την Tirrenia. Με τον τρόπο αυτό μειώνεται το ποσό της αντιστάθμισης που απαιτείται για την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων βάσει του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά τη διάρκεια της περιόδου μειωμένης κίνησης.

— Αντιστάθμιση που χορηγήθηκε το 2009

(38) Στο προεδρικό διάταγμα αριθ. 501 της 1ης Ιουνίου 1979 (στο εξής: διάταγμα αριθ. 501/79) προσδιορίζονται τα διάφορα στοιχεία (έσοδα και δαπάνες) που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της επιδότησης που καταβάλλεται στους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπλέον, ο νόμος αριθ. 856 της 5ης Δεκεμβρίου 1986 (στο εξής: νόμος 856/86) προέβλεπε ορισμένες τροποποιήσεις στο σύστημα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ιταλία. Όσον αφορά τις συνδέσεις με μεγάλα και μικρά νησιά, το

([21]) Η αρχική σύμβαση επέτρεπε επίσης την εκτέλεση σύνδεσης εμπορευματικών μεταφορών από την Genova στο Cagliari, αλλά η δυνατότητα αυτή χρησιμοποιούνταν μόνο έως τον Ιούλιο του 2008 και όχι κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης.

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

άρθρο 11 του εν λόγω νόμου τροποποίησε τα κριτήρια για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, η επιδότηση έπρεπε να υπολογίζεται βάσει της διαφοράς μεταξύ των εσόδων και των δαπανών της υπηρεσίας, όπως καθορίζεται με βάση μέσες και αντικειμενικές παραμέτρους, και έπρεπε να περιλαμβάνει εύλογη απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Το ίδιο άρθρο όριζε επίσης ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να περιλαμβάνουν τον κατάλογο των επιδοτούμενων δρομολογίων, τη συχνότητα και τα είδη των χρησιμοποιούμενων πλοίων. Οι επιδοτήσεις έπρεπε να εγκρίνονται από τους αρμόδιους υπουργούς. Οι αρχές του προεδρικού διατάγματος αριθ. 501/79 και του νόμου αριθ. 856/86 αποτυπώνονταν στις αρχικές συμβάσεις.

(39) Πράγματι, για το 2009 η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ υπολογίστηκε σύμφωνα με τη μεθοδολογία που προβλέπεται στην αρχική σύμβαση, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1991 και παρατάθηκε μετά την αρχική ημερομηνία λήξης της (31 Δεκεμβρίου 2008). Ειδικότερα, η αντιστάθμιση αντιστοιχούσε στη συσσωρευμένη καθαρή ζημία επί των δρομολογίων που εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στην οποία προστίθετο ένα μεταβλητό ποσό που αντιστοιχούσε στην απόδοση επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου.

(40) Τα διάφορα στοιχεία κόστους που λαμβάνονταν υπόψη για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης που καθοριζόταν από τις δημόσιες αρχές ήταν τα ακόλουθα: δαπάνες κτήσης, διαφήμισης και διαμονής, δαπάνες φόρτωσης, εκφόρτωσης και ελιγμών, δαπάνες διοικητικού προσωπικού στην ξηρά, δαπάνες συντήρησης πλοίων, διοικητικές δαπάνες, δαπάνες ασφάλισης, δαπάνες μίσθωσης και χρηματοδοτικής μίσθωσης, καύσιμα, φόροι και δαπάνες απόσβεσης.

— Αντιστάθμιση που χορηγήθηκε το 2010, το 2011 και το 2012

(41) Από το 2010 η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ καθορίζεται με την εφαρμογή μιας νέας μεθοδολογίας που ορίζεται στην οδηγία CIPE ([23]) της 9ης Νοεμβρίου 2007 με τίτλο «*Κριτήρια για τον καθορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τη δυναμική των ναύλων στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ δημοσίου συμφέροντος*» (στο εξής: οδηγία CIPE) ([24]). Σύμφωνα με το προοίμιό της, η οδηγία CIPE εκδόθηκε ενόψει της ιδιωτικοποίησης των δημόσιων επιχειρήσεων που παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([25]). Οι διατάξεις της οδηγίας CIPE εφαρμόζονταν στις υπηρεσίες τις οποίες παρείχαν οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia από το 2010, ακόμη και πριν από την έναρξη ισχύος των σχετικών νέων συμβάσεων και των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατόπιν των σχετικών ιδιωτικοποιήσεων.

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

(43) Η απαιτούμενη απόδοση ιδίων κεφαλαίων ([26]) πρέπει να υπολογίζεται με χρήση του υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων. Βάσει του υποδείγματος αυτού, το κόστος ιδίων κεφαλαίων υπολογίζεται σε συνάρτηση με i) το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου, ii) τον συντελεστή βήτα (εκτίμηση του προφίλ κινδύνου της εταιρείας σε σχέση με την αγορά μετοχών) και iii) το ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων που αποδίδεται στην αγορά μετοχών.

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

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

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

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

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

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

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

(47) Στην πράξη, το ποσό της αντιστάθμισης που καταβάλλεται στην Tirrenia δεν μπορεί ωστόσο να υπερβαίνει το ανώτατο όριο των 72 685 642 EUR ετησίως, όπως προβλέπεται στον νόμο του 2009 (βλ. αιτιολογική σκέψη 25). Παρότι ο νόμος του 2009 θέτει ανώτατο όριο στην ετήσια αντιστάθμιση που καταβάλλεται σε όλες τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών που υπόκεινται στο καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η οδηγία CIPE περιλαμβάνει επίσης ορισμένες διασφαλίσεις που επιτρέπουν σε αυτούς τους φορείς να καλύψουν επαρκώς τις λειτουργικές δαπάνες τους.

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

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

όπου:

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

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

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

(49) Σε περίπτωση που η ανωτέρω εξίσωση δεν ισχύει, μπορεί να περιοριστεί το πεδίο εφαρμογής των επιδοτούμενων δραστηριοτήτων (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 103) ή, εναλλακτικά, μπορεί να επανεξεταστεί η οργάνωση της υπηρεσίας (π.χ. είδος πλοίων) ή μπορούν να τροποποιηθούν οι μέγιστοι ναύλοι.

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

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

όπου:

— ΔT είναι η ετήσια ποσοστιαία αλλαγή στον ανώτατο ναύλο,

— ΔP είναι το ποσοστό πληθωρισμού για το έτος αναφοράς,

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

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

2.3.2. *Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Tirrenia*

(52) Στις 16 Νοεμβρίου 2010 η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση διάσωσης υπέρ της Tirrenia και της Siremar (στο εξής: απόφαση του 2010) ([27]). Η ενίσχυση συνίστατο σε εγγύηση επί πιστώσεων που παρασχέθηκαν από ιδιωτικές τράπεζες για ποσό ύψους έως 95 000 000 EUR. Η Ιταλία ανέλαβε την υποχρέωση να κοινοποιήσει στην Επιτροπή, το αργότερο εντός έξι μηνών μετά την έγκριση του μέτρου ενίσχυσης διάσωσης, σχέδιο αναδιάρθρωσης ή απόδειξη ότι το δάνειο είχε αποπληρωθεί ολοσχερώς και/ή ότι η εγγύηση είχε λήξει.

(53) Στη συνέχεια η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι τα επιλεγμένα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, η Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (στο εξής: BIIS) και η Unicredit, είχαν εγκρίνει πίστωση ύψους 40 000 000 EUR στην Tirrenia και τη Siremar (25 000 000 EUR για την Tirrenia και 15 000 000 EUR για τη Siremar), της οποίας η ημερομηνία λήξης ορίστηκε στις 30 Ιουνίου 2011. Το Δημόσιο εγγυήθηκε την πίστωση στις 15 Φεβρουαρίου 2011.

(54) Η χρηματοδότηση εκταμιεύτηκε ως εξής:

α) η πρώτη δόση στις 28 Φεβρουαρίου 2011 (20 000 000 EUR για την Tirrenia και 12 000 000 EUR για τη Siremar)·

β) η δεύτερη δόση στις 23 Μαρτίου 2011 (5 000 000 EUR για την Tirrenia και 3 000 000 EUR για τη Siremar).

(55) Η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, δεδομένου ότι η πρώτη δόση του εγγυημένου δανείου είχε εκταμιευτεί προς την Tirrenia και τη Siremar μόλις στις 28 Φεβρουαρίου 2011, η εξάμηνη περίοδος για την εξόφληση της πίστωσης κατά την έννοια της παραγράφου 25 στοιχείο α) των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης) ([28]) και των αιτιολογικών σκέψεων 32 και 47 της απόφασης του 2010, θα έληγε στις 28 Αυγούστου 2011.

([27]) Έγκριση κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 107 και 108 της συνθήκης ΣΛΕΕ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση (ΕΕ C 102 της 2.4.2011, σ. 1).

([28]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2).

(56) Ωστόσο, η Tirrenia και η Siremar αθέτησαν την αποπληρωμή των δανείων τους και, κατά συνέπεια, στις 11 Ιουλίου 2011 η εγγύηση του Δημοσίου κατέστη απαιτητή από την BIIS. Επομένως, τη συγκεκριμένη ημερομηνία το χρέος της Tirrenia έναντι του Δημοσίου ανερχόταν σε 25 203 063,89 EUR. Το χρέος αυτό περιλαμβάνει τόσο το ποσό κεφαλαίου των σχετικών δανείων όσο και τους ανεξόφλητους τόκους που οφείλονταν στην τράπεζα.

(57) Το πτωχευτικό δικαστήριο ενέκρινε τη συμπερίληψη του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών στους προνομιούχους («*prededucibili*») πιστωτές της Tirrenia. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, ο έκτακτος επίτροπος στον οποίο ανατέθηκε η διαχείριση της εταιρείας κατά τη διαδικασία αφερεγγυότητας θεωρούσε τότε ότι η Tirrenia μπορούσε να αποπληρώσει τη χρηματοδότηση έως τις 28 Αυγούστου 2011, αντλώντας χρήματα από τα έσοδα της προγραμματισμένης ιδιωτικοποίησης (βλ. τμήμα 2.3.3).

(58) Στις 25 Ιουλίου 2011 υπογράφηκε η σύμβαση για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN. Ωστόσο, η μεταβίβαση των στοιχείων ενεργητικού και, επομένως, η πληρωμή καθυστέρησαν, κυρίως λόγω δυσκολιών στην εξασφάλιση των απαραίτητων εγκρίσεων συγχώνευσης ([29]). Η ιταλική αρχή ανταγωνισμού, η *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (στο εξής: AGCM), ενέκρινε εντέλει την πράξη μεταξύ Tirrenia – CIN στις 21 Ιουνίου 2012 και η πώληση οριστικοποιήθηκε στις 19 Ιουλίου 2012.

(59) Στις 18 Σεπτεμβρίου 2012 η Tirrenia επέστρεψε το ποσό των 25 852 548,93 EUR στο Δημόσιο. Στις 24 Οκτωβρίου 2012 η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι τα ποσά που οφείλονταν από την Tirrenia στις 11 Ιουλίου 2011, συμπεριλαμβανομένων των τόκων που οφείλονταν στο Δημόσιο επί ποσού 649 485,04 EUR, είχαν αποπληρωθεί πλήρως από την εταιρεία, και υπέβαλε σχετικές αποδείξεις.

2.3.3. *Η ιδιωτικοποίηση της Tirrenia και η καταβολή με προθεσμιακό διακανονισμό του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN*

(60) Στις 23 Δεκεμβρίου 2009 η Fintecna δημοσίευσε την πρώτη πρόσκληση υποβολής προσφορών για την πώληση ολόκληρου του μετοχικού κεφαλαίου της Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της θυγατρικής της, Siremar. Στις 19 Φεβρουαρίου 2010 είχαν ληφθεί 16 εκδηλώσεις ενδιαφέροντος από 19 οντότητες. Στις 4 Αυγούστου 2010, μετά την αποτυχία των διαπραγματεύσεων με τον μόνο προσφέροντα που είχε υποβάλει δεσμευτική προσφορά, η Fintecna κήρυξε την περάτωση της διαδικασίας. Σύμφωνα με την Ιταλία, οι διαπραγματεύσεις απέτυχαν λόγω ανησυχιών σχετικά με οικονομικές πτυχές της προσφοράς.

(61) Μετά την πρώτη αποτυχημένη απόπειρα ιδιωτικοποίησης, η Tirrenia και η Siremar, οι οποίες αντιμετώπιζαν σοβαρές οικονομικές δυσκολίες, υπάχθηκαν αμφότερες στη διαδικασία συλλογικής αφερεγγυότητας που προβλέπεται στην ιταλική νομοθεσία για τις μεγάλες επιχειρήσεις, δηλαδή στη διαδικασία έκτακτης διαχείρισης («*amministrazione straordinaria*») και αμέσως μετά κηρύχθηκαν αφερέγγυες. Ειδικότερα, η Tirrenia υπάχθηκε στη διαδικασία έκτακτης διαχείρισης στις 5 Αυγούστου 2010. Στις 12 Αυγούστου 2010 το δικαστήριο της Ρώμης εξέδωσε την απόφαση αριθ. 332/2010 με την οποία κήρυξε την Tirrenia αφερέγγυα.

2.3.3.1. Διαδικασία έκτακτης διαχείρισης

(62) Αντίθετα με τη συνήθη πτωχευτική διαδικασία, πρωταρχικός στόχος της οποίας είναι η εκκαθάριση της αφερέγγυας επιχείρησης προκειμένου να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις των πιστωτών, η διαδικασία έκτακτης διαχείρισης, η οποία προβλέπεται στο νομοθετικό διάταγμα αριθ. 270 της 8ης Ιουλίου 1999, είναι μια ειδική διαδικασία αφερεγγυότητας για μεγάλες επιχειρήσεις η οποία αποσκοπεί στην προστασία των περιουσιακών στοιχείων και στη διασφάλιση της συνέχισης της δραστηριότητας.

(63) Βάσει αυτής της διαδικασίας, η διαχείριση της αφερέγγυας επιχείρησης μεταβιβάζεται σε έκτακτο επίτροπο ο οποίος διορίζεται από το αρμόδιο υπουργείο. Ο έκτακτος επίτροπος προτείνει σχέδιο ανάκαμψης για την επίμαχη επιχείρηση, το οποίο συνίσταται είτε στην αναδιάρθρωση είτε στην πώληση των περιουσιακών στοιχείων της αφερέγγυας επιχείρησης. Το σχέδιο αυτό υπόκειται στην προηγούμενη έγκριση του αρμόδιου υπουργείου, λαμβανομένης παράλληλα υπόψη της γνώμης του εποπτικού συμβουλίου (το οποίο απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες που διορίζονται από το υπουργείο).

(64) Το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 347 της 23ης Δεκεμβρίου 2003, το οποίο προβλέπει επείγοντα μέτρα για την αναδιάρθρωση μεγάλων αφερέγγυων επιχειρήσεων και μετατράπηκε με τροποποιήσεις στον νόμο αριθ. 39 της 18ης Φεβρουαρίου 2004 (στο εξής: νόμος Marzano), ρυθμίζει τη διαδικασία έκτακτης διαχείρισης που εφαρμόζεται σε αφερέγγυες επιχειρήσεις οι οποίες σκοπεύουν να υποβληθούν σε αυτή τη διαδικασία αναδιάρθρωσης. Οι επιχειρήσεις αυτές πρέπει επίσης να πληρούν σωρευτικά ορισμένα κριτήρια σχετικά με τον αριθμό των εργαζομένων κατά το προηγούμενο έτος και το επίπεδο χρέους.

([29]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 79-81 για περισσότερες λεπτομέρειες.

(65) Βάσει της διαδικασίας, η αφερέγγυα επιχείρηση πρέπει να υποβάλει αφενός αίτηση στο ιταλικό Υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης και, αφετέρου, αίτηση στο αρμόδιο πτωχευτικό δικαστήριο. Το υπουργείο αποφασίζει στη συνέχεια σχετικά με την υπαγωγή της αφερέγγυας επιχείρησης στη διαδικασία και διορίζει τον έκτακτο επίτροπο υπό την εποπτεία του εποπτικού συμβουλίου, ενώ το δικαστήριο βεβαιώνει την αφερεγγυότητα της επιχείρησης.

(66) Εντός 180 ημερών από τον διορισμό του, ο έκτακτος επίτροπος πρέπει να υποβάλει σχέδιο αναδιάρθρωσης στο υπουργείο. Η συνήθης πτωχευτική διαδικασία κινείται μόνο σε περίπτωση που το υπουργείο δεν εγκρίνει το σχέδιο αναδιάρθρωσης και η εναλλακτική διαδικασία πώλησης των περιουσιακών στοιχείων δεν είναι βιώσιμη.

(67) Το νομοθετικό διάταγμα 134/2008 (στο εξής: διάταγμα 134/2008) ([30]) εισήγαγε διάφορες τροποποιήσεις στον νόμο Marzano. Οι τροποποιήσεις αυτές εφαρμόζονται σε επιχειρήσεις που παρέχουν βασικές δημόσιες υπηρεσίες και αφορούν μεταξύ άλλων τη δυνατότητα του έκτακτου επιτρόπου να εντοπίσει έναν αγοραστή των περιουσιακών στοιχείων της αφερέγγυας επιχείρησης μέσω διαδικασίας διαπραγμάτευσης με μέρη που εγγυώνται τη συνέχιση της δημόσιας υπηρεσίας σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα και μια ταχεία παρέμβαση. Το διάταγμα 134/2008 ορίζει ότι η τιμή πώλησης δεν μπορεί να είναι χαμηλότερη από την αγοραία αξία των περιουσιακών στοιχείων όπως καθορίζεται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα που διορίζεται με υπουργικό διάταγμα.

(68) Το διάταγμα 134/2008 εισήγαγε επίσης τη δυνατότητα κατάρτισης –στο άμεσο μέλλον– σχεδίου διάθεσης περιουσιακών στοιχείων, σε σύγκριση με το προηγούμενο καθεστώς, το οποίο απαιτούσε να υποβληθεί πρώτα σχέδιο αναδιάρθρωσης στο υπουργείο. Τέλος, το διάταγμα 134/2008 ορίζει ότι, σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η εφαρμογή ή η έγκριση από το υπουργείο σχεδίου διάθεσης περιουσιακών στοιχείων ή σχεδίου αναδιάρθρωσης, κινείται η συνήθης πτωχευτική διαδικασία.

2.3.3.2. Η διαδικασία πώλησης

(69) Στις 15 Σεπτεμβρίου 2010 δημοσιεύθηκε η πρόσκληση υποβολής προσφορών για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia ([31]) σε δέσμη με τη νέα οκταετή σύμβαση. Στόχος της εν λόγω πρόσκλησης ήταν να ελεγχθεί αν υπήρχαν εθνικές ή διεθνείς οντότητες οι οποίες να ενδιαφέρονταν για την απόκτηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia και να ήταν σε θέση να εγγυηθούν τη συνέχιση των υπηρεσιών μεταφορών.

(70) Η εν λόγω πρόσκληση δημοσιεύτηκε στον ιστότοπο της Tirrenia, σε διάφορες εφημερίδες ([32]), καθώς και σε επιλεγμένους ειδικούς ιστότοπους ([33]). Ως προθεσμία για την εν λόγω πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος τέθηκε αρχικά η 29η Σεπτεμβρίου 2010, αλλά στη συνέχεια δόθηκε παράταση έως τις 20 Οκτωβρίου 2010 με δημόσια ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε στις ίδιες προαναφερόμενες εθνικές και διεθνείς εφημερίδες και ιστότοπους προκειμένου να παρασχεθεί εύλογο χρονικό διάστημα για την υποβολή των εκδηλώσεων ενδιαφέροντος.

(71) Υποβλήθηκαν συνολικά 21 εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για συμμετοχή στον συγκεκριμένο διαγωνισμό από εθνικές, ευρωπαϊκές και μη ευρωπαϊκές οντότητες. Ο έκτακτος επίτροπος κάλεσε στη συνέχεια τις δεκαέξι οντότητες των οποίων οι εκδηλώσεις ενδιαφέροντος είχαν αποδείξει ότι μπορούσαν να εγγυηθούν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών ([34]), να διενεργήσουν διεξοδικό έλεγχο δέουσας επιμέλειας στον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia. Στα ενδιαφερόμενα μέρη χορηγήθηκε πρόσβαση στα σχετικά έγγραφα υπό την προϋπόθεση της υπογραφής συμφωνιών εμπιστευτικότητας.

(72) Στα έντεκα μέρη ([35]) που επέλεξαν εντέλει να διενεργήσουν αυτόν τον έλεγχο δέουσας επιμέλειας χορηγήθηκε πρόσβαση σε εικονικές αίθουσες δεδομένων που περιείχαν τα ακόλουθα:

α) όλες τις τεχνικές, νομικές και οικονομικές πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων στοιχείων σχετικά με τον επιχειρηματικό κλάδο προς πώληση·

β) το επιχειρηματικό σχέδιο του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia που καταρτίστηκε από τον έκτακτο επίτροπο·

γ) την έκθεση δέουσας επιμέλειας του πωλητή και τον ισολογισμό της εταιρείας την ημερομηνία υπαγωγής στη διαδικασία έκτακτης διαχείρισης·

([30]) Άρθρο 4 παράγραφος 4γ του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 134 της 28ης Αυγούστου 2008, που μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 166 της 27ης Οκτωβρίου 2008, σχετικά με επείγοντα μέτρα για την αναδιάρθρωση μεγάλων αφερέγγυων επιχειρήσεων («Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi»).

([31]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 27 για περισσότερα στοιχεία σχετικά με τη χρήση του όρου «επιχειρηματικός κλάδος» σε αυτό το πλαίσιο.

([32]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino και Il Giornale di Sicilia.

([33]) Delloyd, Ναυτεμπορική, Fairplay, Lloyd's List και Tradewinds.

([34]) Πέντε οντότητες αποκλείστηκαν διότι δεν παρείχαν επαρκή στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ήταν σε θέση να διασφαλίσουν τη συνέχεια της παροχής δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών καθώς ήταν σαφές ότι τα σχετικά φυσικά πρόσωπα δεν διέθεταν τα αναγκαία οικονομικά μέσα.

([35]) Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, οι άλλες πέντε οντότητες που προσκλήθηκαν να συμμετάσχουν στη φάση της δέουσας επιμέλειας ανέφεραν ότι δεν ενδιαφέρονταν πλέον να συμμετάσχουν στην πράξη.

δ) το σχέδιο της νέας οκταετούς σύμβασης προς υπογραφή μεταξύ του επιτυχόντος προσφέροντος και του κράτους·

ε) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείτο ώστε οι πιθανοί αγοραστές να αξιολογήσουν ορθά το αντικείμενο της πώλησης.

(73) Με υπουργικό διάταγμα της 4ης Φεβρουαρίου 2011 ο Υπουργός Οικονομικής Ανάπτυξης διόρισε την Banca Profilo ως τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα στον οποίο ανατέθηκε η αποτίμηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 4γ του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 347/2003. Στις 8 Μαρτίου 2011 η Banca Profilo εκτίμησε την αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia (συμπεριλαμβανομένης της νέας οκταετούς σύμβασης) σε 380 000 000 EUR. Η πληροφορία αυτή αναφορτώθηκε στην αίθουσα δεδομένων για όλους τους πιθανούς προσφέροντες πριν από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των δεσμευτικών προσφορών.

(74) Στις 15 Μαρτίου 2011, μετά την παρέλευση της τελικής προθεσμίας υποβολής δεσμευτικών προσφορών, ο έκτακτος επίτροπος επισήμανε ότι μόνο η CIN –μια εταιρεία που περιλάμβανε την Onorato Partecipazioni S.r.l., την Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. και τη Marinvest S.r.l.– είχε υποβάλει δεσμευτική προσφορά σύμφωνα με τους όρους της επιστολής διαδικασίας της 2ας Φεβρουαρίου 2011 ([36]).

(75) Στις 14 Απριλίου 2011, κατόπιν αιτήματος του έκτακτου επιτρόπου για παροχή διευκρινίσεων, η CIN υπέβαλε τελική δεσμευτική προσφορά για την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Συγκεκριμένα, η προσφορά αυτή, η οποία συμπληρωνόταν από i) επιχειρηματικό σχέδιο σύμφωνο με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στη σύμβαση και ii) τραπεζικές εγγυήσεις για συνολικό ποσό 20 000 000 EUR, προέβλεπε τα εξής:

i) το προσφερόμενο τίμημα για την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της νέας οκταετούς σύμβασης συνολικού ύψους 380 100 000 EUR·

ii) την πληρωμή του προσφερόμενου τιμήματος με την καταβολή 200 100 000 EUR μετά τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου και τη σταδιακή καταβολή του υπόλοιπου ποσού ως εξής:

α) 55 000 000 EUR έως τις 15 Δεκεμβρίου του τρίτου έτους μετά τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου·

β) 60 000 000 EUR έως τις 15 Δεκεμβρίου του έκτου έτους μετά τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου·

γ) 65 000 000 EUR έως τις 15 Δεκεμβρίου του όγδοου έτους μετά τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου.

(76) Βάσει των ανωτέρω, ο έκτακτος επίτροπος εισήγαγε τη δεσμευτική προσφορά που υποβλήθηκε από τη CIN στην αίθουσα δεδομένων και, στις 2 Μαΐου 2011, απέστειλε σε όλους τους προσφέροντες που περιλαμβάνονταν στη φάση της δέουσας επιμέλειας επιστολή με την οποία καλούνταν να υποβάλουν, έως τις 12 Μαΐου 2011, καλύτερη προσφορά από εκείνη που υποβλήθηκε από τη CIN στις 14 Απριλίου 2011. Κατόπιν αιτήματος ενός εκ των δυνητικών αγοραστών, η προθεσμία υποβολής καλύτερων προσφορών παρατάθηκε στη συνέχεια από τον έκτακτο επίτροπο έως τις 19 Μαΐου 2011. Ωστόσο, ο έκτακτος επίτροπος δεν έλαβε άλλες προσφορές μέχρι την εν λόγω ημερομηνία.

(77) Βάσει της αξιολόγησης που διενεργήθηκε από τον έκτακτο επίτροπο και τους συμβούλους του, η προσφορά εξαγοράς που υποβλήθηκε από τη CIN στις 14 Απριλίου 2011 θεωρήθηκε σύμφωνη με την αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia όπως καθορίστηκε από την Banca Profilo. Διαπιστώθηκε ότι το επιχειρηματικό σχέδιο που περιλαμβανόταν στην προσφορά συμμορφωνόταν με τα όσα ζητούνταν στην επιστολή διαδικασίας της 2ας Φεβρουαρίου 2011 (βλ. αιτιολογική σκέψη 74) και θεωρήθηκε ότι αποτελούσε κατάλληλη απόδειξη της ικανότητας του προσφέροντος να διασφαλίσει την απρόσκοπτη συνέχιση της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιας σύνδεσης.

(78) Στις 23 Μαΐου 2011 το Υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης εξουσιοδότησε τον έκτακτο επίτροπο να πωλήσει τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia στη CIN σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις της προσφοράς που υποβλήθηκε στις 14 Απριλίου 2011. Κατόπιν περαιτέρω διαβουλεύσεων, ο έκτακτος επίτροπος υπέγραψε τη σύμβαση με τη CIN στις 25 Ιουλίου 2011.

(79) Στις 21 Νοεμβρίου 2011 η επακόλουθη πράξη κοινοποιήθηκε προς έγκριση στην Επιτροπή. Στις 18 Ιανουαρίου 2012 η Επιτροπή κίνησε εις βάθος έρευνα βάσει του κανονισμού συγκεντρώσεων της ΕΕ ([37]).

([36]) Στην εν λόγω επιστολή της 2ας Φεβρουαρίου 2011 ο έκτακτος επίτροπος κάλεσε τις ενδιαφερόμενες οντότητες να υποβάλουν, πριν από τις 15 Μαρτίου 2011, μια τελική, άνευ όρων και δεσμευτική προσφορά για την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, μαζί με μια τραπεζική εγγύηση σε πρώτη ζήτηση για ποσό 20 εκατ. EUR, η οποία να καλύπτει τις υποχρεώσεις που αναλαμβάνονταν στην προσφορά, και ένα επιχειρηματικό σχέδιο σύμφωνο με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στο σχέδιο της νέας σύμβασης βάσει του νόμου του 2010.

([37]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1).

(80) Η αρχική έρευνα αγοράς της Επιτροπής κατέδειξε σοβαρά προβλήματα ανταγωνισμού, ιδίως επειδή τα μέρη που συμμετείχαν στη συγχώνευση είχαν πολύ υψηλά, αν όχι μονοπωλιακά, συνδυασμένα μερίδια αγοράς σε διάφορα θαλάσσια δρομολόγια στην Ιταλία, και ειδικότερα σε ορισμένα δρομολόγια προς και από τη Σαρδηνία. Αρχικά, η CIN ήταν κοινοπραξία μεταξύ των βασικών ανταγωνιστών της Tirrenia: των Grimaldi, Marinvest (η οποία ελέγχει, για παράδειγμα, την Grandi Navi Veloci και τη SNAV) και Onorato Partecipazioni (η οποία ελέγχει τη Moby). Λόγω των ανησυχιών της Επιτροπής, η Grimaldi και η Marinvest αποσύρθηκαν από τη CIN πωλώντας τις μετοχές τους στην Onorato Partecipazioni. Στη συνέχεια, η τελευταία προσέλκυσε νέους μετόχους με αποτέλεσμα η CIN να ανήκει τελικά κατά 40 % στη Moby (η οποία ελέγχεται με τη σειρά της από την Onorato Partecipazioni), κατά 30 % στην Clessidra Società del Risparmio, κατά 20 % στην Gruppo Investimenti Portuali και κατά 10 % στη Shipping Investment S.r.l.

(81) Στις 27 Απριλίου 2012 η Επιτροπή περάτωσε την εις βάθος έρευνά της αφού τα μέρη εγκατέλειψαν την κοινοποιηθείσα πράξη. Στις 7 Μαΐου 2012 η αναθεωρημένη πράξη συγκέντρωσης, για την οποία δεν απαιτείτο πλέον έγκριση σε ευρωπαϊκό επίπεδο, κοινοποιήθηκε στην AGCM. Με την απόφαση αριθ. 23670 της 21ης Ιουνίου 2012 η AGCM ενέκρινε το αντικείμενο της πράξης υπό ορισμένες προϋποθέσεις ([38]). Η κυριότητα του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia μεταβιβάστηκε τελικά στη CIN στις 19 Ιουλίου 2012.

(82) Στις 6 Ιουλίου 2015 η Onorato Partecipazioni κοινοποίησε την πρόθεσή της να αποκτήσει τον πλήρη έλεγχο της Moby και της CIN αγοράζοντας μετοχές από τους άλλους μετόχους και των δύο εταιρειών. Η AGCM ενέκρινε την πράξη αυτή –η οποία ισοδυναμούσε στην πραγματικότητα με συγκέντρωση μεταξύ της Moby και της CIN– με την απόφασή της αριθ. 25773 της 10ης Δεκεμβρίου 2015, επίσης υπό προϋποθέσεις για τις γραμμές Civitavecchia – Olbia και Genova – Olbia ([39]). Ως αποτέλεσμα αυτής της αναδιοργάνωσης, η CIN ανήκει επί του παρόντος εξ ολοκλήρου στη Moby και, ως εκ τούτου, και οι δύο εταιρείες ανήκουν εξ ολοκλήρου στην Onorato Partecipazioni.

(83) Στις 26 Απριλίου 2018 το διοικητικό συμβούλιο της Moby ενέκρινε το σχέδιο συγχώνευσης με τη CIN. Εφόσον εξασφαλίζονταν οι αναγκαίες εγκρίσεις, η συγχώνευση αυτή επρόκειτο να ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2018, αλλά καθυστέρησε κατόπιν παρέμβασης της Tirrenia υπό ΕΔ.

2.3.3.3. Η σύμβαση πώλησης

(84) Στη σύμβαση πώλησης της 25ης Ιουλίου 2011 ο υπό μεταβίβαση επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia ορίζεται ως ο κλάδος της Tirrenia που είναι προσανατολισμένος στην παροχή μεταφορικών υπηρεσιών στο πλαίσιο των τρεχουσών υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, το άρθρο 4 της σύμβασης ορίζει ότι τα στοιχεία ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου παρατίθενται σε παράρτημα της σύμβασης πώλησης και καλύπτουν όλα τα άυλα ([40]) και ενσώματα στοιχεία ενεργητικού ([41]) τα οποία χρησιμοποιεί η εταιρεία κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(85) Το άρθρο 11 παράγραφος 3 της σύμβασης πώλησης ορίζει ότι προϋπόθεση για την πώληση αποτελεί η υπογραφή της νέας σύμβασης μεταξύ της CIN και του Υπουργείου Μεταφορών εντός ορισμένου προκαθορισμένου χρονικού διαστήματος. Με άλλα λόγια, η υπογραφή της νέας σύμβασης αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την οριστική σύναψη της σύμβασης.

(86) Το άρθρο 7 παράγραφος 9 της σύμβασης πώλησης ορίζει επίσης ότι η CIN θα απευθύνει νέες προσφορές εργασίας (βάσει νέων συμβάσεων απασχόλησης) σε όλο το διοικητικό προσωπικό και το προσωπικό πληρώματος το οποίο απασχολεί η Tirrenia για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των προσόντων που έχουν αποκτηθεί και/ή της ισοδυναμίας των περιγραφών των θέσεων εργασίας, καθώς και τυχόν συμφωνιών με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις. Όπως απαιτείται από το άρθρο 63 παράγραφος 2 του νομοθετικού διατάγματος 270/1999, η CIN δεν επιτρέπεται να προβεί σε μη πειθαρχικές απολύσεις για διάστημα δύο ετών. Βάσει του άρθρου 7 παράγραφοι 11 και 12 της σύμβασης πώλησης, η CIN υποχρεούται να ενημερώνει τακτικά τον πωλητή σχετικά με την τήρηση αυτών των υποχρεώσεων, ενώ σε περίπτωση παραβάσεων καταβάλλονται σημαντικές ποινικές ρήτρες.

(87) Το άρθρο 7 παράγραφος 6 στοιχείο δ) της σύμβασης πώλησης ορίζει ότι ο αγοραστής είναι σε θέση, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4γ του νόμου Marzano, να εγγυηθεί τη μεσοπρόθεσμη συνέχεια της υπηρεσίας και την τήρηση της εθνικής και διεθνούς εφαρμοστέας νομοθεσίας.

([38]) Συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, της επιβολής ανώτατων ορίων ναύλων, του τερματισμού ορισμένων υπηρεσιών και της πώλησης της μεταφορικής ικανότητας σε ορισμένα δρομολόγια σε άλλους φορείς εκμετάλλευσης.

([39]) Καθώς η Moby και η CIN ήταν οι μόνες εταιρείες που εκτελούσαν αυτές τις γραμμές, η Onorato Partecipazioni δεσμεύτηκε 1) να διατηρήσει ή να αυξήσει τη συνολική παροχή υπηρεσιών μεταφορών στις γραμμές Civitavecchia – Olbia και Genova – Olbia· 2) να τηρήσει ένα ανώτατο όριο ναύλων, χρησιμοποιώντας τις τιμές της περιόδου αυξημένης κίνησης που είχαν καθοριστεί από τη Moby το 2014· 3) να πωλήσει το 10 % της μεταφορικής ικανότητας την περίοδο της αυξημένης κίνησης, με 20 % έκπτωση στους ναύλους, σε μη συνδεδεμένους τρίτους.

([40]) Δικαιώματα εκ διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας και δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας· παραχωρήσεις, άδειες, εμπορικά σήματα και παρόμοια δικαιώματα· άλλα άυλα στοιχεία ενεργητικού.

([41]) Συστήματα και μηχανήματα· βιομηχανικός και εμπορικός εξοπλισμός· άλλα ενσώματα στοιχεία ενεργητικού.

(88) Βάσει του άρθρου 5 της σύμβασης πώλησης, το τίμημα της πώλησης ύψους 380 100 000 EUR είναι καταβλητέο ως εξής:

α) 200 100 000 EUR (το αποκαλούμενο εφάπαξ τίμημα) εντός τριών εργάσιμων ημερών από την έκδοση από το Υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης διατάγματος με το οποίο διαγράφεται τυχόν εγγραφή σχετική με δικαιώματα προτίμησης και τυχόν καταχώριση κατασχέσεων και αναγκαστικών εκτελέσεων επί του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia·

β) το υπόλοιπο 180 000 000 EUR (το αποκαλούμενο τίμημα που υπόκειται σε προθεσμιακό διακανονισμό) με προθεσμιακό διακανονισμό ως εξής: 55 000 000 EUR στις 30 Απριλίου του τέταρτου έτους που έπεται της αρχικής ημερομηνίας έναρξης ισχύος της νέας σύμβασης, 60 000 000 EUR στις 30 Απριλίου του έβδομου έτους που έπεται της αρχικής ημερομηνίας έναρξης ισχύος της νέας σύμβασης, 65 000 000 EUR στις 30 Απριλίου του ένατου έτους που έπεται της αρχικής ημερομηνίας έναρξης ισχύος της νέας σύμβασης ([42]).

(89) Το άρθρο 8 παράγραφος 23 της σύμβασης πώλησης ορίζει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 5 του νομοθετικού διατάγματος 270/1999, ο νέος ιδιοκτήτης δεν θα υποχρεούται να αποπληρώσει οποιοδήποτε χρέος που συνάφθηκε από την Tirrenia πριν από τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου.

(90) Στις 16 Ιουλίου 2012 τα μέρη υπέγραψαν προσθήκη στη σύμβαση πώλησης, με την οποία τροποποιήθηκαν μεταξύ άλλων τα μέσα πληρωμής του εφάπαξ τιμήματος των 200 100 000 EUR [βλέπε αιτιολογική σκέψη 88 στοιχείο α)]. Ειδικότερα, το ποσό των 138 200 000 EUR παραμένει πληρωτέο εντός τριών ημερών από την έκδοση του διατάγματος που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 88 στοιχείο α) και το υπόλοιπο ποσό των 61 900 000 EUR θα καταβληθεί με τόκους ([43]) την 1η Μαρτίου του όγδοου έτους που έπεται της έναρξης ισχύος της νέας σύμβασης (δηλαδή το 2020). Τα μέρη συμφώνησαν ότι δύο έτη μετά την έναρξη ισχύος θα διαβουλεύονταν μεταξύ τους προκειμένου να εξακριβώσουν τη δυνατότητα επαναδιαπραγμάτευσης των όρων και προϋποθέσεων πληρωμής του υπόλοιπου ποσού των 61 900 000 EUR. Ως αποτέλεσμα, το τελευταίο ποσό καταβλήθηκε νωρίτερα απ' ό,τι αρχικά προβλεπόταν (δηλαδή τον Φεβρουάριο του 2016 αντί του Μαρτίου του 2020). Δεν υπάρχει καμία αλλαγή στην καταβολή του τιμήματος των 180 000 000 EUR που υπόκειται σε προθεσμιακό διακανονισμό.

2.3.3.4. Η μελέτη της Banca Profilo

(91) Όπως περιγράφεται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 73), η Banca Profilo διορίστηκε από τον Υπουργό Οικονομικής Ανάπτυξης ως ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας στον οποίο ανατέθηκε η αποτίμηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 4γ του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 347/2003. Στις 8 Μαρτίου 2011 η Banca Profilo εξέδωσε έκθεση στην οποία περιέγραφε τις μεθοδολογίες αποτίμησης και τα δεδομένα που χρησιμοποίησε, όπου περιλαμβανόταν το επιχειρηματικό σχέδιο της ίδιας της Tirrenia για την περίοδο 2011-2018. Η εν λόγω έκθεση περιλάμβανε εκτιμώμενο εύρος τιμών για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia.

(92) Οι αποτιμήσεις της Banca Profilo βασίζονται σε διάφορες παραδοχές, όπως, ιδίως, στην παραδοχή ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα ίσχυε έως τη λήξη της και ότι, ως εκ τούτου, ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia θα λάμβανε αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη λειτουργία των συνδέσεων θαλάσσιων μεταφορών που προβλέπονταν στην εν λόγω σύμβαση. Στην έκθεση αποτίμησής της, η Banca Profilo αναφέρει τις προεξοφλημένες ταμειακές ροές και την οικονομική προστιθέμενη αξία ως κύριες μεθοδολογίες και τα πολλαπλάσια της αγοράς και τη μέθοδο της καθαρής θέσης ως δευτερεύουσες μεθοδολογίες για τον σκοπό του ελέγχου.

(93) Στο πλαίσιο της μεθοδολογίας των προεξοφλημένων ταμειακών ροών, η Banca Profilo λαμβάνει υπόψη: i) τις ταμειακές ροές έως την ημερομηνία λήξης της νέας σύμβασης· ii) την αξία ρευστοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia κατά τον χρόνο λήξης της νέας σύμβασης, βάσει της παραδοχής ότι δεν θα είναι δυνατή η συνέχιση των δραστηριοτήτων μετά την εν λόγω ημερομηνία· και iii) την αξία μετοχικού κεφαλαίου ορισμένων περιορισμένων μειοψηφικών συμμετοχών του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Στο πλαίσιο της μεθοδολογίας της οικονομικής προστιθέμενης αξίας, η Banca Profilo αξιολογεί: i) την προσαρμοσμένη λογιστική αξία· ii) την υπεραξία· iii) την αξία ρευστοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia κατά τον χρόνο λήξης της νέας σύμβασης (για τον ίδιο λόγο όπως και βάσει της προσέγγισης των προεξοφλημένων ταμειακών ροών). Η αξιολόγηση αυτή βασίζεται σε δεδομένα από το βιομηχανικό σχέδιο της εταιρείας και τους υπολογισμούς της Banca Profilo με χρήση αυτών των δεδομένων.

(94) Όσον αφορά τις δευτερεύουσες μεθοδολογίες, σε αυτές περιλαμβάνονταν οι ακόλουθες. Η ανάλυση των πολλαπλάσιων της αγοράς βασίζεται στους υπολογισμούς της Banca Profilo με χρήση δεδομένων του Bloomberg για εννέα συγκρίσιμες εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών. Η μέθοδος της καθαρής θέσης συνίσταται σε εκτίμηση της καθαρής αξίας των στοιχείων ενεργητικού όπως καταγράφονται στον ισολογισμό αλλά με ορισμένες προσαρμογές κατά περίπτωση (π.χ. αξία του στόλου, σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας κ.λπ.).

(95) Η Banca Profilo, βάσει των προαναφερόμενων μεθοδολογιών, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia κυμαινόταν μεταξύ 380 και 426 εκατ. EUR. Ως εκ τούτου, το ελάχιστο τίμημα για αυτή την εταιρεία θα έπρεπε να οριστεί σε 380 000 000 EUR.

([42]) Η ημερομηνία υπογραφής της νέας σύμβασης από τη CIN και το αρμόδιο υπουργείο.

([43]) Με το νόμιμο επιτόκιο σε ετήσια βάση χωρίς κεφαλαιοποίηση τόκων από την έναρξη ισχύος έως την εξόφληση του υπολοίπου.

2.3.3.5. Η έκθεση Ecorys

(96) Κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Επιτροπή ανέθεσε σε ανεξάρτητο σύμβουλο (την Ecorys) να προσδιορίσει την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrrenia που τέθηκε προς πώληση (βλ. αιτιολογική σκέψη 8). Ζητήθηκε από τον σύμβουλο i) να επιβεβαιώσει την εγκυρότητα της αποτίμησης που πραγματοποίησε η Banca Profilo και ii) να προσδιορίσει την αγοραία αξία της επιχειρηματικής μονάδας χωρίς όρους.

(97) Για τον προσδιορισμό της αξίας του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia σε δέσμη με τη νέα σύμβαση, η Ecorys εφάρμοσε τις κύριες μεθοδολογίες που χρησιμοποιήθηκαν επίσης από την Banca Profilo. Ειδικότερα, η Ecorys χρησιμοποίησε τις μεθοδολογίες των προεξοφλημένων ταμειακών ροών και της οικονομικής προστιθέμενης αξίας, αλλά τροποποίησε τις σχετικές παραδοχές όπου το έκρινε σκόπιμο ([44]). Η Ecorys λαμβάνει ως παραδοχή ότι η νέα σύμβαση δεν θα παραταθεί ([45]) κατά την ημερομηνία λήξης της και ότι, ως εκ τούτου, τα δρομολόγια στο πλαίσιο παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα σταματήσουν να εκτελούνται μετά την εν λόγω ημερομηνία. Βάσει των ανωτέρω, η Ecorys διαπίστωσε ότι η ελάχιστη αγοραία αξία του πωλούμενου επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia ανερχόταν σε 409,5 εκατ. EUR (δηλαδή σχεδόν 8 % υψηλότερα από την αποτίμηση της Banca Profilo).

(98) Η Ecorys κατέληξε επίσης στο συμπέρασμα ότι εάν ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia είχε πωληθεί χωρίς σχετικούς όρους, και ειδικότερα χωρίς τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (και συνεπώς χωρίς την υποχρέωση διασφάλισης της συνέχειας της εν λόγω δημόσιας υπηρεσίας), η εταιρεία θα είχε πωληθεί στην αξία ρευστοποίησής της ([46]), δηλαδή 303,5 εκατ. EUR. Η Ecorys βάσισε το συμπέρασμα αυτό στην παραδοχή ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia θα μπορούσε να συνεχίσει επικερδώς τις δραστηριότητές του χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Η Ecorys χαρακτήρισε τα δρομολόγια που εκτελούσαν τόσο η Tirrenia όσο και η Siremar στο πλαίσιο παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως «*άκρως ζημιογόνες δραστηριότητες που χαρακτηρίζονται από χαμηλούς όγκους επιβατών και εξαρτώνται πλήρως από τη χρηματοδότηση στο πλαίσιο των συμβάσεων*». Επιπλέον, η Ecorys έκρινε ότι «*η δυνατότητα μεταβολής της ποιότητας των υπηρεσιών και η παροχή μεγαλύτερου περιθωρίου για τον καθορισμό των τιμών των εισιτηρίων δεν αποτελούν επαρκείς προϋποθέσεις για να καταστούν τα δρομολόγια αυτά οικονομικά βιώσιμα από επιχειρηματική άποψη*». Η Ecorys παρατήρησε ότι αυτή η αξία ρευστοποίησης ήταν χαμηλότερη από την αξία που προέκυψε από τη διαδικασία υποβολής προσφορών και ανέφερε ότι, συνεπώς, η άμεση ρευστοποίηση (υπό την έννοια της πώλησης των πλοίων) δεν συνιστούσε βιώσιμη εναλλακτική επιλογή για έναν φορέα της οικονομίας της αγοράς.

(99) Επιπλέον, η Ecorys συνέκρινε τη στελέχωση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia με εκείνη διαφόρων συγκρίσιμων ακτοπλοϊκών εταιρειών και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αριθμός του προσωπικού και η διάρθρωση των δαπανών προσωπικού της Tirrenia «*δεν διαφέρουν από τις συγκεκριμένες συγκρίσιμες εταιρείες, όσον αφορά το μερίδιο του κόστους εργασίας επί των συνολικών εσόδων* ([47]) *και την αναλογία κόστους εργασίας/προσωπικού*» ([48]). Από την ανάλυση δεν προέκυψε σημαντική διαφορά μεταξύ του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia και συγκρίσιμων εταιρειών, η οποία θα μπορούσε να υποδηλώσει πλεονάζον προσωπικό ή υπερβολικό κόστος εργασίας. Ως εκ τούτου, ένας δυνητικός αγοραστής θα διέθετε μικρό περιθώριο ελιγμών όσον αφορά την απόλυση ή την αντικατάσταση μέρους του εργατικού δυναμικού. Βάσει των ανωτέρω, η Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο όρος για το εργατικό δυναμικό είχε σημαντικό αντίκτυπο στην αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia.

2.3.4. *Η νέα σύμβαση μεταξύ του ιταλικού Δημοσίου και της CIN*

2.3.4.1. Ο δικαιούχος

(100) Η CIN είναι ο επιτυχών προσφέρων για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia, που αρχικά συστάθηκε για τον σκοπό αυτό από τις Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. και Marinvest S.r.l. αν και τα δύο τελευταία μέρη χρειάστηκε να αντικατασταθούν από τρεις άλλους επενδυτές ώστε να εξασφαλιστεί η έγκριση της συγχώνευσης (βλ. αιτιολογική σκέψη 80). Όπως εξηγείται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 82), από τον Ιούλιο του 2015 η CIN ελέγχεται αποκλειστικά από την Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) Ιδίως, η Banca Profilo έλαβε ως παραδοχή ότι ολόκληρος ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia θα ρευστοποιείτο κατά τη λήξη της νέας σύμβασης. Αντιθέτως, η Ecorys λαμβάνει ως παραδοχή ότι τα σκάφη που δραστηριοποιούνται τόσο στο πλαίσιο υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (δηλαδή την περίοδο μειωμένης κίνησης) όσο και σε εμπορική βάση (δηλαδή την περίοδο αυξημένης κίνησης) θα συνεχίσουν να παρέχουν τις τελευταίες υπηρεσίες και στη συνέχεια θα πωληθούν στο τέλος του κύκλου ζωής τους. Ωστόσο, η Ecorys δεν εξακρίβωσε αν θα ήταν βιώσιμο να συνεχιστεί η παροχή αυτών των υπηρεσιών μόνο την περίοδο αυξημένης κίνησης (π.χ. οι τρέχουσες συμβάσεις απασχόλησης του προσωπικού καλύπτουν τόσο την περίοδο μειωμένης κίνησης όσο και την περίοδο αυξημένης κίνησης).

([45]) Η Ecorys επισημαίνει ότι παρότι δεν μπορεί να αποκλειστεί ενδεχόμενη παράταση, οι αβεβαιότητες και η έλλειψη αξιόπιστων πληροφοριών σχετικά με τους όρους παροχής δημόσιας υπηρεσίας μιας μελλοντικής ανανέωσης καθιστούν εύλογη την εκτίμηση της αξίας του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia ανεξάρτητα από ενδεχόμενη μελλοντική παράταση του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([46]) Η Ecorys υπολόγισε την αξία αυτή ως τη διαφορά μεταξύ του κόστους απόλυσης όλου του προσωπικού και της προσαρμοσμένης καθαρής αξίας των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia.

([47]) Η Ecorys θεωρεί ότι η αναλογία αυτή δείχνει αν το κόστος εργασίας έχει σημαντική επίπτωση στον προϋπολογισμό του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, σε σύγκριση με παρόμοιες εταιρείες.

([48]) Η Ecorys θεωρεί ότι η αναλογία αυτή δείχνει αν το κόστος εργασίας του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia είναι δυσανάλογο σε σύγκριση με παρόμοιες εταιρείες.

2.3.4.2. Τα δρομολόγια

(101) Σύμφωνα με τη νέα σύμβασης της 18ης Ιουλίου 2012 μεταξύ της Ιταλίας και της CIN, η τελευταία θα εκτελούσε τα ακόλουθα δρομολόγια στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας:

Πίνακας 3

Δρομολόγια που εκτελούνται από τη CIN βάσει της νέας σύμβασης

Δρομολόγια μεικτών μεταφορών	Δρομολόγια εμπορευματικών μεταφορών
Napoli – Palermo (μόνο την περίοδο μειωμένης κίνησης): Καθημερινά (νυκτερινά) δρομολόγια και από τους δύο λιμένες.	Livorno – Cagliari (όλο τον χρόνο): Πέντε αναχωρήσεις την εβδομάδα από κάθε λιμένα.
Genova – Porto Torres (μόνο την περίοδο μειωμένης κίνησης): Καθημερινά (νυκτερινά) δρομολόγια και από τους δύο λιμένες.	
Genova – Olbia – Arbatax (όλο τον χρόνο): Με προορισμό τη Σαρδηνία: τρεις (πέντε) αναχωρήσεις την εβδομάδα από την Genova με προορισμό την Olbia την περίοδο μειωμένης (αυξημένης) κίνησης με δύο δρομολόγια την εβδομάδα από την Olbia προς το Arbatax. Με προορισμό την ηπειρωτική χώρα: δύο αναχωρήσεις την εβδομάδα από το Arbatax προς την Genova με στάση στην Olbia. Μία (τρεις) επιπλέον αναχώρηση(-εις) από την Olbia προς την Genova την περίοδο μειωμένης (αυξημένης) κίνησης.	Napoli – Cagliari (όλο τον χρόνο): Μία έως τρεις αναχωρήσεις την εβδομάδα από κάθε λιμένα. Μία από τις τρεις αναχωρήσεις μπορεί να εκτελείται στη γραμμή Cagliari – Palermo ανάλογα με τις απαιτήσεις κυκλοφορίας.
Civitavecchia – Olbia (μόνο την περίοδο μειωμένης κίνησης): Καθημερινά (νυκτερινά) δρομολόγια και από τους δύο λιμένες.	Ravenna – Catania (όλο τον χρόνο): Τρεις αναχωρήσεις την εβδομάδα από κάθε λιμένα.
Napoli – Cagliari (όλο τον χρόνο): Μία (δύο) αναχώρηση(-εις) την εβδομάδα από κάθε λιμένα την περίοδο μειωμένης (αυξημένης) κίνησης.	
Palermo – Cagliari (όλο τον χρόνο): Μία (δύο) αναχώρηση(-εις) την εβδομάδα από κάθε λιμένα την περίοδο μειωμένης και αυξημένης κίνησης.	
Trapani – Cagliari (όλο τον χρόνο): Μία (δύο) αναχώρηση(-εις) την εβδομάδα από κάθε λιμένα την περίοδο μειωμένης και αυξημένης κίνησης.	
Civitavecchia – Cagliari – Arbatax (όλο τον χρόνο): Με προορισμό τη Σαρδηνία: καθημερινά (νυκτερινά) δρομολόγια από τη Civitavecchia προς το Cagliari με επιπλέον προορισμό το Arbatax δύο φορές την εβδομάδα. Με προορισμό την ηπειρωτική χώρα: καθημερινά (νυκτερινά) δρομολόγια από το Cagliari προς τη Civitavecchia με επιπλέον προορισμό το Arbatax δύο φορές την εβδομάδα.	
Termoli – νήσοι Tremiti (όλο τον χρόνο): καθημερινά δρομολόγια και από τους δύο λιμένες συν δύο πρόσθετες συνδέσεις την εβδομάδα και από τους δύο λιμένες. Μία σύνδεση την εβδομάδα για τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης, μία επιπλέον σύνδεση την εβδομάδα.	

(102) Η CIN θα εκτελεί τα δρομολόγια Napoli – Palermo, Genova – Porto Torres, Civitavecchia – Olbia υπό εμπορικούς όρους κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης. Στο παράρτημα Α της νέας σύμβασης περιγράφεται αναλυτικά ο τρόπος εκτέλεσης κάθε δρομολογίου που παρατίθεται στον πίνακα 3 (π.χ. τύπος πλοίων, ώρα αναχώρησης για ορισμένα δρομολόγια κ.λπ.). Επιπλέον, οι ναύλοι που χρεώνονται στους χρήστες (στους κατοίκους των νησιών και σε άλλους επιβάτες, αντίστοιχα) δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα όρια που τίθενται από το άρθρο 6 της νέας σύμβασης και παρατίθενται αναλυτικά στο ίδιο παράρτημα Α.

(103) Με επιστολή της 7ης Νοεμβρίου 2013, η CIN υπέβαλε αίτηση επανεξέτασης των όρων οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας, όπως προβλέπεται από το άρθρο 9 της νέας σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 107). Στις 7 Αυγούστου 2014 το ιταλικό Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και η CIN συμφώνησαν στη βάση αυτή διάφορες τροποποιήσεις στη σύμβαση της 18ης Ιουλίου 2012. Για την αποκατάσταση της οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας των δραστηριοτήτων, η συμφωνία τροποποίησης προέβλεπε τα εξής:

— την κατάργηση του μεικτού δρομολογίου Trapani – Cagliari,

— την κατάργηση του εμπορευματικού δρομολογίου Napoli – Cagliari,

— την τροποποίηση του δρομολογίου Ravenna – Catania ώστε να καταστούν δυνατές οι αναχωρήσεις με αφετηρία τη Ravenna, τη Βενετία ή το Monfalcone με προορισμό την Catania, καθώς και μια πιθανή στάση στο Brindisi και αντιστρόφως,

— τα εμπορευματικά δρομολόγια (όπως τροποποιήθηκαν) δεν θα εκτελούνταν πλέον σε συγκεκριμένες περιόδους του έτους ([49]) (κυρίως δημόσιες αργίες και περιόδους διακοπών),

— η συχνότητα των δρομολογίων και οι ελάχιστες συχνότητες για ορισμένα δρομολόγια θα τροποποιούνταν. Οι σημαντικότερες αλλαγές είναι οι εξής:

α) στο μεικτό δρομολόγιο Genova – Olbia – Arbatax η σύνδεση με το Arbatax θα καταργείτο για την περίοδο μειωμένης κίνησης (αλλά θα διατηρείτο για την περίοδο αυξημένης κίνησης)·

β) στο μεικτό δρομολόγιο Civitavecchia – Cagliari – Arbatax η συχνότητα την περίοδο μειωμένης κίνησης μειώθηκε από καθημερινές αναχωρήσεις σε τρεις αναχωρήσεις την εβδομάδα με δύο συνδέσεις την εβδομάδα με το Arbatax χωρίς αλλαγές για την περίοδο αυξημένης κίνησης·

γ) στο μεικτό δρομολόγιο Napoli – Cagliari η συχνότητα την περίοδο μειωμένης κίνησης αυξήθηκε από μία σε δύο αναχωρήσεις την εβδομάδα χωρίς αλλαγές για την περίοδο αυξημένης κίνησης·

δ) στο μεικτό δρομολόγιο Palermo – Cagliari η συχνότητα την περίοδο αυξημένης κίνησης αυξήθηκε από μία σε δύο αναχωρήσεις την εβδομάδα χωρίς αλλαγές για την περίοδο μειωμένης κίνησης·

ε) στο εμπορευματικό δρομολόγιο Livorno – Cagliari η συχνότητα τροποποιήθηκε από πέντε εβδομαδιαίες αναχωρήσεις σε τέσσερις έως έξι αναχωρήσεις,

— το μέγιστο ύψος της ετήσιας αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας θα διατηρείτο στα 72 685 642 EUR και δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να αυξηθεί.

2.3.4.3. Διάρκεια

(104) Η νέα σύμβαση που υπογράφηκε μεταξύ του ιταλικού Δημοσίου και της CIN στις 18 Ιουλίου 2012 θα ισχύει για οκτώ έτη και, συνεπώς, θα λήξει στις 18 Ιουλίου 2020.

2.3.4.4. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(105) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί στη CIN αφορούν τις εκτελούμενες συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 101), τον τύπο και τη χωρητικότητα των σκαφών που εκτελούν τα σχετικά θαλάσσια δρομολόγια, τη διαθεσιμότητα εφεδρικού πλοίου για τη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας, τη συχνότητα της υπηρεσίας και τους μέγιστους ναύλους που χρεώνονται στους χρήστες της υπηρεσίας σε κάθε αντίστοιχο δρομολόγιο.

2.3.4.5. Η αντιστάθμιση

(106) Η ετήσια αντιστάθμιση την οποία θα εισπράττει η CIN βάσει της νέας σύμβασης ανέρχεται κατ' ανώτατο όριο σε 72 685 642 EUR. Το ύψος της αντιστάθμισης καθορίζεται βάσει της μεθοδολογίας που ορίζεται στην οδηγία CIPE (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 41-51).

(107) Το άρθρο 8 της νέας σύμβασης προβλέπει την τακτική τριετή επανεξέταση του πεδίου εφαρμογής των επιδοτούμενων δραστηριοτήτων, ώστε να εξακριβώνεται ότι δεν υπάρχει χρηματοοικονομική ανισορροπία. Επιπλέον, το άρθρο 9 της νέας σύμβασης ορίζει ότι, στο πλαίσιο πολύ ειδικών περιστάσεων απρόβλεπτων και διαρθρωτικών αλλαγών στα έσοδα ή τις δαπάνες και, σε κάθε περίπτωση, μόνο μετά το πρώτο έτος κάθε τριετούς περιόδου, τα μέρη μπορούν να ενεργοποιήσουν την εν λόγω επανεξέταση νωρίτερα («ρήτρα διασφάλισης»).

([49]) Ειδικότερα: από τις 24 Δεκεμβρίου έως τις 6 Ιανουαρίου, από τη Μεγάλη Τετάρτη έως την επόμενη Τρίτη, στις δημόσιες αργίες της 25ης Απριλίου, 1η Μαΐου, 2ας Ιουνίου, 1ης Νοεμβρίου και 8ης Δεκεμβρίου, και δύο εβδομάδες τον Αύγουστο κατόπιν συμφωνίας με τα υπουργεία που ασκούν εποπτεία.

2.3.5. *Η προτεραιότητα ελλιμενισμού*

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

2.3.6. *Τα μέτρα του νόμου του 2010*

(109) Ο νόμος του 2010 προέβλεπε τη δυνατότητα των επιχειρήσεων του πρώην ομίλου Tirrenia να χρησιμοποιήσουν, σε προσωρινή βάση, τους οικονομικούς πόρους που είχαν ήδη δεσμευτεί ([50]) για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου προκειμένου να καλύψουν επιτακτικές ανάγκες ρευστότητας. Οι επιχειρήσεις του πρώην ομίλου Tirrenia που έκαναν χρήση αυτής της δυνατότητας υποχρεούνταν ωστόσο να αναπληρώσουν αυτούς τους ειδικούς πόρους ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιήσουν τις αναγκαίες αναβαθμίσεις στα πλοία τους. Οι αναβαθμίσεις αυτές ήταν αναγκαίες για την τήρηση των νέων διεθνών προτύπων ασφάλειας κατόπιν της συμφωνίας της Στοκχόλμης του 1996 ([51]).

(110) Ειδικότερα, αντλώντας πόρους από δύο διευκολύνσεις ([52]), προβλέφθηκε ποσό 23 750 000 ER για τις αναβαθμίσεις ολόκληρου του ομίλου Tirrenia. Από το ποσό αυτό, 12 051 900 EUR κατατέθηκαν σε ειδικό τραπεζικό λογαριασμό στην Banca Carige ειδικά για την Tirrenia, προκειμένου τα κεφάλαια αυτά να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με τον αρχικό σκοπό, δηλαδή την πραγματοποίηση των απαιτούμενων αναβαθμίσεων για την τήρηση των διεθνών προτύπων ασφάλειας. Ωστόσο, στις 12 Αυγούστου 2010 η Banca Carige προέβη σε συμψηφισμό της κατάθεσης αυτής με δύο οφειλές της Tirrenia προς αυτήν, ύψους 4 657 005,35 EUR. Ως εκ τούτου, στην πραγματικότητα η Tirrenia αξιοποίησε τη δυνατότητα που προβλεπόταν στον νόμο του 2010 για να χρησιμοποιήσει τους πόρους που προορίζονταν για την αναβάθμιση του στόλου προκειμένου να ανταποκριθεί σε απαιτήσεις ρευστότητας, ακόμη και αν εξακολουθούσε να υποχρεούται να επιστρέψει την ενίσχυση αυτή στο ιταλικό κράτος ανατροφοδοτώντας τον λογαριασμό που προοριζόταν για τα έργα αναβάθμισης.

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

α) οι αρχικές συμβάσεις παρατείνονται από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως το τέλος των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 26)·

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

γ) προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας και να υποστηριχθεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησης των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, οι επίμαχες περιφέρειες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του *Fondo Aree Sottoutilizzate* («FAS») ([53]) σύμφωνα με την οδηγία CIPE (1/2009 της 6ης Μαρτίου 2009 ([54]).

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

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

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

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

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

([53]) Το FAS είναι εθνικό ταμείο που υποστηρίζει την εφαρμογή της περιφερειακής πολιτικής της Ιταλίας. Οι πόροι του προορίζονται κυρίως για περιφέρειες που προσδιορίζονται από τις ιταλικές αρχές.

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

(113) Στην επιστολή τους της 28ης Απριλίου 2009 οι ιταλικές αρχές παρείχαν λεπτομερή απάντηση στο αίτημα της Επιτροπής της 19ης Δεκεμβρίου 2008. Στην εν λόγω επιστολή, η Ιταλία μεταξύ άλλων:

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

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

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

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

— παρείχε επισκόπηση των δρομολογίων τα οποία εκτελούσαν οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia το 2008 και του μειωμένου αριθμού δρομολογίων τα οποία θα εκτελούσαν οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia το 2009. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, τα τελευταία δρομολόγια θα αποτελούσαν τη βάση για τις νέες συμβάσεις που επρόκειτο να συναφθούν με τους νέους ιδιοκτήτες των εταιρειών του ομίλου Tirrenia.

(114) Στις 21 Δεκεμβρίου 2009 ο αρμόδιος για την ενέργεια και τις μεταφορές Γενικός Διευθυντής της Επιτροπής απέστειλε επιστολή στις ιταλικές αρχές επισημαίνοντας, μεταξύ άλλων, τα εξής:

— υπό το πρίσμα της ριζικής αναμόρφωσης του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ στην Ιταλία, και λόγω του σημαντικού κοινωνικού αντίκτυπου τον οποίο θα συνεπαγόταν η ιδιωτικοποίηση, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, εάν οι διαδικασίες υποβολής προσφορών πραγματοποιούνταν βάσει μιας απλής σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για την ανάθεση τέτοιου είδους συμβάσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες ήταν αποδεκτή –καταρχήν και κατ' εξαίρεση– για τον σκοπό της διασφάλισης της συμμόρφωσης με το κριτήριο της μη δημιουργίας διακρίσεων μεταξύ των πλοιοκτητών της Κοινότητας, το οποίο προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου ([55]) (στο εξής: κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ),

— η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να περιοριστεί στις γραμμές στις οποίες ήταν περιορισμένη η συνεχής παρουσία άλλων φορέων καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και, συνεπώς, δεν μπορούσαν να καλυφθούν σε ικανοποιητικό βαθμό οι ανάγκες της αγοράς. Εν προκειμένω, ζητήθηκαν διευκρινίσεις σχετικά με την ανεπάρκεια της αγοράς στα δρομολόγια Genova – Porto Torres, Genova – Olbia – Arbatax και Civitavecchia – Olbia. Επιπλέον, ζητήθηκε από την Ιταλία να εξηγήσει εάν η Tirrenia λάμβανε αντιστάθμιση για την εκτέλεση των τριών αυτών δρομολογίων κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Τέθηκαν επίσης ερωτήσεις σχετικά με τα δρομολόγια τα οποία εκτελούσε η Caremar. Στην επιστολή επισημάνθηκε επίσης ότι μόνο η συμπερίληψη των εσωτερικών (και όχι των διεθνών) γραμμών σε μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να είναι δικαιολογημένη βάσει του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ,

— οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας του ομίλου Tirrenia έληξαν στις 31 Δεκεμβρίου 2008 και η ιδιωτικοποίηση που προγραμματιζόταν από την Ιταλία μπορεί να είχε διαρκέσει περισσότερο από το προβλεπόμενο. Ως εκ τούτου, στην επιστολή επισημάνθηκε το ενδεχόμενο αποστολής προειδοποιητικής επιστολής για εσφαλμένη εφαρμογή του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(115) Στις 22 Ιανουαρίου 2010 οι ιταλικές αρχές απάντησαν στην επιστολή των υπηρεσιών της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 2009. Στην επιστολή τους, οι ιταλικές αρχές:

— σημείωσαν ότι η Επιτροπή συμφώνησε καταρχήν με την προτεινόμενη προσέγγιση για την ιδιωτικοποίηση του ομίλου Tirrenia μαζί με τις νέες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

([55]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ) (ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ δεν υποχρεώνει τα κράτη μέλη να ιδιωτικοποιήσουν τις δημόσιες εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών, αλλά μόνο να ελευθερώσουν τη συγκεκριμένη αγορά.

— παρείχαν λεπτομερείς εξηγήσεις σχετικά με τα δρομολόγια Genova – Porto Torres, Genova – Olbia – Arbatax και Civitavecchia – Olbia, για τα οποία η Επιτροπή είχε θέσει διάφορα ερωτήματα. Η Ιταλία επιβεβαίωσε επίσης ότι τα δρομολόγια Genova – Porto Torres και Civitavecchia – Olbia εκτελούνται υπό το καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας μόνο την περίοδο μειωμένης κίνησης,

— ανέφεραν ότι η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την πώληση της Tirrenia (συμπεριλαμβανομένης της Siremar) είχε δημοσιευτεί στις 23 Δεκεμβρίου 2009. Η Ιταλία ανέφερε ότι σκόπευε να ολοκληρώσει την ιδιωτικοποίηση ολόκληρου του ομίλου Tirrenia έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2010,

— ζήτησαν από την Επιτροπή να επιβεβαιώσει ρητά ότι τα επιχειρήματα που παρασχέθηκαν σχετικά με την ανεπάρκεια της αγοράς ήταν επαρκή.

(116) Στις 29 Ιανουαρίου 2010 ([56]) η Επιτροπή απέστειλε προειδοποιητική επιστολή σχετικά με την εσφαλμένη εφαρμογή του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ. Στην εν λόγω επιστολή, η Επιτροπή υπενθύμιζε ότι ο συγκεκριμένος κανονισμός απαιτεί κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού, οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης. Ωστόσο, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia συνέχισαν να παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μετά τη λήξη ισχύος των αντίστοιχων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (οι αρχικές συμβάσεις). Ειδικότερα, οι εν λόγω συμβάσεις επρόκειτο να λήξουν στο τέλος του 2008 αλλά παρατάθηκαν επανειλημμένα από την Ιταλία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κάλεσε τις ιταλικές αρχές να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(117) Επίσης, στις 29 Ιανουαρίου 2010 ο αρμόδιος για την ενέργεια και τις μεταφορές Γενικός Διευθυντής της Επιτροπής απάντησε στην επιστολή των ιταλικών αρχών της 22ας Ιανουαρίου 2010. Ο Γενικός Διευθυντής τόνισε ότι η απάντησή του αφορούσε μόνο τη συμμόρφωση με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ και όχι ζητήματα κρατικών ενισχύσεων. Στο πλαίσιο αυτό, ο Γενικός Διευθυντής ανέφερε ότι οι αιτιολογήσεις που παρασχέθηκαν σχετικά με τα δρομολόγια Genova – Porto Torres, Genova – Olbia – Arbatax και Civitavecchia – Olbia ήταν επαρκείς για να διασκεδάσουν τις αμφιβολίες που είχαν διατυπωθεί προηγουμένως. Επιπλέον, ο Γενικός Διευθυντής επισήμανε με θετικό τόνο ότι, σε συνέχεια προηγούμενου αιτήματός του, η Ιταλία είχε αφαιρέσει μια διεθνή σύνδεση από το νέο σχέδιο σύμβασης για την Tirrenia. Όσον αφορά τα ερωτήματα σχετικά με τα δρομολόγια που εκτελούσε η Caremar, οι αιτιολογήσεις κρίθηκαν επαρκείς μόνο για ορισμένα από αυτά τα δρομολόγια. Ως εκ τούτου, ζητήθηκε από την Ιταλία να παράσχει περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με ορισμένα δρομολόγια της Caremar. Ο Γενικός Διευθυντής υπενθύμισε ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να καλύπτουν μόνο γραμμές για τις οποίες υπάρχει ανεπάρκεια της αγοράς.

(118) Στις 29 Μαρτίου 2010 οι ιταλικές αρχές απάντησαν στην προειδοποιητική επιστολή της Επιτροπής της 29ης Ιανουαρίου 2010. Στην απάντησή τους, οι ιταλικές αρχές:

— υπενθύμισαν ότι οι υπηρεσίες της Επιτροπής, με την επιστολή τους της 21ης Δεκεμβρίου 2009 (βλ. αιτιολογική σκέψη 114), συμφώνησαν καταρχήν με την ιδιωτικοποίηση του ομίλου Tirrenia μέσω ομαδοποίησης των εταιρειών με τις νέες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας,

— επισήμαναν ότι ο λόγος της παράτασης των αρχικών συμβάσεων ήταν μόνο η ανάγκη διασφάλισης της συνέχειας στην παροχή δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έως την ολοκλήρωση των σχετικών διαδικασιών ιδιωτικοποίησης,

— επιβεβαίωσαν την πρόθεσή τους να υλοποιήσουν τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2010, ώστε να ελευθερωθεί ο τομέας των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ έως την ημερομηνία αυτή,

— παρείχαν επισκόπηση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης για την Tirrenia (συμπεριλαμβανομένης της Siremar). Ειδικότερα, η Ιταλία ανέφερε ότι μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος στις 19 Φεβρουαρίου 2010 είχαν υποβληθεί 16 εκδηλώσεις ενδιαφέροντος από 19 οντότητες. Στο πλαίσιο της φάσης της δέουσας επιμέλειας, στις 22 Μαρτίου 2010 άνοιξε αίθουσα δεδομένων, η οποία θα παρέμενε ανοικτή έως τον Μάιο του 2010. Την περίοδο εκείνη, η Ιταλία ανέμενε ότι η σύμβαση πώλησης θα μπορούσε να υπογραφεί έως τα μέσα Ιουλίου του 2010 και ότι η κυριότητα θα μεταβιβαζόταν έως τον Σεπτέμβριο του 2010,

— διευκρίνισαν ότι όσον αφορά τη διαδικασία υποβολής προσφορών για την Toremar, στις επόμενες φάσεις της διαδικασίας αυτής θα συμμετείχαν 11 ενδιαφερόμενα μέρη,

— επισήμαναν ότι η συνεχιζόμενη αβεβαιότητα που προκύπτει λόγω της συνέχισης της διαδικασίας επί παραβάσει θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο τις διαδικασίες ιδιωτικοποίησης και, επίσης, να επηρεάσει αρνητικά την αξία των προς πώληση εταιρειών,

— δεσμεύτηκαν για πλήρη συνεργασία με την Επιτροπή για την αποσαφήνιση τυχόν εναπομενουσών αμφιβολιών όσον αφορά τόσο τη διαδικασία επί παραβάσει όσο και πιθανά ζητήματα κρατικών ενισχύσεων.

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

(119) Στις 10 Σεπτεμβρίου 2010 οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή στο πλαίσιο ad hoc συνεδρίασης ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar είχε ακυρωθεί στο τελικό στάδιο και ότι, κατά συνέπεια, δεν θα τηρείτο η προθεσμία της 30ής Σεπτεμβρίου. Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές ανέφεραν ότι οι ανταγωνιστικές διαδικασίες για τις συμβάσεις των Caremar, Saremar, Siremar και Toremar είχαν σημειώσει επίσης καθυστέρηση. Στη συνέχεια, με τον νόμο αριθ. 163 της 1ης Οκτωβρίου 2010 παρατάθηκαν περαιτέρω οι αρχικές συμβάσεις έως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 26).

(120) Υπό το πρίσμα αυτών των εξελίξεων, η Επιτροπή εξέδωσε συμπληρωματική προειδοποιητική επιστολή στις 24 Νοεμβρίου 2010. Στην εν λόγω επιστολή, η Επιτροπή:

— επισήμανε ότι οι αρχικές συμβάσεις των Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar και Toremar παρατάθηκαν αυτομάτως χωρίς καμία ανταγωνιστική διαδικασία,

— επισήμανε ότι ενώ οι εν λόγω συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εξακολουθούσαν να ισχύουν, δεν είχε ολοκληρωθεί καμία ανταγωνιστική διαδικασία ούτε για την Tirrenia, ούτε για οποιαδήποτε εκ των Siremar, Caremar, Saremar ή Toremar,

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

(121) Στις 21 Ιουνίου 2012 η Επιτροπή εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με την καθυστέρηση στην ιδιωτικοποίηση τριών εταιρειών (Caremar, Laziomar και Saremar) του πρώην ομίλου Tirrenia. Καθώς οι διαδικασίες υποβολής προσφορών για τις άλλες τρεις εταιρείες (Tirrenia, Toremar και Siremar) είχαν ολοκληρωθεί εντός του 2011 ([57]), οι εταιρείες αυτές δεν καλύπτονταν από την αιτιολογημένη γνώμη. Η Επιτροπή επισήμανε ότι η Ιταλία δεν είχε εφαρμόσει ανταγωνιστικές διαδικασίες για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την εκτέλεση θαλάσσιων ενδομεταφορών από τις εταιρείες Caremar, Laziomar και Saremar, πάνω από τρία έτη μετά την κανονική λήξη των αντίστοιχων αρχικών συμβάσεων. Οι εν λόγω συμβάσεις είχαν παραταθεί αυτόματα και επ' αόριστον, με αποτέλεσμα να εμποδίζονται άλλοι πλοιοκτήτες της Κοινότητας να ανταγωνιστούν για την ανάθεση αυτών των συμβάσεων.

(122) Στις 8 Αυγούστου 2012 οι ιταλικές αρχές απάντησαν στην αιτιολογημένη γνώμη αναφέροντας ότι οι προκηρύξεις προσκλήσεων υποβολής προσφορών για τις εταιρείες στις οποίες είχαν ανατεθεί οι νέες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχαν δημοσιευτεί ή θα δημοσιεύονταν στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ. Ειδικότερα, για την Caremar η προκήρυξη δημοσιεύτηκε στις 20 Ιουλίου 2012, ενώ για τη Laziomar η προκήρυξη εστάλη προς δημοσίευση την 1η Αυγούστου 2012. Τέλος, για τη Saremar εκδόθηκε νόμος στις 2 Αυγούστου 2012 ο οποίος απαιτούσε να δημοσιευτεί η εν λόγω προκήρυξη έως τις 2 Οκτωβρίου 2012.

(123) Στις 13 Ιανουαρίου 2014 η Compagnia Laziale di Navigazione έγινε η νέα ιδιοκτήτρια της Laziomar και υπέγραψε δεκαετή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για συνδέσεις με το αρχιπέλαγος του Pontine. Στις 16 Ιουλίου 2015 η ATI SNAV-Rifim ανέλαβε την ιδιοκτησία της Caremar και της ανατέθηκε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας εννέα ετών. Τέλος, μετά την απόφαση του 2014, η Saremar τέθηκε υπό εκκαθάριση και η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τα δρομολόγια μεταξύ της Σαρδηνίας και των μικρών νησιών ανατέθηκε στην Delcomar τον Μάρτιο του 2016.

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

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

3.1. **Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και της Tirrenia**

3.1.1. *Τήρηση των κριτηρίων Altmark και ύπαρξη ενίσχυσης*

(125) Στην απόφαση του 2011 η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι ο ορισμός των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν ήταν επαρκώς σαφής και, επομένως, δεν επέτρεπε στην Επιτροπή να συναγάγει οριστικό συμπέρασμα ως προς το αν περιείχε πρόδηλο σφάλμα. Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν είχε ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τις πραγματικές υποχρεώσεις που είχαν επιβληθεί στην Tirrenia για την εκτέλεση των επίμαχων δρομολογίων σε σύγκριση με τις υπηρεσίες που παρέχονταν από ανταγωνιστές σε ορισμένα από αυτά τα δρομολόγια. Επιπλέον, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς το αν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι τα εμπορευματικά δρομολόγια τα οποία εκτελούσε η Tirrenia είχαν ως σκοπό την ικανοποίηση γενικών οικονομικών συμφερόντων κατά την έννοια του ενωσιακού δικαίου.

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

(126) Η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι πληρούνταν το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark ([58]) καθώς οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων και πληρούσαν τις απαιτήσεις διαφάνειας. Ειδικότερα, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι παράμετροι αυτές περιγράφονται στην αρχική σύμβαση (για την αντιστάθμιση που αφορούσε το έτος 2009) και στην οδηγία CIPE (για την αντιστάθμιση από το 2010 και μετά).

(127) Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε ότι, κατά τα φαινόμενα, το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark δεν πληρούνταν και ότι οι φορείς εκμετάλλευσης είχαν λάβει υπεραντιστάθμιση για την εκτέλεση των καθηκόντων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 %, το οποίο εφαρμόζεται από το 2010 και μετά, αντικατοπτρίζει κατάλληλο επίπεδο κινδύνου δεδομένου ότι, εκ πρώτης όψεως, η Tirrenia δεν αναλάμβανε, κατά τα φαινόμενα, τους κινδύνους που ενέχει συνήθως η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών.

(128) Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης την προκαταρκτική άποψη ότι δεν πληρούνταν το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark διότι η παράταση της αρχικής σύμβασης δεν είχε αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών. Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε ότι δεν είχε λάβει κανένα στοιχείο που να υποστηρίζει το επιχείρημα ότι η Tirrenia πράγματι παρείχε τις επίμαχες υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(129) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή κατέληξε επομένως στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι οι αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκαν στην Tirrenia την περίοδο 2009-2011 συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε την άποψη ότι η ενίσχυση αυτή έπρεπε να θεωρηθεί νέα ενίσχυση.

(130) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή θεώρησε ότι, στον βαθμό που όλες οι συνθήκες είχαν παραμείνει αμετάβλητες το 2012 και έως την έναρξη ισχύος της νέας σύμβασης, η αντιστάθμιση που χορηγείτο στην Tirrenia από την 1η Ιανουαρίου 2012 στο πλαίσιο της περαιτέρω παράτασης της αρχικής σύμβασης συνιστά επίσης κρατική ενίσχυση.

3.1.2. *Συμβατότητα*

(131) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τα έτη 2009-2011 δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης 2005/842/ΕΚ της Επιτροπής ([59]) (απόφαση ΥΓΟΣ του 2005) ούτε του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2005 ([60]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε το μέτρο αυτό απευθείας βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και διαπίστωσε ότι υπήρχαν αμφιβολίες ως προς το αν πληρούνταν οι εφαρμοστέες προϋποθέσεις συμβατότητας.

(132) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή επισήμανε ότι στις 31 Ιανουαρίου 2012 είχε τεθεί σε ισχύ μια νέα δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ η οποία συνίστατο στην απόφαση 2012/21/ΕΚ της Επιτροπής ([61]) (απόφαση ΥΓΟΣ του 2011) και στο πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011 ([62]). Ωστόσο, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης δεν μπορούσε να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά ούτε να απαλλαγεί από την απαίτηση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(133) Ο νόμος του 2010 προέβλεπε την παράταση της αρχικής σύμβασης από τις 30 Σεπτεμβρίου 2010 έως το τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Η Tirrenia ήταν προβληματική κατά τον χρόνο έκδοσης του νόμου του 2010 (βλ. αιτιολογική σκέψη 61). Κατά συνέπεια, η αντιστάθμιση την οποία λάμβανε η εταιρεία από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως την ιδιωτικοποίησή της δεν μπορούσε να αξιολογηθεί βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Αντιθέτως, σύμφωνα με την παράγραφο 9 ([63]) του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι ενίσχυση αυτή έπρεπε να αξιολογηθεί βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

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

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

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

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

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

([63]) Η εν λόγω παράγραφος έχει ως εξής: «Οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε προβληματικούς παρόχους ΥΓΟΣ θα αξιολογούνται δυνάμει των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων».

(134) Η Επιτροπή επισήμανε ότι τα κριτήρια συμβατότητας που ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης δεν πληρούνταν στην προκειμένη περίπτωση και, ως εκ τούτου, στην απόφαση του 2012 εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην προβληματική Tirrenia συνιστούσε μη συμβατή ενίσχυση αναδιάρθρωσης.

3.2. **Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Tirrenia**

(135) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η ενίσχυση διάσωσης είχε παραταθεί παρανόμως από τις 28 Αυγούστου 2011 έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2012 και ότι η παράταση της ενίσχυσης κατά την περίοδο αυτή συνιστούσε μη συμβατή ενίσχυση προς την Tirrenia και τη Siremar και, πιθανόν, και προς τους αντίστοιχους αγοραστές τους. Ειδικότερα, η Επιτροπή επισήμανε ότι η Ιταλία δεν είχε υποβάλει σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης εντός έξι μηνών μετά την καταβολή της πρώτης δόσης της ενίσχυσης διάσωσης προς αυτές τις εταιρείες, όπως απαιτείται από τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Η Επιτροπή θεώρησε, επίσης, ότι δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις παράτασης της ενίσχυσης διάσωσης όπως ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

3.3. **Η ιδιωτικοποίηση της Tirrenia και η καταβολή με προθεσμιακό διακανονισμό του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN**

(136) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον η διαδικασία υποβολής προσφορών για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia ήταν επαρκώς διαφανής και άνευ όρων ώστε να διασφαλιστεί η πραγματοποίηση της πώλησης σε τιμή της αγοράς.

(137) Πρώτον, η Επιτροπή επισήμανε ότι παρότι η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος δημοσιεύτηκε σε αρκετές εφημερίδες και διάφορους ιστότοπους, δεν φαίνεται να περιέγραφε αναλυτικά το αντικείμενο της πώλησης ούτε έδινε στους προσφέροντες σαφείς οδηγίες σχετικά με τα επακόλουθα στάδια της διαδικασίας. Επίσης, η πρόσκληση δεν φαίνεται να περιείχε κριτήρια προεπιλογής ή επιλογής ούτε οποιεσδήποτε άλλες προϋποθέσεις τις οποίες έπρεπε να πληρούν οι προσφέροντες, πέραν της υποχρεωτικής προϋπόθεσης για συνέχιση της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, όλες οι σχετικές πληροφορίες σχετικά με τα στοιχεία ενεργητικού που αποτελούσαν αντικείμενο της διαδικασίας πώλησης τέθηκαν στη διάθεση των προσφερόντων μόλις κατά τη φάση της δέουσας επιμέλειας.

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

(139) Οι διαδικασίες πώλησης των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar βασίστηκαν στη διαδικασία που προβλέπεται στον νόμο Marzano (βλ. αιτιολογική σκέψη 64). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε τις δύο διαδικασίες από κοινού. Θεώρησε ότι με την πώληση των επιχειρηματικών κλάδων στους οποίους είχαν ανατεθεί οι νέες συμβάσεις επιβλήθηκε στους αγοραστές η υποχρέωση να παρέχουν τη δημόσια υπηρεσία βάσει της προκαθορισμένης ποιότητας, συχνότητας και των τιμολογιακών υποχρεώσεων που ορίζονταν στις νέες συμβάσεις. Η Επιτροπή θεώρησε ότι, επιβάλλοντας αυτές τις υποχρεώσεις, το κράτος δεν αποσκοπούσε στην εξασφάλιση της υψηλότερης τιμής, αλλά επεδίωκε στόχους δημόσιου συμφέροντος. Η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν άκρως απίθανο ένας ιδιώτης επενδυτής να έχει προσδώσει την ίδια σημασία στην απρόσκοπτη παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.

(140) Ομοίως, η Επιτροπή θεώρησε ότι ένας ιδιώτης πωλητής, ο οποίος λειτουργεί σε κανονικές συνθήκες της αγοράς, δεν θα είχε επιβάλει την υποχρέωση διατήρησης των επιπέδων απασχόλησης για δύο έτη.

(141) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η διαδικασία για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia δεν ήταν επαρκώς διαφανής και άνευ όρων ώστε να διασφαλίσει αφ' εαυτής την πραγματοποίηση της πώλησης σε τιμή της αγοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορούσε να αποκλείσει το ενδεχόμενο χορήγησης οικονομικού πλεονεκτήματος είτε στην πωληθείσα οικονομική δραστηριότητα είτε στον αγοραστή.

(142) Η Επιτροπή θεώρησε επίσης, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, ότι τυχόν ενίσχυση που μπορεί να είχε προκύψει κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης δεν θα ήταν συμβατή.

(143) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η καταβολή με προθεσμιακό διακανονισμό από τη CIN του τιμήματος εξαγοράς για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia θα μπορούσε να συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της CIN. Ειδικότερα, η Επιτροπή επισήμανε ότι η πραγματική αξία του τιμήματος εξαγοράς, η οποία υπολογίζεται με προεξόφληση των πληρωμών με προθεσμιακό διακανονισμό στην αξία τους κατά τον χρόνο της πώλησης, είναι χαμηλότερη από την αγοραία αξία που καθορίστηκε από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τον οποίο διόρισε η Ιταλία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεώρησε ότι η CIN ενδέχεται να επωφελήθηκε από πλεονέκτημα το οποίο συνίσταται τουλάχιστον στη διαφορά μεταξύ της τιμής που καθορίστηκε από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα και των μελλοντικών πληρωμών προεξοφλημένων στην παρούσα αξία τους. Βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, η Επιτροπή θεώρησε ότι το μέτρο αυτό συνιστούσε ενδεχομένως ενίσχυση λειτουργίας, η οποία είναι καταρχήν ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

3.4. **Η νέα σύμβαση μεταξύ του ιταλικού Δημοσίου και της CIN**

(144) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στον αγοραστή του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia (δηλαδή στη CIN) δεν πληρούσε τα κριτήρια της απόφασης Altmark και, συνεπώς, συνιστούσε ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(145) Η Επιτροπή κατέληξε σε αυτό το συμπέρασμα δεδομένων των εξής:

— οι ανταγωνιστές που παρείχαν παρόμοιες υπηρεσίες είχαν κατά τα φαινόμενα παρουσία σε τουλάχιστον ορισμένες γραμμές τις οποίες εκμεταλλευόταν η CIN,

— ο υπολογισμός της αντιστάθμισης σύμφωνα με την οδηγία CIPE είχε κατά τα φαινόμενα ως αποτέλεσμα τη χορήγηση υπεραντιστάθμισης στον φορέα εκμετάλλευσης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τους ίδιους λόγους με αυτούς που αναφέρονται στην απόφαση του 2011, και

— το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark ([64]) δεν πληρούνταν κατά τα φαινόμενα, δεδομένου ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia στον οποίο είχε ανατεθεί νέα σύμβαση, και όχι η ίδια η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είχε αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών και δεν είχε καταδειχθεί ότι με τον τρόπο αυτό διευκολύνθηκε η επιλογή του προσφέροντος που ήταν ικανός να παρέχει τις υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(146) Όσον αφορά τη συμβατότητα της χορηγούμενης αντιστάθμισης στη CIN, η Επιτροπή επισήμανε ότι, βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από τις ιταλικές αρχές, φαίνεται ότι για τις συνδέσεις τις οποίες εκτελούσε η CIN στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρθηκαν τα δύο έτη που προηγήθηκαν της ανάθεσης δεν υπερβαίνει το κατώτατο όριο που καθορίζεται στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2011, δηλαδή 300 000 επιβάτες. Ωστόσο, λόγω των αμφιβολιών της σχετικά με τον γνήσιο χαρακτήρα της ΥΓΟΣ και του ενδεχομένου χορήγησης υπεραντιστάθμισης στη CIN, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι οι αντισταθμίσεις δεν μπορούσαν να θεωρηθούν συμβατές βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Στη συνέχεια, η Επιτροπή αξιολόγησε την ενίσχυση βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 αλλά διαπίστωσε ότι είχε αμφιβολίες ως προς το κατά πόσον πληρούνταν οι προϋποθέσεις συμβατότητας του εν λόγω πλαισίου και κάλεσε την Ιταλία να καταδείξει ότι κάτι τέτοιο ίσχυε.

3.5. **Η προτεραιότητα ελλιμενισμού**

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

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

([64]) Για αναλυτική περιγραφή του κριτηρίου, βλ. αιτιολογική σκέψη 301 παράγραφος 4.

3.6. **Τα μέτρα του νόμου του 2010**

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

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

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ**

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

(151) Η Ιταλία παρείχε κατάλογο των δρομολογίων της Tirrenia που υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων της εποχιακής συχνότητας και των ωραρίων, του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και των λόγων που οδήγησαν στην επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(152) Όσον αφορά την ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ, η Ιταλία επισήμανε ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες επέβαλε στην Tirrenia και αργότερα στη CIN διασφαλίζουν, από πλευράς τακτικότητας, συνέχειας και ποιότητας, ικανοποιητικές υπηρεσίες σύνδεσης της ηπειρωτικής χώρας με τους λιμένες στα νησιά. Οι υπηρεσίες αυτές συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη των νησιών, ενώ παράλληλα καλύπτουν τις βασικές ανάγκες κινητικότητας των κοινοτήτων των νησιών και διασφαλίζουν τον σεβασμό του κατοχυρωμένου στο Σύνταγμα δικαιώματος της εδαφικής συνέχειας. Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία επισήμανε ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνάδουν πλήρως με τους στόχους του άρθρου 174 και επ. της ΣΛΕΕ και τη δήλωση αριθ. 30 για τις νησιωτικές περιφέρειες (που προσαρτάται στην τελική πράξη της συνθήκης του Άμστερνταμ). Η Ιταλία παρέπεμψε επίσης στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Δικαστήριο), η οποία επιβεβαιώνει ότι ο στόχος της διασφάλισης της επάρκειας τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, εμπίπτει στο θεμιτό δημόσιο συμφέρον ([65]).

(153) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι τα δρομολόγια που εκτελούνται από εταιρείες που υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα δρομολόγια τα οποία διαχειρίζονται εταιρείες που ασκούν ελεύθερα επιχειρηματικές δραστηριότητες δεν είναι πλήρως συγκρίσιμα. Ειδικότερα, η τακτικότητα, η συνέχεια και η ποιότητα των δρομολογίων που παρέχονταν από τις πρώτες διασφαλίζονταν πλήρως χάρη σε σαφείς υποχρεώσεις που προβλέπονταν σε συμβάσεις, ενώ στη δεύτερη περίπτωση εξαρτώνταν αποκλειστικά από τον υπολογισμό, εκ μέρους του φορέα εκμετάλλευσης, της απόδοσης της επένδυσής του. Εν προκειμένω, η Ιταλία ανέφερε ως παράδειγμα το δρομολόγιο La Maddalena – Palau για το οποίο η Enermar, η οποία εκτελούσε το δρομολόγιο υπό εμπορικούς όρους, αποφάσισε να διακόψει την υπηρεσία χωρίς προειδοποίηση. Η Saremar, αντιθέτως, η οποία εκτελούσε το συγκεκριμένο δρομολόγιο βάσει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ήταν υποχρεωμένη να συνεχίσει να παρέχει τη σχετική υπηρεσία και, συνεπώς, διασφάλισε αποτελεσματικά την εδαφική συνέχεια. Η Ιταλία αναφέρθηκε επίσης στον ιδιωτικό φορέα Go In Sardinia που, λόγω οικονομικών δυσχερειών, ανέστειλε αιφνιδιαστικά τις υπηρεσίες του τον Αύγουστο του 2014, με αποτέλεσμα την ταλαιπωρία χιλιάδων επιβατών οι οποίοι είχαν ήδη πληρώσει τα εισιτήριά τους και δεν θα είχαν φθάσει στον προορισμό τους χωρίς την παρέμβαση της Tirrenia.

4.2. **Σχετικά με τη δυνητικά παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Tirrenia**

(154) Οι ιταλικές αρχές υπενθύμισαν ότι είχαν ενημερώσει την Επιτροπή, με επιστολή της 16ης Μαΐου 2011, ότι η Tirrenia υπό ΕΔ θα αποπλήρωνε τα εγγυημένα από το κράτος δάνεια μετά την ολοκλήρωση της πώλησης των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar, χρησιμοποιώντας τα κεφάλαια από αυτές τις πωλήσεις ([66]). Δεδομένου ότι στις 25 Ιουλίου 2011 η CIN υπέγραψε τη σύμβαση για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, τόσο οι ιταλικές αρχές όσο και η Tirrenia υπό ΕΔ θεωρούσαν εύλογα ότι η ενίσχυση μπορούσε να επιστραφεί μέχρι την προθεσμία της 28ης Αυγούστου 2011.

([65]) Βλ. υπόθεση C-205/99 Analir κ.λπ., ECLI:EU:C:2001:107, σκέψεις 27-28.

([66]) Υπήρχε μία έκτακτη διαχείριση και ένας έκτακτος επίτροπος που κάλυπταν και τις δύο εταιρείες.

(155) Η Ιταλία επισήμανε ότι τα μετέπειτα γεγονότα καθυστέρησαν απροσδόκητα την ολοκλήρωση της πώλησης των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar. Κατά συνέπεια, η Tirrenia υπό ΕΔ έπρεπε να συνεχίσει να εκτελεί τα δρομολόγιά της για σημαντικά μεγαλύτερο διάστημα από το προβλεπόμενο και να επωμιστεί τις σχετικές δαπάνες. Σύμφωνα με την Ιταλία, το σχέδιο εκκαθάρισης για την Tirrenia ήταν διαθέσιμο στον ιστότοπο της Tirrenia υπό ΕΔ πολύ πριν από τη λήξη της εξάμηνης προθεσμίας που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Η Ιταλία πρόσθεσε ότι η Επιτροπή ενημερωνόταν διαρκώς σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Το συνολικό ποσό που οφειλόταν από αμφότερες την Tirrenia και τη Siremar, συμπεριλαμβανομένων των τόκων, αποπληρώθηκε στο κράτος μόλις 48 ημέρες μετά την καταβολή από τη CIN της πρώτης δόσης του τιμήματος για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia.

4.3. **Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia**

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

(156) Η Ιταλία τόνισε ότι οι διαδικασίες διεξήχθησαν σε πλήρη συμμόρφωση με τον νόμο Marzano. Παρότι ο εν λόγω νόμος αναφέρεται στη δυνατότητα προσδιορισμού του αγοραστή μέσω ιδιωτικής διαπραγμάτευσης, δεν εμποδίζεται η τήρηση των αρχών του ανοιχτού χαρακτήρα, της διαφάνειας και της μη διάκρισης. Επιπλέον, στην προκειμένη περίπτωση άλλες νομοθετικές διατάξεις, οι οποίες απαιτούν τη διοργάνωση διαφανών ανταγωνιστικών και χωρίς διακρίσεις διαδικασιών, θα απέκλειαν τη δυνατότητα προσφυγής σε οποιουδήποτε είδους ιδιωτική διαπραγμάτευση. Ειδικότερα, το άρθρο 1 παράγραφος 5α στοιχείο β) του νόμου του 2010 απαιτεί από τον έκτακτο επίτροπο να περιορίσει τη διαδικασία «*στον ελάχιστο δυνατό χρόνο βάσει της διαδικασίας έκτακτης διαχείρισης, με παράλληλη συμμόρφωση με την ανταγωνιστική, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία που απαιτείται για την πώληση*».

(157) Η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4γ του νομοθετικού διατάγματος 347/2003 παρείχε, σύμφωνα με την Ιταλία, πρόσθετες εγγυήσεις όσον αφορά τη διαφάνεια και τη μη εισαγωγή διακρίσεων, δεδομένης ιδίως της αποτίμησης της τιμής αγοράς της προς πώληση επιχειρηματικής μονάδας από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα και της επιλογής της πλέον συμφέρουσας προσφοράς από άποψη τιμής.

(158) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι όλα τα μέρη είχαν ίση πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες που ήταν αναγκαίες για τον προσδιορισμό των στοιχείων ενεργητικού προς πώληση και την κατάρτιση προσφοράς. Πράγματι, η πώληση περιοριζόταν στα στοιχεία ενεργητικού και τις συμβατικές σχέσεις που ήταν συμφυή με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας ως εξής:

α) σκάφη και βοηθητικός εξοπλισμός που απαιτούνται για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

β) συμβάσεις με στρατηγικούς προμηθευτές για τις υπηρεσίες που είναι αναγκαίες για την ομαλή άσκηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων·

γ) νομική απαίτηση για την υποβολή πρότασης σχετικά με την επαναπρόσληψη του προσωπικού που είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει των πινάκων στελέχωσης του στόλου (βλ. αιτιολογική σκέψη 160 για περισσότερες λεπτομέρειες).

(159) Η Ιταλία διευκρίνισε επίσης ότι έξι από τα σκάφη της Tirrenia, τα οποία δεν ήταν αναγκαία για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, πωλήθηκαν στο πλαίσιο χωριστών διαδικασιών πώλησης. Χωριστές διαδικασίες πώλησης δρομολογήθηκαν επίσης για τη διάθεση ακίνητης περιουσίας και έργων τέχνης που ανήκαν στην Tirrenia. Ως εκ τούτου, αυτά τα στοιχεία ενεργητικού δεν περιλαμβάνονταν στον διαγωνισμό για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia (βλ. επίσης τμήμα 4.3.2).

(160) Όσον αφορά συγκεκριμένα την υποχρέωση διατήρησης των επιπέδων απασχόλησης, η Ιταλία τόνισε ότι η πώληση των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 2112 του αστικού κώδικα και, συνεπώς, δεν υπάρχει αυτόματη μεταφορά του προσωπικού (με τις οικείες υφιστάμενες συμβάσεις) στους επιτυχόντες προσφέροντες. Η μόνη νομική υποχρέωση την οποία υπείχαν οι επιτυχόντες προσφέροντες ήταν να επαναπροσλάβουν το προσωπικό του πωλητή (βάσει νέων συμβάσεων) και να διατηρήσουν τα επίπεδα απασχόλησης για δύο έτη, όπως απαιτείται από το άρθρο 63 παράγραφος 2 του νομοθετικού διατάγματος 270/1999 το οποίο εφαρμόζεται σε όλες τις μεγάλες επιχειρήσεις υπό έκτακτη διαχείριση. Ωστόσο, αυτό δεν σήμαινε ότι οι εργαζόμενοι της Tirrenia θα μεταφέρονταν αυτομάτως στον αγοραστή. Επιπλέον, αυτή η υποχρέωση περιοριζόταν σε προσωπικό το οποίο, σύμφωνα με το επιχειρηματικό σχέδιο και τους πίνακες στελέχωσης των σκαφών του επιχειρηματικού κλάδου, θεωρείτο απαραίτητο για τη συνεχή παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.

(161) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η υποχρέωση αυτή, που επιβάλλεται από τη γενική εγχώρια νομοθεσία και συμβάλλει στη συνέχεια των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και στην παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, θα είχε επιβληθεί υπό τους ίδιους όρους από ιδιώτη πωλητή.

(162) Μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος στα ιταλικά και τα αγγλικά στον ιστότοπο της Tirrenia και σε διάφορες εθνικές και διεθνείς εφημερίδες και ειδικούς ιστότοπους, υποβλήθηκαν 21 εκδηλώσεις ενδιαφέροντος από ιταλικές, ευρωπαϊκές και μη ευρωπαϊκές οντότητες. Η Ιταλία θεώρησε ότι αυτό αποδεικνύει ότι το περιεχόμενο της εν λόγω πρόσκλησης κατέστησε δυνατό τον σαφή προσδιορισμό των στοιχείων προς πώληση και της φύσης της ακολουθητέας διαδικασίας, με παράλληλη διαφύλαξη εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών (κυρίως για την προστασία των συμφερόντων των δυνητικών αγοραστών). Κατά τη διάρκεια της φάσης της δέουσας επιμέλειας, παρασχέθηκαν στις οντότητες αναλυτικές πληροφορίες όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τα συγκεκριμένα στοιχεία ενεργητικού προς πώληση, το επιχειρηματικό σχέδιο και το σχέδιο της νέας σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 72).

(163) Ως εκ τούτου, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι σε όλες οι οντότητες που ενδιαφέρονταν για την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia παρασχέθηκαν με διαφανή και χωρίς διακρίσεις τρόπο οι απαιτούμενες πληροφορίες ώστε να υποβάλουν προσφορά εξαγοράς εν πλήρη γνώσει των γεγονότων.

4.3.2. *Σχετικά με την πώληση των στοιχείων ενεργητικού που δεν υπάγονται στον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia*

(164) Η Ιταλία εξήγησε ότι ο έκτακτος επίτροπος δρομολόγησε ανεξάρτητες, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίες υποβολής προσφορών για την πώληση των έξι πλοίων ([67]) τα οποία η Tirrenia δεν χρειαζόταν για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Στις 10 Δεκεμβρίου 2010 δημοσιεύθηκαν προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος σε εθνικές και διεθνείς εφημερίδες καθώς και σε ορισμένα εξειδικευμένα έντυπα. Κατά τη λήξη της προθεσμίας, η οποία είχε παραταθεί δύο φορές, οι προσφορές που είχαν ληφθεί για τα πέντε ταχύπλοα πορθμεία αφορούσαν μόνο σκοπούς διάλυσης. Ωστόσο, κατά τη λήξη της προθεσμίας για τη διαδικασία που αφορούσε το μηχανοκίνητο πλοίο Domiziana, είχαν ληφθεί δύο προσφορές για την αγορά αυτού του σκάφους για εμπορικούς σκοπούς (δηλαδή για ναυτιλιακούς σκοπούς). Έγιναν απόπειρες να εξασφαλιστούν υψηλότερες προσφορές (τόσο από τους δύο αρχικούς προσφέροντες όσο και από δυνητικούς πρόσθετους προσφέροντες) αλλά δεν λήφθηκαν τέτοιες προσφορές. Ως εκ τούτου, ο διαγωνισμός κατακυρώθηκε στον προσφέροντα που είχε υποβάλει την υψηλότερη προσφορά.

(165) Η Ιταλία ανέφερε επίσης ότι διάφορα ακίνητα ιδιοκτησίας της Tirrenia επρόκειτο να πωληθούν μέσω χωριστών διαδικασιών υποβολής προσφορών διότι δεν ήταν αναγκαία για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και, συνεπώς, δεν περιλαμβάνονταν στον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia. Η Ιταλία αναφέρθηκε στην πώληση του Palazzo Molin στη Βενετία ώστε να καταδείξει τα μέτρα διασφάλισης που είχαν ληφθεί για την εξασφάλιση της υψηλότερης δυνατής τιμής πώλησης (π.χ. με την ανάθεση της αποτίμησης του ακινήτου σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, με τη διατύπωση έκκλησης προς τους προσφέροντες για βελτίωση των προσφορών τους). Τέλος, η Ιταλία εξήγησε ότι η συλλογή έργων τέχνης της Tirrenia θα πωλείτο επίσης μέσω χωριστής δημοπρασίας που θα διοργανωνόταν από μεγάλο οίκο δημοπρασιών.

4.3.3. *Σχετικά με την ομαδοποίηση των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia με μια νέα σύμβαση*

(166) Πρώτον, η Ιταλία υποστήριξε ότι η απόφαση ιδιωτικοποίησης των στοιχείων ενεργητικού μαζί με την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ελήφθη με σκοπό τη διασφάλιση της ομαλής ελευθέρωσης του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ. Η Ιταλία αναφέρει ότι η στρατηγική αυτή συζητήθηκε με την Επιτροπή εκ των προτέρων (βλ. τμήμα 2.4) και θεωρήθηκε καταρχήν σύμφωνη με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(167) Επιπλέον, η Ιταλία θεώρησε ότι, δεδομένων των συνθηκών της αγοράς που επικρατούσαν εκείνη την περίοδο, ενδείκνυτο η ομαδοποίηση των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia με μια νέα σύμβαση. Σε μια περίοδο ύφεσης και σημαντικής πτώσης της ζήτησης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η δυνατότητα χρήσης του στόλου του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia για την εκτέλεση των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στη νέα σύμβαση θα συνιστούσε βιώσιμη επιχειρηματική ευκαιρία και όχι παράγοντα που θα μείωνε την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Ως εκ τούτου, η Ιταλία θεωρεί ότι αυτό δεν μπορεί να επηρέασε αρνητικά τη διαδικασία υποβολής προσφορών και την επακόλουθη τιμή.

(168) Εν προκειμένω, η Ιταλία υπενθύμισε ότι από τα έξι πλοία που δεν περιλαμβάνονταν στο πεδίο του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia (βλ. αιτιολογική σκέψη 164), πέντε χρειάστηκε να πωληθούν για σκοπούς διάλυσης. Η Ιταλία θεωρεί ότι λαμβανομένης υπόψη της πολυπλοκότητας της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών και της οικονομικής ύφεσης την περίοδο εκείνη, δεν ήταν δυνατή η εξασφάλιση καλύτερης τιμής για τα στοιχεία ενεργητικού της εταιρείας, ακόμη και αν η διαδικασία υποβολής προσφορών είχε επαναληφθεί ή αν τα στοιχεία ενεργητικού δεν είχαν ομαδοποιηθεί με τη νέα σύμβαση. Τέλος, η Ιταλία αναφέρεται στην παρατήρηση που διατύπωσε ένας πιθανός προσφέρων για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής διαδικασίας έγκρισης της συγχώνευσης. Ειδικότερα, ο συγκεκριμένων προσφέρων ανέφερε ότι η ελάχιστη τιμή που είχε καθοριστεί από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τον οποίο διόρισε η Ιταλία ήταν στην πραγματικότητα πολύ υψηλή.

([67]) Ειδικότερα, διοργανώθηκαν δύο διαδικασίες διαγωνισμού. Μία διαδικασία για τα ταχύπλοα πορθμεία Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio, Scatto της Tirrenia και μία χωριστή διαδικασία για το μηχανοκίνητο πλοίο Domiziana της Tirrenia. Η πρώτη διαδικασία κάλυπτε επίσης το ταχύπλοο πορθμείο Guizzo της Siremar.

4.3.4. *Σχετικά με τον διορισμό ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα*

(169) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, στις 16 Δεκεμβρίου 2010, πέντε κορυφαία χρηματοπιστωτικά ιδρύματα χωρίς έκθεση στον όμιλο Tirrenia κλήθηκαν να υποβάλουν προσφορές για την αποτίμηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Κανένα από τα ιδρύματα στα οποία απευθύνθηκε σχετική πρόκληση δεν υπέβαλε προσφορά έως την καθορισμένη προθεσμία.

(170) Η Banca Profilo εκδήλωσε στη συνέχεια ενδιαφέρον να αναλάβει το καθήκον του ανεξάρτητου συμβούλου υπό τους ίδιους όρους με αυτούς που προβλέπονταν στη διαδικασία επιλογής. Με διάταγμα της 4ης Φεβρουαρίου 2011, ο υπουργός όρισε την Banca Profilo ως τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα για τον σκοπό της εκτίμησης της αγοραίας αξίας των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar.

4.3.5. *Σχετικά με τα κριτήρια ανάθεσης*

(171) Η Ιταλία υπογράμμισε ότι στις 2 Φεβρουαρίου 2011 ο έκτακτος επίτροπος απέστειλε στις ενδιαφερόμενες οντότητες επιστολή σχετικά με τη διαδικασία, όπου καθορίζονταν σαφώς τα κριτήρια ανάθεσης. Στην εν λόγω επιστολή παρατίθετο η νομοθεσία που εφαρμοζόταν στη διαδικασία πώλησης και διευκρινιζόταν ότι η τιμή πώλησης δεν μπορούσε να είναι χαμηλότερη από την αξία που είχε καθοριστεί από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, ενώ το επιχειρηματικό σχέδιο έπρεπε να είναι σύμφωνο με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στη νέα σύμβαση.

(172) Η Ιταλία επιβεβαίωσε επίσης ότι το κριτήριο ανάθεσης στην περίπτωση πολλαπλών προσφορών ήταν η υψηλότερη τιμή, σύμφωνα με τους ειδικούς κανόνες που εφαρμόζονταν στη διαδικασία.

4.3.6. *Σχετικά με την έκθεση Ecorys*

(173) Κατά τη διάρκεια της έρευνας η Ιταλία κλήθηκε να σχολιάσει (βλ. αιτιολογική σκέψη 8) τα πορίσματα του ανεξάρτητου συμβούλου που επιλέχθηκε από την Επιτροπή (Ecorys). Η Ιταλία συμφώνησε με τα συμπεράσματα της Ecorys ότι ούτε η ομαδοποίηση της ιδιωτικοποίησης με την ανάθεση της νέας σύμβασης ούτε ο όρος για το εργατικό δυναμικό θα είχαν μειώσει την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia.

(174) Όσον αφορά την προαναφερόμενη ομαδοποίηση, η Ιταλία αναφέρθηκε σε διάφορες δηλώσεις της Ecorys, μεταξύ των οποίων η εκτίμησή της ότι, την περίοδο της πώλησης, η μόνη βιώσιμη εναλλακτική επιλογή αντί της πώλησης των στοιχείων ενεργητικού υπό το καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας (δηλαδή μέσω της ομαδοποίησης της ιδιωτικοποίησης των στοιχείων ενεργητικού με τη νέα σύμβαση) ήταν η ρευστοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Η Ιταλία επανέλαβε επίσης ότι σε μια περίοδο κρίσης στον τομέα των πορθμείων, η οποία χαρακτηριζόταν από σημαντική μείωση της ζήτησης, η δυνατότητα χρήσης του στόλου της Tirrenia για τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίζονταν στη σύμβαση συνιστούσε απτή επιχειρηματική ευκαιρία, και όχι παράγοντα που ήταν πιθανό να οδηγήσει σε μείωση της αξίας των στοιχείων ενεργητικού. Επιπλέον, η Ιταλία υπενθύμισε ότι από τα έξι πλοία που δεν περιλαμβάνονταν στο πεδίο του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, πέντε μπορούσαν να πωληθούν μόνο για σκοπούς διάλυσης (βλ. αιτιολογική σκέψη 168). Τέλος, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, λαμβανομένης υπόψη της πραγματικής τιμής που προέκυψε από τη διαδικασία υποβολής προσφορών, του επιπέδου των τιμών των καυσίμων και των κακών οικονομικών συνθηκών, δεν θα ήταν δυνατή μια υψηλότερη αποτίμηση των στοιχείων ενεργητικού, ακόμη και αν η διαδικασία υποβολής προσφορών επαναλαμβανόταν ή άλλαζε η περίμετρος των στοιχείων ενεργητικού προς πώληση.

(175) Όσον αφορά τον όρο για το εργατικό δυναμικό, η Ιταλία επισήμανε το συμπέρασμα της Ecorys ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο όρος αυτός είχε σημαντικό αντίκτυπο στην αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Η Ιταλία υπενθύμισε επίσης ότι αυτός ο όρος απέρρεε από το άρθρο 63 παράγραφος 2 του νομοθετικού διατάγματος 270/1999 και αφορούσε μόνο τους υπαλλήλους που απαιτούνται για τη διασφάλιση της άσκησης των σχετικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σύμφωνα με τους πίνακες στελέχωσης του στόλου. Οι πίνακες στελέχωσης του στόλου i) καθορίζουν την ποιοτική και ποσοτική σύνθεση του πληρώματος που απαιτείται για τη λειτουργία του σκάφους σύμφωνα με τη νομοθεσία για τη θαλάσσια ασφάλεια· ii) καθορίζονται με υπουργικό διάταγμα· και iii) καταρτίζονται από επιτροπή στην οποία συμμετέχουν, με συμβουλευτικό ρόλο, οργανώσεις που εκπροσωπούν τους εργαζόμενους και τους πλοιοκτήτες. Ένα σκάφος μπορεί να βρίσκεται στη θάλασσα 365 ημέρες τον χρόνο και το πλήρωμα του πλοίου πρέπει να βρίσκεται εναλλάξ επί του πλοίου και στη στεριά. Κατά συνέπεια, κατά τον καθορισμό των επιπέδων εργατικού δυναμικού που απαιτούνται για τη διασφάλιση της λειτουργικότητας του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, στο ελάχιστο επίπεδο εργατικού δυναμικού πρέπει να περιλαμβάνεται ο αριθμός του προσωπικού που αναφέρεται στους πίνακες στελέχωσης συν εφεδρικό πλήρωμα. Ο νέος ιδιοκτήτης της Tirrenia θα έπρεπε να τηρεί τα ελάχιστα αυτά επίπεδα εργατικού δυναμικού, ανεξάρτητα από τυχόν όρο για το εργατικό δυναμικό. Επιπλέον, η Ιταλία πρόσθεσε ότι ενώ ο αγοραστής του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia έπρεπε να προσφέρει απασχόληση σε όλους τους υπαλλήλους που απαιτούνταν για τη διασφάλιση της εκτέλεσης της δημόσιας υπηρεσίας, η απασχόληση αυτή βασιζόταν σε διαφορετικές συμβάσεις απασχόλησης από εκείνες που ίσχυαν προηγουμένως ([68]).

([68]) Προκειμένου να καταδείξει ότι δεν έπρεπε να προσληφθούν όλοι οι υπάλληλοι της Tirrenia από τον αγοραστή, η Ιταλία αναφέρει ότι το εργατικό δυναμικό της Tirrenia αριθμούσε 1 414 άτομα κατά τον χρόνο διεξαγωγής της δέουσας επιμέλειας, ενώ μετά τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας στη CIN ο αριθμός αυτός είχε μειωθεί κατά 12 % σε 1 239 (εκ των οποίων 313 με συμβάσεις προσωρινής απασχόλησης). Επιπλέον, από τα 18 διευθυντικά στελέχη που απασχολούσε η Tirrenia, μόνο τέσσερα έγιναν υπάλληλοι της CIN.

(176) Η έκθεση της Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εκτιμώμενη αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia θα μπορούσε να είναι κατά περίπου 7,8 % υψηλότερη από την αξία που πρότεινε ο εμπειρογνώμονας τον οποίο διόρισαν οι ιταλικές αρχές, η Banca Profilo. Η Ιταλία έκρινε ότι η διαφορά αυτή μπορούσε να εξηγηθεί από το γεγονός ότι και οι δύο εμπειρογνώμονες έπρεπε να βασιστούν σε προβλέψεις για διάφορες τεχνικές παραμέτρους και ότι εκ φύσεως υπάρχει περιθώριο διαφοράς σε τέτοιου είδους προβλέψεις. Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν ανταποτίμηση που καταρτίστηκε από την Banca Profilo, η οποία εξηγεί αναλυτικά τις διαφορές ([69]) με την έκθεση της Ecorys. Η Ιταλία θεώρησε ότι αυτή η ανταποτίμηση παρέχει ισχυρούς και αντικειμενικούς λόγους για τις διαφορές μεταξύ των δύο αποτιμήσεων. Πράγματι, η Banca Profilo ισχυρίστηκε ότι οι παραδοχές της ήταν πιο συντηρητικές ([70]) από εκείνες της Ecorys και αντικατόπτριζαν καλύτερα την υπό εξέταση κατάσταση.

(177) Επιπλέον, η Ιταλία επισήμανε ότι η μεταβίβαση της κυριότητας του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia πραγματοποιήθηκε περισσότερα από δύο έτη μετά την ημερομηνία αναφοράς την οποία χρησιμοποίησαν τόσο η Banca Profilo όσο και η Ecorys για τις αποτιμήσεις τους. Σύμφωνα με την Ιταλία, κατά την περίοδο αυτή η αξία των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia θα είχε υποτιμηθεί και το οικονομικό κλίμα θα είχε επιδεινωθεί σημαντικά. Για τον λόγο αυτό, η Ιταλία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχε αμφιβολία ότι, την ημερομηνία ολοκλήρωσης της πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, οι όροι της τιμής που συμφωνήθηκαν από τα μέρη αντικατόπτριζαν πλήρως την αγοραία αξία των εταιρικών στοιχείων ενεργητικού.

4.4. **Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης με τα κριτήρια Altmark**

(178) Η Ιταλία επανέλαβε ότι είχε κοινοποιήσει την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που επρόκειτο να καταβληθεί στο πλαίσιο της νέας σύμβασης μόνο για λόγους ασφάλειας δικαίου, καθώς δεν θεωρούσε ότι το μέτρο αυτό συνιστούσε κρατική ενίσχυση (βλ. αιτιολογική σκέψη 4). Ειδικότερα, οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι τα τέσσερα κριτήρια Altmark πληρούνται για τους ακόλουθους λόγους:

— Οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών όπως ορίζονται από τις ιταλικές αρχές στη νέα σύμβαση είναι ουσιώδεις για την οικονομική ανάπτυξη των νησιών καθώς και για την κάλυψη των βασικών μεταφορικών αναγκών των νησιωτικών κοινοτήτων, με παράλληλο σεβασμό του δικαιώματος στην εδαφική συνέχεια, το οποίο κατοχυρώνεται στο ιταλικό Σύνταγμα. Στη νέα σύμβαση καθορίζονται σαφώς τα δρομολόγια, τα πλοία, τα ωράρια και οι περιορισμοί ως προς τους ναύλους. Ως εκ τούτου, η Ιταλία υποστήριξε ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται σαφώς και ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark.

— Οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση εξηγούνται αναλυτικά στην οδηγία CIPE και έχουν εφαρμοστεί στη νέα σύμβαση (και στα παραρτήματα αυτής), ενώ τα μέγιστα ποσά αντιστάθμισης προβλέπονται στον νόμο του 2009. Ως εκ τούτου, η Ιταλία υποστήριξε ότι αυτές οι παράμετροι καθορίστηκαν εκ των προτέρων με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο και ότι πληρούται το δεύτερο κριτήριο Altmark.

— Ο φορέας παροχής της δημόσιας υπηρεσίας επωμίζεται όλους τους κινδύνους της δραστηριότητας (βλ. επίσης τμήμα 4.5) έναντι ενός πάγιου ποσού επιδότησης, το οποίο δεν παρέχει καμία βεβαιότητα ως προς την πλήρη κάλυψη των δαπανών του. Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία υποστήριξε ότι το ποσοστό απόδοσης της τάξης του 6,5 % συνάδει με τη δραστηριότητα, χωρίς να οδηγεί σε υπεραντιστάθμιση της δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, θεωρείται ότι πληρούται και το τρίτο κριτήριο Altmark.

— Ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia ιδιωτικοποιήθηκε μέσω ανοικτής διαδικασίας υποβολής προσφορών, η οποία κάλυπτε τα στοιχεία ενεργητικού που ήταν απαραίτητα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, σε δέσμη με μια νέα οκταετή σύμβαση για την παροχή αυτής της υπηρεσίας. Καθώς η διαδικασία υποβολής προσφορών τηρούσε τις αρχές του ανταγωνισμού, της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων και το κριτήριο ανάθεσης ήταν η υψηλότερη τιμή, η Ιταλία υποστήριξε ότι πληρούται και το τέταρτο κριτήριο Altmark.

4.5. **Σχετικά με το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE του 2010**

(179) Η Ιταλία επισήμανε ότι το 2009 η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Tirrenia ανήλθε σε 80 010 000 EUR. Από το 2010 και μετά, το μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης έχει οριστεί σε 72 685 642 EUR. Η Ιταλία επισήμανε ότι το ποσό αυτό είναι σημαντικά χαμηλότερο από τα ιστορικά επίπεδα ελλειμμάτων της εταιρείας. Αυτό θα ανάγκαζε πιθανώς τον αγοραστή του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia να ενισχύσει την αποδοτικότητα των δραστηριοτήτων προκειμένου τα ελλείμματα να μην υπερβαίνουν τα όρια του πάγιου ύψους της επιδότησης επί της συνολικής διάρκειας της νέας σύμβασης και να αντισταθμιστεί ο πληθωρισμός επί μακράς περιόδου στο μέλλον.

([69]) Στις διαφορές περιλαμβάνονται διαφορετικά επιτόκια μηδενικού κινδύνου, διαφορετικοί συντελεστές βήτα, διαφορετικό κόστος χρέους, καθώς και ορισμένες διαφορές στον τρόπο υπολογισμού της αξίας ρευστοποίησης (κυρίως το κόστος απόλυσης προσωπικού).

([70]) Για παράδειγμα, η Banca Profilo χρησιμοποίησε το επιτόκιο του 10ετούς ιταλικού κρατικού ομολόγου ως επιτόκιο μηδενικού κινδύνου, καθώς ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia δραστηριοποιείται αποκλειστικά στην Ιταλία. Η Ecorys, ωστόσο, χρησιμοποίησε το χαμηλότερο επιτόκιο του γερμανικού κρατικού ομολόγου, με το οποίο ωστόσο υποτιμάται, σύμφωνα με την Banca Profilo, το κόστος κεφαλαίου του επιχειρηματικού κλάδου.

(180) Η οδηγία CIPE προβλέπει ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % θα χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου με χρήση του τύπου ΜΣΚΚ (βλ. αιτιολογική σκέψη 42). Ωστόσο, η Ιταλία διευκρίνισε ότι, επειδή το ύψος της αντιστάθμισης υπόκειται σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009, αποφασίστηκε να απλουστευτεί ο υπολογισμός με χρήση του 6,5 % ως πάγιου συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου. Αυτή η απλουστευμένη προσέγγιση εφαρμοζόταν κατά τη διάρκεια της παράτασης της αρχικής σύμβασης και εξακολουθεί να εφαρμόζεται βάσει της νέας σύμβασης. Οι ιταλικές αρχές απέδειξαν επίσης ότι η εφαρμογή της πλήρους μεθοδολογίας, όπως προβλέπεται στην οδηγία CIPE, ενδέχεται να είχε ως αποτέλεσμα απόδοση επί του κεφαλαίου η οποία, τουλάχιστον σε ορισμένα έτη, θα είχε υπερβεί το 6,5 %. Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία θεωρεί ότι η απλουστευμένη προσέγγισή της είναι συντηρητική και δεν επιτρέπει υψηλότερη αντιστάθμιση για την Tirrenia ή τη CIN από αυτή που καθορίζεται στην οδηγία CIPE.

(181) Η Ιταλία υποστήριξε επίσης ότι μια απόδοση επί του κεφαλαίου της τάξης του 6,5 % αντικατοπτρίζει τον κίνδυνο των δραστηριοτήτων που ανατέθηκαν στην Tirrenia και τη CIN, χωρίς να οδηγεί σε υπεραντιστάθμιση της δημόσιας υπηρεσίας για τους λόγους που καθορίζονται στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις.

(182) Η Ιταλία υπενθύμισε πρώτα ότι κατά τη διάρκεια της παράτασης της αρχικής σύμβασης και λόγω της δυσχερούς οικονομικής κατάστασης της εταιρείας, η Tirrenia έπρεπε να τεθεί υπό έκτακτη διαχείριση στις 5 Αυγούστου 2010. Σύμφωνα με την Ιταλία, ήταν εκ των πραγμάτων αδύνατο να καλυφθεί πλήρως το καθαρό κόστος (δηλαδή το κόστος μείον τα έσοδα) της δημόσιας υπηρεσίας με το μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης που είχε καθοριστεί με τον νόμο του 2009. Ως εκ τούτου, η Tirrenia δεν θα είχε λάβει στην πράξη καμία απόδοση επί του κεφαλαίου κατά την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2010 έως 18 Ιουλίου 2012. Η Ιταλία υπέβαλε τους ανά δρομολόγιο λογαριασμούς της Tirrenia για τα έτη 2010 και 2011 και τριμηνιαίες οικονομικές καταστάσεις για το 2012 προς επίρρωση του ισχυρισμού αυτού.

(183) Η νέα σύμβαση για τον αγοραστή του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia προβλέπει τον υπολογισμό του επιπέδου της αντιστάθμισης βάσει της προβλεπόμενης εξέλιξης των εσόδων και των δαπανών. Σύμφωνα με την Ιταλία, αντίθετα με τις αρχικές συμβάσεις, η νέα σύμβαση δεν προβλέπει πλήρη και αυτόματη αντιστάθμιση για την αύξηση των λειτουργικών δαπανών (όπως εργατικό κόστος, καύσιμα, ναυλώσεις κ.λπ.). Επομένως, οι κίνδυνοι που σχετίζονται με αυτή την αύξηση των δαπανών καθώς και οι κίνδυνοι που συνδέονται με τους όγκους κίνησης θα βάρυναν εξ ολοκλήρου τον φορέα εκμετάλλευσης. Ως εκ τούτου, η Ιταλία υποστήριξε ότι ο φορέας εκμετάλλευσης επωμίζεται όλους τους κινδύνους που συνδέονται με την υπηρεσία και δεν έχει εγγύηση αντιστάθμισης σε επίπεδο επαρκές για την κάλυψη όλων των δαπανών. Σύμφωνα με την Ιταλία, αυτό ισχύει ακόμη και αν ληφθούν υπόψη τα άρθρα 8 και 9 της νέας σύμβασης, καθώς ο φορέας εκμετάλλευσης εξακολουθεί να εκτίθεται στον κίνδυνο καθυστερήσεων μεταξύ της εμφάνισης τέτοιων ανισορροπιών και του σημείου πιθανής πραγματοποίησης προσαρμογών. Επιπλέον, ενδεχόμενες τέτοιες προσαρμογές είναι αποτέλεσμα διαπραγματεύσεων και δεν εφαρμόζονται αναδρομικά αλλά μόνο μελλοντικά. Η Ιταλία υπέβαλε τους ετήσιους ανά δρομολόγιο λογαριασμούς της CIN για την περίοδο από 18 Ιουλίου 2012 έως το τέλος του 2018 προκειμένου να αποδείξει ότι δεν υπήρχε υπεραντιστάθμιση στο πλαίσιο της νέας σύμβασης.

4.6. **Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2011**

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

(185) Η Ιταλία υπενθύμισε ότι η αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά τον γνήσιο χαρακτήρα μιας ΥΓΟΣ περιορίζεται στον έλεγχο της διάπραξης πρόδηλου σφάλματος από το κράτος μέλος κατά τον καθορισμό μιας υπηρεσίας ως ΥΓΟΣ. Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία περιέγραψε τα δρομολόγια που προσδιορίζονται στη νέα σύμβαση και επισήμανε ότι σε πολλά από τα δρομολόγια αυτά η CIN είναι ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης. Επιπλέον, για τρία ακόμη δρομολόγια η CIN λαμβάνει αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας μόνο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, ενώ εξακολουθεί να υπόκειται σε περιορισμούς (π.χ. όσον αφορά τους ναύλους) κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης.

(186) Η Ιταλία παρείχε ετήσια δεδομένα κυκλοφορίας επιβατών για τα δύο οικονομικά έτη που προηγήθηκαν του έτους κατά το οποίο ανατέθηκε η ΥΓΟΣ (δηλαδή για το 2010 και το 2011), ώστε να υποστηρίξει ότι το όριο των 300 000 επιβατών που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 δεν είχε παραβιαστεί στα δρομολόγια που εκτελούσε η Tirrenia. Επιπλέον, δεδομένου ότι η νέα σύμβαση έχει οκταετή διάρκεια, η Ιταλία επισήμανε ότι το άρθρο 2 παράγραφος 2 της απόφασης του ΥΓΟΣ του 2011 τηρείται επίσης. Τέλος, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι υπάρχει συμμόρφωση με το άρθρο 2 παράγραφος 4 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 καθώς με την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia μέσω ανταγωνιστικής, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας υποβολής προσφορών, εκπληρώθηκαν πλήρως οι απαιτήσεις του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(187) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η νέα σύμβαση πληροί όλες τις προϋποθέσεις που ισχύουν για τις πράξεις ανάθεσης όπως προσδιορίζονται στα άρθρα 4 έως 6 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Ειδικότερα, η εν λόγω σύμβαση καθορίζει αναλυτικά τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τη διάρκειά τους, τον μηχανισμό αντιστάθμισης (βάσει της οδηγίας CIPE και του νόμου του 2009) και του μηχανισμούς αποτροπής και ανάκτησης τυχόν υπεραντιστάθμισης. Τέλος, η Ιταλία επισήμανε τα μέτρα (συμπεριλαμβανομένου ενός συστήματος ενδίκων μέσων και κυρώσεων) που εφαρμόζονται για τη διασφάλιση της αυστηρής συμμόρφωσης με τους όρους της νέας σύμβασης.

4.7. **Σχετικά με την καταβολή με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN**

(188) Όσον αφορά την καταβολή από τη CIN μέρους του τιμήματος πώλησης σε δόσεις κατά τη διάρκεια της σύμβασης, η Ιταλία επισήμανε τα ακόλουθα. Η δεσμευτική προσφορά που υποβλήθηκε από τη CIN στις 14 Απριλίου 2011 και η οποία προέβλεπε την καταβολή μέρους του τιμήματος με προθεσμιακό διακανονισμό εισήχθη στην αίθουσα δεδομένων. Στις 2 Μαΐου 2011 ο έκτακτος επίτροπος απέστειλε σε όλα τα μέρη που είχαν γίνει δεκτά στη φάση της δέουσας επιμέλειας πρόσκληση υποβολής καλύτερων προσφορών από εκείνη που υπέβαλε η CIN. Το γεγονός ότι δεν ελήφθησαν τελικές προσφορές οι οποίες να είναι υψηλότερες από την προσφορά της CIN οφείλεται στην ανταγωνιστική δυναμική της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Εξαιτίας αυτού, η καταβολή του τιμήματος εξαγοράς με προθεσμιακό διακανονισμό δεν μπορούσε να θεωρηθεί επιλεκτική παρέμβαση υπέρ της CIN, αλλά αντιθέτως αντικατοπτρίζει την τιμή της αγοράς. Ειδικότερα, πιθανοί άλλοι προσφέροντες θα μπορούσαν επίσης να καταθέσουν προσφορά που να περιλαμβάνει πληρωμή με προθεσμιακό διακανονισμό, αλλά επέλεξαν να μην καταθέσουν τέτοιου είδους προσφορές.

(189) Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία παρέπεμψε στη νομολογία ([71]) των ευρωπαϊκών δικαστηρίων, σύμφωνα με την οποία δεσμευτικές προσφορές οι οποίες κατατίθενται εγκύρως στο πλαίσιο ορθής διαδικασίας υποβολής προσφορών για την ιδιωτικοποίηση μιας δεδομένης εταιρείας συνιστούν καλύτερο δείκτη της αγοραίας τιμής της συγκεκριμένης οντότητας σε σύγκριση, για παράδειγμα, με αποτιμήσεις εμπειρογνωμόνων. Η Ιταλία τόνισε επιπλέον ότι τα ευρωπαϊκά δικαστήρια έκριναν ότι η προσέγγιση αυτή θα πρέπει επίσης να ακολουθείται όταν η επίμαχη διαδικασία υποβολής προσφορών χαρακτηρίζεται από παράνομους όρους ακόμη και αν οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι δεν υπήρχαν τέτοιοι όροι στη διαδικασία υποβολής προσφορών για την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Οι ιταλικές αρχές παρέπεμψαν επίσης στην απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση Sandretto ([72]). Στην εν λόγω απόφαση, η Επιτροπή αποδέχθηκε το επιχείρημα της Ιταλίας ότι παρότι η τιμή πώλησης των στοιχείων ενεργητικού της Sandretto ήταν χαμηλότερη από την τιμή στην οποία αποτιμήθηκαν, ήταν η υψηλότερη αξία που διατυπώθηκε από την αγορά και, συνεπώς, δεν μπορούσε να αποκλειστεί ότι η τιμή την οποία πρόσφερε ο αγοραστής ήταν η τιμή της αγοράς.

4.8. **Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού**

(190) Οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι δεν απωλέσθηκαν κρατικοί πόροι μέσω της κατανομής της προτεραιότητας ελλιμενισμού. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων καταβάλλουν κανονικά τέλη ελλιμενισμού στις αρμόδιες λιμενικές αρχές. Οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι αυτή η προτεραιότητα ελλιμενισμού εφαρμόζεται μόνο στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας και ότι η Tirrenia και μετέπειτα η CIN δεν κατέβαλλαν ούτε καταβάλλουν πρόσθετα τέλη για αυτή την προτεραιότητα ελλιμενισμού, καθώς οι λιμένες θα τους παρείχαν τη δυνατότητα να επιλέξουν πρώτες θέσεις ελλιμενισμού ακόμη και ελλείψει επίσημης προτεραιότητας ελλιμενισμού λόγω της αποστολής τους παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(191) Οι ιταλικές αρχές θεωρούν ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν θα παρείχε ουσιαστικό πλεονέκτημα στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Tirrenia και της αγοράστριάς της, της CIN. Ειδικότερα, υποστηρίζουν ότι στην πράξη η προτεραιότητα ελλιμενισμού εφαρμόζεται σε πολύ περιορισμένες περιπτώσεις. Το μέγεθος των περισσότερων λιμένων και ο εκ των προτέρων προγραμματισμός των αφίξεων και των αναχωρήσεων διασφαλίζει ότι υπό κανονικές συνθήκες –εξαιρούμενων τυχόν καθυστερήσεων ή ακραίων καιρικών συνθηκών– δεν υπάρχει αλληλεπικάλυψη στη χρήση συγκεκριμένων θέσεων ελλιμενισμού από διαφορετικούς φορείς εκμετάλλευσης. Επιπλέον, δεδομένου ότι η Tirrenia και η CIN εκτελούν τα δρομολόγια τους καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (σε αντίθεση π.χ. με φορείς εκμετάλλευσης που εκτελούν δρομολόγια μόνο την περίοδο αυξημένης κίνησης), θα ήταν φυσικό για τους λιμένες να τους παράσχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν πρώτες θέσεις ελλιμενισμού ακόμη και ελλείψει επίσημης προτεραιότητας ελλιμενισμού. Για τους λόγους αυτούς, η Ιταλία θεωρεί ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν μπορεί να χορήγησε ουσιαστικό πλεονέκτημα στην Tirrenia και τη CIN.

([71]) Ειδικότερα, η Ιταλία παραπέμπει στην απόφαση της 24ης Οκτωβρίου 2013 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-214/12 P, C-215/12 P και C-223/12 P, Land Burgenland, ECLI:EU:C:2013:682, σκέψεις 93-96.

([72]) ΕΕ L 92 της 13.4.2010, σ. 19.

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

(192) Η Ιταλία δεν αμφισβήτησε ότι η Tirrenia έλαβε περίπου 12 051 900 EUR για να προβεί σε αναβαθμίσεις των πλοίων οι οποίες ήταν απαραίτητες για την τήρηση των διεθνών πρότυπων ασφάλειας. Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η Tirrenia χρησιμοποίησε στην πραγματικότητα μόνο 630 600 EUR από τους πόρους αυτούς για αναβαθμίσεις στο σκάφος Clodia. Οι υπόλοιποι πόροι (δηλαδή 11 421 300 EUR) δεν χρησιμοποιήθηκαν για αναβαθμίσεις ούτε επιστράφηκαν στο κράτος. Σύμφωνα με την Ιταλία, ο νέος ιδιοκτήτης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia (δηλαδή η CIN) αναγκάστηκε να πληρώσει για τις υπόλοιπες αναβαθμίσεις με δικούς του πόρους (και, επομένως, αυτή η υποχρέωση ύψους 11 421 300 EUR λήφθηκε επίσης υπόψη στην αποτίμηση που καταρτίστηκε από την Banca Profilo).

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

(194) Οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν ότι οι πόροι του FAS δεν χρησιμοποιήθηκαν για τη χορήγηση πρόσθετης αντιστάθμισης στην Tirrenia. Αντιθέτως, οι πόροι αυτοί κατέστησαν διαθέσιμοι για τη συμπλήρωση των δημοσιονομικών πιστώσεων που είχαν διατεθεί για την πληρωμή των αντισταθμίσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, σε περίπτωση που οι πιστώσεις αυτές αποδεικνύονταν ανεπαρκείς. Η Ιταλία επισημαίνει ότι το άρθρο 1 παράγραφος 5β του νόμου του 2010 παρείχε στις περιφέρειες τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του FAS για να χρηματοδοτήσουν τη συνήθη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ή μέρος αυτής) και, με τον τρόπο, να διασφαλίσουν τη συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό αφορά απλώς μια κατανομή πόρων στον ιταλικό κρατικό προϋπολογισμό για την πληρωμή των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

4.10. **Σχετικά με την οικονομική συνέχεια (έλλειψη οικονομικής συνέχειας) μεταξύ της Tirrenia υπό ΕΔ και της CIN**

(195) Η Ιταλία υποστήριξε ότι δεν υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της Tirrenia υπό ΕΔ και της CIN για τους ακόλουθους λόγους:

α) *Αντικείμενο της πώλησης*: Η Ιταλία επισήμανε ότι, έπειτα από μια άκαρπη απόπειρα ιδιωτικοποίησης ολόκληρης της Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της θυγατρικής της, Siremar, πριν από την υπαγωγή της εταιρείας σε έκτακτη διαχείριση, διοργανώθηκαν χωριστές διαδικασίες υποβολής προσφορών για μέρος των σχετικών στοιχείων ενεργητικού της εταιρείας (δηλαδή για τους επιχειρηματικούς κλάδους της Tirrenia και της Siremar αντίστοιχα). Επιπλέον, η πώληση αφορούσε έναν περιορισμένο αριθμό στοιχείων ενεργητικού της Tirrenia υπό ΕΔ, τα οποία προηγουμένως δεν είχαν λειτουργική αυτονομία· στοιχεία ενεργητικού τα οποία δεν ήταν ουσιώδη για τη δημόσια υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένων έξι πλοίων, ακίνητης περιουσίας και μιας συλλογής έργων τέχνης, πωλήθηκαν χωριστά. Επιπλέον, τα χρέη που είχε συνάψει η Tirrenia υπό ΕΔ πριν από τη μεταβίβαση δεν αναλήφθηκαν από τη CIN.

β) *Οικονομική δραστηριότητα*: Οι όροι για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στη νέα σύμβαση για τη CIN διαφέρουν σημαντικά από εκείνους που καθορίζονταν στην αρχική σύμβαση για την Tirrenia. Ειδικότερα, η νέα σύμβαση προβλέπει εντελώς διαφορετικά κριτήρια για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (η οποία ορίζεται σε ένα μέγιστο ποσό, αντί της πλήρους κάλυψης των ζημιών από τη δημόσια υπηρεσία) και εισάγει μεγαλύτερη ευελιξία στις τιμές που προσφέρονται στους επιβάτες (με τη χρήση ανώτατων αντί πάγιων τιμών). Η Ιταλία θεώρησε ότι η σημαντική αλλαγή στη μέθοδο αντιστάθμισης ανάγκασε τον αγοραστή να αυξήσει την οργανωτική αποδοτικότητα του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Επιπλέον, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι απλώς και μόνο η μετάβαση από δημόσια σε ιδιωτική ιδιοκτησία συνεπάγεται δραστική αλλαγή στην οργάνωση και τη διαχείριση και ότι οι όροι που επιβάλλονται από την AGCM με την απόφασή της αριθ. 23670 της 21ης Ιουνίου 2012 διασφαλίζουν περαιτέρω την έλλειψη συνέχειας στην οικονομική δραστηριότητα της CIN έναντι της Tirrenia υπό ΕΔ.

γ) *Έλλειψη συνέχειας όσον αφορά το εργατικό δυναμικό*: Η Ιταλία επισήμανε ότι δεν υπήρξε αυτόματη μεταφορά των υπαλλήλων στην αγοράστρια εταιρεία. Η Tirrenia υπό ΕΔ απέλυσε τους υπαλλήλους της και έφερε την πλήρη ευθύνη για τυχόν εναπομένον κόστος που συνδεόταν με τις παλιές συμβάσεις. Στη συνέχεια, η αγοράστρια εταιρεία απηύθυνε νέες προτάσεις απασχόλησης στους πρώην υπαλλήλους, στον βαθμό που κρίθηκαν απαραίτητοι για την εκτέλεση των δραστηριοτήτων που μεταβιβάστηκαν (δηλαδή της δημόσιας υπηρεσίας). Οι πρώην υπάλληλοι που αποδέχθηκαν την προσφορά προσλήφθηκαν βάσει νέας, διαφορετικής σύμβασης.

δ) *Διαφορετικοί μέτοχοι του πωλητή και του αγοραστή*: Η Ιταλία επισήμανε ότι ο αγοραστής εντοπίστηκε μέσω διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού που ήταν ανοικτή στον ευρύτερο δυνατό αριθμό δυνητικών προσφερόντων. Ο εν λόγω διαγωνισμός βασίστηκε στις αρχές του ανταγωνισμού, της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων και κατακυρώθηκε με χρήση του κριτηρίου της υψηλότερης τιμής. Η ταυτότητα του πωλητή είναι εντελώς διαφορετική από εκείνη του αγοραστή και δεν υπάρχουν μετοχικές σχέσεις μεταξύ τους.

ε) *Η οικονομική λογική της πράξης*: Στόχος της πράξης ήταν η ελευθέρωση των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών που ασκούνται από την Tirrenia ώστε να επιτευχθεί συμμόρφωση με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ. Επιπλέον, η πρώτη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος δημοσιεύθηκε τον Σεπτέμβριο του 2010 και η σύμβαση πώλησης με τη CIN υπογράφηκε στις 25 Ιουλίου 2011, ενώ η επίσημη διαδικασία έρευνας της Επιτροπής κινήθηκε με την απόφασή της της 5ης Οκτωβρίου 2011. Για τους λόγους αυτούς, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η πράξη δεν είχε ως στόχο την καταστρατήγηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, αλλά σχεδιάστηκε και εκτελέστηκε με σκοπό την υλοποίηση ενός σημαντικού βιομηχανικού έργου.

5. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

(196) Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τέσσερα ενδιαφερόμενα μέρη (και συγκεκριμένα την Tirrenia υπό ΕΔ, τη CIN, την Pan Med και την Grandi Navi Veloci), οι οποίες συνοψίζονται κατωτέρω:

5.1. **Παρατηρήσεις της Tirrenia υπό ΕΔ**

(197) Οι απαντήσεις της Tirrenia υπό ΕΔ στην απόφαση του 2011 και στην απόφαση του 2012 συνοψίζονται κατωτέρω.

5.1.1. *Σχετικά με τη διαδικασία επί παραβάσει αριθ. 2007/4609*

(198) Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012, η Tirrenia υπό ΕΔ αναφέρθηκε καταρχάς στη διαδικασία επί παραβάσει αριθ. 2007/4609 της Επιτροπής σχετικά με την εσφαλμένη εφαρμογή του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ (βλ. επίσης τμήμα 2.4). Στο πλαίσιο αυτό, η Tirrenia υπό ΕΔ αναφέρθηκε στην επιστολή της 21ης Δεκεμβρίου 2009 (βλ. αιτιολογική σκέψη 114), η οποία αφορούσε την πρόθεση της Ιταλίας να δρομολογήσει διαγωνισμούς όχι για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας αλλά για την πώληση των ναυτιλιακών εταιρειών που είχαν συνάψει αυτές τις συμβάσεις. Στην εν λόγω επιστολή, ο αρμόδιος για την ενέργεια και τις μεταφορές Γενικός Διευθυντής επισήμανε ότι λαμβανομένης υπόψη της ριζικής αναμόρφωσης του τομέα που σχεδιαζόταν από τις ιταλικές αρχές και δεδομένων των κοινωνικών επιπτώσεων οι οποίες, σύμφωνα με τις ίδιες αρχές, θα γίνονταν αισθητές εάν οι διαγωνισμοί δεν περιλάμβαναν την εξαγορά των εταιρειών, η διαδικασία που επιλέχθηκε ήταν αποδεκτή –καταρχήν και κατ' εξαίρεση– για τον σκοπό της διασφάλισης της συμμόρφωσης με την αρχή της μη δημιουργίας διακρίσεων μεταξύ των πλοιοκτητών της Κοινότητας.

(199) Στις 21 Ιουνίου 2012 (βλ. αιτιολογική σκέψη 121), η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλία αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με την καθυστέρηση στην υλοποίηση ανταγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τις οποίες εκτελούσαν η Caremar, η Laziomar και η Saremar, πάνω από τρία έτη μετά την κανονική λήξη των σχετικών συμβάσεων. Καθώς οι ιταλικές αρχές είχαν ολοκληρώσει τις ανταγωνιστικές διαδικασίες για την ανάθεση των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τις οποίες εκτελούσαν η Tirrenia, η Siremar και η Toremar, η αιτιολογημένη γνώμη δεν αφορούσε αυτές τις εταιρείες. Βάσει των ανωτέρω και υπό το πρίσμα των προγενέστερων ανταλλαγών επιστολών μεταξύ των ιταλικών αρχών και των υπηρεσιών της Επιτροπής, η Tirrenia υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή είχε διαπιστώσει ότι η ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia ήταν σύμφωνη με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(200) Βάσει της νομολογίας των ευρωπαϊκών δικαστηρίων ([73]), η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε ότι αφού καθοριστούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να θεωρούνται σύμφωνες με το ενωσιακό δίκαιο χωρίς να απαιτείται περαιτέρω έλεγχος σύμφωνα με το άρθρο 106

([73]) Η Tirrenia υπό ΕΔ παραπέμπει ειδικότερα στην απόφαση της 15ης Ιουνίου 2005 στην υπόθεση T-17/02, Fred Olsen, SA, ECLI:EU:T:2005:218, σκέψη 215.

παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με την Tirrenia υπό ΕΔ, δεδομένου ότι στο πλαίσιο της διαδικασίας επί παραβάσει συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί στα δρομολόγια τα οποία εκτελούσε ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia πριν από την ιδιωτικοποίηση ήταν αιτιολογημένες υπό το πρίσμα του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, το συμπέρασμα αυτό δεν μπορεί να αμφισβητηθεί στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας της Επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ([74]). Ως εκ τούτου, τυχόν πρόσθετες ενέργειες βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ θα πρέπει να περιοριστούν σε άλλα μέτρα, διαφορετικά από την αντιστάθμιση για το πρόσθετο κόστος που δημιουργείται από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν ανατεθεί νομίμως και εκτελούνται βάσει του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(201) Τέλος, η Tirrenia υπό ΕΔ αναφέρθηκε στην απόφαση του 2009 με την οποία ακυρώθηκε η απόφαση του 2004 και στη δυνατότητα χαρακτηρισμού ως υφιστάμενης ενίσχυσης της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που αξιολογήθηκε στην εν λόγω απόφαση. Η Tirrenia υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι εάν η ενίσχυση που χορηγήθηκε στον πρώην όμιλο Tirrenia χαρακτηριζόταν πράγματι ως υφιστάμενη ενίσχυση, ο χαρακτηρισμός αυτός θα ίσχυε πιθανόν και για την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εκτελούνταν από τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia την περίοδο που καλυπτόταν από την απόφαση του 2011 και την απόφαση του 2012, έως την ιδιωτικοποίηση. Η Tirrenia υπό ΕΔ επισημαίνει ότι η επέκταση της αρχικής σύμβασης ήταν αυστηρά απαραίτητη για τη διασφάλιση της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας εν αναμονή της ανάθεσης της νέας σύμβασης, στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Ως εκ τούτου, θεωρήθηκε αιτιολογημένη ενόψει της έκβασης της διαδικασίας επί παραβάσει της Επιτροπής. Επιπλέον, οι μόνες ουσιώδεις αλλαγές που επήλθαν από την 1η Ιανουαρίου 2009 είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση του συνολικού ποσού της χορηγηθείσας αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Για τον λόγο αυτόν, η Tirrenia υπό ΕΔ υποστηρίζει ότι το μέτρο δεν μπορεί να κατέστη νέα ενίσχυση.

5.1.2. *Σχετικά με την παράταση της αρχικής σύμβασης*

(202) Όσον αφορά την ύπαρξη πραγματικής ΥΓΟΣ στα δρομολόγια που εξυπηρετούσε ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia βάσει της αρχικής σύμβασης, η Tirrenia υπό ΕΔ σημείωσε τα ακόλουθα. Πρώτον, στις συνδέσεις Palermo – Cagliari, Civitavecchia – Cagliari, Napoli – Cagliari, Cagliari – Trapani και στη σύνδεση με τις νήσους Tremiti Islands, η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης. Στα δρομολόγια Napoli – Palermo, Civitavecchia – Olbia και Genova – Porto Torres, αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας χορηγείται μόνο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης. Κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης, τα τρία αυτά δρομολόγια έχουν υψηλότερους όγκους κίνησης, γεγονός που επιτρέπει στην εταιρεία να λειτουργεί σε ανταγωνιστική βάση. Η Tirrenia υπό ΕΔ επισημαίνει ότι, βάσει της αρχικής σύμβασης, κάθε κέρδος που αποκομιζόταν από αυτά τα δρομολόγια κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης αφαιρείτο από το ποσό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβαλλόταν στην Tirrenia, ενώ τυχόν ζημίες κατά την ίδια περίοδο βάρυναν την ίδια την εταιρεία ([75]).

(203) Δεύτερον, η Tirrenia υπό ΕΔ συμπεριέλαβε επίσης δεδομένα επιβατών για τα δρομολόγια τα οποία εκτελούσε η Tirrenia στο πλαίσιο παροχής δημόσιας υπηρεσίας το 2010 και το 2011. Βάσει των ανωτέρω, η Tirrenia υπό ΕΔ υποστηρίζει ότι πληρούνται οι όροι που προβλέπονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 και στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005. Επιπλέον, δεδομένου ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε βάσει της παράτασης των αρχικών συμβάσεων εκκαθαρίστηκε σύμφωνα με τους ισχυρισμούς στο πλαίσιο της διαδικασίας επί παραβάσει, πληρούται επίσης ο όρος που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 4 και στο άρθρο 2 παράγραφος 2 των αποφάσεων ΥΓΟΣ του 2011 και του 2005 αντίστοιχα.

(204) Επιπλέον, η Tirrenia υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι δεν είχε λάβει υπεραντιστάθμιση από το Δημόσιο. Ειδικότερα, η εταιρεία επισήμανε ότι στη διάρκεια της περιόδου κατά την οποία τελούσε υπό έκτακτη διαχείριση (Σεπτέμβριος 2010 – Ιούλιος 2012) το ύψος της επιδότησης ήταν κατά περίπου 20 εκατ. EUR χαμηλότερο σε απόλυτους όρους και κατά περίπου 25 % χαμηλότερο σε σχετικούς όρους, σε σύγκριση με το μέσο ύψος των επιδοτήσεων που είχε λάβει η εταιρεία τα δύο προηγούμενα έτη (2008 – 2009). Η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβαλλόταν έως το τέλος του 2009 παρείχε στην Tirrenia τη δυνατότητα να εξισορροπήσει το εισόδημα και τις δαπάνες της και να συνεχίσει να λειτουργεί παρά τη σταδιακή επιδείνωση των οικονομικών και χρηματοοικονομικών προοπτικών της. Με την πάροδο του χρόνου, η Tirrenia εξαρτιόταν περισσότερο από τις επιδοτήσεις καθώς τα άλλα έσοδά της δεν συμβάδιζαν με τις αυξήσεις στο κόστος παροχής της δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, από το 2010 και μετά το ύψος της αντιστάθμισης υπόκειτο σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009 και ήταν, ως εκ τούτου, σημαντικά χαμηλότερο από τα προηγούμενα έτη. Η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε ότι εξαιτίας αυτού η δημόσια επιδότηση δεν μπορούσε να καλύψει τις λειτουργικές δαπάνες που βάρυναν την Tirrenia στα επίμαχα δρομολόγια. Ως εκ τούτου, η Tirrenia υπό ΕΔ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να υπήρξε υπεραντιστάθμιση κατά τα έτη παράτασης της αρχικής σύμβασης.

([74]) Η Tirrenia υπό ΕΔ παραπέμπει στις αποφάσεις της 10ης Μαΐου 2005 στην υπόθεση C-400/99, Ιταλία κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2005:275, και της 4ης Μαρτίου 2009 στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-265/04, T-292/04 και T-504/04, Tirrenia di Navigazione κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Η Tirrenia υπό ΕΔ προσθέτει ότι ακόμα και την περίοδο αυξημένης κίνησης, η Tirrenia έπρεπε να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της σύμβασης σχετικά με τη συχνότητα των δρομολογίων και τον αριθμό των πορθμείων, ενώ παράλληλα έπρεπε να εφαρμόζει μειωμένους ναύλους σε κατοίκους και ειδικές κατηγορίες επιβατών. Ωστόσο, η Tirrenia ήταν ελεύθερη να καθορίζει τους ναύλους για όλους τους άλλους επιβάτες σε ανταγωνιστική βάση.

5.1.3. *Σχετικά με τη δυνητικά παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Tirrenia*

(205) Όσον αφορά την επιστροφή της ενίσχυσης διάσωσης που εγκρίθηκε με την απόφαση του 2010, η Tirrenia υπό ΕΔ υπενθυμίζει ότι οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή στις 16 Μαΐου 2011 ότι η έκτακτη διαχείριση της Tirrenia και της Siremar θα επέστρεφε την ενίσχυση διάσωσης μετά την ολοκλήρωση της πώλησης των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar, χρησιμοποιώντας τις εισπράξεις από την πώληση αυτών των κλάδων. Δεδομένου ότι στις 23 Μαΐου 2011 το Υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης ενέκρινε την ανάθεση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN και ότι στις 25 Ιουλίου 2011 υπογράφηκε η σύμβαση πώλησης, τόσο οι ιταλικές αρχές όσο και η Tirrenia υπό ΕΔ πίστευαν ευλόγως εκείνη τη χρονική στιγμή ότι η ενίσχυση μπορούσε να επιστραφεί έως τις 28 Αυγούστου 2011 όπως απαιτείτο. Η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε ότι η ολοκλήρωση της πώλησης καθυστέρησε λόγω απρόβλεπτων συμβάντων και, συνεπώς, η Tirrenia υπό ΕΔ έπρεπε να συνεχίσει να εκτελεί τα δρομολόγιά της για σημαντικά μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από το προβλεπόμενο, επωμιζόμενη το σχετικό κόστος. Ωστόσο, ολόκληρη η ενίσχυση διάσωσης επιστράφηκε στο κράτος από την Tirrenia υπό ΕΔ μέσω εφάπαξ πληρωμής στις 18 Σεπτεμβρίου 2012, δηλαδή μόλις 48 ημέρες μετά την πληρωμή της πρώτης δόσης από τη CIN, η οποία πιστώθηκε την 1η Αυγούστου 2012.

(206) Όσον αφορά την απαίτηση της παραγράφου 25 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Tirrenia υπό ΕΔ σημείωσε τα ακόλουθα. Το σχέδιο εκκαθάρισης της Tirrenia είχε δημοσιευθεί στον δικτυακό τόπο της έκτακτης διαχείρισης ([76]) πολύ πριν τη λήξη της προαναφερόμενης εξάμηνης προθεσμίας. Η Tirrenia υπό ΕΔ πρόσθεσε ότι κάθε πληροφορία σχετικά με τη μετέπειτα πρόοδο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης –η οποία, κατά τους ισχυρισμούς της, αποτελούσε στην ουσία σχέδιο αναδιάρθρωσης όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης– υποβαλλόταν τακτικά στην Επιτροπή τόσο για τη διαδικασία έγκρισης της κρατικής ενίσχυσης όσο και για τη διαδικασία έγκρισης της συγχώνευσης. Ως εκ τούτου, η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε ότι η Επιτροπή ήταν πλήρως ενημερωμένη και ότι το εν λόγω σχέδιο ήταν εφικτό, συνεκτικό και φιλόδοξο, ώστε να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της Tirrenia όπως απαιτείται από τις κατευθυντήριες γραμμές περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(207) Η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε επίσης ότι η Tirrenia έπαυσε να είναι προβληματική επιχείρηση μόλις έλαβε την ενίσχυση διάσωσης, η οποία της επέτρεψε να παρέχει τη δημόσια υπηρεσία τακτικά, με παράλληλη δέουσα διαχείριση της διαδικασίας εκκαθάρισης. Κατά την άποψή της, κατά την επίμαχη περίοδο οι δραστηριότητες αυτές εκτελούνταν τακτικά και χωρίς καμία από τις διαταραχές που χαρακτηρίζουν συνήθως μια προβληματική επιχείρηση. Η Tirrenia υπό ΕΔ πρόσθεσε ότι η ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης συνέπεσε με την ολοκλήρωση της εφαρμογής του σχεδίου αναδιάρθρωσης. Το εν λόγω σχέδιο περιλάμβανε διαρθρωτικές αλλαγές στην οργάνωση και διαχείριση της Tirrenia, με σκοπό τη διασφάλιση της επανόδου της σε μακροπρόθεσμη κερδοφορία. Τέλος, η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε ότι η απόφαση του 2010 επιβεβαίωσε ότι η αρχή «μία φορά, μοναδική φορά» είχε τηρηθεί επίσης όσον αφορά το παρελθόν, δηλαδή σε σχέση με την αντιστάθμιση για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε ότι ήταν εύλογες οι προσδοκίες των ιταλικών αρχών ότι αυτή η αντιστάθμιση δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

5.1.4. *Σχετικά με τη νέα σύμβαση*

(208) Όσον αφορά τη διαδικασία που ακολουθήθηκε, η Tirrenia υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι η Ιταλία κοινοποίησε τη νέα σύμβαση στην Επιτροπή στις 10 Ιανουαρίου 2012 μόνο για λόγους ασφάλειας δικαίου. Ως εκ τούτου, η Tirrenia υπό ΕΔ διαφώνησε με την άποψη που διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση του 2012, σύμφωνα με την οποία αυτό το μέτρο θα μπορούσε να συνιστά παράνομη ενίσχυση η οποία χορηγήθηκε κατά παράβαση της υποχρέωσης αναμονής βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

(209) Επί της ουσίας, η Tirrenia υπό ΕΔ διασκέδασε τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη συμμόρφωση του μέτρου με τους όρους που προβλέπονται στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2011.

(210) Ειδικότερα, η Tirrenia υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι, βάσει των δεδομένων επιβατών για το 2010 και το 2011, το όριο των επιβατών που καθορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 δεν παραβιάζεται. Επιπλέον, δεδομένου ότι η διάρκεια της νέας σύμβασης είναι οκτώ έτη, δεν υπερβαίνει τη μέγιστη διάρκεια των 10 ετών που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Επιπλέον, η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε ότι ενόψει της έκβασης της διαδικασίας επί παραβάσει (βλ. επίσης τμήμα 5.1.1), και κατόπιν της ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, ο όρος του άρθρου 2 παράγραφος 4 της απόφασης του 2011 τηρείται επίσης.

(211) Η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε ότι το άρθρο 3 της νέας σύμβασης καθορίζει σαφώς τις υπηρεσίες προς παροχή, ενώ στο παράρτημα Α περιγράφονται αναλυτικά τα είδη των πλοίων που πρέπει να χρησιμοποιούνται και οι ζώνες ωρών που πρέπει να καλύπτονται, με παράλληλο προσδιορισμό των απαιτήσεων για απογευματινά και βραδινά δρομολόγια και των περιορισμών όσον αφορά τους ναύλους. Η Tirrenia υπό ΕΔ πρόσθεσε επίσης ότι η νέα σύμβαση καθορίζει λεπτομερείς

([76]) Βλ. http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/

κανόνες σχετικά με τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης και τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης, καθώς και δεσμευτικές απαιτήσεις που καλύπτουν ουσιώδεις πτυχές (τιμή, ποιότητα και ποσότητα) των παρεχόμενων υπηρεσιών. Για κάθε δρομολόγιο, οι μέγιστοι ναύλοι ανά επιβάτη ή όχημα προβλέπονται στο παράρτημα Α της νέας σύμβασης, με διάκριση μεταξύ κανονικών ναύλων και μειωμένων ναύλων για τους κατοίκους νησιών. Η ετήσια αντιστάθμιση για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι σταθερή για όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Ωστόσο, υπάρχει μηχανισμός για την τριετή αναθεώρηση των οικονομικών παραμέτρων αναφοράς, καθώς και ρήτρα διασφάλισης υπέρ και των δύο μερών σε περίπτωση απρόβλεπτων και διαρθρωτικών αλλαγών, πάνω από ένα καθορισμένο όριο, για ορισμένες οικονομικές παραμέτρους Τέλος, η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε ότι για τη διασφάλιση της πλήρους συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που περιγράφονται ανωτέρω, η νέα σύμβαση εισήγαγε ένα αυστηρό και συνολικό σύστημα κυρώσεων για τον φορέα παροχής υπηρεσίας, το οποίο βασίζεται στην αρχή της αποτροπής. Τα υπουργεία που ασκούν εποπτεία έχουν επίσης την εξουσία να διενεργούν επιθεωρήσεις και ελέγχους και να εξασφαλίζουν πληροφορίες για την αξιολόγηση της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που προβλέπονται στη σύμβαση.

5.1.5. *Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Tirrenia και την καταβολή με προθεσμιακό διακανονισμό του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN*

(212) Στην απάντησή της στην απόφαση του 2011, η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε ότι η ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia θα ήταν πλήρως σύμφωνη με τη νομοθεσία για τις κρατικές ενισχύσεις. Ειδικότερα, η εταιρεία παρέπεμψε στη νομολογία GRAWE ([77]), στην οποία αναφέρεται ότι όταν μια κρατική επιχείρηση ιδιωτικοποιείται, μπορεί να θεωρηθεί ότι η αγοραία τιμή αντιστοιχεί στην υψηλότερη ληφθείσα προσφορά, εάν η προσφορά αυτή είναι αξιόπιστη και έχει οικονομική αξία.

(213) Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012, η Tirrenia υπό ΕΔ υπενθύμισε τα κύρια στάδια της διαδικασίας υποβολής προσφορών και τις μετέπειτα εξελίξεις. Τόνισε ότι ο έκτακτος επίτροπος σχεδίασε και διεξήγαγε τη διαδικασία υποβολής προσφορών κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για τη διασφάλιση της επίτευξης της υψηλότερης δυνατής αξίας και ότι ο εν λόγω επίτροπος υποχρεούτο εκ του νόμου να καθορίσει εγγυήσεις για τη διασφάλιση της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και του δίκαιου χαρακτήρα της διαδικασίας υποβολής προσφορών.

(214) Η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε επίσης ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών δεν υπόκειτο σε όρους που μπορούσαν αφ' εαυτών να οδηγήσουν σε μείωση της αξίας των στοιχείων ενεργητικού που προσφέρονταν προς πώληση ή σε μείωση του αριθμού των δυνητικών αγοραστών. Ειδικότερα, αυτό ισχύει για τους όρους που αναφέρονται στην απόφαση του 2011 σχετικά με τα εξής: i) τη διατήρηση των επιπέδων απασχόλησης, ii) την ομαδοποίηση των πλοίων με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε μία διαδικασία υποβολής προσφορών. Όσον αφορά το πρώτο, η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε ότι αφορά μια υποχρεωτική διάταξη, η οποία έχει θεσπιστεί με νομοθετική πράξη γενικού χαρακτήρα και εφαρμόζεται χωρίς διάκριση. Όσον αφορά το δεύτερο, η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε ότι η προβλεπόμενη στη σύμβαση δυνατότητα χρήσης του στόλου του επιχειρηματικού κλάδου για την εκτέλεση δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας φαίνεται να συνιστά βιώσιμη επιχειρηματική ευκαιρία και όχι αρνητικό παράγοντα που επηρεάζει την αξία του επιχειρηματικού κλάδου που τέθηκε προς πώληση, ιδίως σε μια περίοδο ύφεσης για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.

(215) Σχετικά με το συγκεκριμένο ζήτημα της καταβολής μέρους του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN με προθεσμιακό διακανονισμό, η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε ότι το ζήτημα αυτό δεν θα πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά από την ιδιωτικοποίηση στο σύνολό της. Η Tirrenia υπό ΕΔ τόνισε ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών είχε σχεδιαστεί με σκοπό την πλήρη διαφύλαξη των αρχών του ανταγωνισμού, της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων. Ως εκ τούτου, και βάσει της νομολογίας των ευρωπαϊκών δικαστηρίων ([78]), η Tirrenia υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι το αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας υποβολής προσφορών ήταν η αγοραία τιμή. Η απόφαση να επιτραπεί η πληρωμή με δόσεις αποτελούσε μέρος της δυναμικής της διαδικασίας υποβολής προσφορών και οφειλόταν στην έλλειψη άλλων τελικών προσφορών που να ανταγωνίζονται την προσφορά την οποία υπέβαλε η CIN. Η Tirrenia υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι η παροχή της δυνατότητας καταβολής μέρους του τιμήματος εξαγοράς με προθεσμιακό διακανονισμό δεν αποτελεί, επομένως, επιλεκτική παρέμβαση υπέρ της CIN. Αυτό ισχύει ιδίως διότι ότι όλοι οι πιθανοί προσφέροντες είχαν ενημερωθεί για τη διάταξη περί μερικής πληρωμής σε δόσεις, η οποία περιλαμβανόταν στην προσφορά της CIN, και είχαν κληθεί να υποβάλουν ανταγωνιστικές προσφορές.

(216) Για τους λόγους αυτούς, η Tirrenia υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι οι αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής του τιμήματος εξαγοράς σε δόσεις, δεν είναι δικαιολογημένες.

([77]) Απόφαση της 28ης Φεβρουαρίου 2012 στην υπόθεση T-282/08, Grazer Wechselseitige Versicherung AG κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Η Tirrenia υπό ΕΔ παραπέμπει στην απόφαση στις συνεκδικασθείσες υποθέσεις T 268/08 και T 281/08, Land Burgenland και Αυστρία κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2012:90, σκέψεις 70, 72 και 87.

5.1.6. *Σχετικά με την έλλειψη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Tirrenia και της CIN*

(217) Η Tirrenia υπό ΕΔ παρουσίασε τα ακόλουθα χαρακτηριστικά της ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia: το αντικείμενο της μεταβίβασης (στοιχεία ενεργητικού και παθητικού)· την οικονομική δραστηριότητα, το εργατικό δυναμικό και την ταυτότητα των μερών· την τιμή πώλησης· το σκεπτικό και τον χρόνο της πράξης. Η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε ότι στην προκειμένη περίπτωση όλα αυτά τα στοιχεία υποδηλώνουν έλλειψη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της έκτακτης διαχείρισης που πωλούσε τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και της CIN.

(218) Ειδικότερα, η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξε ότι το αντικείμενο της μεταβίβασης στη CIN είναι πιο περιορισμένο από το αρχικά προβλεπόμενο, καθώς μόνο η επιχειρηματική μονάδα που παρείχε τη δημόσια υπηρεσία τέθηκε προς πώληση και όχι η Tirrenia στο σύνολό της (συμπεριλαμβανομένης της Siremar). Επιπλέον, μετά την ολοκλήρωση της πώλησης, όλες οι εκκρεμείς υποχρεώσεις που συνδέονταν με τα στοιχεία ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia ακυρώθηκαν.

(219) Η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε επίσης ότι η ίδια η φύση της πράξης –δηλαδή η επίτευξη της ιδιωτικοποίησης– συνεπαγόταν προφανώς την ασυνέχεια της οικονομικής δραστηριότητας, από άποψη οργανωτικής δομής, διαδικασιών λήψης αποφάσεων, κριτηρίων διαχείρισης και επιχειρηματικών στρατηγικών. Επιπλέον, αφού η AGCM εξέτασε την πράξη, στη δραστηριότητα της νέας ιδιωτικής επιχείρησης επιβλήθηκαν περιοριστικά μέτρα ([79]) τα οποία, πέραν του επιδιωκόμενου στόχου τους (προώθηση του ανταγωνισμού), διεύρυναν επίσης την οικονομική ασυνέχεια μεταξύ του πωλητή και του αγοραστή του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia.

(220) Επιπλέον, όπως ορίζεται στο άρθρο 56 παράγραφος 3α του νομοθετικού διατάγματος 270/1999, το άρθρο 2112 του ιταλικού αστικού κώδικα δεν έχει εφαρμογή στην πώληση εταιρειών που παρέχουν βασικές δημόσιες υπηρεσίες, διασφαλίζοντας ότι δεν υπάρχει συνέχεια στο εργατικό δυναμικό. Επιπλέον, η Tirrenia υπό ΕΔ υπενθύμισε ότι ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας όρισε την ελάχιστη τιμή πώλησης και ότι η διαδικασία πώλησης ήταν διαφανής και χωρίς διακρίσεις, με μόνο κριτήριο ανάθεσης την υψηλότερη τιμή.

(221) Τέλος, η Tirrenia υπό ΕΔ επισήμανε ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia δρομολογήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2010 και οδήγησε στην υπογραφή της σύμβασης πώλησης με τη CIN στις 25 Ιουλίου 2011, ενώ η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία έρευνας με την απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 2011. Ως εκ τούτου, η πράξη δεν μπορούσε να έχει ως σκοπό την καταστρατήγηση των κανόνων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις. Αντιθέτως, στόχος της πράξης ήταν η ελευθέρωση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως επιβλήθηκε από τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, μέσω ιδιωτικοποίησης.

5.2. **Παρατηρήσεις της CIN**

(222) Οι απαντήσεις της CIN στην απόφαση του 2011 και στην απόφαση του 2012 παρουσιάζονται συνοπτικά στις ακόλουθες ενότητες και εστιάζουν κυρίως στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης.

5.2.1. *Σχετικά με τη διαφάνεια της διαδικασίας πώλησης*

(223) Η CIN επισημαίνει ότι η πώληση της Tirrenia, η οποία τελούσε υπό έκτακτη διαχείριση αφού κηρύχθηκε αφερέγγυα, πραγματοποιήθηκε μέσω ανταγωνιστικής, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας κατά τον τρόπο που ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4γ του νομοθετικού διατάγματος 347/2003. Η δυνατότητα που προβλέπεται στο νομοθετικό διάταγμα 134/2008 για επιλογή του αγοραστή μέσω ιδιωτικών διαπραγματεύσεων εξαρτάται αναμφίβολα, σύμφωνα με τη CIN, από την τήρηση των αρχών του ανταγωνισμού, της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων.

(224) Σχετικά με το ίδιο ζήτημα, η CIN αναφέρεται σε δελτίο Τύπου που εκδόθηκε στις 5 Οκτωβρίου 2011 από την Tirrenia υπό ΕΔ και στο οποίο επισημαίνονται τα εξής: «οι διαδικασίες αυτές ([80]) πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο διαδικασιών υποβολής προσφορών που συμμορφώνονταν πλήρως με τις αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων, αποκλείοντας εξαρχής κάθε δυνατότητα πραγματοποίησης της πώλησης μέσω ιδιωτικής διαπραγμάτευσης»· και «προκειμένου να

([79]) Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνονται τα εξής: 1) υποχρέωση της Moby να διακόψει τα εμπορευματικά δρομολόγια στη γραμμή Livorno - Cagliari σε περίπτωση που ένας νέος φορέας εκμετάλλευσης εκφράσει ενδιαφέρον για την εκμετάλλευση αυτής της γραμμής· 2) υποχρέωση της Moby να διακόψει το δρομολόγιο Genova - Porto Torres ώστε να αποφευχθεί η αλληλοεπικάλυψη δραστηριοτήτων με τη CIN· 3) υποχρέωση τόσο της Moby όσο και της CIN να πωλήσουν το 10 % της μεικτής μεταφορικής ικανότητας σε επίπεδο επιβατών και εμπορευμάτων σε καθένα από τα δρομολόγια Civitavecchia - Olbia και Genova - Olbia σε άλλους φορείς εκμετάλλευσης· και 4) υποχρέωση τόσο της Moby όσο και της CIN να μην προβούν σε υπογραφή και να τερματίσουν κάθε συμφωνία κοινών κωδικών ή κάθε άλλου είδους συμφωνία για την πώληση εισιτηρίων με ανταγωνιστές, ή με μέρη που συνδέονται με ανταγωνιστές, στα δρομολόγια Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres και Genova - Olbia.

([80]) Σχετικά με την πώληση των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar (δική μας σημείωση).

διασφαλιστεί ότι οι διαδικασίες υποβολής προσφορών θα ήταν ανοικτές στον μεγαλύτερο δυνατό αριθμό φορέων της αγοράς, η έκταση των επιχειρηματικών κλάδων προς πώληση περιορίστηκε στα περιουσιακά στοιχεία και στις συμβατικές σχέσεις που ήταν απαραίτητα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, ενώ διεξήχθησαν χωριστές διαδικασίες πώλησης για οποιοδήποτε άλλο περιουσιακό στοιχείο των εταιρειών. [...] στους πιθανούς αγοραστές δεν επιβλήθηκε καμία υποχρέωση ή επιβάρυνση πέραν εκείνων που προβλέπονται από τον νόμο».

(225) Όσον αφορά τον τρόπο δημοσίευσης και μετέπειτα διεξαγωγής της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η CIN διατύπωσε τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

(226) Πρώτον, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος δημοσιεύθηκε όχι μόνο στον ιστότοπο της Tirrenia και σε άλλους ιστότοπους, αλλά και στις σημαντικότερες εθνικές και ξένες εφημερίδες, τόσο στα ιταλικά όσο και στα αγγλικά. Επιπλέον, η αρχική προθεσμία ανταπόκρισης στην πρόσκληση παρατάθηκε κατά σχεδόν έναν μήνα, έως τις 20 Οκτωβρίου 2010. Ως εκ τούτου, σε όλους τους δυνητικούς προσφέροντες, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, δόθηκε άπλετος χρόνος για να υποβάλουν τις εκδηλώσεις ενδιαφέροντός τους και να εξασφαλίσουν τις απαραίτητες πληροφορίες για την κατάρτιση προσφοράς για την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia.

(227) Περισσότερα από 20 μέρη υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος. Ως εκ τούτου, η CIN θεωρεί ότι η άποψη της Επιτροπής, σύμφωνα με την οποία η διαδικασία πώλησης δεν ήταν σύμφωνη με τις απαιτήσεις διαφάνειας διότι βασιζόταν σε ιδιωτικές διαπραγματεύσεις, είναι εξ ολοκλήρου αβάσιμη. Κατά τη διάρκεια της φάσης της δέουσας επιμέλειας, σε όλους τους προσφέροντες παρασχέθηκε επαρκής πρόσβαση στις σχετικές πληροφορίες για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia. Συγκεκριμένα, όλα τα τεχνικά-νομικά και οικονομικά-χρηματοπιστωτικά στοιχεία που ήταν απαραίτητα για τη διατύπωση της προσφοράς (συμπεριλαμβανομένης της αναλυτικής περιγραφής του αντικειμένου της επιχείρησης προς πώληση, του επιχειρηματικού σχεδίου, της έκθεσης δέουσας επιμέλειας του πωλητή και του σχεδίου της νέας συμφωνίας δημόσιας υπηρεσίας) τέθηκαν στη διάθεση των δυνητικών προσφερόντων.

(228) Η CIN καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι όλοι οι δυνητικά ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, τόσο στην Ιταλία όσο και στο εξωτερικό, μπόρεσαν να εκδηλώσουν σχετικό ενδιαφέρον και στη συνέχεια είχαν πρόσβαση, στο πλαίσιο διαφανών και χωρίς διακρίσεις ρυθμίσεων, στα απαραίτητα έγγραφα για την υποβολή λεπτομερούς προσφοράς.

5.2.2. *Σχετικά με το αντικείμενο της ιδιωτικοποίησης*

(229) Στην απάντησή της, η CIN επισημαίνει ότι για τον συγκεκριμένο σκοπό της εξασφάλισης της υψηλότερης τιμής πώλησης, ο έκτακτος επίτροπος περιόρισε το αντικείμενο της πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia μόνο στα στοιχεία ενεργητικού και στις συμβάσεις που απαιτούνταν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(230) Ειδικότερα, όλα τα πλοία που περιλαμβάνονται στην πώληση είναι απολύτως απαραίτητα για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, καθώς είναι τα ίδια πλοία που χρησιμοποιούνται από την Tirrenia στα δρομολόγια που καλύπτονται από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει της σύμβασης. Όσον αφορά τα δρομολόγια Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres και Napoli-Palermo για τα οποία χορηγείται δημόσια αντιστάθμιση μόνο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, τα ίδια πλοία χρησιμοποιούνται για την παροχή της υπηρεσίας και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Η CIN υποστηρίζει ότι καθώς τα σκάφη αυτά συνδέονταν με και ήταν απαραίτητα για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τα δύο τρίτα του έτους, περιλήφθηκαν υποχρεωτικά στο πεδίο του επιχειρηματικού κλάδου προς πώληση.

(231) Τέλος, η CIN επισημαίνει ότι ο έκτακτος επίτροπος κίνησε χωριστές διαδικασίες για την πώληση των στοιχείων ενεργητικού της Tirrenia που δεν ήταν απαραίτητα για την εκτέλεση των συνδέσεων δημόσιας υπηρεσίας. Σε αυτές τις διαδικασίες περιλαμβάνονται τόσο οι διαδικασίες πώλησης της ακίνητης περιουσίας και των έργων τέχνης της Tirrenia όσο και – προπαντός– οι διαδικασίες πώλησης έξι πλοίων που ανήκαν στην Tirrenia, τα οποία δεν ήταν απαραίτητα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας βάσει της σύμβασης.

5.2.3. *Σχετικά με τους όρους που επιβλήθηκαν στους προσφέροντες*

(232) Όσον αφορά τον όρο διατήρησης των επιπέδων απασχόλησης, η CIN υποστηρίζει ότι η μόνη υποχρέωση που επιβλήθηκε εν προκειμένω απορρέει από την ισχύουσα νομοθεσία, και συγκεκριμένα από το άρθρο 63 παράγραφος 2 του νομοθετικού διατάγματος 270/1999 και, επομένως, δεν έχει επιβληθεί από τον έκτακτο επίτροπο στη συγκεκριμένη περίπτωση της Tirrenia.

(233) Η CIN υπογραμμίζει ότι το άρθρο 2112 του ιταλικού αστικού κώδικα ορίζει ότι σε περίπτωση μεταβίβασης μιας επιχείρησης η σύμβαση απασχόλησης συνεχίζεται με τον αγοραστή και ο υπάλληλος διατηρεί όλα τα απορρέοντα δικαιώματα. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 56 παράγραφος 3α του νομοθετικού διατάγματος 270/1999, το σύνηθες αυτό καθεστώς δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση μεταβίβασης κλάδων επιχειρήσεων που υπόκεινται σε διαδικασία έκτακτης διαχείρισης. Ως εκ τούτου, λαμβανομένης υπόψη τόσο της περιορισμένης διάρκειας της συγκεκριμένης υποχρέωσης που προβλέπεται στο άρθρο 63 παράγραφος 2 του νομοθετικού διατάγματος 270/1999 (μόνο δύο έτη) και του γεγονότος ότι η υποχρέωση αυτή περιοριζόταν στο «απαραίτητο προσωπικό» για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η CIN υποστηρίζει ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η υποχρέωση αυτή οδήγησε σε μείωση της αγοραίας αξίας του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia.

(234) Όσον αφορά τις ανησυχίες της Επιτροπής σχετικά την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον επιτυχόντα προσφέροντα, η CIN σημειώνει τα ακόλουθα. Δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι μια διαφορετικά σχεδιασμένη διαδικασία μπορεί να είχε οδηγήσει σε διαφορετικό αποτέλεσμα, συγκεκριμένα σε υψηλότερη τιμή αγοράς. Αντιθέτως, η επιλογή ανάθεσης των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, συνεπώς, η χορηγούμενη βάσει αυτών αντιστάθμιση, μαζί με τα στοιχεία ενεργητικού που είναι απολύτως απαραίτητα για την παροχή αυτών των υπηρεσιών, θα διασφάλιζαν υψηλότερο βαθμό ανταγωνισμού μεταξύ των δυνητικών προσφερόντων.

(235) Για την επίτευξη αυτού του στόχου, οι ακόλουθες ενέργειες του έκτακτου επιτρόπου ήταν ορθές: i) περιορισμός του πεδίου του επιχειρηματικού κλάδου προς πώληση στα στοιχεία ενεργητικού και στις συμβάσεις που ήταν λειτουργικώς απαραίτητα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και ii) επιβολή στους αγοραστές μόνο των υποχρεώσεων που απαιτούνταν από τον νόμο. Η CIN θεωρεί ότι ο στόχος αυτός σίγουρα επιτεύχθηκε, δεδομένου ότι τουλάχιστον 21 μέρη από την Ιταλία και ευρωπαϊκές και τρίτες χώρες υπέβαλαν εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia.

5.2.4. *Σχετικά με την τιμή αγοράς*

(236) Η CIN θεωρεί ότι οι αμφιβολίες της Επιτροπής ως προς το αν η τιμή που εξασφαλίστηκε για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia ήταν η καλύτερη δυνατή δεν είναι δικαιολογημένες. Σύμφωνα με τη CIN, η τιμή αγοράς θα μπορούσε να θεωρηθεί ακόμη και υψηλότερη από την αγοραία τιμή. Ειδικότερα, η CIN κάνει αναφορά στο γεγονός ότι ένας από τους φορείς εκμετάλλευσης που εξέφρασε ενδιαφέρον να αγοράσει τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia, συγκεκριμένα η [...], αμφισβήτησε την τιμή που είχε προσδιοριστεί από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τον οποίο διόρισε το υπουργείο για τον λόγο ότι το ποσό (380 000 000 EUR) ήταν υπερβολικά υψηλό ([81]). Σύμφωνα με τη CIN, αυτό σημαίνει εμμέσως ότι ένας ιδιώτης επενδυτής θεώρησε την τιμή αγοράς που κατέβαλε η CIN, η οποία ήταν στην πραγματικότητα υψηλότερη από εκείνη που όρισε ο εμπειρογνώμονας, ως υπερβολική. Ως εκ τούτου, κατά την άποψη της CIN, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί το γεγονός ότι η διαδικασία οδήγησε στην υψηλότερη δυνατή τιμή.

(237) Σε κάθε περίπτωση, η CIN υπογραμμίζει ότι σε περίπτωση πολλαπλών προσφορών για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia, το κριτήριο ανάθεσης ήταν η υψηλότερη προσφερόμενη τιμή. Επιπλέον, όπως ορίζει το νομοθετικό διάταγμα 347/2003, η τιμή αγοράς δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να είναι χαμηλότερη από την αγοραία τιμή όπως προσδιορίστηκε στο πλαίσιο ανεξάρτητης αποτίμησης.

(238) Κατά την εκπνοή της προθεσμίας της 15ης Μαρτίου 2011 για την υποβολή των δεσμευτικών προσφορών, η CIN ήταν η μόνη εταιρεία που είχε υποβάλει έγκυρη δεσμευτική προσφορά εξαγοράς η οποία πληρούσε τις απαιτήσεις που αναφέρονταν στην επιστολή της διαδικασίας. Κατόπιν αιτήματος του έκτακτου επιτρόπου, στις 14 Απριλίου 2011 η CIN υπέβαλε πρόσθετες διευκρινίσεις και μια τελική δεσμευτική προσφορά, ώστε η προσφορά της να ευθυγραμμιστεί πλήρως με την αποτίμηση του διορισμένου από το υπουργείο εμπειρογνώμονα. Στο πλαίσιο αυτό, η Tirrenia υπό ΕΔ, αντί να κατακυρώσει άμεσα τον διαγωνισμό στη CIN, ενήργησε με σκοπό τη διασφάλιση του υψηλότερου δυνατού ανταγωνισμού μεταξύ των προσφερόντων. Κατά συνέπεια, η δεσμευτική προσφορά της CIN εισήχθη στην αίθουσα δεδομένων και όλοι οι προσφέροντες που είχαν γίνει δεκτοί στη φάση της δέουσας επιμέλειας κλήθηκαν να υποβάλουν βελτιωμένες προσφορές εξαγοράς. Ωστόσο, κατά την εκπνοή της προθεσμίας (η οποία είχε παραταθεί έως τις 19 Μαΐου 2011) που είχε οριστεί για αυτό τον τελευταίο γύρο προσφορών, δεν είχαν ληφθεί άλλες προσφορές.

(239) Η CIN επισημαίνει ότι τα ανωτέρω επιβεβαιώνονται από την Tirrenia υπό ΕΔ η οποία, στο προαναφερόμενο δελτίο Τύπου της 5ης Οκτωβρίου 2011, ανέφερε επίσης τα εξής: «για τον σκοπό της σύγκρισης των προσφορών και της κατακύρωσης του διαγωνισμού, το μόνο κριτήριο θα πρέπει να είναι αυτό της υψηλότερης τιμής. Επιπλέον –σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου– η τιμή πώλησης δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να είναι χαμηλότερη από την αγοραία αξία των στοιχείων ενεργητικού όπως καθορίζεται στο πλαίσιο ένορκης αποτίμησης που διενεργείται από κορυφαίο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που διορίζεται ως ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας»· και «όσον αφορά τη διαδικασία πώλησης της Tirrenia, μετά την υποβολή από την Compagnia Italiana di Navigazione δεσμευτικής προσφοράς η οποία ήταν σύμφωνη με την οικονομική αξία των στοιχείων ενεργητικού, προκειμένου να εξασφαλιστεί ο υψηλότερος δυνατός βαθμός διαφάνειας της διαδικασίας υποβολής προσφορών οι όροι και οι προϋποθέσεις αυτής της προσφοράς γνωστοποιήθηκαν σε όλους τους άλλους προσφέροντες και τους παρασχέθηκε άπλετος χρόνος για την υποβολή αντιπροσφορών· ωστόσο, δεν λήφθηκε τέτοια αντιπροσφορά».

([81]) Η Επιτροπή έλαβε επίσης υπόψη το γεγονός αυτό στην οικεία διαδικασία για την προτεινόμενη συγχώνευση μεταξύ της CIN και του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia (υπόθεση M.6362, η οποία στη συνέχεια περατώθηκε καθώς τα μέρη απέσυραν την κοινοποίηση).

5.2.5. *Σχετικά με την καταβολή με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους του τιμήματος εξαγοράς*

(240) Επί του ζητήματος αυτού, η CIN παρατήρησε τα ακόλουθα. Η πληρωμή με προθεσμιακό διακανονισμό χωρίς τόκους αφορά μόνο το ποσό των 180 000 000 EUR επί του συνολικού τιμήματος εξαγοράς των 380 100 000 EUR. Η CIN επισημαίνει επίσης ότι η πληρωμή με προθεσμιακό διακανονισμό συσχετίζεται με τη φύση του αντικειμένου της πώλησης, ήτοι ένα τμήμα επιχείρησης για το οποίο η πραγματική αξία εξαρτάται από την καταβολή, εντός περιόδου οκτώ ετών, των ποσών αντιστάθμισης που προβλέπονται στη νέα σύμβαση. Η CIN υποστηρίζει ότι η παράμετρος αυτή λαμβάνεται επίσης υπόψη στην έκθεση αποτίμησης του ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα σχετικά με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia ([82]).

(241) Επιπλέον, η CIN επισημαίνει ότι η καταβολή μέρους του τιμήματος με προθεσμιακό διακανονισμό χωρίς τόκους εντασσόταν επίσης στη διαδικασία υποβολής προσφορών στο μέτρο που η δεσμευτική προσφορά της CIN, η οποία περιλάμβανε αυτό τον όρο, κατέστη διαθέσιμη στην αίθουσα δεδομένων. Όλοι οι υπόλοιποι προσφέροντες κλήθηκαν από τον έκτακτο επίτροπο να καταθέσουν υψηλότερη προσφορά. Καθώς δεν λήφθηκε τέτοια προσφορά, η CIN υποστηρίζει ότι ο πωλητής εξασφάλισε τους βέλτιστους όρους πληρωμής που ήταν πράγματι διαθέσιμοι στην αγορά. Με άλλα λόγια, κατά την άποψη της CIN, η συμπερίληψη της καταβολής μέρους του τιμήματος με προθεσμιακό διακανονισμό χωρίς τόκους αποτελούσε στην προκειμένη περίπτωση την ευνοϊκότερη επιλογή και, στην πραγματικότητα, τη μοναδική επιλογή που εξασφάλιζε την καταβολή τιμής ανάλογης προς την αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia.

5.2.6. *Σχετικά με την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να καταβληθεί στη CIN βάσει της νέας σύμβασης*

(242) Η CIN επισημαίνει ότι, κατά τον χρόνο υποβολής των παρατηρήσεών της (δηλαδή τον Μάρτιο του 2013), ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που δραστηριοποιείτο σχεδόν σε όλα τα δρομολόγια που καλύπτονταν από τη νέα σύμβαση. Μόνο στο δρομολόγιο μεικτών μεταφορών μεταξύ Napoli και Palermo (που εκτελείται βάσει της σύμβασης μόνο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης) υπάρχει άλλος φορέας εκμετάλλευσης, η Grandi Navi Veloci από το 2011 (σε συνεργασία με τη SNAV, η οποία εκτελούσε ήδη αυτό το δρομολόγιο πριν από το 2011). Ωστόσο, η CIN θεωρεί ότι ο συγκεκριμένος φορέας εκμετάλλευσης δεν παρέχει συγκρίσιμες υπηρεσίες με τις δικές της. Με εξαίρεση αυτό το δρομολόγιο, η CIN θεωρεί ότι δεδομένης της απουσίας ανταγωνιστών στα δρομολόγια που καλύπτονται από τη νέα σύμβαση, δεν μπορεί να υπάρχει στρέβλωση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις εμπορικές συναλλαγές εντός της Ένωσης. Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση που καταβάλλεται βάσει της νέας σύμβασης δεν θα μπορούσε, κατά την άποψή της, να συνιστά κρατική ενίσχυση (με εξαίρεση, ενδεχομένως, το δρομολόγιο Napoli – Palermo).

(243) Επιπλέον, η CIN υποστηρίζει επίσης ότι η αντιστάθμιση που καταβάλλεται βάσει της νέας σύμβασης δεν της χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα. Ειδικότερα, η CIN θεωρεί ότι τα τέσσερα κριτήρια Altmark πληρούνται και ότι οι σχετικές αμφιβολίες της Επιτροπής δεν είναι δικαιολογημένες. Η CIN επισημαίνει ότι δεν υπάρχουν ανταγωνιστές φορείς εκμετάλλευσης στα σχετικά δρομολόγια και ότι το γεγονός αυτό δικαιολογεί αφ' εαυτού την ανάγκη επιβολής υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη CIN, καθώς και την καταβολή αντίστοιχης αντιστάθμισης σε αυτήν. Η CIN προσθέτει ότι, σε κάθε περίπτωση, τυχόν προσωρινή παρουσία «ανταγωνιστή» φορέα εκμετάλλευσης ([83]) για τη CIN στα δρομολόγια που υπόκεινται σε αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας βάσει της νέας σύμβασης δεν θα μείωνε, αφ' εαυτής, τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας της CIN σε σχέση με το εκάστοτε δρομολόγιο. Ενώ η CIN πρέπει να εξασφαλίζει τη συνέχεια της υπηρεσίας σε αυτά τα δρομολόγια, οι «ανταγωνιστές» φορείς εκμετάλλευσης είναι ελεύθεροι να μειώσουν, να αναστείλουν ή να ακυρώσουν τα προγραμματισμένα δρομολόγιά τους. Επιπλέον, αντίθετα με τη CIN, αυτοί οι φορείς εκμετάλλευσης μπορούν να αποφασίζουν ελεύθερα σχετικά με τη συχνότητα, τη χωρητικότητα, την ποιότητα και τους ναύλους των δρομολογίων τους.

(244) Όσον αφορά το τρίτο κριτήριο Altmark, η CIN διαφωνεί με την αξιολόγηση της Επιτροπής ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % είναι υπερβολικά υψηλό διότι η CIN δεν θα αναλάμβανε κινδύνους που βαρύνουν συνήθως τον φορέα παροχής της υπηρεσίας. Εν προκειμένω, η CIN επισημαίνει ότι απαιτείται να παραμείνουν αμετάβλητες οι ελάχιστες συχνότητες δρομολογίων και να εφαρμόζονται τα ανώτατα όρια ναύλων που καθορίζονται στη νέα σύμβαση, ακόμη και αν η ζήτηση της αγοράς δεν δικαιολογεί αυτές τις συχνότητες ή τα ανώτατα όρια ναύλων φαίνονται υπερβολικά χαμηλά και μη βιώσιμα από οικονομική άποψη. Ως εκ τούτου, η CIN θεωρεί ότι αναλαμβάνει έναν κίνδυνο, συνδεόμενο με την αβεβαιότητα ως

([82]) Ειδικότερα, η CIN παραπέμπει στη σελίδα 6 της έκθεσης όπου ο εμπειρογνώμονας διευκρινίζει ότι το εύρος που σχετίζεται με την αξία του τμήματος «έχει προσδιοριστεί βάσει της παραδοχής της συνεχιζόμενης εφαρμογής της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ του τμήματος της επιχείρησης και του ιταλικού κράτους και βάσει της καταβολής των αντίστοιχων εισφορών σύμφωνα με το ισχύον σχέδιο σύμβασης όπως αντικατοπτρίζονται στο σχέδιο του τμήματος βάσει του εύρους. […] Ενδεικτικά, μια μείωση της τάξης του 10 % στις συνεισφορές θα μπορούσε να οδηγήσει, με αμετάβλητες όλες τις άλλες παραδοχές του σχεδίου που καταρτίστηκε από τη διοίκηση της επιχείρησης, σε μείωση του εύρους κατά περίπου 35,0 εκατ. EUR».

([83]) Η CIN τονίζει ότι οι περιστασιακές υπηρεσίες τις οποίες πράγματι παρέχουν οι «ανταγωνιστές» φορείς εκμετάλλευσης δεν είναι σε καμία περίπτωση συγκρίσιμες, ούτε από άποψη συχνότητας συνδέσεων (οι οποίες, όπου υπάρχουν, περιορίζονται ουσιαστικά στην περίοδο αυξημένης κίνησης) ούτε από άποψη συχνότητας δρομολογίων, με τις υπηρεσίες τις οποίες διασφαλίζει η CIN βάσει των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση.

προς τη ζήτηση της αγοράς, ο οποίος δεν επηρεάζει τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης ([84]). Η CIN καλείται επίσης να επωμιστεί το κόστος, για τουλάχιστον τρία έτη, πιθανών αλλαγών στις οικονομικές μεταβλητές αναφοράς (που χρησιμοποιήθηκαν για τον καθορισμό της δημόσιας αντιστάθμισης) οι οποίες θα είχαν ως αποτέλεσμα να μην επαρκεί η δημόσια αντιστάθμιση για την κάλυψη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Σε περίπτωση σοβαρών και απρόβλεπτων περιστάσεων (όπως μια κρίση στον συγκεκριμένο τομέα), η CIN πρέπει να αποδεχθεί μειωμένα έσοδα ή αυξημένες δαπάνες (χωρίς να υπολογίζονται οι δαπάνες καυσίμων) που επηρεάζουν έως το 3 % των αναμενόμενων εσόδων/δαπανών και, σε κάθε περίπτωση, πρέπει να αποδεχθεί μειωμένα έσοδα ή αυξημένες δαπάνες κατά το πρώτο έτος κάθε τριετούς περιόδου λειτουργίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 107). Η CIN επισημαίνει επίσης ότι οι οικονομικές παράμετροι, βάσει των οποίων ορίστηκε η αντιστάθμιση, έχουν καθοριστεί με γνώμονα την κατάσταση της αγοράς το 2009. Σύμφωνα με τη CIN, ο αριθμός των μεταφερόμενων επιβατών έχει έκτοτε μειωθεί, ενώ οι δαπάνες (π.χ. λιμενικά τέλη και έξοδα, δαπάνες ασφάλισης και συντήρησης) έχουν αυξηθεί. Για τους λόγους αυτούς, η CIN θεωρεί ότι το ασφάλιστρο κινδύνου το οποίο λαμβάνει δεν μπορεί να οδηγήσει σε υπεραντιστάθμιση και ότι, συνεπώς, πληρούται το τρίτο κριτήριο Altmark.

(245) Όσον αφορά τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με το τέταρτο κριτήριο Altmark, η CIN επισήμανε τα ακόλουθα. Η διαδικασία υποβολής προσφορών αφορούσε μόνο τα στοιχεία ενεργητικού της επιχείρησης που ήταν απολύτως απαραίτητα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση (και δεν αφορούσε ολόκληρη την επιχείρηση όπως αναφέρεται στην απόφαση του 2012). Σύμφωνα με τη CIN, η υποβολή προσφορών διεξήχθη μέσω μιας διαφανούς, άνευ όρων και άνευ διακρίσεων διαδικασίας, η οποία κατέστησε δυνατή την εξασφάλιση της βέλτιστης τιμής πώλησης. Η CIN θεωρεί ότι με τον τρόπο αυτό ο επιτυχών προσφέρων μπορούσε να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση όσο το δυνατόν αποτελεσματικότερα, χρησιμοποιώντας (μόνο) τα στοιχεία ενεργητικού που ήταν αναγκαία και ουσιώδη για την παροχή αυτών των υπηρεσιών. Η CIN διαφωνεί επίσης με την άποψη της Επιτροπής ότι οι δυνητικοί προσφέροντες που διέθεταν ήδη δικά τους σκάφη και πληρώματα θα μπορούσαν να παράσχουν την υπηρεσία με μικρότερο κόστος. Εν προκειμένω, η CIN επισημαίνει ότι αυτοί οι φορείς εκμετάλλευσης χρησιμοποιούσαν κατά κανόνα τα πλοία για την παροχή των δικών τους υπηρεσιών και ότι, συνεπώς, δεν θα μπορούσαν να παράσχουν πρόσθετες υπηρεσίες, όπως αυτές που αποτέλεσαν αντικείμενο της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο σε περίπτωση αυστηρών περιορισμών στη χωρητικότητα των σκαφών και τη συχνότητα των δρομολογίων, όπως απαιτεί η νέα σύμβαση. Για όλους τους ανωτέρω λόγους, η CIN καταλήγει ότι πληρούται επίσης το τέταρτο κριτήριο Altmark.

(246) Παρότι η CIN θεωρεί ότι η αντιστάθμιση που καταβάλλεται βάσει της νέας σύμβασης δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, για λόγους πληρότητας απάντησε επίσης στις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη συμβατότητα αυτής της αντιστάθμισης με την εσωτερική αγορά. Ειδικότερα, η CIN επισημαίνει ότι το μέτρο αυτό, στον βαθμό που συνιστά ενδεχομένως κρατική ενίσχυση, πληροί τις προϋποθέσεις της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Εν προκειμένω, η CIN επισημαίνει ότι η διάρκεια της νέας σύμβασης είναι μικρότερη των δέκα ετών, όπως απαιτείται από το άρθρο 2 παράγραφος 2 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Επιπλέον, όλα τα δρομολόγια που εκτελούνται βάσει της νέας σύμβασης (κατά περίπτωση, μόνο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης) είχαν λιγότερους από 300 000 επιβάτες τα έτη 2010 και 2011 (τα δύο έτη πριν από την ανάθεση της σύμβασης) και, συνεπώς, συμμορφώνονται με το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Τέλος, η CIN παραπέμπει στην απάντησή της σχετικά με το πρώτο και το τρίτο κριτήριο Altmark για να διασκεδάσει τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τον γνήσιο χαρακτήρα της ΥΓΟΣ και την αναλογικότητα της χορηγούμενης αντιστάθμισης.

5.2.7. *Σχετικά με την οικονομική συνέχεια (έλλειψη οικονομικής συνέχειας) μεταξύ της Tirrenia και της CIN*

(247) Η CIN επισημαίνει ότι η Επιτροπή ανέπτυξε στην ουσία την έννοια της οικονομικής συνέχειας μεταξύ δύο εταιρειών, για τους σκοπούς της κρατικής ενίσχυσης, παραπέμποντας σε συγκεκριμένες περιπτώσεις στις οποίες εταιρείες που λάμβαναν ενίσχυση μεταβίβασαν το κερδοφόρο τμήμα ή τμήματα των δραστηριοτήτων τους σε άλλες εταιρείες οι οποίες ανήκαν ή ελέγχονταν, ακόμη και εμμέσως, από αυτές. Βάσει των ανωτέρω, η CIN θεωρεί ότι η ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia δεν εμπίπτει καθόλου στο πεδίο αυτού του κριτηρίου, καθώς δεν υπάρχουν εταιρικές ή άλλες σχέσεις που να συνδέουν την Tirrenia (και γενικότερα τον όμιλο Tirrenia) με τη CIN.

(248) Επιπλέον, η CIN επισημαίνει ότι υπάρχουν ορισμένες περιπτώσεις, αν και λίγες και αμφισβητήσιμες, στις οποίες η Επιτροπή εφάρμοσε επίσης το κριτήριο της οικονομικής συνέχειας στη μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού ή εταιρειών μεταξύ ανεξάρτητων οντοτήτων χωρίς μετοχικές σχέσεις. Ωστόσο, ακόμη και αν το κριτήριο έπρεπε να εφαρμοστεί στην προκειμένη υπόθεση (κάτι που η CIN αμφισβητεί), η CIN υποστηρίζει ότι δεν μπορεί να διαπιστωθεί οικονομική συνέχεια για τους ακόλουθους λόγους.

([84]) Η CIN θεωρεί ότι αυτός ο κίνδυνος είναι ιδιαίτερα σημαντικός διότι δεν διαθέτει αποκλειστικά δικαιώματα και, συνεπώς, δεν έχει τη βεβαιότητα της εκτέλεσης των δρομολογίων σε αποκλειστική βάση.

(249) Πρώτον, δεν υπάρχει ταύτιση ή οποιαδήποτε εταιρική σχέση μεταξύ της CIN και του μοναδικού ιδιοκτήτη της Tirrenia, της Fintecna, μιας εταιρείας που ανήκει εξ ολοκλήρου στο ιταλικό Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών. Δεύτερον, το αντικείμενο της πώλησης περιλαμβάνει μόνο τα στοιχεία ενεργητικού και τις συμβάσεις που είναι λειτουργικώς απαραίτητα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Τρίτον, το κριτήριο ανάθεσης ήταν η υψηλότερη τιμή. Τέταρτον, η εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia από τη CIN εντάσσεται, κατά τα λεγόμενα, σε μια ιδιαίτερη «επιχειρηματική λογική» και βασίζεται σε ένα επιχειρηματικό σχέδιο με διαφορετικές υποκείμενες παραδοχές από εκείνες της Tirrenia. Ειδικότερα, σκοπός της CIN είναι η εφαρμογή ενός ευρέος σχεδίου για την αποκατάσταση της αποδοτικότητας του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Τέλος, δεν προβλέπεται αυτόματη μεταφορά υπαλλήλων στη CIN ούτε διατήρηση των κεκτημένων δικαιωμάτων των υπαλλήλων, αλλά μόνο η υποχρέωση της CIN να διατηρήσει για δύο έτη τα επίπεδα προσωπικού που είναι απαραίτητα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

5.2.8. *Περαιτέρω παρατηρήσεις από τη CIN*

(250) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η CIN παρείχε αναλυτικά δεδομένα σχετικά με τα δρομολόγια που εκτελούσε την περίοδο μεταξύ 20 Ιουλίου 2012 και 31 Δεκεμβρίου 2012, τόσο υπό το καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας όσο και ως ιδιώτης φορέας εκμετάλλευσης. Στις παρασχεθείσες πληροφορίες περιλαμβάνονταν, μεταξύ άλλων στοιχείων, τα εξής:

1) η περίοδος εκτέλεσης του δρομολογίου (π.χ. περίοδος αυξημένης ή μειωμένης κίνησης, όλο τον χρόνο)·

2) το όνομα και η χωρητικότητα του σκάφος ή των σκαφών που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση αυτού του δρομολογίου·

3) ο μέσος αριθμός επιβατών ανά ταξίδι·

4) ο μέσος όγκος εμπορευμάτων (σε τόνους) ανά ταξίδι·

5) τα μέσα συνολικά έσοδα ανά ταξίδι (σε EUR)·

6) ο μέσος αριθμός προσωπικού ανά ταξίδι ([85]).

(251) Επιπλέον, η CIN παρείχε επίσης τον κατάλογο των δρομολογίων στα οποία εκτελούσε υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου του πεδίου εφαρμογής της ως προς τις περιόδους του έτους, καθώς και την ελάχιστη ολική χωρητικότητα του πλοίου ή των πλοίων που χρησιμοποιούνταν σε κάθε δρομολόγιο. Τέλος, η CIN επανέλαβε ορισμένα από τα επιχειρήματα που διατύπωσε στην απάντησή της της 1ης Μαρτίου 2012 στην απόφαση του 2011, ιδίως όσον αφορά τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, υποστηρίζοντας ότι από τα πραγματικά περιστατικά της υπόθεσης προέκυπτε ότι δεν είχε χορηγηθεί πλεονέκτημα σε αυτήν λόγω της ομαδοποίησης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τα στοιχεία ενεργητικού που ήταν απαραίτητα για την εκπλήρωσή τους, και ότι δεν υπήρχαν επιζήμιοι όροι για την τιμή πώλησης ([86]).

5.3. **Παρατηρήσεις της Pan Med**

(252) Στην απάντησή της στην απόφαση του 2011, η Pan Med ισχυρίστηκε ότι οι ανταγωνιστές εκτελούν καθημερινά δρομολόγια στις συνδέσεις Genova – Porto Torres και Napoli – Palermo, παρά τους ισχυρισμούς της Ιταλίας ότι κανένας ανταγωνιστής της Tirrenia δεν παρέχει παρόμοιες υπηρεσίες από άποψη συχνότητας και συνέχειας.

(253) Ειδικότερα, σύμφωνα με την Pan Med, για τουλάχιστον δέκα έτη η Grandi Navi Veloci εκτελεί το δρομολόγιο Genova – Porto Torres, ενώ η SNAV εκτελεί το δρομολόγιο Napoli – Palermo (από το 2011, σε συνεργασία με την Grandi Navi Veloci). Επιπλέον, η Moby παρέχει συνδέσεις μεταξύ Livorno και Cagliari. Ως εκ τούτου, η Tirrenia δεν είναι ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης σε αυτή τη σύνδεση. Επιπλέον, η Pan Med ισχυρίστηκε ότι τα αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια Napoli-Cagliari, Ravenna-Catania και Livorno-Cagliari δεν μπορούν να συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ στο μέτρο που δεν διασφαλίζουν την εδαφική συνέχεια αλλά απλώς μια εναλλακτική διαδρομή για τα εμπορευματικά οχήματα τα οποία, απουσία αυτών των συνδέσεων, θα διακινούνταν μέσω άλλων υφιστάμενων εμπορευματικών γραμμών. Η Pan Med εστιάζει κυρίως στις συνδέσεις με τη Σικελία και αναφέρεται στις εναλλακτικές επιλογές διάσχισης του στενού της Messina με πορθμείο για τα οδικά οχήματα. Τέλος, η Pan Med υποστήριξε ότι οι φερόμενοι ως χαμηλοί εμπορευματικοί ναύλοι τους οποίος εφαρμόζει η Tirrenia σε αυτές τις γραμμές αποτελούν εμπόδιο για την είσοδο άλλων φορέων εκμετάλλευσης στην αγορά.

([85]) Περιλαμβανόταν μόνο ο αριθμός των μελών του πληρώματος (προσωπικό επί του σκάφους, ακόμη και σε άδεια ή έκτος υπηρεσίας), χωρίς να προσδιορίζεται ο αριθμός του διοικητικού προσωπικού και του προσωπικού στη στεριά για κάθε δρομολόγιο. Η CIN επισημαίνει επίσης ότι οι ισχύοντες κανονισμοί παρέχουν ακριβή καθοδήγηση όσον αφορά τον χρόνο εργασίας, την ασφάλεια και την προστασία του πληρώματος, με σκοπό τη διασφάλιση επαρκούς και ποιοτικού πληρώματος για κάθε σύνδεση.

([86]) Βλ. τμήματα 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 και 5.2.4 για περισσότερες λεπτομέρειες.

(254) Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012, η Pan Med υποστήριξε ότι σκόπευε να αρχίσει να εκτελεί νέα δρομολόγια αλλά ισχυρίστηκε ότι ο ανταγωνισμός παρακωλυόταν από την ασυμβίβαστη ενίσχυση που χορηγείτο στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia και στους αγοραστές τους. Στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις παρουσιάζονται συνοπτικά οι παρατηρήσεις της Pan Med, οι οποίες αναφέρονται είτε αποκλειστικά στην Tirrenia είτε σε όλες τις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia.

(255) Όσον αφορά την ενίσχυση διάσωσης που χορηγήθηκε στην Tirrenia και τη Siremar, η Pan Med ισχυρίστηκε ότι από τις 28 Αυγούστου 2011 –ημερομηνία μέχρι την οποία έπρεπε να έχει τερματιστεί η εν λόγω ενίσχυση– έως την επιστροφή της περίπου ένα έτος και δύο μήνες αργότερα, οι δύο αυτές εταιρείες επωφελήθηκαν από παράνομη και παράτυπη ενίσχυση διάσωσης. Ειδικότερα, η ενίσχυση διάσωσης δεν συμμορφωνόταν με τις κατευθυντήριες γραμμές περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης και δεν αποτελούσε μέρος ενός ολοκληρωμένου σχεδίου αναδιάρθρωσης. Ως εκ τούτου, κατά την άποψη της Pan Med, συνιστούσε ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της Tirrenia και της Siremar.

(256) Όσον αφορά τις νέες συμβάσεις, η Pan Med διατύπωσε παρατηρήσεις σχετικά με τον γνήσιο χαρακτήρα της ΥΓΟΣ που παρέχεται από τη CIN και την Compagnia delle Isole (στο εξής: CdI). Η Pan Med υποστήριξε ότι ούτε οι ανάγκες των σχετικών περιοχών από άποψη κινητικότητας των τοπικών κοινοτήτων ούτε εκείνες που σχετίζονται με την οικονομική ανάπτυξη μπορούσαν πλέον να δικαιολογήσουν την παροχή δημόσιας αντιστάθμισης σε αυτούς τους φορείς εκμετάλλευσης. Η Pan Med επισήμανε ότι ο στόχος της διασφάλισης της εδαφικής συνέχειας δεν θα πρέπει να επιδιώκεται μέσω ομαδοποιήσεων δρομολογίων που επιλέγονται αυθαίρετα, κάτι που στην προκειμένη περίπτωση δεν φαίνεται να αντανακλούσε το γενικό συμφέρον.

(257) Η επιστολή περιείχε επίσης συνοπτική περιγραφή από την PanMed της ανταγωνιστικής κατάστασης στα δρομολόγια θαλάσσιων ενδομεταφορών που εκτελούνται στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας από τη CIN και τη CdI. Στο πλαίσιο αυτής της επισκόπησης η Pan Med κατέληξε στο συμπέρασμα ότι σε πολλά από τα δρομολόγια αυτά ([87]) υπάρχουν ανταγωνιστές φορείς εκμετάλλευσης οι οποίοι, κατά την άποψή της, παρέχουν συγκρίσιμες υπηρεσίες. Αυτό δείχνει ότι η αγορά είναι πράγματι ικανή να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν ανατεθεί στη CIN και τη CdI. Επιπλέον, η Pan Med επισήμανε ότι για ορισμένα δρομολόγια η CIN λαμβάνει αντιστάθμιση μόνο για υπηρεσίες που παρέχονται κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, ενώ είναι ελεύθερη να καθορίζει τους ναύλους της κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Σύμφωνα με την Pan Med, με τον τρόπο αυτό δημιουργείται αδικαιολόγητη διεπιδότηση με χρήση δημόσιων πόρων.

(258) Η Pan Med υποστήριξε επίσης ότι το νησί της Σικελίας εξυπηρετείται επί του παρόντος από έξι αερολιμένες ([88]). Ειδικότερα, οι αεροπορικές συνδέσεις μεταξύ της περιφέρειας της Σικελίας και της ηπειρωτικής Ιταλίας είναι i) συγκρίσιμες από άποψη συχνότητας, συνέχειας και τακτικότητας με τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών που λαμβάνουν δημόσια αντιστάθμιση και ii) επαρκείς για τη διασφάλιση της κινητικότητας των τοπικών κοινοτήτων. Όσον αφορά το επιχείρημα της οικονομικής ανάπτυξης, η Pan Med τόνισε ότι η πλειονότητα των εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία πραγματοποιούνται οδικώς και ότι οι συνδέσεις με τη Σικελία είναι καλά αναπτυγμένες μέσω του στενού της Messina. Επιπλέον, πολλές από τις επιδοτούμενες θαλάσσιες συνδέσεις δεν έχουν ως αφετηρία ή προορισμό απομακρυσμένες περιοχές.

(259) Επιπλέον των ανωτέρω, η Pan Med υποστηρίζει ότι η αντιστάθμιση για την εκτέλεση της δημόσιας υπηρεσίας παρέχει στους φορείς εκμετάλλευσης τη δυνατότητα να αποκομίζουν κέρδη που είναι παραπάνω από εύλογα και, ως εκ τούτου, δεν πληροί το τρίτο κριτήριο Altmark. Η Pan Med παρέθεσε χάριν παραδείγματος υπολογισμό των δαπανών και εσόδων στο δρομολόγιο Ravenna – Catania το 2010, το οποίο απέφερε, κατά τους ισχυρισμούς της, κέρδος 8,3 εκατ. EUR ([89]), με αποτέλεσμα την παροχή υπεραντιστάθμισης στον φορέα εκμετάλλευσης, την Tirrenia. Η Pan Med θεωρεί επίσης ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 %, όπως προβλέπεται στην οδηγία CIPE, δεν είναι δικαιολογημένο δεδομένου ότι η CIN δεν αναλάμβανε κανέναν επιχειρηματικό κίνδυνο.

(260) Στη συνέχεια η Pan Med περιέγραψε διάφορα νέα δρομολόγια τα οποία σκόπευε να εκτελεί, συμπεριλαμβανομένης της σύνδεσης Augusta – Ravenna. Η Pan Med ισχυρίστηκε ότι με τον τρόπο αυτό θα πρόσφερε συνεχείς υπηρεσίες κατά μήκος του διαδρόμου της Αδριατικής με συνδέσεις προς και από τη Σικελία, παρέχοντας μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα για εμπορεύματα και πιο ολοκληρωμένες συνδέσεις με την ηπειρωτική χώρα. Ως εκ τούτου, ισχυρίστηκε ότι οι δυνάμεις της αγοράς επαρκούν για την παροχή της ΥΓΟΣ που έχει ανατεθεί στη CIN στη γραμμή Ravenna – Catania. Η Pan Med διατύπωσε, μεταξύ άλλων, παρόμοιο επιχείρημα για το σχεδιαζόμενο δρομολόγιό της Gaeta – Termini Imerese, το οποίο θα ανταγωνιζόταν το δρομολόγιο Napoli – Palermo που εκτελεί η CIN.

([87]) Ειδικότερα, η Pan Med ανέφερε ότι η Grimaldi εκτελούσε εμπορευματικά δρομολόγια στις γραμμές Ravenna – Catania, Salerno – Cagliari, Palermo – Cagliari και Trapani – Cagliari. Σύμφωνα με την Pan Med, η Moby και η Sardinia Ferries εκτελούσαν το δρομολόγιο Civitavecchia – Olbia σε εποχιακή βάση, ενώ η Moby εκτελούσε το δρομολόγιο Genova – Olbia όλο τον χρόνο. Σύμφωνα με την Pan Med, η Moby εκτελούσε επίσης εβδομαδιαίο δρομολόγιο μεταξύ της Civitavecchia και του Arbatax.

([88]) Palermo, Catania, Ragusa, Trapani, καθώς και οι αερολιμένες της Lampedusa και της Pantelleria.

([89]) Η Επιτροπή δεν θα αξιολογήσει περαιτέρω στην παρούσα απόφαση αυτό τον ατεκμηρίωτο ισχυρισμό, καθώς από τους αναλυτικούς λογαριασμούς που παρείχαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει ότι το 2010 η Tirrenia κατέγραψε ζημίες στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.

(261) Όσον αφορά την καταβολή μέρους του τιμήματος εξαγοράς για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia με προθεσμιακό διακανονισμό, η Pan Med επισημαίνει ότι η επιλογή της πληρωμής σε δόσεις δεν περιλαμβανόταν στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia ούτε ανακοινώθηκε από τον έκτακτο επίτροπο της Tirrenia ή τον σύμβουλο ή συμβούλους. Η Pan Med ισχυρίζεται ότι εάν γνώριζε τη δυνατότητα καταβολής του τιμήματος σε δόσεις, θα είχε εξετάσει σοβαρά το ενδεχόμενο να εξαγοράσει τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia. Επιπλέον, η Pan Med επισημαίνει ότι είχε εκφράσει επίσης στην Tirrenia υπό ΕΔ το ενδιαφέρον της να αγοράσει μόνο το τμήμα της Tirrenia που αφορούσε την Αδριατική αλλά δεν έλαβε καμία απάντηση.

(262) Τέλος, στα συμπεράσματα της απάντησής της στην απόφαση του 2012, η Pan Med υποστήριξε ότι θεωρεί ότι υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της Tirrenia και της CIN. Για τον λόγο αυτό, η Pan Med θεωρεί ότι η CIN πρέπει να επιστρέψει την εικαζόμενη ασυμβίβαστη ενίσχυση.

5.4. **Παρατηρήσεις της Grandi Navi Veloci**

(263) Η Grandi Navi Veloci υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τα εξής: i) την εικαζόμενη παραβίαση του άρθρου 4 του κανονισμού για τις ενδομεταφορές-καμποτάζ· ii) την ετήσια αντιστάθμιση για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας· iii) την ιδιωτικοποίηση των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar· iv) την προτεραιότητα ελλιμενισμού που χορηγήθηκε στη Saremar· v) άλλα μέτρα ενίσχυσης που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων· vi) τον παράνομο χαρακτήρα της ενίσχυσης που έχει ήδη χορηγηθεί και την ανάγκη αναστολής και προσωρινής ανάκτησης της ενίσχυσης ([90]). Οι περισσότερες από τις παρατηρήσεις αυτές αφορούν μόνο τη συγκεκριμένη περίπτωση της Siremar, η οποία δεν εμπίπτει στο πεδίο της παρούσας απόφασης. Στις επόμενες αιτιολογικές σκέψεις παρουσιάζονται συνοπτικά οι πιο συναφείς παρατηρήσεις για την παρούσα απόφαση.

(264) Όσον αφορά την ιδιωτικοποίηση των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar, η Grandi Navi Veloci συμφώνησε με την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής, όπως διατυπώθηκε στην απόφαση του 2011, ότι η διαδικασία δεν ήταν επαρκώς διαφανής και άνευ όρων ώστε να αποκλειστεί η ύπαρξη ενίσχυσης. Επιπλέον, η εταιρεία υποστήριξε ότι οι ιταλικές αρχές καθυστερούσαν επ' αόριστον την ιδιωτικοποίηση των εταιρειών του ομίλου Tirrenia, παρά τις εγγυήσεις που είχαν κατά τους ισχυρισμούς δοθεί κατά τη διάρκεια των ετών στην Επιτροπή και είχαν επισημοποιηθεί στην απόφαση του 2001 (στις αιτιολογικές σκέψεις 4 και 12) και στην απόφαση του 2004 (στις αιτιολογικές σκέψεις 5 και 45). Η εταιρεία ισχυρίστηκε ότι οι προοπτικές της μελλοντικής ιδιωτικοποίησης είχαν χρησιμοποιηθεί ως διαπραγματευτικό χαρτί έναντι της Επιτροπής ώστε να καταστεί δυνατή η καταβολή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στις εταιρείες του ομίλου Tirrenia έως το 2008.

(265) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού, η εταιρεία παρέθεσε δύο αποφάσεις (*segnalazioni*) της AGCM, οι οποίες αναφέρουν ότι η προτεραιότητα αυτή ενδέχεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό, ιδίως εάν ο δικαιούχος έχει αποκλειστικό δικαίωμα επί των θέσεων ελλιμενισμού που είναι πιο πολύτιμες από οικονομική άποψη. Η εταιρεία δεν αμφισβήτησε την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής ότι το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση διότι δεν υπάρχει απώλεια κρατικών πόρων. Ωστόσο, η Grandi Navi Veloci υποστήριξε ότι η μεταβίβαση της προτεραιότητας ελλιμενισμού στους νέους ιδιοκτήτες των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, όπως ορίζει το άρθρο 19β παράγραφος 21 του νόμου του 2009 Law, συνιστά αφ' εαυτής παράβαση του άρθρου 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ.

(266) Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η GNV παρείχε επίσης αναλυτικά δεδομένα σχετικά με τη δική της δραστηριότητα στις γραμμές που διαχειριζόταν η Tirrenia / CIN υπό το καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, η GNV εξήγησε ότι εκτελούσε τα ακόλουθα δρομολόγια:

— Genova – Porto Torres: όλο τον χρόνο το 2009 και το 2010, από την 1η Ιανουαρίου 2011 έως τις 5 Νοεμβρίου 2011 και από τις 30 Μαρτίου 2012 έως τις 16 Σεπτεμβρίου 2012,

— Genova – Olbia (μόνο την περίοδο αυξημένης κίνησης): από τις 22 Μαΐου 2009 έως τις 5 Οκτωβρίου 2009, από τις 28 Μαΐου 2010 έως τις 3 Οκτωβρίου 2010, από τις 27 Μαΐου 2011 έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2011 και από την 1η Ιουνίου 2012 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2012,

— Napoli – Palermo: το 2009 και το 2010 δεν δραστηριοποιούνταν σε αυτή τη γραμμή, το 2011 από τον Μάιο έως τον Δεκέμβριο και όλο τον χρόνο το 2012.

(267) Όσον αφορά τη γραμμή Genova – Porto Torres, η GNV επισήμανε ότι μείωσε τα δρομολόγιά της (συμπεριλαμβανομένης της συχνότητάς τους) το 2012 μετά την είσοδο της Saremar στην αγορά. Στη γραμμή Napoli – Palermo, το 2012 η GNV άρχισε να εκτελεί δύο καθημερινά δρομολόγια (ένα νυχτερινό και ένα με αναχώρηση την ημέρα) ολόκληρο τον χρόνο. Η GNV ισχυρίστηκε ότι οι υπηρεσίες της σε αυτές τις γραμμές είναι ισοδύναμες με αυτές που παρέχει η Tirrenia / CIN. Στις απαντήσεις της η GNV ανέφερε επίσης ότι στη γραμμή Napoli – Palermo χρησιμοποιούσε τα εξής πλοία: SNAV Sardegna (κατασκευής 1989), SNAV Campania (κατασκευής 1974), SNAV Lazio (κατασκευής 1989) και μόνο το 2011 και το Finn Forest (κατασκευής 1978).

([90]) Σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης, ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

6. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ GRIMALDI**

(268) Η Grimaldi διατύπωσε αρκετές παρατηρήσεις, οι οποίες υποβλήθηκαν στο σύνολό τους μετά την παρέλευση των διαδικαστικών προθεσμιών που είχαν χορηγηθεί στους ενδιαφερόμενους τρίτους για να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους σχετικά με την απόφαση του 2011 και την απόφαση του 2012. Καμία από τις παρατηρήσεις αυτές δεν υποβλήθηκε με συμπλήρωση του υποχρεωτικού εντύπου καταγγελίας που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([91]). Ωστόσο, η Επιτροπή θα παρουσιάσει συνοπτικά τις παρατηρήσεις αυτές στις ενότητες που ακολουθούν και θα δώσει σχετική απάντηση στο τμήμα 7.4

6.1 **Πρώτη υποβολή παρατηρήσεων (Φεβρουάριος 2016)**

(269) Στις 12 Φεβρουαρίου 2016 η Grimaldi υπέβαλε στην Επιτροπή παρατηρήσεις σχετικά τόσο με την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη CIN βάσει της νέας σύμβασης όσο και με την εικαζόμενη κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης (βάσει του άρθρου 102 της ΣΛΕΕ), χωρίς ωστόσο να παράσχει αποδεικτικά έγγραφα. Η επιστολή απευθυνόταν επίσης στην AGCM. Τα σημαντικότερα στοιχεία για την παρούσα απόφαση συνοψίζονται κατωτέρω.

(270) Όσον αφορά τα σχετικά με την κρατική ενίσχυση στοιχεία της επιστολής, η Grimaldi υποστήριξε ότι η CIN λάμβανε υπεραντιστάθμιση για την εκτέλεση των εικαζόμενων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Grimaldi διατύπωσε τα ακόλουθα επιχειρήματα.

(271) Πρώτον, το πάγιο ποσό της αντιστάθμισης υπολογίστηκε βάσει παρωχημένων και εσφαλμένων κατά τους ισχυρισμούς της παραδοχών όσον αφορά το κόστος, ειδικότερα το κόστος καυσίμων. Πράγματι, η Grimaldi θεώρησε ειδικότερα ότι το εν λόγω κόστος, το οποίο αντιστοιχούσε περίπου στο 30 % του κόστους μεταφοράς, μειώθηκε δραστικά μεταξύ 2012 και 2016, οπότε η αντιστάθμιση θα έπρεπε, κατά την άποψή της, να έχει προσαρμοστεί (δηλαδή να έχει μειωθεί) αναλόγως ([92]).

(272) Δεύτερον, η Grimaldi υποστήριξε επίσης ότι πολυάριθμες πρωτοβουλίες επιθετικού μάρκετινγκ και εκπτώσεις από τη CIN κατέστησαν δυνατές αποκλειστικά λόγω της υπεραντιστάθμισης από τη νέα σύμβαση. Ειδικότερα, η Grimaldi επισήμανε ότι τον Φεβρουάριο του 2016 η CIN και η Moby έκαναν δύο πανομοιότυπες προωθητικές προσφορές, γεγονός που υποδηλώνει ότι αμφότερες η CIN και η Moby λειτουργούσαν ουσιαστικά βάσει μιας ολοκληρωμένης επιχειρηματικής στρατηγικής και ότι η CIN διεπιδοτούσε την εικαζόμενη υπεραντιστάθμιση που απέρρεε από τη νέα σύμβαση στις προσφορές και τις προωθητικές ενέργειες της Moby.

(273) Τρίτον, η Grimaldi επισήμανε ότι για ορισμένα από τα δρομολόγια που περιλαμβάνονταν στη νέα σύμβαση η CIN λειτουργούσε στην πραγματικότητα ως μονοπωλιακός φορέας, ενώ σε άλλα δρομολόγια ο κύριος ανταγωνιστής ήταν η ίδια η Moby. Ως εκ τούτου, η Grimaldi υποστηρίζει ότι εξαιτίας της απόκτησης από την Onorato Partecipazioni του αποκλειστικού ελέγχου επί της CIN και της Moby, που επιτράπηκε από την AGCM με την απόφαση αριθ.° 25773, ο ανταγωνισμός εξαλείφθηκε στην πραγματικότητα για τη CIN στα δρομολόγια όπου η Moby ήταν προηγουμένως ο μόνος ανταγωνιστής της. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με την Grimaldi, το ασφάλιστρο κινδύνου που συμπεριλήφθηκε στον υπολογισμό της αντιστάθμισης που παρασχέθηκε στη CIN βάσει της νέας σύμβασης θα πρέπει να μειωθεί, καθώς σκοπός του ήταν η παροχή αποζημίωσης για τον πρόσθετο κίνδυνο που αναλάμβανε η CIN για τα δρομολόγια στα οποία δεν εκτελούσε την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό όρους αποκλειστικότητας. Επιπλέον, η Grimaldi επισήμανε ότι στην απόφαση αριθ. 25773 της AGCM, παράγραφοι 47 και 56, το γεγονός ότι η CIN λαμβάνει «σημαντικές δημόσιες επιδοτήσεις» λόγω των υποχρεώσεών της παροχής δημόσιας υπηρεσίας θεωρήθηκε ότι αποτελεί εμπόδιο στην είσοδο δυνητικών ανταγωνιστών, σε αγορές στις οποίες η συγκέντρωση των CIN/Moby δημιουργούσε στην πραγματικότητα δεσπόζουσα θέση στα όρια του μονοπωλίου ([93]).

(274) Η Grimaldi θεώρησε επίσης ότι δεν υπήρχε πραγματική ανάγκη για ΥΓΟΣ τουλάχιστον σε ορισμένες από τις γραμμές όπου υπήρχαν ανταγωνιστές, ειδικότερα στις συνδέσεις Genova – Olbia και Civitavecchia – Olbia, όπου εκτελούσε δρομολόγια η ίδια η Moby. Σύμφωνα με την Grimaldi, αυτό υποδηλώνει ότι η κοινή παρουσία της CIN και της Moby και στις δύο γραμμές ήταν επαρκώς σταθερή ώστε να τίθεται υπό αμφισβήτηση η ανάγκη για ΥΓΟΣ τουλάχιστον για αυτά τα έτη.

(275) Όσον αφορά την εικαζόμενη κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης, η Grimaldi επισημαίνει διάφορες καταχρηστικές πρακτικές αντιποίνων της αγοράς τις οποίες κατά τους ισχυρισμούς της εφάρμοσαν η CIN και η Moby σε βάρος πελατών της, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών, όταν άρχισαν να χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες ανταγωνιστών της Moby και της CIN σε διάφορες γραμμές. Η Grimaldi επισημαίνει επίσης ότι η κατά τους ισχυρισμούς της υπερβολική αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη CIN βάσει της νέας σύμβασης τής παρείχε τα οικονομικά μέσα για να εφαρμόσει περιοριστικές πρακτικές κατά δυνητικών εισερχομένων στην αγορά.

([91]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

([92]) Επιπλέον, η Grimaldi αμφισβητεί το γεγονός ότι επειδή η επανεξέταση της οικονομικής και χρηματοοικονομικής ισορροπίας της νέας σύμβασης πραγματοποιείται μόνο ανά τριετία και φαινομενικά σε εθελοντική βάση, δεν υπάρχει ουσιαστικά κανένας τρόπος να ληφθούν υπόψη οι διακυμάνσεις στο κόστος καυσίμων κατά τον καθορισμό της αντιστάθμισης.

([93]) Το σημείο αυτό αναπτύσσεται περαιτέρω από την AGCM στην απόφασή της αριθ. 27 053 παράγραφοι 198-207. Βλ. για περισσότερες λεπτομέρειες το τμήμα 6.2.

(276) Τέλος, η Grimaldi υποστήριξε ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε στη CIN είναι παράνομη και η Ιταλία δεν τήρησε την υποχρέωση αναμονής σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, ενώ παράλληλα πρότεινε να εκδώσει η Επιτροπή απόφαση η οποία θα απαιτεί από την Ιταλία να αναστείλει την καταβολή της ενίσχυσης και να ανακτήσει προσωρινά την ενίσχυση (τουλάχιστον το τμήμα που σχετίζεται με την εικαζόμενη υπεραντιστάθμιση) βάσει του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589.

6.2 **Απόφαση αριθ. 27053 της AGCM της 28ης Μαρτίου 2018**

(277) Στις 28 Μαρτίου 2018 η AGCM εξέδωσε την απόφασή της αριθ.°27053, μεταξύ άλλων ως αποτέλεσμα της επιστολής της Grimaldi (βλ. αιτιολογική σκέψη 269), στην οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μεταξύ 28ης Σεπτεμβρίου 2015 και της ημερομηνίας έκδοσης της απόφασης (28 Φεβρουαρίου 2018), τόσο η CIN όσο και η Moby είχαν κάνει κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης τους βάσει του άρθρου 102 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ σε διάφορα εμπορευματικά και μεικτά δρομολόγια μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας και της Σαρδηνίας, στα οποία περιλαμβάνονται τα εξής:

1) Genova – Porto Torres

2) Olbia – Genova

3) Olbia – Civitavecchia

4) Livorno – Cagliari

5) Cagliari – Civitavecchia

(278) Η αντίθετη προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορά έλαβε χώρα στα πέντε ανωτέρω δρομολόγια, τα οποία καλύπτονται από τη νέα σύμβαση, την περίοδο κατά την οποία ίσχυαν οι αντίστοιχες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η συμπεριφορά αυτή περιλάμβανε τη μη χορήγηση πρόσβασης στα πλοία σε μεταφορείς, συμπεριλαμβανομένων μεταφορέων ευπαθών προϊόντων. Για αυτή την παραβίαση των κανόνων ανταγωνισμού, η CIN και η Moby έπρεπε να πληρώσουν πρόστιμο ύψους 29 202 673,73 EUR.

(279) Κατά της απόφασης αριθ. 27 053 της AGCM ασκήθηκε έφεση στο περιφερειακό διοικητικό δικαστήριο (*Tribunale Amministrativo Regionale*, TAR) και το πρόστιμο ανεστάλη. Στις 4 Ιουνίου 2019 το TAR εξέδωσε την απόφαση αριθ. 7175/2019, με την οποία ακυρώθηκε εν μέρει η απόφαση αριθ. 27 053 της AGCM και ζητήθηκε από την AGCM να κινήσει νέα έρευνα και να υπολογίσει εκ νέου το πρόστιμο.

6.3 **Δεύτερη υποβολή παρατηρήσεων (Μάιος 2018)**

(280) Στις 29 Μαΐου 2018 η Grimaldi υπέβαλε και άλλες παρατηρήσεις στην Επιτροπή, οι οποίες βασίζονταν σε μεγάλο βαθμό στην απόφαση αριθ. 27053 της AGCM, επαναλαμβάνοντας τους ισχυρισμούς που είχε ήδη διατυπώσει στις πρώτες παρατηρήσεις της και παρουσιάζοντας ορισμένα πρόσθετα επιχειρήματα προς στήριξή τους, τα οποία συνοψίζονται κατωτέρω.

(281) Πρώτον, όσον αφορά την εικαζόμενη υπεραντιστάθμιση βάσει των όρων της νέας σύμβασης, η Grimaldi ανέφερε ότι το ιταλικό Υπουργείο Μεταφορών είχε ήδη επικρίνει, κατά τους ισχυρισμούς της, την πρακτική που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 272, διότι μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα της νέας σύμβασης και δημιουργούσε ατυχή σύγχυση όσον αφορά τις δαπάνες και τα έσοδα μεταξύ των δύο εταιρειών. Από τα ανωτέρω η Grimaldi συνήγαγε επίσης ότι η CIN δεν συμμορφώνεται με την απαιτούμενη τήρηση χωριστών λογαριασμών.

(282) Δεύτερον, όσον αφορά το γνήσιο χαρακτήρα της ΥΓΟΣ, η Grimaldi υποστήριξε ότι υπάρχουν διάφοροι φορείς εκμετάλλευσης σε ορισμένα από τα δρομολόγια που υπάγονται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αμφισβητώντας έτσι την ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ. Ειδικότερα, η Grimaldi υποστήριξε ότι η Moby, η GNV, η Forship, η Grendi και η ίδια η Grimaldi εκτελούν, σε διάφορες περιόδους του έτους, δρομολόγια που θα μπορούσαν να θεωρηθούν ισοδύναμα με εκείνα που παρέχει η CIN βάσει της νέας σύμβασης (ενίοτε μόνο προς εναλλακτικούς λιμένες).

(283) Επιπλέον, η Grimaldi υποστήριξε ότι η CIN παραβίασε επανειλημμένα τους όρους της σύμβασης. Ειδικότερα, σύμφωνα με την απόφαση αριθ. 27 053 της AGCM, σε διάφορα δρομολόγια από και προς τη Σαρδηνία που καλύπτονται από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δεν επιτρεπόταν συστηματικά η επιβίβαση των μεταφορέων στα πλοία ή εφαρμόζονταν επιζήμιοι όροι της αγοράς ως τρόπος αποτροπής των εισερχομένων στην αγορά για ορισμένα από αυτά τα δρομολόγια, συμπεριλαμβανομένων της ίδιας της Grimaldi και της Grendi. Ανεξαρτήτως της κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, η Grimaldi θεώρησε ότι αυτό δείχνει ότι η CIN δεν παρέχει στην πραγματικότητα γνήσια ΥΓΟΣ, τουλάχιστον όσον αφορά τα εμπορεύματα, δεδομένου ότι δεν παρείχε εδαφική συνέχεια σε αυτούς τους μεταφορείς. Αντιθέτως, η Grimaldi θεωρεί ότι η CIN απλώς χρησιμοποιεί την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για να κάνει κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσης της, από κοινού με τη Moby.

(284) Τρίτον, η Grimaldi θεώρησε ότι η καθυστέρηση στην καταβολή της πρώτης δόσης του τιμήματος για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia, που υπόκειται σε προθεσμιακό διακανονισμό και ανέρχεται σε 55 εκατ. EUR, χορηγεί περαιτέρω πλεονέκτημα στη CIN [βλ. αιτιολογική σκέψη 88 στοιχείο β)].

6.4 **Τρίτη υποβολή παρατηρήσεων (Σεπτέμβριος 2018)**

(285) Στις 18 Σεπτεμβρίου 2018 η Grimaldi υπέβαλε και άλλες παρατηρήσεις οι οποίες απευθύνονταν στο ιταλικό Υπουργείο Μεταφορών, την AGCM και την Επιτροπή. Στις παρατηρήσεις αυτές η Grimaldi ενημέρωσε το Υπουργείο Μεταφορών και την AGCM σχετικά με τη σχεδιαζόμενη συγχώνευση μεταξύ της CIN και της Moby και ζήτησε από τις ιταλικές αρχές να παρέμβουν στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους. Ο όμιλος Moby ανακοίνωσε τη συγχώνευση αυτή στην εξαμηνιαία έκθεσή του της 30ής Ιουνίου 2018, αναφέροντας ότι η σχετική πράξη επρόκειτο να υπογραφεί έως τον Νοέμβριο του 2018 και ότι η συγχώνευση θα άρχιζε να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2018 και μετά (βλ. αιτιολογική σκέψη 83).

(286) Η Grimaldi υποστήριξε ότι η συγχώνευση αυτή θα αντέβαινε στην απόφαση της AGCM της 23ης Σεπτεμβρίου 2013, η οποία ανέφερε σύμφωνα με τους ισχυρισμούς ότι η συγχώνευση μεταξύ της Moby και της CIN παραβιάζει τις υποχρεώσεις της CIN για «διαχωρισμό των εταιρειών» βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 2α του νόμου αριθ. 287/90 (που θεσπίστηκε με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του νόμου 57/2001) ([94]). Βάσει του κανόνα αυτού, η ΥΤΟΣ και οι εμπορικές δραστηριότητες δεν μπορούν να παρέχονται από την ίδια εταιρεία αλλά από χωριστές εταιρείες (ακόμη και αν ανήκουν στον ίδιο όμιλο). Για τον λόγο αυτό, η Grimaldi ζήτησε από την AGCM να παρέμβει και να επιβάλει κυρώσεις στις δύο εταιρείες βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 2ε, βάσει επίσης της προηγούμενης πρακτικής λήψης αποφάσεων σε παρόμοιες υποθέσεις.

(287) Επιπλέον, η Grimaldi υποστήριξε ότι η συγχώνευση θα οδηγούσε σε παραβίαση της σύμβασης της 18ης Ιουλίου 2012. Ειδικότερα, η Grimaldi υποστήριξε ότι η συγχώνευση θα παραβίαζε την απαίτηση τήρησης χωριστών και αναλυτικών λογαριασμών δαπανών και εσόδων σχετικά με κάθε δρομολόγιο δημόσιας υπηρεσίας. Σύμφωνα με την Grimaldi, λόγω του άρθρου 22 της νέας σύμβασης, η απαίτηση αυτή πρέπει να ερμηνευτεί υπό το πρίσμα του άρθρου 8 παράγραφος 2α του νόμου αριθ. 287/90, το οποίο απαιτεί πλήρη διαχωρισμό των εταιρειών και όχι απλό διαχωρισμό των λογαριασμών. Πράγματι, η Grimaldi υποστήριξε ότι η συγχώνευση θα επέτρεπε στη CIN να διεπιδοτήσει τα εμπορικά δρομολόγια που εκτελούσε η ίδια ή η Moby και θα εμπόδιζε το υπουργείο να ελέγξει δεόντως τη χρήση των δημόσιων επιδοτήσεων.

(288) Τέλος, η Grimaldi παρότρυνε την Επιτροπή να περατώσει την επίσημη διαδικασία έρευνάς της.

6.5 **Περαιτέρω παρατηρήσεις (Οκτώβριος και Νοέμβριος 2018)**

(289) Στις 9 Οκτωβρίου 2018 η Grimaldi υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις στο ιταλικό Υπουργείο Μεταφορών και στην AGCM, αποστέλλοντας αντίγραφο στην Επιτροπή προς ενημέρωση. Στην εν λόγω επιστολή, η Grimaldi επικεντρώθηκε στις αυξήσεις τιμών τις οποίες ανακοίνωσαν η Moby και η CIN, δήθεν για να αντισταθμιστεί η αύξηση στο κόστος των καυσίμων. Η Grimaldi επισήμανε ότι οι αυξήσεις είναι μεγαλύτερες στα δρομολόγια όπου η Moby/CIN λειτουργεί κατά τους ισχυρισμούς ως μονοπωλιακός φορέας (Genova-Olbia, Genova-Porto Torres) και χαμηλότερες στα δρομολόγια όπου η Moby/η CIN ανταγωνίζονται με την Grimaldi (Napoli-Catania, ενώ η Grimaldi εκτελεί το δρομολόγιο Salerno-Catania). Επιπλέον, η Grimaldi επισήμανε ότι οι αυξήσεις των τιμών δεν είναι αναλογικές προς τη διάρκεια του δρομολογίου, όπως θα έπρεπε αν πράγματι αποσκοπούσαν στην αντιστάθμιση της αύξησης του κόστους καυσίμων. Για τους λόγους αυτούς, η Grimaldi ζήτησε:

α) από την AGCM να επαληθεύσει τον εικαζόμενο καταχρηστικό και αντιανταγωνιστικό χαρακτήρα των αυξήσεων των τιμών από τη Moby και τη CIN (οι οποίες ισοδυναμούν κατά τους ισχυρισμούς της με παραβίαση των όρων της απόφασης αριθ. 27053 της AGCM της 28ης Φεβρουαρίου 2018)·

β) από την AGCM να σταματήσει τη συγχώνευση μέσω της ενσωμάτωσης της Moby στη CIN (όπως είχε ήδη ζητήσει στις προηγούμενες παρατηρήσεις της της 18ης Σεπτεμβρίου 2018)·

γ) από το Υπουργείο Μεταφορών να επαληθεύσει τη συμβατότητα των αυξήσεων των τιμών που εφαρμόζονται στη CIN με τους όρους της νέας σύμβασης.

(290) Στις 20 Νοεμβρίου 2018 η Grimaldi υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις στην AGCM και απέστειλε αντίγραφο της επιστολής αυτής στο ιταλικό Υπουργείο Μεταφορών και στην Επιτροπή. Σε αυτές τις παρατηρήσεις, η Grimaldi επανέλαβε το αίτημά της να σταματήσει η ιταλική αρχή ανταγωνισμού τη σχεδιαζόμενη συγχώνευση μεταξύ της Moby και της CIN. Η

([94]) GURI αριθ. 240 της 13ης Οκτωβρίου 1990.

Grimaldi αναγνώρισε ότι για τη συγχώνευση δεν απαιτείται προηγούμενη έγκριση της AGCM καθώς πρόκειται καθαρά για αναδιάρθρωση εντός ενός ομίλου. Ωστόσο, η Grimaldi υποστήριξε ότι η σύγχυση όσον αφορά τις δαπάνες και τα έσοδα μεταξύ της ΥΓΟΣ και των εμπορικών δραστηριοτήτων θα αυξανόταν μετά τη συγχώνευση. Προς στήριξη των ισχυρισμών της, η Grimaldi αναφέρθηκε σε δύο επιστολές τις οποίες απέστειλε το Υπουργείο Μεταφορών στη CIN σχετικά με τις κοινές προσφορές προώθησης της τελευταίας και της Moby και τον δυνητικό αντίκτυπό τους στην οικονομική ισορροπία της νέας σύμβασης.

7. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ**

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

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

(292) Τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ είναι σωρευτικά. Κατά συνέπεια, προκειμένου να προσδιοριστεί αν τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, πρέπει να πληρούνται όλες οι προαναφερόμενες προϋποθέσεις. Συγκεκριμένα, το μέτρο θα πρέπει:

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

β) να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή κλάδους παραγωγής·

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

δ) να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(293) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού, η οποία εφαρμόζεται στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της ΥΓΟΣ από την Tirrenia και την αγοράστριά της, τη CIN. Ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό θα αξιολογηθεί από κοινού με την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που έχει χορηγηθεί σε αυτές τις εταιρείες (βλ. τμήματα 7.1.1 και 7.1.3).

(294) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η νέα σύμβαση μεταξύ της Ιταλίας και της CIN θα πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού με την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia (συμπεριλαμβανομένης της καταβολής μέρους του τιμήματος εξαγοράς με προθεσμιακό διακανονισμό). Αυτή η κοινή αξιολόγηση είναι ενδεδειγμένη διότι στην ουσία η Ιταλία διοργάνωσε διαγωνισμό για την ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (δηλαδή της νέας σύμβασης) όπου ο επιτυχών προσφέρων έπρεπε να αγοράσει από την Tirrenia διάφορα στοιχεία ενεργητικού (κυρίως πλοία) που ήταν αναγκαία για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη συγκεκριμένη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

7.1.1. *Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Tirrenia και της Ιταλίας*

7.1.1.1. Κρατικοί πόροι

(295) Για να μπορέσει να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση ένα μέτρο, πρέπει να μπορεί να καταλογισθεί στο κράτος και να χορηγείται άμεσα ή έμμεσα με κρατικούς πόρους.

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

(297) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την Ιταλία, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης λιμενικών υποδομών καταβάλλουν τακτικά τέλη στις αρμόδιες λιμενικές αρχές για ελλιμενισμό αλλά ότι η Tirrenia δεν κατέβαλλε πρόσθετο τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι καταρχήν η Ιταλία μπορούσε να έχει επιλέξει να επιβάλει πρόσθετο τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού και ότι παραλείποντας να επιβάλει τέτοιο τέλος απώλεσε κρατικά έσοδα. Επιπλέον, καθώς η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγείται από τον νόμο (βλ. αιτιολογική σκέψη 108), μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

7.1.1.2. Επιλεκτικότητα

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

7.1.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

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

(300) Ειδικότερα, στην απόφαση Altmark ([95]), το Δικαστήριο έκρινε ότι εφόσον μια κρατική παρέμβαση θεωρείται ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παρεχομένων εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων υπηρεσιών προς εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις αυτές να μην επωφελούνται στην πραγματικότητα από ένα οικονομικό πλεονέκτημα, με αποτέλεσμα να μη περιέρχονται οι επιχειρήσεις αυτές, λόγω της ως άνω παρεμβάσεως, σε ευνοϊκότερη θέση ως προς τον ανταγωνισμό σε σχέση με τις επιχειρήσεις που τις ανταγωνίζονται, η παρέμβαση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

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

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

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

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

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

(302) Η Επιτροπή διευκρίνισε τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζει τα κριτήρια Altmark στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ανακοίνωση ΥΓΟΣ) ([96]).

(303) Δεδομένου ότι τα κριτήρια Altmark πρέπει να πληρούνται σωρευτικά, η μη τήρηση οποιουδήποτε από αυτά τα κριτήρια οδηγεί την Επιτροπή στο συμπέρασμα ότι το υπό εξέταση μέτρο χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα στον δικαιούχο. Στη συνέχεια, η Επιτροπή θα αξιολογήσει πρώτα την τήρηση του κριτηρίου Altmark 4.

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

(305) Για καμία από τις παρατάσεις της αρχικής σύμβασης την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 18 Ιουλίου 2012 δεν επιλέχθηκε η Tirrenia κατόπιν διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού. Το ιταλικό κράτος απλώς παρέτεινε το ισχύον σύστημα δίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη δυνατότητα στον προκαθορισμένο φορέα εκμετάλλευσης να συνεχίσει να λαμβάνει αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

([95]) Βλ. απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003 στην υπόθεση C-280/00 *Altmark Trans*, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4.

(306) Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές δεν παρείχαν στην Επιτροπή καμία ένδειξη ότι το επίπεδο αντιστάθμισης καθορίζεται βάσει ανάλυσης του κόστους στο οποίο, μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα για την κάλυψη των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα υποβαλλόταν για να εκπληρώσει αυτές τις υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων, καθώς και ενός εύλογου κέρδους για την εκτέλεση των σχετικών υποχρεώσεων. Η Ιταλία υποστήριξε μόνο ότι η αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας για την Tirrenia μειώθηκε σημαντικά από το 2010 και μετά κατόπιν της θέσπισης του ανώτατου ποσού αντιστάθμισης με τον νόμο του 2009 (βλ. αιτιολογική σκέψη 25). Ωστόσο, η Ιταλία δεν έχει αποδείξει ότι το κόστος με το οποίο επιβαρύνθηκε η Tirrenia κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν σύμφωνο με εκείνο μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένης με μέσα μεταφοράς.

(307) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κριτήριο Altmark 4 δεν πληρούται στην παρούσα υπόθεση.

(308) Δεδομένου ότι τα τέσσερα κριτήρια Altmark δεν τηρούνται σωρευτικά στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την εκτέλεση των δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης χορήγησε στην Tirrenia οικονομικό πλεονέκτημα.

(309) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού, η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχήν ότι η ιταλική αρχή ανταγωνισμού AGCM θεώρησε τουλάχιστον δύο φορές ότι το μέτρο αυτό έχει οικονομική αξία (βλ. αιτιολογική σκέψη 265). Ωστόσο, η Tirrenia δεν κατέβαλλε κανένα τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού (βλ. αιτιολογική σκέψη 190). Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού έχει τουλάχιστον θεωρητικά τη δυνατότητα να μειώσει το κόστος του φορέα εκμετάλλευσης (π.χ. διότι ο εγγυημένος ελλιμενισμός μπορεί να μειώσει τον χρόνο αναμονής στους λιμένες και, συνεπώς, να οδηγήσει σε χαμηλότερο κόστος καυσίμων) ή να αυξήσει τα έσοδά του (π.χ. διότι ορισμένα ωράρια προσελκύουν πιθανόν μεγαλύτερη ζήτηση από τους επιβάτες). Πράγματι, στον βαθμό που η προτεραιότητα ελλιμενισμού επιτρέπει μια ταχύτερη διαδικασία πρόσδεσης, οι χρήστες της πορθμειακής υπηρεσίας μπορεί να προτιμήσουν τον φορέα εκμετάλλευσης που επωφελείται από αυτό το μέτρο. Ακόμη και αν αυτά τα αποτελέσματα γίνονται ορατά σε περιορισμένες περιπτώσεις ή είναι σχετικά μικρής έκτασης, η προτεραιότητα ελλιμενισμού μπορεί ωστόσο να συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα για την Tirrenia.

7.1.1.4. Επίπτωση στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

(310) Όταν η ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων επιχειρήσεων που ασκούν ανταγωνιστική δραστηριότητα σε επίπεδο εμπορικών συναλλαγών εντός της Ένωσης, πρέπει να θεωρείται ότι η εν λόγω ενίσχυση επηρεάζει τις συναλλαγές αυτές ([97]). Αρκεί ο αποδέκτης της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό ([98]).

(311) Στην παρούσα υπόθεση, η δικαιούχος επιχείρηση λειτουργεί σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στην Ένωση, ιδίως μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 ([99]) του Συμβουλίου και του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, με τους οποίους ελευθερώθηκε η αγορά των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και των θαλάσσιων ενδομεταφορών αντίστοιχα. Το γεγονός ότι σε ορισμένες γραμμές η Tirrenia ήταν την περίοδο εκείνη ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης δεν σημαίνει ότι άλλοι (διεθνείς) φορείς εκμετάλλευσης δεν μπορεί να ενδιαφέρονταν να παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση για την εκτέλεση των θαλάσσιων δρομολογίων στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης είναι πιθανό να επηρεάσει τις ενωσιακές συναλλαγές και να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά. Για τους ίδιους λόγους, το ίδιο συμπέρασμα ισχύει και για την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

7.1.1.5. Συμπέρασμα

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

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

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

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

7.1.1.6. Νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση

(313) Όπως εξηγείται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 201), η Tirrenia υπό ΕΔ θεωρεί ότι εάν η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνταν στην Tirrenia έως το τέλος του 2008 χαρακτηριστεί υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, ο χαρακτηρισμός αυτός ισχύει επίσης για την αντιστάθμιση που καταβαλλόταν βάσει της παράτασης της αρχικής σύμβασης.

(314) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχήν ότι η αντιστάθμιση που καταβαλλόταν στην Tirrenia για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών έως το τέλος του 2008 δεν θα αξιολογηθεί στην παρούσα απόφαση. Η αξιολόγηση αυτής της αντιστάθμισης, και το αν μπορεί ή όχι να χαρακτηριστεί υφιστάμενη ενίσχυση, θα αποτελέσει αντικείμενο χωριστής απόφασης της Επιτροπής ([100]).

(315) Κατά το άρθρο 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589, ως νέα ενίσχυση ορίζεται «κάθε ενίσχυση, δηλαδή τα καθεστώτα ενισχύσεων και οι ατομικές ενισχύσεις, οι οποίες δεν αποτελούν υφιστάμενη ενίσχυση, καθώς και οι μεταβολές υφιστάμενων ενισχύσεων». Επιπλέον, το άρθρο 108 παράγραφος 3 ΣΛΕΕ ορίζει ότι τα σχέδια που αποβλέπουν στη θέσπιση νέας ενισχύσεως ή στην τροποποίηση υφισταμένης ενισχύσεως πρέπει να κοινοποιούνται εγκαίρως στην Επιτροπή και δεν μπορούν να τίθενται σε εφαρμογή πριν την περάτωση της διαδικασίας με την έκδοση τελικής αποφάσεως ([101]). Σύμφωνα με τη θέση των ευρωπαϊκών δικαστηρίων ([102]), η Επιτροπή θεωρεί ότι η τροποποίηση (δηλαδή η παράταση) της διάρκειας ενός καθεστώτος ενισχύσεων ή μιας επιμέρους ενίσχυσης που είχε σαφή ημερομηνία λήξης (δηλαδή 31 Δεκεμβρίου 2008) επαρκεί ώστε να συνιστά νέα ενίσχυση ανεξάρτητα από το αν μεταβλήθηκαν άλλα χαρακτηριστικά του μέτρου ή όχι.

(316) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι, ανεξάρτητα από το αν η αντιστάθμιση που χορηγούνταν στην Tirrenia έως το 2008 χαρακτηριστεί υφιστάμενη ενίσχυση, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβαλλόταν βάσει των διαδοχικών παρατάσεων της αρχικής σύμβασης θα πρέπει να θεωρηθεί νέα ενίσχυση και τα επιχειρήματα της Tirrenia υπό ΕΔ θα πρέπει, συνεπώς, να απορριφθούν.

(317) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε οι ιταλικές αρχές ούτε η Tirrenia υπό ΕΔ υποστήριξαν ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού συνιστά υφιστάμενη ενίσχυση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα αξιολογήσει το μέτρο αυτό ως νέα ενίσχυση.

7.1.2. *Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Tirrenia*

(318) Η Επιτροπή διαπίστωσε ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 34-40 της απόφασης του 2010 ότι το κοινοποιηθέν μέτρο ενίσχυσης διάσωσης συνιστούσε κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(319) Στην απόφαση του 2010, η Επιτροπή κήρυξε την κοινοποιηθείσα ενίσχυση διάσωσης υπέρ της Tirrenia συμβατή με την εσωτερική αγορά. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Ιταλία ανέλαβε την υποχρέωση να κοινοποιήσει στην Επιτροπή εντός έξι μηνών είτε σχέδιο αναδιάρθρωσης (ή εκκαθάρισης) είτε απόδειξη ότι το δάνειο είχε αποπληρωθεί ολοσχερώς και/ή ότι η εγγύηση είχε λήξει.

(320) Η πρώτη δόση του εγγυημένου δανείου εκταμιεύτηκε προς την Tirrenia στις 28 Φεβρουαρίου 2011 και, συνεπώς, η εξάμηνη προθεσμία θα έληγε στις 28 Αυγούστου 2011.

(321) Η Ιταλία δεν υπέβαλε στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης (ή εκκαθάρισης) έως αυτή την προθεσμία. Αντιθέτως, πριν από την εκπνοή της προβλεπόμενης εξάμηνης προθεσμίας, δηλαδή στις 11 Ιουλίου 2011, η εγγύηση κατέστη απαιτητή και από την ημερομηνία αυτή η Tirrenia έγινε οφειλέτης του κράτους. Το οφειλόμενο από την Tirrenia ποσό λόγω του ότι η εγγύηση κατέστη απαιτητή επιστράφηκε τελικά στο κράτος στις 18 Σεπτεμβρίου 2012. Μέχρι την ημερομηνία αυτή, η Tirrenia εξακολουθούσε να επωφελείται από το μέτρο ενίσχυσης διάσωσης.

(322) Ο ιταλικές αρχές δεν υποστήριξαν ούτε απέδειξαν ότι η παράταση της ενίσχυσης διάσωσης δεν συνιστούσε πλέον κρατική ενίσχυση. Διατύπωσαν μόνο επιχειρήματα (βλ. τμήμα 4.2) σχετικά με τον λόγο για τον οποίο το μέτρο παρέμεινε συμβατό ακόμη και μετά τη λήξη της εξάμηνης προθεσμίας.

([100]) Ειδικότερα, το μέτρο αυτό αξιολογείται στο πλαίσιο της υπόθεσης SA.15631.

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

([102]) Συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-127/99, T-129/99 και T-148/99, Territorio Histórico de Álava - Diputación Foral de Álava κ.λπ. κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2002:59, σκέψη 175.

(323) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η παράταση της ενίσχυσης διάσωσης πέραν της εξάμηνης προθεσμίας, δηλαδή από τις 28 Αυγούστου 2011 έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2012, συνιστά επίσης κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.3. *Η ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia στη CIN, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN*

(324) Προκειμένου να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής μέρους του τιμήματος εξαγοράς με προθεσμιακό διακανονισμό, συνιστά πλεονέκτημα για τη CIN κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει την τήρηση των κριτηρίων Altmark (βλ. αιτιολογική σκέψη 299).

7.1.3.1. Altmark 1

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

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

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

(327) Στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ, λεπτομερείς κανόνες της Ένωσης σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θεσπίστηκαν στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ και, για τους σκοπούς της εξέτασης ενδεχόμενων κρατικών ενισχύσεων σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές) ([103]).

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

«Οποιοδήποτε κράτος μέλος μπορεί να συνάψει συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή να επιβάλει υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, ως προϋπόθεση για την παροχή υπηρεσιών ενδομεταφορών, σε ναυτιλιακές εταιρείες που συμμετέχουν σε τακτικές γραμμές από και προς νησιά καθώς και μεταξύ τους.

Κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενεργεί κατά τρόπον ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε πλοιοκτήτη της Κοινότητας».

(329) Το άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ ορίζει ότι μια σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να περιλαμβάνει:

— υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας,

— συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,

— υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις,

— προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

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

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

(331) Από την πάγια νομολογία προκύπτει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν μόνον εάν δικαιολογούνται από την ανάγκη διασφάλισης επαρκών θαλάσσιων δρομολογίων που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν μόνον από τις δυνάμεις της αγοράς ([104]). Η ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές ([105]) επιβεβαιώνει ότι «αποτελεί καθήκον των κρατών μελών (συμπεριλαμβανόμενων των περιφερειακών και τοπικών αρχών όπου αρμόζει) να καθορίσουν σε ποιες γραμμές πρέπει να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να προβλεφθούν για τακτικές γραμμές ενδομεταφοράς σε νησιά σε περίπτωση που οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν για τη σωστή εξυπηρέτηση των γραμμών». Επιπλέον, το άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ ορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως υποχρεώσεις τις οποίες «οι εν λόγω πλοιοκτήτες [...], αν ελάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους».

(332) Σύμφωνα με τη νομολογία ([106]), για να επαληθεύσει αν υπάρχει πραγματική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αν η παροχή δημόσιας υπηρεσίας ήταν αναγκαία και αναλογική, και, επομένως, αν πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τα εξής:

1) αν υπήρχε **ζήτηση των χρηστών**·

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

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

1) **Ζήτηση των χρηστών**

(333) Στην παρούσα υπόθεση, στη CIN ανατέθηκε η παροχή μεικτών δρομολογίων και αποκλειστικά εμπορευματικών δρομολογίων στις δώδεκα γραμμές που παρουσιάζονται στον πίνακα 3. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί στη CIN αφορούν τις εκτελούμενες συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών, τον τύπο και τη χωρητικότητα των σκαφών που εκτελούν τα σχετικά θαλάσσια δρομολόγια, τη διαθεσιμότητα εφεδρικού πλοίου για τη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας, τη συχνότητα της υπηρεσίας και τους μέγιστους ναύλους που χρεώνονται στους χρήστες (στους κατοίκους των νησιών και στους άλλους επιβάτες αντίστοιχα) της υπηρεσίας σε κάθε αντίστοιχο δρομολόγιο.

(334) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 152, η Ιταλία επέβαλε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση με κύριο σκοπό i) τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών και ii) τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών, μέσω τακτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω μπορούν πράγματι να αποτελούν θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος.

(335) Όσον αφορά τα αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το Γενικό Δικαστήριο έχει ήδη διαπιστώσει ([107]) ότι η επίμαχη υπηρεσία, για να χαρακτηριστεί υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, δεν πρέπει απαραιτήτως να έχει καθολικό χαρακτήρα, κατά τη στενή του όρου έννοια. Συγκεκριμένα, η έννοια της καθολικής υπηρεσίας δεν σημαίνει ότι η συγκεκριμένη υπηρεσία πρέπει να καλύπτει μια ανάγκη κοινή για το σύνολο του πληθυσμού ή να παρέχεται στο σύνολο της επικράτειας ([108]), αλλά ότι πρέπει να εξυπηρετεί τα συμφέροντα της κοινωνίας στο σύνολό της. Επιπλέον, κατά την άποψη της Επιτροπής, η κοινοτική νομοθεσία δεν εμποδίζει τα κράτη μέλη να χαρακτηρίσουν εγκύρως, κατά την άσκηση της διακριτικής τους ευχέρειας, ορισμένες υπηρεσίες θαλάσσιων εμπορευματικών μεταφορών προς και από απομακρυσμένες περιοχές ως ΥΓΟΣ, υπό την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι αρχές που προβλέπονται στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ. Ωστόσο, η Επιτροπή είχε εκφράσει αμφιβολίες ως προς το αν θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι η εκτέλεση αποκλειστικά εμπορευματικών δρομολογίων είχε ως σκοπό την ικανοποίηση γενικών οικονομικών συμφερόντων κατά την έννοια του ενωσιακού δικαίου.

([104]) Βλ. υπόθεση C-205/99, Analir κ.λπ., ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ), Βρυξέλλες, COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

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

([107]) Βλ. υπόθεση T-289/03, BUPA κ.λπ. κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2008:29, σκέψη 186.

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

(336) Οι ιταλικές αρχές εξήγησαν ότι οι υπό εξέταση θαλάσσιες εμπορευματικές συνδέσεις είναι αναγκαίες για την παροχή διαφόρων ειδών αγαθών στα νησιά της Σικελίας και της Σαρδηνίας. Επιπλέον, η τακτική συχνότητα αυτών των εμπορευματικών δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους διασφαλίζει ότι και την περίοδο μειωμένης κίνησης, όταν υπάρχει μικρότερη ζήτηση από τουρίστες, οι κάτοικοι και οι εταιρείες αυτών των νησιών εξακολουθούν να έχουν επαρκείς προμήθειες. Επιπλέον, αυτά τα δρομολόγια συμβάλλουν επίσης στην οικονομική ανάπτυξη και των δύο νησιών μέσω της μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς την ηπειρωτική χώρα. Με τον τρόπο αυτό, οι εταιρείες της Σαρδηνίας ή της Σικελίας μπορούν για παράδειγμα να πωλούν τα προϊόντα τους στην ηπειρωτική χώρα. Η Ιταλία θεωρεί ότι τα αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια είναι αναγκαία επιπλέον των μεικτών δρομολογίων που αποτελούν επίσης μέρος της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([109]). Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές υποστηρίζουν ότι τα θαλάσσια αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια δεν μπορούν να αντικατασταθούν από αεροπορικά εμπορευματικά δρομολόγια. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ([110]) ότι το 2012 από τον λιμένα της Catania διακινήθηκαν περίπου 2,7 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων, ενώ από τους αερολιμένες της Catania, του Palermo και του Trapani διακινήθηκαν συνολικά μόλις 10 309 τόνοι. Ομοίως, το 2012 από τον λιμένα του Cagliari διακινήθηκαν περισσότεροι από 12,5 εκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων, ενώ από τους αερολιμένες του Alghero, του Cagliari και της Olbia διακινήθηκαν συνολικά μόνο 4 825 τόνοι. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια μπορούν επίσης να εκπληρώσουν θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος. Ο ισχυρισμός της Pan Med (βλ. αιτιολογική σκέψη 253) ότι τα αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια προς τη Σικελία και τη Σαρδηνία δεν μπορούν να συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ πρέπει, επομένως, να απορριφθεί.

(337) Προτού ανατεθεί στη CIN η διαχείριση των θαλάσσιων συνδέσεων όπως ορίζονται στη νέα σύμβαση, τα δρομολόγια αυτά εκτελούνταν από την Tirrenia (και έως το 2004 ([111]) ορισμένα εκτελούνταν επίσης από την Adriatica) βάσει των αρχικών συμβάσεων. Πράγματι, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα εν λόγω δρομολόγια εκτελούνταν, σε μεγάλο βαθμό χωρίς μεταβολές, για πολλά έτη, δηλαδή τουλάχιστον από την έναρξη ισχύος της αρχικής σύμβασης. Οι ιταλικές αρχές, και ειδικότερα οι αρμόδιες περιφερειακές αρχές, θεωρούσαν ότι οι υπηρεσίες αυτές ήταν (και συνέχισαν να είναι) αναγκαίες για την κάλυψη της ζήτησης των χρηστών.

(338) Προκειμένου να καταδείξει τη γνήσια ζήτηση των χρηστών για τα δρομολόγια, η Ιταλία παρείχε στατιστικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι το 2010 η Tirrenia μετέφερε συνολικά 944 225 επιβάτες, 218 779 αυτοκίνητα και περισσότερα από 2,7 εκατομμύρια γραμμικά μέτρα φορτίων στα δώδεκα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας κατά τη διάρκεια των αντίστοιχων χρονικών περιόδων που καλύπτονταν από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (δηλαδή όχι την περίοδο αυξημένης κίνησης για τρία δρομολόγια). Τα αριθμητικά στοιχεία για το 2011 ήταν μάλιστα ελαφρά υψηλότερα. Αυτό δείχνει ότι κατά τα δύο έτη πριν την ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη CIN, δεν υπήρχε σημαντική συνολική ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στις σχετικές γραμμές.

(339) Ωστόσο, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι υπάρχει πραγματική ζήτηση των χρηστών σε καθένα από τα επίμαχα δώδεκα δρομολόγια, απαιτείται λεπτομερέστερη αξιολόγηση. Για τον σκοπό αυτό, η Ιταλία παρείχε στατιστικά στοιχεία ανά δρομολόγιο για την περίοδο 2007-2018. Εκτός από τον συνολικό αριθμό επιβατών ή γραμμικών μέτρων φορτίων που μεταφέρθηκαν ανά έτος, αυτά τα στατιστικά στοιχεία επιτρέπουν τον υπολογισμό μέσων όρων ανά ταξίδι. Ως παράδειγμα, στον πίνακα 4 απεικονίζονται δύο τέτοιες μετρήσεις για τα έτη 2010 και 2018. Αυτά τα αριθμητικά στοιχεία δείχνουν ότι καθ' όλη τη διάρκεια των ετών αυτών, σε κάθε ταξίδι μετ' επιστροφής σε καθένα από τα έξι (πέντε το 2018) σχετικά μεικτά δρομολόγια μεταφέρονται αρκετές εκατοντάδες επιβάτες. Ο χαμηλότερος αριθμός στη σύνδεση με τις νήσους Tremiti θα πρέπει να εξεταστεί υπό το πρίσμα του πολύ μικρού πληθυσμού και μεγέθους τους (λιγότεροι από 500 κάτοικοι και έκταση περίπου 3 τετραγωνικών χιλιομέτρων). Στα τρία δρομολόγια που εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας μόνο κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, ο μέσος αριθμός επιβατών υπερβαίνει τους 500 ανά ταξίδι μετ' επιστροφής. Ο αριθμός αυτός είναι ενδεικτικός της ζήτησης των χρηστών για αυτά τα δρομολόγια κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης. Όσον αφορά τα φορτία, τα στοιχεία του 2010 δείχνουν ότι σε οκτώ από τα δώδεκα δρομολόγια (συμπεριλαμβανομένων των τριών αποκλειστικά εμπορευματικών δρομολογίων), ο όγκος των φορτίων ήταν σημαντικός καθώς υπερέβη τα 1 250 γραμμικά μέτρα ανά ταξίδι μετ' επιστροφής. Το 2018 υπήρξε υπέρβαση αυτού του ορίου σε επτά από τα υπόλοιπα δέκα δρομολόγια (συμπεριλαμβανομένων των δύο εμπορευματικών δρομολογίων). Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι κάθε σύγκριση μεταξύ των αριθμών για το 2010 και το 2018 θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη συμφωνία τροποποίησης του Αυγούστου του 2014 (βλ. αιτιολογική σκέψη 103), με την οποία καταργήθηκαν ορισμένα δρομολόγια και άλλαξε η συχνότητα σε άλλα. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στα αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια η CIN δραστηριοποιείται με μεγαλύτερα σκάφη απ' ό,τι η Tirrenia και, ως εκ τούτου, είναι δυνατή η μεταφορά μεγαλύτερων ποσοτήτων φορτίων σε σχέση με το παρελθόν.

([109]) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σε κάθε περίπτωση, για δύο από τα τρία αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια δεν υπάρχουν μεικτές υπηρεσίες που να παρέχονται στο πλαίσιο καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας στην ίδια γραμμή. Μόνο στη γραμμή Napoli – Cagliari εκτελούσε η CIN τόσο μεικτά δρομολόγια όσο και αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια, τα δε δεύτερα έπρεπε να καταργηθούν το 2014 (βλ. αιτιολογική σκέψη 103) για να αποκατασταθεί η χρηματοοικονομική ισορροπία των δραστηριοτήτων.

([110]) Βάσει δεδομένων που άντλησε η Επιτροπή από τους ιστότοπους του Istituto Nazionale di Statistica (για τις θαλάσσιες μεταφορές) και της Associazione Italiana Gestori Aeroporti (για τις αεροπορικές μεταφορές).

([111]) Έως τη συγχώνευση της Tirrenia και της Adriatica (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 13).

Πίνακας 4

Στατιστικά στοιχεία της ζήτησης των χρηστών για τα έτη 2010 (εκτέλεση δρομολογίων από την Tirrenia) και 2018 (εκτέλεση δρομολογίων από τη CIN)

	Μέσος αριθμός επιβατών ανά ταξίδι [1]		Μέση ποσότητα φορτίων ανά ταξίδι [2]	
Δρομολόγια μεικτών μεταφορών:	2010	2018	2010	2018
Napoli – Palermo (περίοδος μειωμένης κίνησης)	606	583	1 418	1 794
Genova – Porto Torres (περίοδος μειωμένης κίνησης)	714	678	1 381	1 380
Genova – Olbia – Arbatax	531	704	514	779
Civitavecchia – Olbia (περίοδος μειωμένης κίνησης)	1 094	617	2 043	1 526
Napoli – Cagliari	260	607	1 533	1 773
Palermo – Cagliari	489	998	1 489	1 284
Trapani – Cagliari	305	καταργήθηκε	475	καταργήθηκε
Civitavecchia – Cagliari – Arbatax	427	891	847	1 051
Termoli – νήσοι Tremiti	146	204	65	31
	Μέσος αριθμός επιβατών ανά ταξίδι		Μέση ποσότητα φορτίων ανά ταξίδι	
Δρομολόγια εμπορευματικών μεταφορών:	2010	2018	2010	2018
Livorno - Cagliari	3	2	2 046	2 925
Napoli – Cagliari	3	καταργήθηκε	1 339	καταργήθηκε
Ravenna – Catania	14	11	2 594	6 498

([1]) Συνολικός αριθμός επιβατών διαιρούμενος διά του συνολικού αριθμού ταξιδιών μετ' επιστροφής κατά την περίοδο.
([2]) Συνολική ποσότητα φορτίων (σε γραμμικά μέτρα) διαιρούμενη διά του συνολικού αριθμού ταξιδιών μετ' επιστροφής κατά την περίοδο.

(340) Προκειμένου να αποδείξει ότι εξακολούθησε να υπάρχει ζήτηση των χρηστών όταν άρχισε να δραστηριοποιείται η CIN βάσει της νέας σύμβασης, η Ιταλία παρείχε επίσης συνολικά στατιστικά στοιχεία έως το τέλος του 2018. Τα αριθμητικά στοιχεία στον πίνακα 5 δείχνουν ότι από το 2013, από το 2014 αντίστοιχα, και μετά η CIN μετέφερε περισσότερους επιβάτες, οχήματα και φορτία απ' ό,τι η Tirrenia το 2010, το 2011 αντίστοιχα (βλ. αιτιολογική σκέψη 338). Αυτό επιβεβαιώνει ότι εξακολούθησε να υπάρχει ζήτηση των χρηστών και μάλιστα αυξήθηκε σημαντικά απ' όταν η CIN άρχισε να παρέχει τη δημόσια υπηρεσία. Τέλος, από ανάλυση των στατιστικών στοιχείων ανά δρομολόγιο για κάθε έτος έως το τέλος του 2018 δεν προέκυψαν ενδείξεις απώλειας της ζήτησης των χρηστών σε συγκεκριμένα δρομολόγια. Ως παράδειγμα, ο πίνακας 4 περιλαμβάνει τα στατιστικά στοιχεία ανά δρομολόγιο για το 2018. Για λόγους συντομίας, η Επιτροπή δεν αναφέρει τα αριθμητικά στοιχεία για τα άλλα έτη κατά τα οποία η CIN παρείχε την υπηρεσία.

Πίνακας 5

Στατιστικά στοιχεία για τα έτη 2012-2018 (μεικτά και εμπορευματικά δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας τα οποία εκτελούσε η CIN)

	# μεταφερθέντων επιβατών	# μεταφερθέντων αυτοκινήτων	Μεταφερθέν φορτίο (σε γραμμικά μέτρα)
2012 (Ιούλιος-Δεκέμβριος)	473 614	118 322	1 132 682
2013	952 323	236 329	2 764 507
2014	1 026 140	261 201	3 039 598
2015	1 112 603	285 853	3 696 237
2016	1 256 403	313 555	3 312 393
2017	1 160 782	279 827	3 604 775
2018	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω στατιστικά στοιχεία (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 338-340) δείχνουν σαφώς ότι υπάρχει γνήσια ζήτηση για επιβατικές και εμπορευματικές υπηρεσίες σε καθένα από τα δώδεκα επίμαχα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, μπορεί να συναχθεί ότι οι υπηρεσίες αυτές καλύπτουν πραγματικές δημόσιες ανάγκες και ανταποκρίνονται σε γνήσια ζήτηση των χρηστών.

2) **Ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς**

(342) Σύμφωνα με την παράγραφο 48 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ, «δεν θα ήταν σκόπιμο να συνδέσει [η Επιτροπή] συγκεκριμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιων υπηρεσιών με μια δραστηριότητα που ήδη παρέχεται ή μπορεί να παρασχεθεί ικανοποιητικά και υπό όρους, π.χ. τιμής, αντικειμενικών χαρακτηριστικών ποιότητας, συνέχειας και πρόσβασης στην υπηρεσία, που συνάδουν με το δημόσιο συμφέρον όπως το καθορίζει το κράτος, από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς ([112])». Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει κατά πόσον η υπηρεσία θα ήταν ανεπαρκής εάν η εκτέλεσή της επαφιετο μόνον στις δυνάμεις της αγοράς υπό το πρίσμα των απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται από το κράτος μέλος δυνάμει της νέας σύμβασης. Η παράγραφος 48 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνει εν προκειμένω ότι «η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει εάν το κράτος μέλος έχει διαπράξει πρόδηλο σφάλμα».

(343) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου που προηγήθηκε της υπογραφής της νέας σύμβασης με τη CIN, σε ορισμένες γραμμές παρέχονταν πορθμειακές υπηρεσίες από άλλους φορείς εκμετάλλευσης με την επιφύλαξη της νέας σύμβασης, αν και όχι απαραιτήτως καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και με την ίδια συχνότητα. Βάσει της ανταγωνιστικής κατάστασης που προηγήθηκε της ανάθεσης στις 18 Ιουλίου 2012 (όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 34) και των παρατηρήσεων των ενδιαφερομένων μερών (βλέπε ενότητα 5), η Επιτροπή θα αξιολογήσει για κάθε σχετικό δρομολόγιο αν οι υπηρεσίες που παρέχονταν από άλλους φορείς εκμετάλλευσης ήταν ισοδύναμες με εκείνες τις οποίες πρέπει να παρέχει η CIN βάσει της νέας σύμβασης.

(344) Παρότι η νέα σύμβαση επιβάλλει συγκεκριμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τους ναύλους (συμπεριλαμβανομένων μειωμένων ναύλων για τους κατοίκους των νησιών), η Ιταλία δεν αιτιολόγησε την ανάγκη για τη δημόσια υπηρεσία υποστηρίζοντας ότι η CIN πρέπει να διατηρεί τους ναύλους στα επίμαχα δρομολόγια σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό των ναύλων που χρεώνονται από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν διενήργησε συγκριτική ανάλυση των ναύλων που χρεώνονται από όλους τους φορείς εκμετάλλευσης στα επίμαχα δρομολόγια. Στο πλαίσιο της έρευνας η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, στο μέτρο που άλλοι φορείς εκμετάλλευσης παρέχουν πορθμειακές υπηρεσίες στις γραμμές τις οποίες διαχειρίζεται η CIN βάσει του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας, αυτές οι ανταγωνιστικές υπηρεσίες δεν εκπληρώνουν πλήρως τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση. Ειδικότερα, διαφέρουν από άποψη συνέχειας και συχνότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δεν είναι ισοδύναμες (όσον αφορά τους λιμένες ή το είδος υπηρεσίας, π.χ. μόνο εμπορευματικού αντί μεικτού χαρακτήρα) ή δεν έχουν την ίδια ποιότητα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα επικεντρωθεί σε πιθανές διαφορές από άποψη συνέχειας, τακτικότητας, χωρητικότητας και ποιότητας (βλ. αιτιολογική σκέψη 329).

(345) Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχήν ότι έως τη στιγμή της ανάθεσης στη CIN, κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης δεν παρείχε μεικτές υπηρεσίες σε πέντε από τα εννέα δρομολόγια μεικτών υπηρεσιών που καλύπτονται από τη νέα σύμβαση. Ειδικότερα:

— Civitavecchia – Cagliari – Arbatax: Η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε καθημερινά μεικτά δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή. Η Επιτροπή δεν έλαβε ούτε βρήκε αποδείξεις για τον ισχυρισμό της Pan Med (βλ. υποσημείωση 89) ότι η Moby εκτελούσε εβδομαδιαία σύνδεση μεταξύ Civitavecchia και Cagliari. Ακόμη και αν η Moby δραστηριοποιείτο πράγματι σε αυτή τη γραμμή, κάτι που δεν ισχύει, η προσφορά της δεν θα ήταν επαρκής για να καλύψει τη ζήτηση δημόσιας υπηρεσίας από άποψη τακτικότητας (δηλαδή η εβδομαδιαία σύνδεση δεν είναι ισοδύναμη με μια καθημερινή σύνδεση) και δεν θα εκπλήρωνε την απαίτηση παροχής σύνδεσης με το Arbatax. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτό το δρομολόγιο μεικτών υπηρεσιών.

— Napoli – Cagliari: Η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε μεικτά δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή. Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012 (βλ. υποσημείωση 89), η Pan Med επισήμανε ότι η Grimaldi εκτελούσε εμπορευματικά δρομολόγια μεταξύ Salerno και Cagliari. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ανεξάρτητα από πιθανές άλλες διαφορές με τις ειδικές απαιτήσεις που ισχύουν για τη CIN βάσει της νέας σύμβασης, ένα αποκλειστικά εμπορευματικό δρομολόγιο δεν μπορεί να καλύψει την ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τους επιβάτες και τα αυτοκίνητα. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτό το δρομολόγιο μεικτών υπηρεσιών.

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

— Palermo – Cagliari: Η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε μεικτά δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή. Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012 (βλ. υποσημείωση 89), η Pan Med επισήμανε ότι η Grimaldi εκτελούσε εμπορευματικά δρομολόγια μεταξύ αυτών των λιμένων. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ανεξάρτητα από πιθανές άλλες διαφορές με τις ειδικές απαιτήσεις που ισχύουν για τη CIN βάσει της νέας σύμβασης, ένα αποκλειστικά εμπορευματικό δρομολόγιο δεν μπορεί να καλύψει την ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τους επιβάτες και τα αυτοκίνητα. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτό το δρομολόγιο μεικτών υπηρεσιών.

— Trapani – Cagliari: Η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε μεικτά δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή. Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012 (βλ. υποσημείωση 89), η Pan Med επισήμανε ότι η Grimaldi εκτελούσε εμπορευματικά δρομολόγια μεταξύ αυτών των λιμένων. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ανεξάρτητα από πιθανές άλλες διαφορές με τις ειδικές απαιτήσεις που ισχύουν για τη CIN βάσει της νέας σύμβασης, ένα αποκλειστικά εμπορευματικό δρομολόγιο δεν μπορεί να καλύψει την ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με τους επιβάτες και τα αυτοκίνητα. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτό το δρομολόγιο μεικτών υπηρεσιών.

— Termoli – νήσοι Tremiti: Η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης σε αυτή τη γραμμή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτό το δρομολόγιο μεικτών υπηρεσιών.

(346) Στα υπόλοιπα τέσσερα δρομολόγια μεικτών υπηρεσιών που καλύπτονται από τη νέα σύμβαση, και άλλοι φορείς εκμετάλλευσης εκτός της Tirrenia παρείχαν μεικτές υπηρεσίες. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτά τα τέσσερα δρομολόγια. Ειδικότερα, οι υπηρεσίες που παρέχονται από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν καλύπτουν πλήρως την ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίστηκε από την Ιταλία στη νέα σύμβαση για τους λόγους που παρατίθενται κατωτέρω:

— Genova – Porto Torres: Ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που εκτελούσε δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους κατά τη σχετική χρονική περίοδο, η Grandi Navi Veloci (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 266 και 267, εξασφάλιζε μόνο τρεις εβδομαδιαίες αναχωρήσεις κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης. Ωστόσο, η νέα σύμβαση επιβάλλει στη CIN να εκτελεί καθημερινά (νυχτερινά) δρομολόγια και από τους δύο λιμένες. Συνεπώς, τα δρομολόγια που προσφέρονταν από την Grandi Navi Veloci δεν επαρκούσαν για την κάλυψη της ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την τακτικότητα κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας χορηγείται στη CIN μόνο για την εκτέλεση αυτού του δρομολογίου κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, δηλαδή όταν προκύπτει η ανεπάρκεια της αγοράς. Η αναφορά της Pan Med (βλ. αιτιολογική σκέψη 253) στην παρουσία της Grandi Navi Veloci σε αυτή τη γραμμή δεν μπορεί, επομένως, να γίνει δεκτή ως απόδειξη ότι η προσφορά της αγοράς επαρκούσε για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας.

— Civitavecchia – Olbia: Ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που εκτελούσε δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους για τουλάχιστον ένα μέρος της σχετικής χρονικής περιόδου, η SNAN, το 2008 εξασφάλιζε μόνο τρεις εβδομαδιαίες αναχωρήσεις κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης. Ωστόσο, η νέα σύμβαση επιβάλλει στη CIN να εκτελεί καθημερινά (νυχτερινά) δρομολόγια και από τους δύο λιμένες την περίοδο μειωμένης κίνησης. Παρότι η SNAV φαίνεται να αύξησε τη συχνότητα των δρομολογίων της κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, σταμάτησε να εκτελεί δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή μετά τον Μάιο του 2011 και η διάδοχός της, η Grandi Navi Veloci, αποφάσισε να συνεχίσει να εκτελεί αυτό το δρομολόγιο μόνο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Συνεπώς, τα δρομολόγια που προσφέρονταν από τη SNAV και η παρουσία ορισμένων άλλων φορέων εκμετάλλευσης την περίοδο αυξημένης κίνησης (βλ. αιτιολογική σκέψη 34) δεν επαρκούσαν για την κάλυψη της ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την τακτικότητα και τη συνέχεια της υπηρεσίας κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης. Η αναφορά της Grimaldi (βλ. αιτιολογική σκέψη 274) στην παρουσία της Moby σε αυτή τη γραμμή δεν μπορεί να τροποποιήσει αυτό το συμπέρασμα καθώς η Moby εκτελούσε δρομολόγια μόνο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας χορηγείται στη CIN μόνο για την εκτέλεση αυτού του δρομολογίου κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, δηλαδή όταν προκύπτει η ανεπάρκεια της αγοράς.

— Napoli – Palermo: Ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που εκτελούσε δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους κατά τη σχετική χρονική περίοδο, η SNAV (ορισμένα έτη σε συνεργασία με την Grandi Navi Veloci, βλ. αιτιολογική σκέψη 266), εκτελούσε καθημερινά δρομολόγια με απογευματινές αναχωρήσεις και από τους δύο λιμένες τόσο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης όσο και κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης. Καταρχήν, η συχνότητα αυτή ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της νέας σύμβασης. Ωστόσο, από τα στοιχεία που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές προκύπτει σημαντική διαφορά μεταξύ της συνέχειας που παρεχόταν από τη SNAV και του τότε παρόχου δημόσιας υπηρεσίας, της Tirrenia. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο 2009-2012 η SNAV ακύρωσε 76 δρομολόγια σε αυτή τη διαδρομή, ενώ η Tirrenia ακύρωσε μόνο 19 δρομολόγια (δηλαδή τέσσερις φορές λιγότερα). Επιπλέον, από αυτές τις 76 ακυρώσεις στις οποίες προχώρησε η SNAV, οι 19 οφείλονταν σε αργίες και οι υπόλοιπες 57 σε αντίξοες καιρικές συνθήκες. Παρότι η ώρα αναχώρησης ήταν σχεδόν ίδια, η Tirrenia ακύρωσε μόνο πέντε δρομολόγια (ή έντεκα φορές λιγότερα από τη SNAV) λόγω αντίξοων καιρικών συνθηκών. Οι υπόλοιπες ακυρώσεις από την Tirrenia οφείλονταν σε λόγους ανωτέρας βίας, συγκεκριμένα επτά οφείλονταν σε απεργία του προσωπικού και άλλες επτά σε τεχνικά ζητήματα. Επιπλέον, η Ιταλία υποστήριξε ότι η SNAV δεν πληρούσε τις απαιτήσεις ποιότητας της νέας σύμβασης διότι τα σκάφη που χρησιμοποιούσε για την εκτέλεση του συγκεκριμένου δρομολογίου χρονολογούνταν από το 1973, το 1974, το 1980 και μόνο σε μία περίπτωση από το 1989. Ωστόσο, η Tirrenia, και αργότερα η CIN,

χρησιμοποιούσαν πιο πρόσφατα πλοία (κατασκευής μεταξύ 1999 και 2000). Όταν η GNV άρχισε να εκτελεί αυτό το δρομολόγιο το 2011 (σε συνεργασία με τη SNAV), χρησιμοποιούσε σκάφη που χρονολογούνταν από το 1974, το 1978 και δύο από το 1989 (βλ. αιτιολογική σκέψη 267). Η Επιτροπή θεωρεί ότι, βάσει αυτών των στοιχείων, η Ιταλία ορθώς κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η SNAV δεν μπορούσε να διασφαλίσει επαρκώς τη συνέχεια, την τακτικότητα και την ποιότητα των υπηρεσιών σε αυτή τη γραμμή και, επομένως, δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα αναθέτοντας τη διαχείριση αυτής της γραμμής στη CIN. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας χορηγείται στη CIN μόνο για την εκτέλεση του δρομολογίου αυτού κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης (όταν είναι μεγαλύτερη η πιθανότητα αντίξοων καιρικών συνθηκών), αλλά ότι η CIN εκτελεί επίσης δρομολόγια με την ίδια συχνότητα και κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης χωρίς αυτή την αντιστάθμιση (ωστόσο εφαρμόζονται περιορισμοί στους ναύλους). Η αναφορά της Pan Med (βλ. αιτιολογική σκέψη 253) στην παρουσία της SNAV (μαζί με την Grandi Navi Veloci από το 2011) σε αυτή τη γραμμή δεν μπορεί, επομένως, να γίνει δεκτή ως απόδειξη ότι η προσφορά της αγοράς επαρκούσε για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας από πλευράς συνέχειας, τακτικότητας και ποιότητας. Τέλος, οι ισχυρισμοί της Pan Med ότι σχεδίαζε να δραστηριοποιηθεί στη γραμμή Gaeta – Termini Imerese (βλ. αιτιολογική σκέψη 260), η οποία θα ήταν ισοδύναμη με τη γραμμή Napoli – Palermo, δεν μπορούν να θέσουν υπό αμφισβήτηση αυτό το συμπέρασμα. Ειδικότερα, η Pan Med αναφέρθηκε στα σχέδιά της σε επιστολή του Απριλίου του 2013 και από τα στοιχεία που υπέβαλε προκύπτει ότι προέβη σε ενέργειες για να ζητήσει τις αναγκαίες άδειες για την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων αρκετούς μήνες μετά την ανάθεση της ΥΓΟΣ στη CIN (δηλαδή τον Ιούλιο του 2012). Η Pan Med δεν υποστήριξε ότι άρχισε πράγματι να εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Gaeta – Termini Imerese. Σε κάθε περίπτωση, τη στιγμή της ανάθεσης, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς στη γραμμή Napoli – Palermo καθώς η Pan Med δεν είχε υποβάλει ακόμη αίτηση για τη δραστηριοποίησή της και διότι οι υπηρεσίες που παρέχονταν από τη SNAV και την Grandi Navi Veloci δεν ανταποκρίνονταν στις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας από άποψη συνέχειας, τακτικότητας και ποιότητας.

— Genova – Olbia – Arbatax: Κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου, η Moby εκτελούσε δρομολόγια μεταξύ Genova και Olbia μόνο για μια περίοδο του έτους (τα περισσότερα έτη από τα μέσα Μαρτίου έως τα μέσα Οκτωβρίου). Ο ισχυρισμός της Pan Med ότι η Moby εκτελούσε αυτή τη σύνδεση ολόκληρο τον χρόνο (βλ. υποσημείωση 87) δεν υποστηρίζεται από τα αποδεικτικά στοιχεία. Ως εκ τούτου, ούτε η αναφορά της Grimaldi (βλ. αιτιολογική σκέψη 274) στην παρουσία της Moby σε αυτή τη γραμμή μπορεί να θεωρηθεί αποδεικτικό στοιχείο για την έλλειψη ανεπάρκειας της αγοράς. Ομοίως, η GNV (βλ. αιτιολογική σκέψη 266) εκτελούσε δρομολόγια μόνο μεταξύ Genova και Olbia κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Ωστόσο, η νέα σύμβαση επιβάλλει στη CIN να εκτελεί δρομολόγια μεταξύ Genova and Olbia τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επιπλέον, η νέα σύμβαση απαιτεί επίσης σύνδεση με το Arbatax (δύο φορές την εβδομάδα) την οποία κανένας από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν παρέχει. Ως εκ τούτου, τα δρομολόγια που προσφέρονταν από τη Moby και την GNV δεν επαρκούσαν για την κάλυψη της ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας, ιδίως από πλευράς συνέχειας και τακτικότητας.

(347) Σε δύο από τις τρεις γραμμές εμπορευματικών μεταφορών κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης δεν εκτελούσε εμπορευματικά δρομολόγια, ενώ στην τρίτη γραμμή τα δρομολόγια που εκτελούσε ένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης δεν πληρούν πλήρως τις απαιτήσεις που προβλέπονται στη νέα σύμβαση. Ειδικότερα:

— Livorno – Cagliari ([113]): Κατά τη διάρκεια της σχετικής περιόδου, άλλοι φορείς εκμετάλλευσης (π.χ. η Moby όπως επισήμανε η Pan Med, βλ. αιτιολογική σκέψη 253) σε αυτή τη γραμμή πραγματοποιούσαν μόνο μία αναχώρηση ανά εβδομάδα. Ωστόσο, η νέα σύμβαση επιβάλλει στη CIN να εκτελεί εμπορευματικά δρομολόγια μεταξύ αυτών των λιμένων τουλάχιστον πέντε φορές την εβδομάδα. Ως εκ τούτου, τα δρομολόγια που προσφέρονταν από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν επαρκούσαν για την κάλυψη της ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την τακτικότητα.

— Napoli – Cagliari: Η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε εμπορευματικά δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή. Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012, η Pan Med επισήμανε ότι η Grimaldi εκτελούσε εμπορευματικά δρομολόγια μεταξύ Salerno και Cagliari. Παρότι οι λιμένες της Napoli και του Salerno απέχουν μόνο 50 χιλιόμετρα περίπου οδικώς, ο ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι δεν μπορούν να θεωρηθούν εναλλάξιμοι. Η Ιταλία επισημαίνει ότι στην οδηγία CIPE, η οποία αποτελεί μέρος της νομικής βάσης της υπό εξέταση αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, αναφέρεται ότι ένας από τους στόχους των συμφωνιών δημόσιας υπηρεσίας (συμπεριλαμβανομένης της νέας σύμβασης με τη CIN) είναι η παροχή «*συνδέσεων ικανών να μειώσουν την επιβάρυνση της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων στις ήδη κορεσμένες κύριες οδικές αρτηρίες της χερσονήσου της χώρας*». Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, ένα εμπορευματικό δρομολόγιο που εκτελείται από τη Napoli συμβάλλει στον στόχο αυτό καθώς οι οδοί μεταξύ Napoli και Salerno είναι κορεσμένες. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι έχει παραπέμψει την Ιταλία στο Δικαστήριο της ΕΕ λόγω μη συμμόρφωσης με την οδηγία 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα ([114]). Η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης μπορεί σίγουρα να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα. Ανεξάρτητα από τυχόν άλλες διαφορές με τις ειδικές απαιτήσεις που ισχύουν για τη CIN βάσει της νέας σύμβασης, η Επιτροπή θεωρεί ότι, βάσει αυτών των στοιχείων, η Ιταλία θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα εμπορευματικά δρομολόγια που εκτελούνταν από το Salerno δεν ήταν ισοδύναμα με εκείνα που απαιτούνται βάσει της νέας σύμβασης και, ως εκ τούτου, δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς στη γραμμή εμπορευματικών μεταφορών Napoli – Cagliari.

([113]) Η νέα σύμβαση επιτρέπει επίσης την εκτέλεση αυτού του δρομολογίου από την Genova αντί του Livorno αλλά αυτή η δυνατότητα δεν έχει χρησιμοποιηθεί ποτέ στην πράξη.

([114]) Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_18_3450

— Ravenna – Catania: έως τη στιγμή της ανάθεσης στη CIN, η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε εμπορευματικά δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή. Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012, η Pan Med επισήμανε ότι η Grimaldi άρχισε να εκτελεί εμπορευματικά δρομολόγια μεταξύ αυτών των λιμένων από το τέλος του 2012. Επιπλέον, η Pan Med ανέφερε (βλ. αιτιολογική σκέψη 260) ότι σχεδίαζε να δραστηριοποιηθεί στη γραμμή Augusta – Ravenna, η οποία ήταν ισοδύναμη με τη γραμμή Catania – Ravenna. Η Pan Med αναφέρθηκε στα σχέδιά της σε επιστολή του Απριλίου του 2013 και από τα στοιχεία που υπέβαλε προκύπτει ότι προέβη σε ενέργειες για να ζητήσει τις αναγκαίες άδειες για την εκτέλεση αυτού του δρομολογίου τον Νοέμβριο του 2012. Η Pan Med δεν απέδειξε ότι άρχισε πράγματι να εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή Augusta – Ravenna. Σε κάθε περίπτωση, δεδομένου ότι τη στιγμή της ανάθεσης δεν υπήρχε παρουσία κανενός άλλου φορέα εκμετάλλευσης, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς στη συγκεκριμένη γραμμή εμπορευματικών μεταφορών ([115]).

(348) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, τη στιγμή της ανάθεσης, οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούσαν από μόνες τους για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, σε διάφορες γραμμές η CIN ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης ενώ σε άλλες γραμμές τα δρομολόγια που εκτελούνταν από άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν ήταν ισοδύναμα από άποψη συνέχειας, τακτικότητας, χωρητικότητας και ποιότητας και, συνεπώς, δεν ικανοποιούσαν πλήρως τις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίστηκαν από την Ιταλία στη νέα σύμβαση.

3) **Λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση**

(349) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ιταλικές αρχές επέλεξαν να συνάψουν σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έναν φορέα εκμετάλλευσης (CIN) αντί να επιβάλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης που ενδιαφέρονταν να εξυπηρετούν τις επίμαχες γραμμές. Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από την Ιταλία, η Επιτροπή δέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών (όπως περιγράφεται ανωτέρω, βλ. αιτιολογικές σκέψεις 333-341) δεν μπορούσε να καλυφθεί με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, σε αρκετές γραμμές η CIN είναι ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης (βλ. π.χ. αιτιολογική σκέψη 345) και, όπου δεν συμβαίνει αυτό, τα δρομολόγια που προσφέρονται από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν πληρούν (όλες) τις απαιτήσεις της τακτικότητας, της συνέχειας και της ποιότητας. Επιπλέον, η εκτέλεση των περισσότερων (αν όχι όλων των) δρομολογίων, ιδίως την περίοδο μειωμένης κίνησης, είναι ζημιογόνος, οπότε χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας το πιθανότερο είναι να μην εκτελούνταν καθόλου. Η Ecorys κατέληξε σε παρόμοιο συμπέρασμα στην έκθεσή της (βλ. αιτιολογική σκέψη 98). Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει το επιχείρημα της Ιταλίας ότι η επιλογή της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν επίσης αναγκαία λαμβανομένης υπόψη της ιδιωτικοποίησης της Tirrenia. Ειδικότερα, η Ιταλία υποστηρίζει ότι διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για τα στοιχεία ενεργητικού της Tirrenia μαζί με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επέτρεψε i) τη διασφάλιση της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών, ii) τη μεγιστοποίηση της αξίας για το κράτος και iii) τη διαφύλαξη των θέσεων εργασίας. Για τους λόγους αυτούς η Επιτροπή συμφώνησε (βλ. αιτιολογική σκέψη 114) να διοργανώσει η Ιταλία διαδικασία υποβολής προσφορών για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia μαζί με τη νέα σύμβαση. Με τον τρόπο αυτό, η Επιτροπή δέχθηκε επίσης, και επαναλαμβάνει στην παρούσα απόφαση, ότι η Ιταλία δεν μπορούσε να βασιστεί στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εφαρμόζονται σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αλλά ότι θα ήταν προτιμότερο να συνάψει σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μόνο με τη CIN.

Συμπέρασμα

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

(351) Προκειμένου να συναγάγει ότι πληρούται το κριτήριο Altmark 1, η Επιτροπή πρέπει να ελέγξει επίσης αν στη CIN ανατέθηκαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες ήταν σαφώς καθορισμένες. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιγράφονται σαφώς στη νέα σύμβαση και στα παραρτήματά της (που περιλαμβάνουν για παράδειγμα προδιαγραφές πλοίων για κάθε δρομολόγιο). Ομοίως, οι κανόνες που ρυθμίζουν την αντιστάθμιση περιγράφονται αναλυτικά στη σύμβαση, στον νόμο του 2009 και στην οδηγία CIPE. Η νέα σύμβαση έχει επίσης σαφή διάρκεια (οκτώ έτη), ορίζει τη CIN ως τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας και περιέχει τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 365). Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark.

([115]) Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ακόμη και αν η Ιταλία γνώριζε (κάτι που δεν υποστηρίχθηκε ούτε αποδείχθηκε) τις προθέσεις της Grimaldi ή της Pan Med να αρχίσουν να εκτελούν δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή, θα μπορούσε ωστόσο να έχει καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα δρομολόγια της Grimaldi ή της Pan Med δεν θα επαρκούσαν για την κάλυψη της ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας (π.χ. διότι δεν θα ήταν ισοδύναμα από άποψη εξυπηρετούμενων λιμένων, ποιότητας ή χωρητικότητας, ή διότι δεν θα μπορούσε να διασφαλιστεί η συνέχεια και η τακτικότητα αυτών των δρομολογίων).

Προτεραιότητα ελλιμενισμού

(352) Το άρθρο 19β παράγραφος 21 του νόμου του 2009 ορίζει σαφώς ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι αναγκαία για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας με τα νησιά και λαμβανομένων υπόψη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Tirrenia. Πράγματι, εάν δεν υπήρχε προτεραιότητα ελλιμενισμού για τις εταιρείες στις οποίες έχουν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αυτές ενδέχεται (ενίοτε) να έπρεπε να περιμένουν τη σειρά τους για πρόσδεση και, επομένως, να αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται ο σκοπός της διασφάλισης αξιόπιστης και βολικής συνδεσιμότητας για τους πολίτες. Πράγματι, ένα τακτικό χρονοδιάγραμμα είναι απαραίτητο για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας του πληθυσμού των νησιών και για τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών. Επιπλέον, δεδομένου ότι στη νέα σύμβαση προβλέπονται ειδικές υποχρεώσεις χρονικού προγραμματισμού για την αναχώρηση των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας, η προτεραιότητα ελλιμενισμού συμβάλλει στο να διασφαλιστεί ότι οι λιμένες κατανέμουν τις θέσεις και τους χρόνους ελλιμενισμού κατά τρόπο ώστε να διευκολύνεται ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η εν λόγω προτεραιότητα ελλιμενισμού μεταβιβάστηκε στη CIN όταν αγόρασε τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό έχει ως στόχο να διευκολυνθεί η CIN στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλ. αιτιολογική σκέψη 350). Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ισχύει μόνο για υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας (και όχι, για παράδειγμα, όταν η CIN εκτελεί δρομολόγια σε εμπορική βάση κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης). Ως εκ τούτου, η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληροί επίσης τον πρώτο όρο της απόφασης Altmark.

7.1.3.2. Altmark 2

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

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

(355) Πιο συγκεκριμένα, οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση εξηγούνται αναλυτικά στην οδηγία CIPE και έχουν εφαρμοστεί στη νέα σύμβαση (και στα παραρτήματα αυτής), ενώ τα μέγιστα ποσά αντιστάθμισης προβλέπονται στον νόμο του 2009. Η μέθοδος υπολογισμού της αντιστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων για παράδειγμα των στοιχείων κόστους που λαμβάνονται υπόψη, παρουσιάζεται αναλυτικά στην οδηγία CIPE. Δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν συνεπάγεται οικονομική αντιστάθμιση για τη CIN, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό συμμορφώνεται με το κριτήριο Altmark 2.

(356) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι πληρούται το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark.

7.1.3.3. Altmark 3

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

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

(359) Στην απόφαση του 2012 η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς την αναλογικότητα της αντιστάθμισης που καταβαλλόταν στη CIN. Ειδικότερα, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % δεν αντικατόπτριζε κατάλληλο επίπεδο κινδύνου διότι, εκ πρώτης όψεως, η CIN δεν αναλάμβανε τους κινδύνους που ενέχει συνήθως η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών. Ειδικότερα, στα στοιχεία κόστους που λήφθηκαν υπόψη για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης περιλαμβάνονται όλες οι δαπάνες που σχετίζονται με την παροχή της υπηρεσίας και έχουν ληφθεί υπόψη οι διακυμάνσεις π.χ. στις τιμές των καυσίμων. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεώρησε σε εκείνο το στάδιο ότι ενδέχεται να καταβλήθηκε υπεραντιστάθμιση στη CIN.

(360) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ορισμένες πτυχές της μεθόδου αντιστάθμισης, όπως προβλέπεται στη νέα σύμβαση, φαίνεται πράγματι να μειώνουν τον εμπορικό κίνδυνο για τη CIN. Ειδικότερα, οι μέγιστοι ναύλοι τους οποίους μπορεί να χρεώσει η CIN προσαρμόζονται σε ετήσια βάση ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός και να αποτυπωθούν οι διακυμάνσεις στο κόστος καυσίμων. Επιπλέον, η νέα σύμβαση περιέχει ορισμένες ρήτρες (βλ. αιτιολογική σκέψη 107) που στοχεύουν στη

διατήρηση της οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας της δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, σε περίπτωση που η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν επαρκεί για την κάλυψη του κόστους των υπηρεσιών που ανατέθηκαν με τη νέα σύμβαση, οι ρήτρες αυτές επιτρέπουν την αναθεώρηση i) του πεδίου εφαρμογής αυτών των υπηρεσιών, ii) του τρόπου παροχής των υπηρεσιών (π.χ. είδος πλοίων) ή iii) των μέγιστων ναύλων.

(361) Ωστόσο, οι προαναφερόμενες ρήτρες υπόκεινται σε διάφορους περιορισμούς. Ειδικότερα, βάσει του άρθρου 8 της νέας σύμβασης, η οικονομική-χρηματοοικονομική ισορροπία της δημόσιας υπηρεσίας επανεξετάζεται μόνο ανά τριετία. Εάν από την επανεξέταση προκύψει ότι η αντιστάθμιση δεν επαρκεί για την κάλυψη του κόστους δημόσιας υπηρεσίας, η CIN και οι ιταλικές αρχές μπορούν να συμφωνήσουν να προβούν σε αλλαγές μόνο για την επόμενη τριετή περίοδο. Εάν τα έσοδα ή οι δαπάνες της δημόσιας υπηρεσίας εμφανίζουν απρόβλεπτες διαρθρωτικές διαφορές υψηλότερες ή χαμηλότερες από 3 % από τις αξίες που προβλέπονται στη νέα σύμβαση, το άρθρο 9 της εν λόγω σύμβασης παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα να ζητήσουν (υπό διάφορες προϋποθέσεις) την αναθεώρηση της οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας. Βάσει και των δύο άρθρων, οι αλλαγές αυτές (εάν υπάρχουν) είναι αποτέλεσμα διαδικασίας διαπραγμάτευσης και έως την επίτευξη συμφωνίας η CIN πρέπει να συνεχίσει να παρέχει τη δημόσια υπηρεσία ως έχει. Κατά συνέπεια, η CIN παραμένει μερικώς εκτεθειμένη στον κίνδυνο ανεπάρκειας της αντιστάθμισης για την κάλυψη του κόστους λειτουργίας της υπηρεσίας. Παρότι τα άρθρα 8 και 9 της νέας σύμβασης μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την αποκατάσταση της οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας, αυτό γίνεται μόνο σε μελλοντική βάση και δεν είναι δυνατή η αναδρομική διόρθωση.

(362) Όπως εξηγείται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 42), η οδηγία CIPE προβλέπει ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % θα χρησιμοποιείτο για τον καθορισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου με χρήση του τύπου ΜΣΚΚ. Ωστόσο, στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας (βλ. αιτιολογική σκέψη 180), η Ιταλία διευκρίνισε ότι, επειδή το ύψος της αντιστάθμισης υπόκειται σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009, αποφασίστηκε να απλουστευτεί ο υπολογισμός με χρήση του 6,5 % ως πάγιου συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου. Οι ιταλικές αρχές απέδειξαν επίσης ότι η εφαρμογή της πλήρους μεθοδολογίας, όπως προβλέπεται στην οδηγία CIPE, ενδέχεται να είχε ως αποτέλεσμα, τουλάχιστον σε ορισμένα έτη, απόδοση επί του κεφαλαίου που υπερβαίνει το 6,5 %. Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία θεωρεί ότι η απλουστευμένη προσέγγισή της είναι συντηρητική και δεν επιτρέπει υψηλότερη αντιστάθμιση για τη CIN από αυτή που καθορίζεται στην οδηγία CIPE.

(363) Βάσει του ανωτέρω πλαισίου, η Επιτροπή συνέκρινε την απόδοση χρησιμοποιηθέντος κεφαλαίου του 6,5 % που εφαρμόστηκε στη CIN με τη μέση απόδοση χρησιμοποιηθέντος κεφαλαίου που παράχθηκε από ομάδα αναφοράς το 2011 (το έτος πριν από την ανάθεση στη CIN). Η ομάδα αναφοράς απαρτίζεται από επιλεγμένους φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων που παρείχαν ναυτιλιακές συνδέσεις στο εσωτερικό της Ιταλίας ή μεταξύ της Ιταλίας και άλλων κρατών μελών ([116]). Από την ανάλυση προκύπτει ότι η απόδοση χρησιμοποιηθέντος κεφαλαίου που εφαρμόστηκε στη CIN είναι ελαφρά χαμηλότερη από τη μέση απόδοση που παράχθηκε από την ομάδα αναφοράς. Η σύγκριση αυτή δείχνει ότι το έτος πριν από την ανάθεση στη CIN μια απόδοση κεφαλαίου της τάξης του 6,5 % δεν ήταν παράλογη.

(364) Σημαντικό είναι, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, ότι ανεξάρτητα από το ποσό το οποίο θα δικαιούτο η CIN βάσει της προαναφερόμενης μεθοδολογίας (συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης επί του κεφαλαίου), η CIN δεν μπορεί ποτέ να λάβει υψηλότερο ποσό από το μέγιστο ποσό που καθορίστηκε με τον νόμο του 2009 (δηλαδή 72 685 642 EUR). Το ποσό αυτό, το οποίο καθορίστηκε το 2009 και δεν προσαρμόστηκε ποτέ λόγω πληθωρισμού, ήταν πιθανότατα συντηρητικό καθώς ήταν κατά σχεδόν 10 % χαμηλότερο από το ποσό που χρειαζόταν η Tirrenia για να παράσχει την υπηρεσία κατά το ίδιο έτος ([117]). Τα πραγματικά στοιχεία για την περίοδο 2012-2018 στον πίνακα 6 δείχνουν ότι σε όλα τα έτη εκτός από ένα (2015) η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν επαρκούσε για την κάλυψη του καθαρού κόστους της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης επί του κεφαλαίου του 6,5 %. Σύμφωνα με την παράγραφο 47 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η Επιτροπή αξιολογεί αν υπήρξε υπεραντιστάθμιση για ολόκληρη τη διάρκεια της σύμβασης. Για την περίοδο 2012-2018, η CIN έλαβε περίπου 47 εκατ. EUR λιγότερα από το ποσό που υπολογίστηκε με χρήση της μεθοδολογίας που περιλαμβάνει την απόδοση του 6,5 %. Το στοιχείο αυτό επιβεβαιώνει ότι οι ρήτρες επανεξέτασης της νέας σύμβασης δεν προστατεύουν τη CIN από όλους τους κινδύνους που σχετίζονται με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, παρότι η περίμετρος της δημόσιας υπηρεσίας τροποποιήθηκε τον Αύγουστο του 2014 (βλ. αιτιολογική σκέψη 103) κατόπιν αιτήματος της CIN βάσει του άρθρου 9 της νέας σύμβασης, αυτό δεν επηρέασε την υποαντιστάθμιση έως τη στιγμή εκείνη. Ακόμη και αν τα αποτελέσματα βελτιώθηκαν σε ορισμένα από τα επόμενα έτη, η πραγματοποιηθείσα απόδοση κεφαλαίου της CIN για ολόκληρη την περίοδο (έως το 2018) ήταν, επομένως, μόνο 3,4 % περίπου ([118]), αντί 6,5 % σύμφωνα με τις αρχικές προβλέψεις της Ιταλίας.

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

([117]) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το 2009 ήταν το τελευταίο έτος κατά το οποίο η Tirrenia λειτουργούσε υπό κανονικούς όρους (δηλαδή δεν είχε υπαχθεί ακόμη σε έκτακτη διαχείριση).

([118]) Το συνολικό ποσό της αντιστάθμισης που έλαβε η CIN την περίοδο 2012-2018 ισούται με το καθαρό κόστος για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης απόδοσης κεφαλαίου περίπου 3,4 %.

Πίνακας 6

Καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας που παρείχε η CIN για την περίοδο 2012-2018

(σε EUR)

Πεδίο δημόσιας υπηρεσίας CIN	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Γενικό σύνολο
Σύνολο εσόδων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Σύνολο δαπανών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Αποσβέσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Καθαρό κόστος δημόσιας υπηρεσίας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Απόδοση κεφαλαίου (6,5%)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Επιλέξιμο για αντιστάθμιση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Πραγματική αντιστάθμιση	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Υπερ/υπο-αντιστάθμιση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ως θετικό το γεγονός ότι η νέα σύμβαση επιβάλλει στη CIN να αποστέλλει τους λογαριασμούς διαχείρισής της (με κατανομή ανά δρομολόγιο και πιστοποίηση από ανεξάρτητο ελεγκτή) κάθε έτος στο Υπουργείο Μεταφορών προκειμένου αυτό να μπορεί να ελέγξει αν υπήρξε υπεραντιστάθμιση. Αυτό παρέχει πρόσθετη εγγύηση ώστε να διασφαλίζεται ότι η CIN δεν μπορεί να επωφεληθεί από τυχόν υπεραντιστάθμιση. Δεδομένου ότι στους λογαριασμούς αυτούς γίνεται επίσης διάκριση μεταξύ δρομολογίων που εκτελούνται στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας και δρομολογίων που εκτελούνται σε εμπορική βάση, αποκλείεται η διεπιδότηση των δεύτερων δραστηριοτήτων. Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν επίσης αυτούς τους λογαριασμούς διαχείρισης για την περίοδο 2012-2018, παρέχοντας έτσι στην Επιτροπή τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει τους υπολογισμούς που παρουσιάζονται στον πίνακα 6.

(366) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη CIN δεν υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη του κόστους εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους. Πιο συγκεκριμένα, η Επιτροπή θεωρεί ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE πρέπει να αξιολογηθεί σε συνδυασμό με το μέγιστο ποσό αντιστάθμισης που προβλέπεται στον νόμο του 2009. Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η απόδοση κεφαλαίου την οποία θα μπορούσε να αναμένει η CIN από μια εκ των προτέρων άποψη ήταν σύμφωνη με τους κινδύνους τους οποίους διέτρεχε κατά την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών βάσει της νέας σύμβασης. Ως εκ τούτου, οι αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη συμμόρφωση με το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark αίρονται.

(367) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού και τυχόν υπεραντιστάθμιση η οποία προέκυψε ενδεχομένως από αυτήν, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα. Η Ιταλία υποστήριξε ότι ενδεχόμενο οικονομικό πλεονέκτημα από την προτεραιότητα ελλιμενισμού θα ήταν περιορισμένο (βλ. αιτιολογική σκέψη 191). Κατά συνέπεια, ομοίως περιορισμένος θα ήταν και ο κίνδυνος υπεραντιστάθμισης από το μέτρο αυτό. Επιπλέον, στον βαθμό που το μέτρο αυτό μείωνε τις λειτουργικές δαπάνες ή αύξανε τα έσοδα του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, αυτές οι επιπτώσεις θα αντικατοπτρίζονταν πλήρως στους εσωτερικούς λογαριασμούς του φορέα. Η ανωτέρω ανάλυση της Επιτροπής (βλ. αιτιολογική σκέψη 364) επιβεβαίωσε ότι την περίοδο 2012-2018 η CIN δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι και η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληροί το τρίτο κριτήριο Altmark.

7.1.3.4. Altmark 4

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

(369) Σύμφωνα με την παράγραφο 63 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ, ο απλούστερος τρόπος για να ανταποκριθούν οι δημόσιες αρχές στο τέταρτο κριτήριο Altmark είναι να εφαρμόσουν μια ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία υποβολής προσφορών σύμφωνα με την οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([119]) (στο εξής: οδηγία 2004/17/ΕΚ) και την οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([120]) (στο εξής: οδηγία 2004/18/ΕΚ).

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

(371) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στην παρούσα υπόθεση η διαδικασία υποβολής προσφορών έλαβε χώρα πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([121]) (η οποία εφαρμόζεται σε δημόσιες συμβάσεις που ανατίθενται για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών) και της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([122]). Εκείνη την περίοδο ίσχυαν οι οδηγίες 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ. Ωστόσο, η οδηγία 2004/17/ΕΚ δεν εφαρμόζεται στις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, όπως αυτές που παρείχε η Tirrenia. Πράγματι, το άρθρο 5 της οδηγίας 2004/17/ΕΚ καθιστά σαφές ότι στο πεδίο εφαρμογής της εμπίπτουν μόνο οι υπηρεσίες μεταφορών με σιδηρόδρομο, αυτόματα συστήματα, τραμ, τρόλεϊ, λεωφορεία ή καλώδιο.

(372) Αντιθέτως, οι δημόσιες συμβάσεις που ανατίθενται από τις αναθέτουσες αρχές στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων τους παροχής υπηρεσιών για θαλάσσιες, παράκτιες ή ποτάμιες μεταφορές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/18/ΕΚ βάσει της αιτιολογικής της σκέψης 20. Ωστόσο, οι υπηρεσίες υδάτινων μεταφορών περιλαμβάνονται επίσης στο παράρτημα ΙΙ Β της εν λόγω οδηγίας, με αποτέλεσμα ([123]) να υπόκεινται μόνο στο άρθρο 23 και στο άρθρο 35 παράγραφος 4 αυτής. Αυτό σημαίνει ότι, βάσει της οδηγίας 2004/18/ΕΚ, μια δημόσια σύμβαση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών υπόκειται μόνο στις υποχρεώσεις που αφορούν τεχνικές προδιαγραφές (άρθρο 23) και στην υποχρέωση δημοσίευσης προκήρυξης ανάθεσης σύμβασης (μετά την ανάθεση της σύμβασης και, συνεπώς, στο τέλος, όχι στην αρχή, της διαδικασίας ανάθεσης: άρθρο 35 παράγραφος 4). Όλοι οι άλλοι κανόνες που υπαγορεύονται από την οδηγία 2004/18/ΕΚ –συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων σχετικά με το περιεχόμενο των προκηρύξεων προς δημοσίευση (άρθρο 36 παράγραφος 1) και των διατάξεων σχετικά με τα κριτήρια επιλογής (άρθρα 45 έως 52)– δεν ισχύουν στην περίπτωση δημόσιων συμβάσεων για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

(373) Επιπλέον, σε κάθε περίπτωση η οδηγία 2004/18/ΕΚ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών όπως ορίζονται στο άρθρο 1 σημείο 4 ([124]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών που παρουσιάζουν κάποιο διασυνοριακό ενδιαφέρον εξακολουθούν ωστόσο να υπόκεινται στις γενικές αρχές της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης που κατοχυρώνονται στη Συνθήκη.

(374) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η οδηγία 2004/18/ΕΚ μπορεί να έχει εφαρμογή μόνο σε περίπτωση δημόσιας σύμβασης αλλά όχι όταν αφορά παραχώρηση υπηρεσιών. Επιπλέον, δεδομένου ότι η παρούσα υπόθεση αφορά υπηρεσίες υδάτινων μεταφορών, μόνο ορισμένες από τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας έχουν εφαρμογή. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να βασιστεί αποκλειστικά στη συμμόρφωση με τις οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωση με το τέταρτο κριτήριο Altmark. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή αξιολογεί κατωτέρω αν η διαδικασία υποβολής προσφορών την οποία χρησιμοποίησε η Ιταλία ήταν ανταγωνιστική, διαφανής και χωρίς διακρίσεις. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης αυτής η Επιτροπή θα βασιστεί στη σχετική καθοδήγηση που παρέχεται στην ανακοίνωσή της σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ([125]) (ιδίως στις παραγράφους 89 και επ.).

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

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

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

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

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

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

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

Ανταγωνιστικός και διαφανής χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προσφορών

(375) Η παράγραφος 90 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ορίζει ότι μια διαδικασία υποβολής προσφορών πρέπει να είναι ανταγωνιστική ([126]), προκειμένου να μπορούν να συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι που πληρούν τα κριτήρια επιλογής. Επιπλέον, σύμφωνα με την παράγραφο 91 της εν λόγω ανακοίνωσης, η διαδικασία πρέπει να είναι διαφανής, ώστε να εξασφαλίζεται η ισότιμη και δέουσα ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων προσφερόντων σε κάθε στάδιο της διαδικασίας του διαγωνισμού. Στην εν λόγω παράγραφο τονίζεται επίσης ότι η δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες, ο επαρκής χρόνος για τους ενδιαφερόμενους προσφέροντες και η σαφήνεια των κριτηρίων επιλογής και ανάθεσης αποτελούν εξίσου κρίσιμα στοιχεία για μια διαφανή διαδικασία επιλογής και αναφέρεται ότι ο διαγωνισμός πρέπει να τηρεί επαρκώς τις διατυπώσεις δημοσιότητας, ούτως ώστε να μπορούν να λάβουν γνώση αυτού όλοι οι πιθανοί υποψήφιοι.

(376) Ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι παρότι η ιταλική νομοθεσία ([127]) παρείχε στον έκτακτο επίτροπο τη δυνατότητα να προβεί σε ιδιωτικές διαπραγματεύσεις με πιθανούς αγοραστές, αυτή η δυνατότητα δεν αξιοποιήθηκε στην προκειμένη περίπτωση. Πράγματι, στην προκειμένη περίπτωση προτιμήθηκε μια ανοικτή διαδικασία υποβολής προσφορών ώστε να διασφαλιστεί ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia θα πωλείτο στην αγοραία τιμή και, συνεπώς, θα μεγιστοποιούνταν τα έσοδα από την πώληση. Καθώς δεν πραγματοποιήθηκαν ιδιωτικές διαπραγματεύσεις για την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, οι αμφιβολίες τις οποίες διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση του 2011 σχετικά με αυτή τη δυνατότητα αίρονται.

(377) Στην παρούσα υπόθεση, η διαδικασία υποβολής προσφορών κινήθηκε μέσω δημοσίευσης πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia σε μία διεθνή και διάφορες εθνικές εφημερίδες και σε επιλεγμένους ειδικούς ιστότοπους (βλ. αιτιολογική σκέψη 70). Η εν λόγω πρόσκληση καλούσε «*οποιονδήποτε μπορεί να διασφαλίσει τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών*» να εκφράσει το ενδιαφέρον και δεν επέβαλλε περαιτέρω προϋποθέσεις. Στα δυνητικά ενδιαφερόμενα μέρη δόθηκε επίσης επαρκής χρόνος (35 ημέρες) για να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους ώστε να συμμετάσχουν στη μετέπειτα διαδικασία. Κατά το επόμενο στάδιο δέουσας επιμέλειας αυτής της διαδικασίας, στους προσφέροντες που πληρούσαν τα κριτήρια επιλογής δόθηκε προθεσμία τεσσάρων μηνών για να αξιολογήσουν όλες τις σχετικές πληροφορίες προκειμένου να είναι σε θέση να καθορίσουν εάν και τον βαθμό στον οποίο επιθυμούσαν να υποβάλουν προσφορά για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia.

(378) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος καθίστατο σαφές ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia θα πωλείτο υπό τους συγκεκριμένους όρους της διαδικασίας Marzano με ρητό σκοπό τη διασφάλιση της συνέχειας των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, στην πρόσκληση γινόταν αναφορά στο άρθρο 19β του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 135 της 25ης Σεπτεμβρίου 2009, το οποίο όριζε ότι μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής προσφορών θα συναπτόταν νέα σύμβαση με τον αγοραστή της Tirrenia. Το εν λόγω άρθρο αναφέρει επίσης ότι η διάρκεια της νέας αυτής σύμβασης δεν θα υπερβαίνει τα οκτώ έτη και περιγράφει τι θα πρέπει να περιλαμβάνει. Επιπλέον, το ίδιο άρθρο καθορίζει το μέγιστο ποσό αντιστάθμισης για την Tirrenia σε 72 685 642 EUR το έτος για ολόκληρη τη διάρκεια της νέας σύμβασης. Τέλος, το άρθρο 19β ορίζει επίσης ότι ο αγοραστής της Tirrenia θα διατηρήσει την προτεραιότητα ελλιμενισμού στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας.

(379) Όπως επισημαίνεται στην απόφαση του 2011, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος δεν περιείχε συγκεκριμένες λεπτομέρειες σχετικά με τα ακριβή στοιχεία ενεργητικού προς πώληση, το κριτήριο ανάθεσης και το χρονοδιάγραμμα των επόμενων σταδίων της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν στο σύνολό της επαρκώς διαφανής για τους λόγους που παρατίθενται στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις.

(380) Πρώτον, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ανάφερε ότι οι προσφέροντες έπρεπε να είναι σε θέση να «*διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών*». Αυτό ήταν το μόνο κριτήριο επιλογής το οποίο εφάρμοσε η Ιταλία για να καθορίσει αν θα επιτρεπόταν ή όχι στους ενδιαφερόμενους να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Παρότι στην πρόσκληση δεν διευκρινιζόταν με ποιον τρόπο μπορούσαν οι προσφέροντες να αποδείξουν ότι πληρούσαν αυτή την απαίτηση, εξ ορισμού αυτό σήμαινε ότι μπορούσε να χρησιμοποιηθεί κάθε κατάλληλο αποδεικτικό στοιχείο ([128]). Η Επιτροπή δεν έλαβε πληροφορίες που να αποδεικνύουν ότι ένας ή περισσότεροι από τους πέντε ενδιαφερόμενους που αποκλείστηκαν είχαν πράγματι παράσχει κατάλληλα στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι διέθεταν επαρκή χρηματοοικονομικά μέσα για τη διασφάλιση της συνέχειας των υπηρεσιών όπως απαιτούσε η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το κριτήριο επιλογής ήταν σαφές για όλους τους ενδιαφερόμενους προσφέροντες και ήταν επίσης αιτιολογημένο υπό το πρίσμα του επιδιωκόμενου στόχου.

([126]) Στην υποσημείωση 146 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι τα δικαστήρια της Ένωσης αναφέρονται συχνά, στο πλαίσιο των κρατικών ενισχύσεων, σε μια «ανοικτή» διαδικασία υποβολής προσφορών. Ωστόσο, ο όρος «ανοικτή» δεν αναφέρεται σε συγκεκριμένη διαδικασία δυνάμει των οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις. Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο όρος «ανταγωνιστική» φαίνεται πιο ενδεδειγμένος, χωρίς να συνιστά απόκλιση από τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που καθορίζονται στη νομολογία.

([127]) Ειδικότερα: Νομοθετικό διάταγμα αριθ. 134 της 28ης Απριλίου 2008, το οποίο μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 166 της 27ης Οκτωβρίου 2008.

([128]) Επιπλέον, όπως εξηγείται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 373), το άρθρο 36 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ δεν είχε εφαρμογή στη συγκεκριμένη διαδικασία υποβολής προσφορών. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν ήταν στην πραγματικότητα υποχρεωμένη να παράσχει κριτήρια επιλογής στην πρόσκληση.

(381) Δεύτερον, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 378, η αναφορά στο νομοθετικό διάταγμα αριθ. 135 της 25ης Σεπτεμβρίου 2009 κατέστησε σαφές στους ενδιαφερόμενους ότι η νέα σύμβαση (μέγιστης διάρκειας οκτώ ετών) θα συναπτόταν μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής προσφορών και ότι το ετήσιο μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είχε οριστεί σε 72 685 642 EUR. Επιπλέον, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ανέφερε ότι στόχος ήταν η πώληση του επιχειρηματικού κλάδου που προοριζόταν για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, όπως επιβεβαίωσε η Ιταλία, όλες οι σχετικές πληροφορίες όσον αφορά το αντικείμενο της πώλησης, συμπεριλαμβανομένου του σχεδίου της σύμβασης που θα συναπτόταν μεταξύ του αγοραστή και του Δημοσίου, τέθηκαν στη διάθεση των έντεκα μερών που αποφάσισαν τελικά να συμμετάσχουν στη φάση της δέουσας επιμέλειας. Με τον τρόπο αυτό τα μέρη μπορούσαν να αποφασίσουν αν θα υποβάλουν προσφορά ή όχι καθώς και το ποσό της προσφοράς. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι είναι συνήθης πρακτική στις διαδικασίες πωλήσεων μεταξύ ιδιωτικών φορέων οι εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες να διατίθενται μόνο κατά τη φάση της δέουσας επιμέλειας. Για τον ίδιο λόγο, οι ενδιαφερόμενοι έπρεπε να υπογράψουν συμφωνίες εμπιστευτικότητας πριν να τους δοθεί πρόσβαση στα σχετικά έγγραφα (βλ. αιτιολογική σκέψη 71). Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αρκετά σαφές από την πρόσκληση εκδήλωσης ([129]) ότι η πώληση αφορούσε τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia σε δέσμη με μια νέα σύμβαση. Αφού εκδήλωσαν το ενδιαφέρον τους, στα μέρη δόθηκε πρόσβαση σε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες προκειμένου να αποφασίσουν σχετικά με την υποβολή προσφοράς.

(382) Τρίτον, όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα των μετέπειτα φάσεων της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα. Οι ενδιαφερόμενοι προσφέροντες που πληρούσαν το μόνο κριτήριο επιλογής κλήθηκαν με την επιστολή της 10ης Νοεμβρίου 2010 να συμμετάσχουν στη φάση της δέουσας επιμέλειας. Οι πληροφορίες σχετικά με τα συγκεκριμένα επόμενα στάδια της διαδικασίας, ιδίως το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας και τα κριτήρια πρόσβασης στη δεύτερη φάση της δέουσας επιμέλειας, παρασχέθηκαν στη συνέχεια στους εναπομείναντες ενδιαφερόμενους προσφέροντες με την επιστολή του έκτακτου επιτρόπου της 2ας Φεβρουαρίου 2011. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απουσία αυτών των πληροφοριών από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ([130]) είναι απίθανο να αποθάρρυνε πιθανούς προσφέροντες από το να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους.

(383) Τέταρτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι βάσει της πρόσκλησης 21 μέρη εκδήλωσαν ενδιαφέρον να αγοράσουν τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia. Σε αυτά τα 21 μέρη περιλαμβάνονταν εθνικές, ευρωπαϊκές και μη ευρωπαϊκές οντότητες, μεταξύ των οποίων ορισμένοι από τους κορυφαίους φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων της Ιταλίας (π.χ. Grandi Navi Veloci, Moby). Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό επιβεβαιώνει ότι σε όλους τους δυνητικούς προσφέροντες δόθηκαν επαρκείς ευκαιρίες να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους για συμμετοχή στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ενδιαφερόμενοι δεν έπρεπε να ακολουθήσουν επαχθείς διαδικασίες και δεν θα επιβαρύνονταν με σημαντικό κόστος για να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους. Αρκούσε να αποστείλουν στην επιστολή στην οποία θα αποδείκνυαν την ικανότητά τους να διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Τα δεκαέξι μέρη που πληρούσαν αυτό το κριτήριο επιλογής κλήθηκαν στη συνέχεια στη φάση της δέουσας επιμέλειας και έντεκα από αυτά αποφάσισαν να συμμετάσχουν σε αυτήν. Μόνο μετά τη φάση αυτή έπρεπε τα μέρη να αποφασίσουν αν επιθυμούσαν να υποβάλουν προσφορά ή όχι καθώς και πόσο υψηλή θα ήταν η προσφορά τους.

(384) Τέλος, η Επιτροπή επισήμανε στην απόφαση του 2012 ότι δεν ήταν βέβαιο αν όλοι οι δυνητικοί προσφέροντες γνώριζαν κατά τα πρώιμα στάδια της διαδικασίας υποβολής προσφορών τη δυνατότητα προθεσμιακής καταβολής μέρους του τιμήματος εξαγοράς σε διάστημα αρκετών ετών χωρίς την επιβολή τόκων. Η δυνατότητα αυτή δεν αναφερόταν ούτε όμως αποκλειόταν στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ([131]). Βάσει των ανωτέρω, η CIN υπέβαλε προσφορά στην οποία περιλαμβανόταν η καταβολή σχεδόν του μισού τιμήματος εξαγοράς σε δόσεις. Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχήν ότι δεδομένου ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών περιλάμβανε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας οκτώ ετών, η προθεσμιακή καταβολή μέρους του τιμήματος κατά τη διάρκεια της συγκεκριμένης σύμβασης δεν ήταν κάτι ασυνήθιστο. Πράγματι, στην περίπτωση συμβάσεων παραχώρησης, είναι σύνηθες το τέλος παραχώρησης να καταβάλλεται σε δόσεις αντί να καταβάλλεται ολόκληρο προκαταβολικά. Επιπλέον, η Επιτροπή επισήμανε ότι η πραγματική αξία της προσφοράς της CIN, η οποία υπολογίζεται με προεξόφληση των πληρωμών με προθεσμιακό διακανονισμό στην αξία τους κατά τον χρόνο της πώλησης, είναι χαμηλότερη κατά μόλις 4 % περίπου από την περίπτωση καταβολής ολόκληρου του τιμήματος προκαταβολικά. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτή η σχετικά μικρή διαφορά είναι απίθανο να επηρέασε την προθυμία των μερών να εκφράσουν ενδιαφέρον. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia (συμπεριλαμβανομένης της νέας σύμβασης) δεν ήταν γνωστή όταν τα μέρη έπρεπε να εκφράσουν το ενδιαφέρον

([129]) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιταλία δεν όφειλε επίσης να παράσχει λεπτομερή περιγραφή των ακριβών στοιχείων ενεργητικού προς πώληση και της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος, καθώς το άρθρο 36 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ δεν είχε εφαρμογή στη συγκεκριμένη διαδικασία υποβολής προσφορών.

([130]) Επιπλέον, δεδομένου ότι το άρθρο 36 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ δεν είχε εφαρμογή στη συγκεκριμένη διαδικασία υποβολής προσφορών, η Ιταλία δεν όφειλε επίσης να περιγράψει στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος τον τρόπο οργάνωσης των μετέπειτα φάσεων της διαδικασίας υποβολής προσφορών.

([131]) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιταλία δεν όφειλε να περιγράψει αναλυτικά τους (πιθανούς) όρους πληρωμής στην πρόσκληση διότι το άρθρο 36 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/18/ΕΕ δεν είχε εφαρμογή στη συγκεκριμένη διαδικασία υποβολής προσφορών.

τους· επομένως, η γνώση της δυνατότητας προθεσμιακής καταβολής σε αυτό το στάδιο είναι απίθανο να είχε επηρεάσει την απόφαση συμμετοχής στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η δεσμευτική προσφορά της CIN (συμπεριλαμβανομένης της προθεσμιακής καταβολής μέρους του τιμήματος) κατέστη διαθέσιμη στην αίθουσα δεδομένων και όλοι οι άλλοι προσφέροντες κλήθηκαν ρητά να υποβάλουν καλύτερη προσφορά. Παρότι τους δόθηκε σχετική προθεσμία δεκαέξι ημερών και ανεξάρτητα από τη δυνατότητα συμπερίληψης προθεσμιακής καταβολής στις προσφορές τους, κανένας από τους άλλους προσφέροντες δεν υπέβαλε προσφορά. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δυνατότητα καταβολής (μέρους) του τιμήματος εξαγοράς με προθεσμιακό διακανονισμό δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι επηρέασε αρνητικά την ανταγωνιστικότητα ή τη διαφάνεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών.

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

Αμερόληπτος χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προφορών και υψηλότερη τιμή ως κριτήριο

(386) Στην παράγραφο 92 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης επισημαίνεται ότι η χωρίς διακρίσεις μεταχείριση όλων των υποψηφίων σε όλα τα στάδια της διαδικασίας και οι αντικειμενικές διαδικασίες επιλογής και ανάθεσης που καθορίζονται εκ των προτέρων είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της συναλλαγής με τους όρους της αγοράς. Επιπλέον, στην εν λόγω παράγραφο διευκρινίζεται ότι για τη διασφάλιση της ίσης μεταχείρισης, τα κριτήρια ανάθεσης θα πρέπει να επιτρέπουν τη σύγκριση των προσφορών και την αντικειμενική αξιολόγησή τους Τέλος, σύμφωνα με την παράγραφο 95 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης, όταν οι δημόσιοι οργανισμοί πωλούν περιουσιακά στοιχεία, το μόνο κριτήριο για την επιλογή του αγοραστή θα πρέπει να είναι η υψηλότερη τιμή ([132]), λαμβανομένων επίσης υπόψη των απαιτούμενων συμβατικών ρυθμίσεων (για παράδειγμα, εγγύηση των πωλήσεων του πωλητή).

(387) Όπως αναφέρεται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 380), η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος περιείχε μόνο έναν όρο επιλογής, και συγκεκριμένα να είναι οι προσφέροντες σε θέση να «*διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών*». Από τα 21 μέρη που εκδήλωσαν ενδιαφέρον, πέντε αποκλείστηκαν διότι διαπιστώθηκε ότι δεν πληρούσαν αυτό τον όρο (βλ. επίσης υποσημείωση 36). Η Επιτροπή θεωρεί ότι το μόνο εφαρμοστέο κριτήριο επιλογής ήταν αντικειμενικό και είχε καταστεί επαρκώς σαφές σε όλους τους ενδιαφερόμενους στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

(388) Οι δεκαέξι ενδιαφερόμενοι προσφέροντες που πληρούσαν το κριτήριο επιλογής προσκλήθηκαν στη συνέχεια στη φάση της δέουσας επιμέλειας αλλά πέντε από αυτούς τους προσφέροντες ανέφεραν ότι δεν ενδιαφέρονταν πλέον. Κατά τη φάση της δέουσας επιμέλειας, η οποία διήρκεσε τέσσερις μήνες, στα έντεκα εναπομείναντα μέρη παρασχέθηκε πρόσβαση σε αίθουσα δεδομένων η οποία περιείχε όλες τις σχετικές πληροφορίες (βλ. αιτιολογική σκέψη 72) ώστε να αξιολογήσουν τον επιχειρηματικό κλάδο και το σχέδιο της νέας σύμβασης προς πώληση. Ως εκ τούτου, όλοι οι προσφέροντες έλαβαν τις ίδιες πληροφορίες και έτυχαν ίσης μεταχείρισης ανά πάσα στιγμή.

(389) Στις 2 Φεβρουαρίου 2011 ο έκτακτος επίτροπος απέστειλε στους έντεκα εναπομείναντες προσφέροντες επιστολή στην οποία περιγράφονταν αναλυτικά η διαδικασία και οι απαιτήσεις υποβολής προσφοράς. Ειδικότερα, στην επιστολή ορίζονταν σαφώς οι όροι της πώλησης: κατάρτιση επιχειρηματικού σχεδίου για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως ορίζονται στο σχέδιο σύμβασης και παροχή των απαραίτητων εγγυήσεων για την απόδειξη της οικονομικής ευρωστίας του προσφέροντος. Η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι εάν λαμβάνονταν περισσότερες από μία επιλέξιμες προσφορές, το μόνο κριτήριο ανάθεσης θα ήταν η υψηλότερη τιμή. Πράγματι, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στις 29 Απριλίου 2011 ο έκτακτος επίτροπος ζήτησε βελτιωμένες προσφορές από τα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη με μόνο σκοπό την επίτευξη μέγιστων οικονομικών οφελών από την πώληση.

([132]) Βλ. απόφαση του Γενικού Δικαστηρίου της 28ης Φεβρουαρίου 2012, Land Burgenland και Αυστρία κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T-268/08 και T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, σκέψη 87.

(390) Ως εκ τούτου, εξαλείφονται οι αμφιβολίες τις οποίες διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση 2011 ως προς το κατά πόσον το διάταγμα 134/2008 επέτρεπε την κατακύρωση του διαγωνισμού βάσει άλλων κριτηρίων. Όλα τα μέρη έλαβαν ορθή και ισότιμη ενημέρωση στα διάφορα στάδια της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η οποία τους παρείχε τη δυνατότητα να υποβάλουν προσφορά με πλήρη γνώση της διαδικασίας και των απαιτήσεων. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι το κριτήριο ανάθεσης επιτρέπει την αντικειμενική σύγκριση και αξιολόγηση των προσφορών.

Η καταβολή με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN

(391) Στην απόφαση του 2012 η Επιτροπή επισήμανε ότι η πραγματική αξία ([133]) της τιμής αγοράς που κατέβαλε η CIN είναι χαμηλότερη από την αξία που είχε καθορίσει ο εμπειρογνώμονας ο οποίος είχε οριστεί από το αρμόδιο υπουργείο. Ωστόσο, στην υπόθεση *Land Burgenland* , το Δικαστήριο έκρινε ότι όταν μια δημόσια αρχή προβαίνει σε πώληση επιχείρησης η οποία της ανήκει μέσω διαδικασίας ανοικτού διαγωνισμού διαφανούς και άνευ προϋποθέσεων, μπορεί να τεκμαίρεται ότι η αγοραία τιμή αντιστοιχεί στην υψηλότερη (δεσμευτική και αξιόπιστη) προσφορά και ότι λαμβάνεται υπόψη μόνο η τιμή, χωρίς να απαιτείται για την εξακρίβωση της αγοραίας τιμής προσφυγή σε άλλες μεθόδους αποτίμησης, όπως σε ανεξάρτητες πραγματογνωμοσύνες ([134]). Επιπλέον, ακόμη και η υψηλότερη προσφορά στο πλαίσιο πλημμελούς λόγω μη νόμιμων προϋποθέσεων διαδικασίας διαγωνισμού μπορεί παρά ταύτα να αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή όταν οι ελλείψεις στους όρους του διαγωνισμού δεν επηρέασαν το ύψος της προσφοράς αυτής προκαλώντας μείωσή της ([135]).

(392) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεδομένου ότι στην παρούσα υπόθεση η τιμή που καταβλήθηκε από τη CIN είναι αποτέλεσμα μιας ανοικτής, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας υποβολής προσφορών, τεκμαίρεται ότι η τιμή αυτή ισούται με την αγοραία τιμή. Ως εκ τούτου, δεν απαιτείται σύγκριση της τιμής αυτής με τις αποτιμήσεις των ανεξάρτητων εμπειρογνωμόνων που ορίστηκαν από την Ιταλία και την Επιτροπή αντίστοιχα. Επιπλέον, η Ιταλία συμφωνεί με την Επιτροπή (βλ. αιτιολογική σκέψη 176) ότι οι ανεξάρτητοι εμπειρογνώμονες έπρεπε αναγκαστικά να κάνουν ορισμένες υποθέσεις, οπότε οι επακόλουθες αποτιμήσεις θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να ερμηνευθούν με προσοχή. Τέλος, όπως επισημαίνει η CIN (βλ. αιτιολογική σκέψη 236), τουλάχιστον ένας δυνητικός προσφέρων για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia ανέφερε ότι η τιμή που καθορίστηκε από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τον οποίο είχε ορίσει η Ιταλία ήταν υπερβολικά υψηλή. Παρότι τα στοιχεία αυτά είναι ανεπίσημα, επιβεβαιώνουν ότι οι αποτιμήσεις εμπειρογνωμόνων ενδέχεται να μην αντικατοπτρίζουν πάντα την αγοραία αξία όπως καθορίζεται από φορείς της αγοράς μέσω διαδικασίας υποβολής προσφορών.

(393) Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχει επίσης οικονομική λογική για την πληρωμή με προθεσμιακό διακανονισμό. Πράγματι, όπως επισήμανε η CIN (βλ. αιτιολογική σκέψη 240), η πληρωμή με προθεσμιακό διακανονισμό συσχετίζεται με τη φύση του αντικειμένου της πώλησης, ήτοι ένας επιχειρηματικός κλάδος για τον οποίο η πραγματική αξία εξαρτάται (όπως επιβεβαιώνεται από την Banca Profilo, βλ. τμήμα 2.3.3.4 και αιτιολογική σκέψη 240) από την πραγματική καταβολή, εντός περιόδου οκτώ ετών, των ποσών αντιστάθμισης που προβλέπονται στη νέα σύμβαση. Η πληρωμή με προθεσμιακό διακανονισμό (μέρους του τιμήματος εξαγοράς) μπορεί επομένως να θεωρηθεί επίσης ως λογική συνέπεια της φύσης των στοιχείων ενεργητικού (ειδικότερα της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και της σχετικής αντιστάθμισης) που αποτέλεσαν αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών.

(394) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αμφιβολίες της σχετικά με την προθεσμιακή καταβολή μέρους του τιμήματος εξαγοράς αίρονται.

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

(395) Στην παρούσα υπόθεση, αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών αποτέλεσε η νέα σύμβαση σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και υπό ορισμένες προϋποθέσεις όσον αφορά το επίπεδο εργατικού δυναμικού, και όχι μόνο η νέα σύμβαση αυτή καθαυτή. Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική θέση ότι, στον βαθμό που οι προσφέροντες ήταν ήδη επαρκώς εξοπλισμένοι με σκάφη και πληρώματα, θα είχαν επωμιστεί χαμηλότερες δαπάνες εάν δεν είχαν υποχρεωθεί να αναλάβουν μέρος των πάγιων στοιχείων ενεργητικού και των υπαλλήλων της Tirrenia. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η διοργάνωση διαγωνισμού για την ανάθεση της νέας σύμβασης χωρίς υποχρέωση ανάληψης των σκαφών και του πληρώματος της Tirrenia που ήταν απαραίτητα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας θα είχε ως αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

([133]) Υπολογίζεται με προεξόφληση των πληρωμών με προθεσμιακό διακανονισμό στην αξία τους κατά τον χρόνο της πώλησης.

([134]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2013, Land Burgenland κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-214/12 P, C-215/12 P και C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, σκέψεις 94-95.

([135]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2013, Land Burgenland κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-214/12 P, C-215/12 P και C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, σκέψη 96.

(396) Δεδομένου ότι η Tirrenia ήταν μεγάλη εταιρεία υπό έκτακτη διαχείριση, η γενική εγχώρια νομοθεσία ([136]) απαιτούσε από τον αγοραστή της να διατηρήσει το ίδιο επίπεδο προσωπικού που ήταν απαραίτητο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως προβλέπονταν στα επιχειρηματικά σχέδια της Tirrenia για περίοδο δύο ετών. Στο πλαίσιο αυτό, η σύμβαση για τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου απαιτεί από τη CIN να προσφέρει απασχόληση (βάσει νέων συμβάσεων) στους πρώην εργαζομένους της Tirrenia και να μην πραγματοποιήσει απολύσεις ([137]) για περίοδο δύο ετών. Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχήν ότι η απαίτηση αυτή βασίζεται σε νομική υποχρέωση, την οποία οι ιταλικές αρχές δεν μπορούσαν να παραβλέψουν στην οργάνωση της μεταβίβασης του επιχειρηματικού κλάδου, καθώς και ότι αυτή η υποχρέωση είναι χρονικά περιορισμένη, συγκεκριμένα περιορίζεται σε δύο έτη. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia θα συνεχίσει την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας βάσει των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στη νέα σύμβαση. Υπό την έννοια αυτή, η Ιταλία υποστήριξε ότι η CIN θα διατηρούσε μόνο το πλήρωμα και το διοικητικό προσωπικό που απαιτείτο για τη συνεχή παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Επιπλέον, η Ιταλία υποστήριξε ότι η CIN θα έπρεπε να τηρεί τα ελάχιστα αυτά επίπεδα εργατικού δυναμικού, ανεξάρτητα από τυχόν όρο για το εργατικό δυναμικό. Δεδομένου ότι το κόστος απασχόλησης θα καλυπτόταν από την αντιστάθμιση που θα καταβαλλόταν βάσει της νέας σύμβασης στη CIN, η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποχρέωση διατήρησης των επιπέδων απασχόλησης δεν είναι στην πράξη επαχθής για τη CIN. Ως εκ τούτου, είναι απίθανο αυτή η υποχρέωση να συμπίεσε την τιμή πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου και δεν μπορεί να χορήγησε πλεονέκτημα στη CIN με τον τρόπο αυτό. Επιπλέον, η λύση αυτή ήταν επίσης επωφελής για την Tirrenia (και συνεπώς για τον ιδιοκτήτη της, την Ιταλία), καθώς δεν θα έπρεπε να καταβάλει αποζημιώσεις για το προσωπικό που επαναπροσλήφθηκε από τη CIN. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Ecorys, το συνολικό κόστος αποζημιώσεων λόγω απόλυσης για ολόκληρο το προσωπικό της Tirrenia θα είχε ανέλθει σε τουλάχιστον 35 εκατ. EUR.

(397) Με την ομαδοποίηση των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([138]), ο αγοραστής υπόκειται αυτομάτως στην απαίτηση διασφάλισης της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας και του χορηγείται η προτεραιότητα ελλιμενισμού. Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχήν ότι μόνο τα στοιχεία ενεργητικού που ήταν απαραίτητα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ομαδοποιήθηκαν με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Όλα τα υπόλοιπα στοιχεία ενεργητικού (συμπεριλαμβανομένων π.χ. ακινήτων, έξι πλοίων, μιας συλλογής έργων τέχνης) πωλήθηκαν μέσω χωριστών διαδικασιών υποβολής προσφορών. Δεύτερον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ομαδοποίηση των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν οδηγεί σε χαμηλότερη τιμή σε σύγκριση με τη χωριστή πώληση των στοιχείων ενεργητικού και της εν λόγω σύμβασης, για τους ακόλουθους λόγους:

— Όπως αναφέρεται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 164), ο έκτακτος επίτροπος της Tirrenia διοργάνωσε χωριστές διαδικασίες υποβολής προσφορών για την πώληση έξι πλοίων τα οποία χρησιμοποιούνταν σε δρομολόγια που δεν υπόκειντο σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Από αυτά τα έξι πλοία, μόνο ένα μπόρεσε να πωληθεί σε έναν προσφέροντα που σκόπευε να συνεχίσει να το χρησιμοποιεί για ναυτιλιακούς σκοπούς. Τα υπόλοιπα πέντε πλοία μπόρεσαν να πωληθούν μόνο σκοπούς διάλυσης. Επιπλέον, τον Μάρτιο του 2011 οι ναυλομεσίτες ([139]) από τους οποίους ζητήθηκε να καθορίσουν την αξία των πλοίων της Tirrenia επισήμαναν ότι η οικονομική κρίση είχε σημαντικό αντίκτυπο, ο οποίος μεταφραζόταν σε χαμηλότερες αξίες για τα πλοία και πλεόνασμα σκαφών στην αγορά. Για τους λόγους αυτούς, φαίνεται απίθανο να είχαν πωληθεί και τα 18 εναπομείναντα πλοία της Tirrenia για ναυτιλιακούς σκοπούς (δηλαδή έναντι υψηλότερης τιμής από την υπολειμματική τους αξία). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ομαδοποίηση αυτών των πλοίων με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατέστησε δυνατή την εξασφάλιση υψηλότερης τιμής ([140]) για τα πλοία της Tirrenia, καθώς σε αντάλλαγμα για τη χρήση των πλοίων στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας ο αγοραστής τους θα λάμβανε αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για περίοδο οκτώ ετών.

— Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή είχε αναφέρει την πιθανότητα να διέθεταν ήδη οι προσφέροντες επαρκή σκάφη και πληρώματα, με αποτέλεσμα να προτιμούν να μην υποχρεωθούν να αγοράσουν τα πλοία της Tirrenia και να προσλάβουν τους υπαλλήλους της. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι όταν η CIN άρχισε να εκτελεί τις υποχρεώσεις της βάσει της νέας σύμβασης, διέθετε συνολικό εργατικό δυναμικό 1 239 ατόμων και 18 πλοία (που αποτελούσαν μέρος του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia τον οποίο αγόρασε). Η Επιτροπή θεωρεί απίθανο να είχαν οι δυνητικοί προσφέροντες τόσο σημαντικούς πόρους άμεσα διαθέσιμους προς (ανα)κατανομή για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο

([136]) Σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 2 του νομοθετικού διατάγματος 270/1999, κάθε πιθανός αγοραστής επιχειρηματικού κλάδου μιας μεγάλης εταιρείας υπό έκτακτη διαχείριση πρέπει να δεσμεύεται για τη διατήρηση του επιπέδου του εργατικού δυναμικού (δηλαδή του αριθμού των εργαζομένων) και για τη συνέχιση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων για τουλάχιστον δύο έτη μετά την εξαγορά.

([137]) Με εξαίρεση καλά καθορισμένες περιπτώσεις.

([138]) Σχέδιο αυτής της σύμβασης τέθηκε στη διάθεση όλων των προσφερόντων στην αίθουσα δεδομένων. Επιπλέον, οι βασικές της διατάξεις προβλέπονταν ήδη στο άρθρο 19β του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 135 της 25ης Σεπτεμβρίου 2009.

([139]) Ferrando & Massone Srl

([140]) Αυτό οφείλεται στο ότι όταν ένα πλοίο δεν βρίσκεται ακόμη στο τέλος του κύκλου ζωής του, η αξία του για ναυτιλιακούς σκοπούς θα είναι υψηλότερη από την υπολειμματική του αξία. Βάσει του σεναρίου χωριστής πώλησης των πλοίων, είναι πιθανό τουλάχιστον ορισμένα πλοία να έπρεπε να πωληθούν στην υπολειμματική τους αξία. Ως εκ τούτου, μέσω της ομαδοποίησης των πλοίων με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όλα τα πλοία συνεχίζουν να εκτελούν δρομολόγια και μπορούν, συνεπώς, να πωληθούν σε υψηλότερη τιμή από την υπολειμματική τους αξία.

καθώς η νέα σύμβαση περιέχει ειδικές απαιτήσεις (π.χ. χωρητικότητα) σχετικά με τα πλοία που χρησιμοποιούνται στα διάφορα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας. Οποιοσδήποτε φορέας εκμετάλλευσης που διέθετε τους απαιτούμενους πόρους θα τους χρησιμοποιούσε πιθανόν ήδη σε άλλα δρομολόγια και η ανακατανομή τους σύμφωνα με τη νέα σύμβαση θα είχε αναγκαστικά οδηγήσει σε απώλεια των εσόδων από την προηγούμενη χρήση τους. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τόσο η Grimaldi όσο και η GNV συμμετείχαν στη διαδικασία υποβολής προσφορών και ότι καμία εταιρεία δεν δήλωσε στην Επιτροπή ότι θα προτιμούσε να μην χρειαζόταν να αγοράσει τα πλοία της Tirrenia.

(398) Προκειμένου να επαληθευτεί ότι η ομαδοποίηση της νέας σύμβασης με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και ο όρος για το εργατικό δυναμικό δεν είναι επαχθείς για τη CIN, η Επιτροπή, στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας, ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα (Ecorys). Από την Ecorys ζητήθηκε (βλ. αιτιολογική σκέψη 96 και επ.) να καθορίσει την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia χωρίς σχετικούς όρους Η Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι εάν ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia είχε πωληθεί χωρίς σχετικούς όρους, και ειδικότερα χωρίς να έχει ομαδοποιηθεί με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας (και συνεπώς χωρίς την υποχρέωση διασφάλισης της συνέχειας της εν λόγω δημόσιας υπηρεσίας), η εταιρεία θα είχε πωληθεί στην αξία ρευστοποίησής της, δηλαδή 303,5 εκατ. EUR. Η Ecorys βάσισε το συμπέρασμα αυτό στην παραδοχή ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Tirrenia θα μπορούσε να συνεχίσει επικερδώς τις δραστηριότητές του χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Η Ecorys παρατήρησε ότι αυτή η αξία ρευστοποίησης ήταν χαμηλότερη από την αξία που προέκυψε από τη διαδικασία υποβολής προσφορών και ανέφερε ότι, συνεπώς, η άμεση ρευστοποίηση (υπό την έννοια της πώλησης των πλοίων) δεν συνιστούσε βιώσιμη εναλλακτική επιλογή για έναν φορέα της οικονομίας της αγοράς. Επιπλέον, η Ecorys συνέκρινε τη στελέχωση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia με εκείνη διαφόρων συγκρίσιμων ακτοπλοϊκών εταιρειών και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αριθμός του προσωπικού και η διάρθρωση των δαπανών προσωπικού της Tirrenia δεν διαφέρουν από τις συγκεκριμένες συγκρίσιμες εταιρείες, όσον αφορά το μερίδιο του κόστους εργασίας επί των συνολικών εσόδων και την αναλογία κόστους εργασίας/προσωπικού. Από την ανάλυση δεν προέκυψε σημαντική διαφορά μεταξύ του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia και συγκρίσιμων εταιρειών, η οποία θα μπορούσε να υποδηλώσει πλεονάζον προσωπικό ή υπερβολικό κόστος εργασίας. Ως εκ τούτου, ένας δυνητικός αγοραστής θα διέθετε μικρό περιθώριο ελιγμών όσον αφορά την απόλυση ή την αντικατάσταση μέρους του εργατικού δυναμικού. Βάσει των ανωτέρω, η Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο όρος για το εργατικό δυναμικό είχε σημαντικό αντίκτυπο στην αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ομαδοποίηση της νέας σύμβασης με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και ο όρος για το εργατικό δυναμικό δεν μπορεί ούτε να συμπίεσαν την τιμή πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου ούτε να χορήγησαν πλεονέκτημα στη CIN με τον τρόπο αυτό.

(399) Συνοπτικά, ο όρος για διατήρηση των επιπέδων απασχόλησης επιβάλλεται από τη γενική εγχώρια νομοθεσία και όχι από τον πωλητή. Επιπλέον, ο όρος αυτός δεν είναι επαχθής για τον αγοραστή του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, όπως επιβεβαιώνεται επίσης από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα της Επιτροπής, την Ecorys. Ο όρος για διασφάλιση της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας, που αποτελεί άμεση συνέπεια της ομαδοποίησης των στοιχείων ενεργητικού και της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι συμπιέζει την τιμή. Αντιθέτως, όπως υποστηρίχθηκε ανωτέρω, η χωριστή πώληση των στοιχείων ενεργητικού θα είχε οδηγήσει σε χαμηλότερη τιμή (όπως επιβεβαιώνεται από την Ecorys). Επιπλέον, είναι άκρως απίθανο να υπήρχαν δυνητικοί προσφέροντες οι οποίοι θα ενδιαφέρονταν να αποκτήσουν τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να αναλάβουν τα στοιχεία ενεργητικού δεδομένου του μεγάλου αριθμού πλοίων και μελών πληρώματος που απαιτούνται για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οποιοσδήποτε πωλητής της οικονομίας της αγοράς θα είχε αποφασίσει να πωλήσει τα στοιχεία ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia μαζί με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ώστε να εξασφαλίσει την υψηλότερη δυνατή τιμή. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν επέβαλε όρους που ήταν πιθανό να συμπιέσουν την τιμή ή τους οποίους δεν θα ζητούσε ένας ιδιώτης πωλητής. Στη βάση αυτή, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αίρεται η αμφιβολία της ως προς το ότι η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για τη νέα σύμβαση μαζί με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και οι όροι για το εργατικό δυναμικό δεν θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

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

(400) Βάσει της αξιολόγησης που περιγράφεται ανωτέρω (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 375-399), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν ανοικτή, διαφανής και χωρίς διακρίσεις σύμφωνα με τους κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις. Ωστόσο, στην παράγραφο 68 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνεται ότι «στην περίπτωση διαδικασιών στις οποίες υποβάλλεται μόνο μία προσφορά, τούτη δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκής για να εξασφαλίσει ότι η διαδικασία θα οδηγήσει στο μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο».

(401) Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι μόνο η CIN υπέβαλε προσφορά στη διαδικασία υποβολής προσφορών για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia (όπου περιλαμβανόταν η νέα σύμβαση), αυτή η διαδικασία δεν θα επαρκούσε κανονικά για τη διασφάλιση της απουσίας πλεονεκτήματος για τον επιτυχόντα.

(402) Ωστόσο, η Επιτροπή διαφοροποίησε τη θέση που διατυπώνεται στην παράγραφο 68 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ στον οδηγό της για τις ΥΓΟΣ ([141]) αναφέροντας ότι «αυτό δεν σημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν περιπτώσεις κατά τις οποίες, λόγω εξαιρετικά ισχυρών διασφαλίσεων κατά τον σχεδιασμό της διαδικασίας, και μια διαδικασία κατά την οποία υποβάλλεται μία μόνο προσφορά μπορεί να είναι επαρκής για να εξασφαλίσει την παροχή της υπηρεσίας με το "μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο"».

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

— Η διαδικασία υποβολής προσφορών διοργανώθηκε κατά τρόπο ώστε να μεγιστοποιηθεί το ενδιαφέρον από δυνητικούς προσφέροντες. Επιπλέον, αυτοί οι δυνητικοί προσφέροντες δεν έπρεπε να ακολουθήσουν επαχθείς διαδικασίες και δεν θα επιβαρύνονταν με σημαντικό κόστος για να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους. Κατά συνέπεια, λήφθηκαν τουλάχιστον 21 εκδηλώσεις ενδιαφέροντος από ιταλικές, ευρωπαϊκές και μη ευρωπαϊκές οντότητες, από τις οποίες οι δεκαέξι προσκλήθηκαν στη φάση της δέουσας επιμέλειας (βλ. αιτιολογική σκέψη 387).

— Έως το τέλος της διαδικασίας υποβολής προσφορών ήταν δυνατό να υπάρξει πραγματικός ανταγωνισμός. Ειδικότερα, έντεκα πιθανοί προσφέροντες παρέμειναν στη φάση της υποβολής προσφορών. Τρεις από αυτούς (Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. και Marinvest S.r.l.) αποφάσισαν να ενώσουν τις δυνάμεις τους υπό την επωνυμία CIN και να υποβάλουν δεσμευτική προσφορά. Η Επιτροπή θεωρεί ότι βάσει του προφίλ τους, από τους υπόλοιπους οκτώ πιθανούς προσφέροντες, τουλάχιστον πέντε ήταν πιθανόν σε θέση (λόγω της εμπειρίας και των οικονομικών τους πόρων) να υποβάλουν προσφορές ή είχαν λόγο να ενδιαφέρονται πραγματικά για την υποβολή προσφοράς (π.χ. δραστηριοποιούνταν ήδη στον τομέα και/ή στην Ιταλία).

— Καθορίστηκε εκ των προτέρων ελάχιστη τιμή βάσει της αξιολόγησης που διενεργήθηκε από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τον οποίο όρισε η Ιταλία (βλ. αιτιολογική σκέψη 73). Η εν λόγω ελάχιστη τιμή τέθηκε στη διάθεση όλων των δυνητικών προσφερόντων στην αίθουσα δεδομένων και αποτέλεσε ένα σχετικό υψηλό σημείο εκκίνησης για τις προσφορές. Πράγματι, όπως επισημάνθηκε ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 168), ένας δυνητικός προσφέρων για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia ανέφερε ότι η ελάχιστη τιμή ήταν στην πραγματικότητα υπερβολικά υψηλή. Παρότι η υψηλή αυτή ελάχιστη τιμή συνέβαλε στο να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία θα οδηγούσε στο μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο, ενδέχεται παράλληλα να αποθάρρυνε άλλους δυνητικούς προσφέροντες από το να υποβάλουν προσφορά.

— Η δεσμευτική προσφορά που υποβλήθηκε από τη CIN στις 14 Απριλίου 2011 διατέθηκε στην αίθουσα δεδομένων και με επιστολή της 2ας Μαΐου 2011 ο έκτακτος επίτροπος κάλεσε όλους τους προσφέροντες που θα συμμετείχαν στη φάση της δέουσας επιμέλειας να υποβάλουν καλύτερη προσφορά από εκείνη της CIN, έως τις 12 Μαΐου 2011. Κατόπιν αιτήματος ενός εκ των δυνητικών αγοραστών, η προθεσμία υποβολής καλύτερων προσφορών παρατάθηκε στη συνέχεια από τον έκτακτο επίτροπο έως τις 19 Μαΐου 2011. Η πρόσκληση υποβολής καλύτερων προσφορών αποτελεί ιδιαίτερα ισχυρή διασφάλιση για την εξασφάλιση της υψηλότερης δυνατής προσφοράς (και, συνεπώς, του μικρότερου κόστους για το κοινωνικό σύνολο). Επιπλέον, το αίτημα ενός μέρους για παράταση της προθεσμίας δείχνει ότι υπήρχε πραγματικός ανταγωνισμός έως και την τελευταία στιγμή της διαδικασίας υποβολής προσφορών.

(404) Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεδομένων των ανωτέρω διασφαλίσεων, συμπεριλαμβανομένης κυρίως της ελάχιστης τιμής και της πρόσκλησης υποβολής υψηλότερων προσφορών, η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν επαρκής για να διασφαλιστεί η παροχή της υπηρεσίας με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο ακόμη και αν υποβλήθηκε μόνο μία προσφορά. Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η επίμαχη υπόθεση διαφέρει από τις ακόλουθες υποθέσεις όπου υποβλήθηκε μόνο μία προσφορά:

— Στη διαδικασία υποβολής προσφορών για την εκτέλεση ταχέων δρομολογίων μεταφοράς επιβατών μεταξύ Messina και Reggio Calabria, μόνο η Ustica Lines υπέβαλε προσφορά. Ωστόσο, αυτή η εταιρεία ήταν επίσης η μόνη που εκδήλωσε ενδιαφέρον, οπότε δεν ήταν ποτέ δυνατό να υπάρξει πραγματικός ανταγωνισμός. Ως εκ τούτου, στην εν λόγω υπόθεση η Επιτροπή κατέληξε αναγκαστικά στο συμπέρασμα ότι δεν πληρούνταν ο όρος Altmark 4 και ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστούσε κρατική ενίσχυση ([142]). Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στην υπό εξέταση υπόθεση, 21 μέρη εκδήλωσαν ενδιαφέρον και έντεκα από αυτά συμμετείχαν στην τελική φάση της διαδικασίας υποβολής προσφορών.

— Στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών για την ανάθεση παραχωρήσεων διανομής Τύπου στο Βέλγιο, μόνο η bpost (ο κατεστημένος πάροχος αυτής της ΥΓΟΣ) υπέβαλε προσφορά. Παρότι αρχικά τρεις εταιρείες είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών, η μία εταιρεία αποσύρθηκε πριν από την λήξη της προθεσμίας υποβολής προσφοράς, ενώ η άλλη ανακοίνωσε ότι δεν επιθυμούσε πλέον να υποβάλει προσφορά (αν και τρεις ημέρες αφού η bpost είχε υποβάλει την προσφορά της). Ωστόσο, οι βελγικές αρχές υποστήριξαν ότι υπήρξε

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

([142]) Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA.42710, ΥΓΟΣ – ταχέα δρομολόγια μεταφοράς επιβατών μεταξύ Messina και Reggio Calabria – Ιταλία, ΕΕ C 40 της 2.2.2018, σ. 4.

πραγματικός ανταγωνισμός κατά τη διαδικασία υποβολής προσφορών και ότι υπήρχαν επαρκείς διασφαλίσεις ώστε να εξασφαλιστεί ότι η διαδικασία θα οδηγούσε στο μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Ωστόσο, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι στη συγκεκριμένη υπόθεση οι διασφαλίσεις ήταν ανεπαρκείς και, συνεπώς, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν πληρούνταν ο όρος Altmark 4 και ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστούσε κρατική ενίσχυση ([143]). Ενώ οι ιταλικές αρχές χρησιμοποίησαν ανοικτή διαδικασία υποβολής προσφορών, οι βελγικές αρχές διοργάνωσαν διαδικασία με διαπραγμάτευση ([144]) η οποία, σύμφωνα με την παράγραφο 66 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ *«μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι επαρκ[εί] για την εκπλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark»*. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι πέραν της σημαντικής αυτής διαφοράς, και οι διασφαλίσεις στην υπόθεση bspot ήταν επίσης εντελώς διαφορετικές από τις διασφαλίσεις στην προκειμένη υπόθεση. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι στην υπόθεση bpost ο κατεστημένος πάροχος ΥΓΟΣ κέρδισε τον διαγωνισμό αφού υπέβαλε τη μόνη προσφορά με μόνο έναν πιθανό προσφέροντα-ανταγωνιστή. Στην υπό εξέταση υπόθεση, τον διαγωνισμό κέρδισε προσφέρων που δεν συνδεόταν με τον κατεστημένο πάροχο ΥΓΟΣ με αρκετούς αξιόπιστους πιθανούς προσφέροντες-ανταγωνιστές και με τις προαναφερόμενες διασφαλίσεις. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι περιστάσεις στην υπόθεση bpost δεν είναι συγκρίσιμες με εκείνες στην παρούσα υπόθεση.

(405) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών που χρησιμοποιήθηκε για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia διαφέρει σημαντικά από τη διαδικασία που χρησιμοποιήθηκε για την επιλογή του φορέα εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών υπηρεσιών μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής ([145]) (στο εξής: υπόθεση SNCM) με τους εξής τρόπους:

— Οι γαλλικές αρχές ανέθεσαν τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας βάσει διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση. Σύμφωνα με την παράγραφο 66 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ η διαδικασία αυτή *«μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι επαρκ[εί] για την εκπλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark»*. Αντίθετα, οι ιταλικές αρχές χρησιμοποίησαν μια ανοικτή διαδικασία υποβολής προσφορών.

— Παρότι στην υπόθεση SNCM υποβλήθηκαν δύο προσφορές, η μία προσφορά απορρίφθηκε βάσει ενός κριτηρίου επιλογής. Ως εκ τούτου, οι δύο προσφορές δεν συγκρίθηκαν καν επί της ουσίας τους ώστε να επιλεγεί η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη. Επομένως, ακόμη και αν στην πραγματικότητα υποβλήθηκαν δύο προσφορές, αυτό δεν αρκούσε για τη διασφάλιση πραγματικού ανταγωνισμού. Ωστόσο, στη διαδικασία υποβολής προσφορών για την Tirrenia, έντεκα μέρη συμμετείχαν στην τελική φάση και η Επιτροπή θεωρεί ότι ήταν δυνατή η ύπαρξη πραγματικού ανταγωνισμού έως το τέλος της διαδικασίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 403) ακόμη και αν τελικά μόνο η CIN υπέβαλε προσφορά.

— Στην υπόθεση SNCM, ο κατεστημένος φορέας εκμετάλλευσης, ο όμιλος SNCM/CMN υπέβαλε επίσης προσφορά και είχε σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα καθώς διέθετε ήδη πλοία που πληρούσαν τις τεχνικές προδιαγραφές που προβλέπονταν στη σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας. Αυτό ήταν κρίσιμης σημασίας καθώς οι εν λόγω προδιαγραφές απαιτούσαν τη σχεδόν κατά παραγγελία ναυπήγηση πλοίων ανάλογων με ορισμένα πλοία της SNCM Αυτό σήμαινε υψηλό κόστος για τους πιθανούς ενδιαφερόμενους προσφέροντες. Στην υπό εξέταση υπόθεση, ο κατεστημένος φορέας εκμετάλλευσης, η Tirrenia υπό ΕΔ, δεν υπέβαλε ούτε μπορούσε να υποβάλει προσφορά και ο επιτυχών προσφέρων δεν είχε καμία σχέση με τον κατεστημένο φορέα. Καθώς η προσφορά περιλάμβανε τα πλοία που πληρούσαν τις τεχνικές προδιαγραφές για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, κανένας από τους πιθανούς προσφέροντες δεν είχε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων.

— Επιπλέον, στην υπόθεση SNCM η Επιτροπή έκρινε ότι η πολύ μικρή προθεσμία (κάτω του ενός μηνός) που ορίστηκε μεταξύ της ημερομηνίας για την ανάθεση της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και της ημερομηνίας έναρξης των υπηρεσιών μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο εισόδου για νεοεισερχόμενους. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην υπόθεση Tirrenia μεσολάβησε πάνω από ένα έτος μεταξύ της ολοκλήρωσης της διαδικασίας υποβολής προσφορών και της έναρξης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας από τη CIN.

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

(407) Δεδομένου ότι οι τέσσερις όροι που καθορίζονται από το Δικαστήριο στην υπόθεση Altmark πληρούνται σωρευτικά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη CIN, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN, δεν χορηγούν οικονομικό πλεονέκτημα στην τελευταία.

([143]) Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA.42366, Αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκαν στην bpost την περίοδο 2016-2020 – Βέλγιο, ΕΕ C 341 της 16/9/2016, σ. 5.

([144]) Άρθρο 30 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ, άρθρο 1 παράγραφος 9 στοιχείο α) της οδηγίας 2004/17/ΕΚ.

([145]) Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA.22843, Σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για την Κορσική 2007-2013 που ανατέθηκε στη SNCM και στη CMN, ΕΕ L 220 της 17/8/2013, σ. 20.

7.1.3.5. Συμπέρασμα

(408) Δεδομένου ότι δεν πληρούνται όλα τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη CIN, συμπεριλαμβανομένης της καταβολής με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της CIN.

7.1.4. *Τα μέτρα του νόμου του 2010*

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

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

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

(411) Κρατικοί πόροι: οι επίμαχοι πόροι χορηγήθηκαν από το κράτος από τον δικό του προϋπολογισμό (βλ. αιτιολογική σκέψη 109) και η χρήση τους για σκοπούς ρευστότητας κατέστη δυνατή με τον νόμο του 2010. Ως εκ τούτου, το μέτρο καταλογίζεται στο κράτος και χρηματοδοτείται από κρατικούς πόρους·

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

(413) Οικονομικό πλεονέκτημα: η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Tirrenia έλαβε περίπου 12 051 900 EUR για να πραγματοποιήσει τις αναβαθμίσεις πλοίων που απαιτούνταν για την τήρηση των διεθνών προτύπων ασφάλειας και μπορούσε βάσει του νόμου του 2010 να χρησιμοποιήσει αυτούς τους πόρους προσωρινά για σκοπούς ρευστότητας (βλ. αιτιολογική σκέψη 109). Όπως εξηγείται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 110), μέρος αυτών των πόρων (4 657 005,35 EUR) χρησιμοποιήθηκε από την Banca Carige για τον συμψηφισμό δύο οφειλών της Tirrenia προς αυτήν. Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν (βλ. αιτιολογική σκέψη 192) ότι η Tirrenia χρησιμοποίησε στην πραγματικότητα μόνο 630 600 EUR από τα κεφάλαια αυτά για αναβαθμίσεις στο σκάφος Clodia. Τα υπόλοιπα 11 421 300 EUR δεν χρησιμοποιήθηκαν για αναβαθμίσεις ούτε επιστράφηκαν στο κράτος. Τελικά, ο νέος ιδιοκτήτης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia (δηλαδή η CIN) αναγκάστηκε να πληρώσει για τις υπόλοιπες αναβαθμίσεις με δικούς του πόρους (και αυτή η υποχρέωση ύψους 11 421 300 EUR λήφθηκε επίσης υπόψη στην αποτίμηση που καταρτίστηκε από την Banca Profilo). Η Ιταλία δεν απέδειξε ότι αυτή η ρευστότητα χορηγήθηκε με όρους της αγοράς. Επιπλέον, η Tirrenia δεν επέστρεψε ούτε χρησιμοποίησε τη ρευστότητα για τον αρχικό σκοπό της (δηλαδή για αναβαθμίσεις των πλοίων) με εξαίρεση ποσό 630 600 EUR το οποίο χρησιμοποιήθηκε για τις αναβαθμίσεις στο σκάφος Clodia. Δεδομένου ότι ένας συνήθης φορέας της αγοράς δεν θα ήταν σε θέση να ωφεληθεί από ένα τέτοιο μέτρο, η Επιτροπή θεωρεί ότι χορήγησε χωρίς αμφιβολία οικονομικό πλεονέκτημα στην Tirrenia.

(414) Επιπτώσεις στις συναλλαγές: για τους λόγους που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 310-311, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χορήγηση αυτού του μέτρου στην Tirrenia είναι πιθανό να επηρεάσει τις ενωσιακές συναλλαγές και να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.

(415) Συμπέρασμα: Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η εκ μέρους της Tirrenia χρήση του ποσού των 11 421 300 EUR, το οποίο αρχικά προοριζόταν για την αναβάθμιση των πλοίων, για σκοπούς ρευστότητας, δυνατότητα που παρασχέθηκε με τον νόμο του 2010, συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

7.1.4.2. Φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης

(416) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 111, βάσει του άρθρου 1 του νόμου του 2010, ορισμένες πράξεις και ενέργειες που αναλαμβάνονται για την ιδιωτικοποίηση του ομίλου Tirrenia, όπως περιγράφονται στις παραγράφους 1 έως 15 του άρθρου 19β του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, που μετατράπηκε με τροποποιήσεις στον νόμο του 2009, απαλλάσσονται από φόρους που κανονικά επιβάλλονται σε αυτές τις πράξεις και ενέργειες.

(417) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχήν ότι πρέπει να αξιολογηθούν δύο χωριστές σειρές μεταβιβάσεων: 1) οι μεταβιβάσεις των πρώην θυγατρικών της Tirrenia Caremar, Saremar και Toremar από την Tirrenia (επί του παρόντος υπό ΕΔ) προς τις περιφέρειες της Καμπανίας, της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης, και 2) η μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia από την Tirrenia υπό ΕΔ στη CIN. Οι φοροαπαλλαγές αφορούν κυρίως τέλη καταχώρισης, τέλη κτηματολογίου και εγγραφής υποθήκης, τέλος χαρτοσήμου (από κοινού: έμμεσοι φόροι), ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος εταιρειών. Οι δικαιούχοι αυτού του μέτρου ενίσχυσης θα είναι ο πωλητής, ο αγοραστής ή και οι δύο.

(418) Καταρχάς, η Επιτροπή δέχεται ότι οι μεταβιβάσεις στις περιφέρειες δεν υπόκειντο σε φόρο εισοδήματος εταιρειών (καθώς δεν καταβλήθηκε τίμημα) ούτε σε ΦΠΑ (ο οποίος δεν εφαρμόζεται σε τέτοιες πράξεις βάσει της εθνικής νομοθεσίας). Όσον αφορά τους έμμεσους φόρους, όσοι, βάσει της εθνικής νομοθεσίας, ήταν πληρωτέοι μόνο από τους αγοραστές, καταβάλλονταν από τις περιφέρειες οι οποίες ενεργούσαν στην περίπτωση αυτή εντός των αρμοδιοτήτων τους παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή ως κρατικές οντότητες. Κατά συνέπεια, δεν μπορούν να χαρακτηριστούν οικονομικές επιχειρήσεις. Ως εκ τούτου, καμία από τις προαναφερόμενες φοροαπαλλαγές δεν θα εξεταστεί περαιτέρω στην παρούσα απόφαση.

(419) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι καθώς πράξεις όπως η πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN δεν υπόκεινται σε ΦΠΑ ([146]), η φοροαπαλλαγή δεν μπορεί να χορήγησε πλεονέκτημα στην Tirrenia όσον αφορά τον ΦΠΑ. Επιπλέον, η Επιτροπή σημειώνει ότι στη σύμβαση πώλησης για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia αναφέρεται σαφώς ότι ο αγοραστής, δηλαδή η CIN, βαρύνεται με όλους τους φόρους, τα τέλη και τα συμβολαιογραφικά έξοδα που σχετίζονται με την πράξη, χωρίς να κάνει αναφορά σε τυχόν απαλλαγή της CIN από αυτούς τους φόρους. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η CIN δεν μπορεί να ωφελήθηκε από αυτό το μέτρο. Για τους λόγους αυτούς, καμία από τις προαναφερόμενες φοροαπαλλαγές δεν θα εξεταστεί περαιτέρω στην παρούσα απόφαση.

(420) Βάσει του ανωτέρω πλαισίου, η Επιτροπή θα εξετάσει επομένως μόνο αν η Tirrenia (υπό ΕΔ) ωφελήθηκε από απαλλαγές από τέλη καταχώρισης, τέλη κτηματολογίου και εγγραφής υποθήκης, και τέλος χαρτοσήμου («έμμεσοι φόροι») και για τις δύο σειρές μεταβιβάσεων, καθώς και από απαλλαγές από φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN.

(421) Κρατικοί πόροι: μια φοροαπαλλαγή συνεπάγεται εξ ορισμού απώλεια κρατικών πόρων. Επιπλέον, δεδομένου ότι αυτές οι απαλλαγές χορηγήθηκαν μέσω του νόμου του 2010 [βλ. αιτιολογική σκέψη 111 στοιχείο β)], μπορούν επίσης να καταλογιστούν στο κράτος.

(422) Επιλεκτικότητα: καθώς οι φοροαπαλλαγές χορηγούνται μόνο για ενέργειες και πράξεις που σχετίζονται με την ιδιωτικοποίηση του πρώην ομίλου Tirrenia, είναι επιλεκτικές. Η Ιταλία δεν υποστήριξε ούτε απέδειξε ότι οι φοροαπαλλαγές δεν είναι επιλεκτικές.

(423) Οικονομικό πλεονέκτημα: όσον αφορά τους έμμεσους φόρους, η Tirrenia απαλλάχθηκε από την καταβολή τους για ενέργειες και πράξεις που σχετίζονταν και με τις δύο σειρές μεταβιβάσεων που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 416 (προς τις περιφέρειες και προς τη CIN) και, επομένως, ωφελήθηκε από οικονομικό πλεονέκτημα ίσο με τους φόρους που συνήθως οφείλονται για τα συγκεκριμένα είδη ενεργειών και πράξεων βάσει της εθνικής νομοθεσίας.

(424) Επιπλέον, όσον αφορά τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN, η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτή η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκε έναντι αντιτίμου (380 100 000 EUR) που καταβλήθηκε από τη CIN. Ως εκ τούτου, τα έσοδα από αυτή την πράξη θα υπόκειντο κανονικά σε φόρο εισοδήματος εταιρειών. Η απαλλαγή από αυτό τον φόρο συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα καθώς τα έσοδα από μια πώληση στοιχείων ενεργητικού ή μια δραστηριότητα λαμβάνονται κατά κανόνα υπόψη κατά τον υπολογισμό του φόρου εισοδήματος μιας εταιρείας. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτός ο υπολογισμός δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι σε αυτό το στάδιο δεν είναι ακόμη δυνατό να προσδιοριστεί αν η Tirrenia θα ωφεληθεί στην πράξη από την απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος, διότι δεν είναι ακόμη σαφές αν θα οφείλεται οποιοσδήποτε φόρος εισοδήματος κατά την πλήρη εκκαθάριση της Tirrenia ([147]).

([146]) Βάσει του προεδρικού διατάγματος αριθ. 633 της 26ης Οκτωβρίου 1972, οι μεταβιβάσεις συνεχιζόμενων δραστηριοτήτων ή επιχειρηματικών μονάδων σε άλλη εταιρεία δεν θεωρούνται παροχή αγαθών και, επομένως, απαλλάσσονται από ΦΠΑ.

([147]) Ειδικότερα, σε περίπτωση διαδικασίας αφερεγγυότητας όπως αυτή που αφορά την Tirrenia υπό ΕΔ, τα έσοδα καθορίζονται σύμφωνα με τους κανόνες του άρθρου 183 του ενοποιημένου νόμου για τον φόρο εισοδήματος. Βάσει αυτής της διάταξης, τα έσοδα μιας επιχείρησης για την περίοδο από την έναρξη της πτωχευτικής διαδικασίας έως την περάτωσή της υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ των στοιχείων ενεργητικού της επιχείρησης στην αρχή της διαδικασίας και των εναπομένοντων στοιχείων ενεργητικού στο τέλος. Πριν από τη λήξη της διαδικασίας δεν είναι, ως εκ τούτου, δυνατό να προβλεφθεί η ύπαρξη φορολογικής υποχρέωσης ούτε το μέγεθός της. Δεδομένου ότι η εκκαθάριση της Tirrenia υπό ΕΔ είναι ακόμη σε εξέλιξη, δεν είναι δυνατό να συναχθεί αν θα οφείλεται φόρος εισοδήματος.

(425) Επιπτώσεις στις συναλλαγές: για τους λόγους που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 310-311, η Επιτροπή θεωρεί ότι η απαλλαγή της Tirrenia από ορισμένους φόρους όπως περιγράφεται ανωτέρω είναι πιθανό να επηρεάσει τις ενωσιακές συναλλαγές και να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.

(426) Συμπέρασμα: οι απαλλαγές από i) έμμεσους φόρους επί πράξεων και ενεργειών σχετικών με τις μεταβιβάσεις των Caremar, Saremar, Toremar και του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στους αντίστοιχους αγοραστές και από ii) φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN, οι οποίες χορηγήθηκαν με τον νόμο του 2010, συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia.

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

(427) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Επιτροπή ανέφερε τη δυνατότητα των πρώην εταιρειών του ομίλου Tirrenia να χρησιμοποιήσουν πόρους του FAS [βλ. αιτιολογική σκέψη 111 στοιχείο γ)] προκειμένου να καλύψουν τρέχουσες ανάγκες ρευστότητας. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν ότι οι πόροι του FAS δεν προορίζονταν να αποτελέσουν πρόσθετη αντιστάθμιση για την Tirrenia (ή οποιαδήποτε άλλη εταιρεία του πρώην ομίλου Tirrenia). Αντιθέτως, οι πόροι αυτοί κατέστησαν διαθέσιμοι για τη συμπλήρωση των δημοσιονομικών πιστώσεων που προβλέπονταν για την πληρωμή των αντισταθμίσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, σε περίπτωση που οι πιστώσεις αυτές αποδεικνύονταν ανεπαρκείς. Πράγματι, το άρθρο 1 παράγραφος 5β του νόμου του 2010 παρείχε στις περιφέρειες τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του FAS για να χρηματοδοτήσουν τη συνήθη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ή μέρος αυτής) και, με τον τρόπο αυτό, να διασφαλίσουν τη συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Με άλλα λόγια, το μέτρο αυτό αφορά απλώς μια κατανομή πόρων στον ιταλικό κρατικό προϋπολογισμό για την πληρωμή των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(428) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι πόροι του FAS δεν αποτελούν παρά μια πηγή χρηματοδότησης που επιτρέπει στο κράτος να καταβάλει τις αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (που χορηγούνται βάσει της παραταθείσας αρχικής σύμβασης) και δεν συνιστούν μέτρο από το οποίο μπορεί να επωφεληθεί η Tirrenia επιπλέον αυτών των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Με άλλα λόγια, η πιθανή χρήση των πόρων του FAS δεν συνιστά κρατική ενίσχυση προς την Tirrenia και, επομένως, δεν θα αξιολογηθεί περαιτέρω στην παρούσα απόφαση.

7.1.5. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης*

(429) Βάσει της αξιολόγησης που περιγράφεται ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι:

— η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Tirrenia για την εκτέλεση θαλάσσιων δρομολογίων την περίοδο 1η Ιανουαρίου 2009-18 Ιουλίου 2012 και η προτεραιότητα ελλιμενισμού σε αυτά τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας κατά την ίδια περίοδο συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και χαρακτηρίζονται ως νέα ενίσχυση,

— η παράταση της ενίσχυσης διάσωσης από τις 28 Αυγούστου 2011 έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2012 συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ,

— η ανάθεση της νέας σύμβασης για την περίοδο 18 Ιουλίου 2012-18 Ιουλίου 2020, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και την προτεραιότητα ελλιμενισμού, στη CIN –συμπεριλαμβανομένης της καταβολής με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN– πληροί τα τέσσερα κριτήρια Altmark και, συνεπώς, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της CIN κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ,

— η εκ μέρους της Tirrenia χρήση των πόρων που προορίζονταν για την αναβάθμιση των πλοίων για σκοπούς ρευστότητας, δυνατότητα που παρασχέθηκε με τον νόμο του 2010, συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕ,

— οι απαλλαγές από i) έμμεσους φόρους επί των μεταβιβάσεων των Caremar, Saremar, Toremar στις περιφέρειες της Καμπανίας, της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης και επί της μεταβίβασης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN και από ii) φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN, οι οποίες χορηγήθηκαν με τον νόμο του 2010, συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia, και

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

7.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(430) Όλα τα μέτρα ενίσχυσης που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης τέθηκαν σε εφαρμογή πριν την επίσημη έγκρισή τους από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, στο μέτρο που αυτά τα μέτρα ενίσχυσης δεν απαλλάσσονταν υπό την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 ή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, χορηγήθηκαν από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ ([148]).

7.3. **Συμβατότητα της ενίσχυσης**

(431) Επειδή τα προαναφερθέντα μέτρα συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η συμβατότητά τους πρέπει να αξιολογηθεί βάσει των παρεκκλίσεων που προβλέπουν οι παράγραφοι 2 και 3 του εν λόγω άρθρου και το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

7.3.1. *Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και της Tirrenia*

7.3.1.1. Εφαρμοστέοι κανόνες

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

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

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

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

(433) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η χορήγηση της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης, είναι προγενέστερη της έναρξης ισχύος της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Ωστόσο, η δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ του 2011 –στο άρθρο 10 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 και στην παράγραφο 69 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011– περιέχει κανόνες σχετικά με την εφαρμογή τους στο πλαίσιο των ενισχύσεων που έχουν χορηγηθεί πριν τα μέτρα τεθούν σε ισχύ, ήτοι την 31η Ιανουαρίου 2012. Ειδικότερα, το άρθρο 10 στοιχείο β) της απόφασης ΥΓΟΣ 2011 προβλέπει ότι

«κάθε ενίσχυση που τέθηκε σε εφαρμογή πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας απόφασης [δηλαδή πριν τις 31 Ιανουαρίου 2012], η οποία δεν ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά ούτε απαλλασσόταν από την υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με την απόφαση 2005/842/ΕΚ, αλλά πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρούσα απόφαση, είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά και απαλλάσσεται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης».

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

([148]) Οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν μόνο (βλ. αιτιολογική σκέψη 4) την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε βάσει της νέας σύμβασης, για την οποία η Επιτροπή διαπίστωσε ότι δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Επιπλέον, η Ιταλία υποστήριξε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Tirrenia στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης ήταν συμβατή και απαλλασσόταν από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005. Η Επιτροπή θα εξετάσει αν όντως ίσχυε αυτό στο τμήμα 7.3.1.

(435) Κατά συνέπεια, οι κανόνες σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 όπως περιγράφονται ανωτέρω σημαίνουν ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Tirrenia κατά την περίοδο της παράτασης μπορεί να αξιολογηθεί βάσει της δέσμης κανόνων για τις ΥΓΟΣ του 2011. Εάν πληρούνται οι σχετικές προϋποθέσεις είτε της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 είτε του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, το συγκεκριμένο μέτρο ενίσχυσης είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά για ολόκληρη την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 18 Ιουλίου 2012 ([149]).

(436) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τόσο η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005, που τέθηκε σε ισχύ στις 19 Δεκεμβρίου 2005, όσο και η απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 έχουν εφαρμογή μόνο σε κρατικές ενισχύσεις υπό τη μορφή αντιστάθμισης δημόσιας υπηρεσίας για θαλάσσιες συνδέσεις με νησιά στις οποίες η μέση ετήσια κυκλοφορία κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγούνται του έτους ανάθεσης της ΥΓΟΣ δεν υπερβαίνει τους 300 000 επιβάτες. Ωστόσο, τα έτη 2007, 2008 και 2009, ο αριθμός των επιβατών σε τρία από τα δώδεκα δρομολόγια (δηλαδή Napoli – Palermo, Civitavecchia – Olbia and Genova – Porto Torres) που εκτελούσε η Tirrenia βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως παρατάθηκε, υπερέβαινε το όριο των 300 000 επιβατών ετησίως ([150]). Ως εκ τούτου, για αυτά τα τρία δρομολόγια η Επιτροπή δεν μπορεί να αξιολογήσει τη συμβατότητα της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Tirrenia για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης έως τις 18 Ιουλίου 2012 ούτε βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 ούτε βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(437) Κατά συνέπεια, για τρία από τα δρομολόγια της Tirrenia, η συμβατότητα της αντιστάθμισης που χορηγείτο στην Tirrenia για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας από το 2009 έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης εμπίπτει κανονικά στο πεδίο εφαρμογής του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Ωστόσο, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η ενίσχυση προς προβληματικούς παρόχους ΥΓΟΣ πρέπει να αξιολογείται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Η Tirrenia υπάχθηκε στη διαδικασία έκτακτης διαχείρισης στις 5 Αυγούστου 2010 και κηρύχθηκε αφερέγγυα στις 12 Αυγούστου 2010· συνεπώς, ήταν ήδη προβληματική κατά την έννοια της παραγράφου 10 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης κατά τον χρόνο της παράτασης που προβλεπόταν στον νόμο του 2010. Ως εκ τούτου, ήταν προβληματικός πάροχος ΥΓΟΣ τουλάχιστον για μέρος της περιόδου της παράτασης (από τις 12 Αυγούστου 2010 έως την πώλησή της στις 18 Ιουλίου 2012).

(438) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης ([151]), οι οποίες ισχύουν από την 1η Αυγούστου 2014, εφαρμόζονται αναδρομικά σε ενισχύσεις προς παρόχους ΥΓΟΣ. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ότι η αξιολόγηση της συμβατότητας ενίσχυσης που χορηγήθηκε πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012 (ημερομηνία έναρξης ισχύος του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ) σε προβληματικούς παρόχους ΥΓΟΣ διενεργείται βάσει του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ εξαιρέσει των διατάξεων των παραγράφων 9, 14, 19, 20, 24, 39 και 60 ([152]). Ως εκ τούτου, οι ίδιοι κανόνες ισχύουν για ολόκληρη την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησής της στις 18 Ιουλίου 2012.

(439) Καθώς τρία από τα υπό εξέταση δρομολόγια της Tirrenia δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των αποφάσεων ΥΓΟΣ του 2005 και του 2011 και για λόγους συντομίας και αποτελεσματικότητας, η Επιτροπή θα εξετάσει πρώτα αν η αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Tirrenia για την εκτέλεση και των δώδεκα δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης συμμορφώνεται με τους όρους του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, με εξαίρεση

([149]) Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή επισημαίνει τη μεταβατική διάταξη του άρθρου 10 στοιχείο α) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, σύμφωνα με την οποία κάθε σύστημα ενίσχυσης που έχει χορηγηθεί πριν από την έναρξη ισχύος της εν λόγω απόφασης (δηλαδή πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012), το οποίο ήταν συμβατό με την εσωτερική αγορά και απαλλασσόταν από την υποχρέωση κοινοποίησης σύμφωνα με την απόφαση 2005/842/ΕΚ, παραμένει συμβατό με την εσωτερική αγορά και απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης για δύο επιπλέον έτη (δηλαδή μέχρι τις 30 Ιανουαρίου 2014). Αυτό σημαίνει ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε δυνάμει του εν λόγω καθεστώτος κατά την περίοδο μεταξύ της έναρξης ισχύος της απόφασης ΥΓΟΣ 2005, την 19η Δεκεμβρίου 2005, και την έναρξη ισχύος της απόφασης ΥΓΟΣ 2011, στις 31 Ιανουαρίου 2012, θα πρέπει να θεωρηθεί ως συμβατή με την εσωτερική αγορά, αλλά μόνο από την ημερομηνία, κατά την οποία χορηγήθηκε, μέχρι και τις 30 Ιανουαρίου 2014. Εν πάση περιπτώσει, για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από τις 31 Ιανουαρίου 2012 και μετά, η μεταβατική διάταξη του άρθρου 10 στοιχείο α) της απόφασης ΥΓΟΣ 2011 δεν ισχύει και η αξιολόγηση της συμβατότητας πρέπει να γίνει βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ 2011.

([150]) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι παρότι τα τρία αυτά δρομολόγια εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, η συχνότητα αυτή σταδιακά μειώθηκε στην περίοδο μειωμένης κίνησης και το δρομολόγιο εκτελείτο σε εμπορική βάση κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης (βλ. αιτιολογική σκέψη 34). Ωστόσο, δεδομένου ότι τόσο η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005 όσο και η απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 αναφέρονται σε «ετήσια κυκλοφορία», η Επιτροπή δεν μπορεί να εξαιρέσει τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών όταν το δρομολόγιο εκτελείται σε εμπορική βάση, όπως προτείνει η Ιταλία.

([151]) ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1.

([152]) Βλ. παράγραφο 140 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

τους όρους που αναφέρονται στις παραγράφους 9, 14, 19, 20, 24, 39 και 60. Μόνο μετά το πρώτο αυτό στάδιο θα εξετάσει η Επιτροπή αν η ίδια αντιστάθμιση (μόνο για τα εννέα δρομολόγια που δεν υπερβαίνουν το όριο των 300 000 επιβατών) ήταν πιθανόν συμβατή με την εσωτερική αγορά και απαλλασσόταν από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, καθώς αφορά ενίσχυση η οποία χορηγήθηκε μεταξύ 19 Δεκεμβρίου 2005 και 31 Ιανουαρίου 2012 (βλ. αιτιολογική σκέψη 432).

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

(440) Σύμφωνα με την παράγραφο 12 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, «[η] ενίσχυση πρέπει να χορηγείται για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως ορίζεται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης». Στην παράγραφο 13 διευκρινίζεται ότι «τα κράτη μέλη δεν μπορούν να συνδέουν με ειδικές υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις υπηρεσίες που παρέχονται ήδη ή μπορούν να παρασχεθούν ικανοποιητικά και υπό όρους, όπως τιμές, αντικειμενικά χαρακτηριστικά ποιότητας, συνέχεια και πρόσβαση στην υπηρεσία, συναφείς προς το δημόσιο συμφέρον, όπως ορίζεται από το κράτος, από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Όσον αφορά το ερώτημα εάν μια υπηρεσία μπορεί να παρέχεται από την αγορά, η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει κατά πόσον ο ορισμός του κράτους μέλους στρεβλώνεται από πρόδηλο σφάλμα, εκτός εάν διατάξεις της νομοθεσίας της Ένωσης προβλέπουν αυστηρότερο κανόνα». Τέλος, η παράγραφος 56 του πλαισίου ΥΓΟΣ 2011 αναφέρεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών όσον αφορά τη φύση των υπηρεσιών που μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(441) Η αξιολόγηση του κατά πόσον οι ΥΓΟΣ είναι γνήσιες πρέπει επίσης να διενεργείται υπό το πρίσμα της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 325 και 342), του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 327-329) και της νομολογίας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 331-332). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει για την περίοδο παράτασης:

1) αν υπήρχε **ζήτηση των χρηστών**·

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

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

(442) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα δώδεκα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας τα οποία εκτελούσε η Tirrenia κατά την περίοδο της παράτασης είναι τα ίδια με αυτά που ανατέθηκαν στη CIN βάσει της νέας σύμβασης. Επιπλέον, η Επιτροπή περιέγραψε και αξιολόγησε ήδη την ανταγωνιστική κατάσταση σε αυτά τα δρομολόγια κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Στο πλαίσιο αυτό, η αξιολόγηση που ακολουθεί θα βασιστεί και θα παραπέμψει στα σχετικά μέρη της αξιολόγησης που διενεργήθηκε για τη νέα σύμβαση ανωτέρω (βλ. 7.1.3.1).

(443) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχήν (βλ. αιτιολογική σκέψη 152) ότι η Ιταλία επέβαλε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στην αρχική σύμβαση με κύριο σκοπό i) τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών και ii) τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών, μέσω τακτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή κατέληξε ήδη στο συμπέρασμα (βλ. αιτιολογική σκέψη 334) ότι τα ανωτέρω αποτελούν πράγματι θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος. Επιπλέον, για τους λόγους που περιγράφονται ανωτέρω (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 335-336), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα καθορίζοντας αποκλειστικά εμπορευματικά δρομολόγια ως ΥΓΟΣ.

(444) Τα εν λόγω δρομολόγια εκτελούνταν, σε μεγάλο βαθμό χωρίς μεταβολές, για πολλά έτη, δηλαδή τουλάχιστον από την έναρξη ισχύος της αρχικής σύμβασης. Οι μόνες μεταβολές στο πεδίο της υπηρεσίας κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης σε σύγκριση με την κατάσταση στο τέλος του 2008 (όταν η αρχική σύμβαση επρόκειτο αρχικά να λήξει) ήταν μειώσεις στον αριθμό των δρομολογίων που εκτελούνταν υπό το καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα:

— Το δρομολόγιο δημόσιας υπηρεσίας Fiumicino – Arbatax καταργήθηκε από το 2009.

— Το δρομολόγιο Fiumicino – Golfo Aranci (το οποίο η Tirrenia εκτελούσε σε εμπορική βάση) καταργήθηκε από το 2009.

— Από το 2010 και μετά, το δρομολόγιο δημόσιας υπηρεσίας Napoli – Palermo έπρεπε να εκτελείται σε εμπορική βάση κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης διότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας χορηγείτο μόνο για την περίοδο μειωμένης κίνησης.

(445) Προκειμένου να καταδείξουν τη γνήσια ζήτηση των χρηστών για τα δρομολόγια, οι ιταλικές αρχές παρείχαν αναλυτικά στατιστικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι το 2009, πρώτο έτος της παράτασης, η Tirrenia μετέφερε συνολικά 1 181 768 επιβάτες, 276 391 αυτοκίνητα και σχεδόν 3 εκατομμύρια γραμμικά μέτρα φορτίων στα δώδεκα δρομολόγια μεικτών υπηρεσιών κατά τη διάρκεια των αντίστοιχων χρονικών περιόδων που καλύπτονται από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (δηλαδή όχι την περίοδο αυξημένης κίνησης για δύο δρομολόγια). Αυτά τα αριθμητικά στοιχεία αυτά ήταν ελαφρά χαμηλότερα το 2010 (βλ. αιτιολογική σκέψη 338), αλλά η διαφορά οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι το δρομολόγιο Napoli – Palermo δεν εντασσόταν από το 2010 και μετά στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Εάν συνεκτιμηθεί αυτή η διαφορά, οι αριθμοί για το 2011 προσέγγισαν εκείνους του 2009, στοιχείο που δείχνει ότι η συνολική ζήτηση των χρηστών ήταν σημαντική και σχετικά σταθερή.

(446) Όπως αναφέρεται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 339), οι ιταλικές αρχές παρείχαν επίσης αναλυτικά στατιστικά στοιχεία σε επίπεδο επιμέρους δρομολογίου για την περίοδο 2007-2018. Η Επιτροπή κατέδειξε ήδη (βλ. πίνακα 4) ότι υπήρχε σημαντική ζήτηση των χρηστών τόσο για μεικτά όσο και για εμπορευματικά δρομολόγια σε καθεμία από τις σχετικές δώδεκα γραμμές το 2010. Από την ίδια ανάλυση για τα έτη 2009 και 2011 ([153]) δεν προέκυψαν ενδείξεις ότι η ζήτηση των χρηστών για τις πορθμειακές υπηρεσίες στις σχετικές γραμμές θα είχε εκλείψει.

(447) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω στατιστικά στοιχεία δείχνουν σαφώς ότι υπάρχει γνήσια ζήτηση για επιβατικά και εμπορευματικά δρομολόγια σε καθεμία από τις δώδεκα επίμαχες γραμμές δημόσιας υπηρεσίας. Μπορεί ως εκ τούτου να συναχθεί ότι οι τα δρομολόγια αυτές καλύπτουν μια πραγματική ζήτηση των χρηστών και, επομένως, ανταποκρίνονται σε πραγματικές ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας.

(448) Όπως εξηγείται ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 342), η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει επίσης κατά πόσον η υπηρεσία θα ήταν ανεπαρκής εάν η εκτέλεσή της επαφίετο μόνον στις δυνάμεις της αγοράς υπό το πρίσμα των απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται από το κράτος μέλος δυνάμει της παράτασης της αρχικής σύμβασης. Η παράγραφος 48 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνει εν προκειμένω ότι «*η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει εάν το κράτος μέλος έχει διαπράξει πρόδηλο σφάλμα*».

(449) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2009 έως 18 Ιουλίου 2012, σε ορισμένα δρομολόγια που έπρεπε να εκτελούνται από την Tirrenia στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης, άλλοι φορείς εκμετάλλευσης παρείχαν πορθμειακές υπηρεσίες αν και όχι απαραιτήτως καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και με την ίδια συχνότητα. Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη ανωτέρω (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 343-348) για καθένα από τα σχετικά δρομολόγια αν οι υπηρεσίες που παρέχονταν από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης ήταν ισοδύναμες με εκείνες που έπρεπε να παρέχει η CIN βάσει της νέας σύμβασης. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αξιολόγηση αυτή βασίστηκε στην ανταγωνιστική κατάσταση στα συγκεκριμένα δρομολόγια μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 2009 και 18ης Ιουλίου 2012. Καθώς οι υπηρεσίες που πρέπει να παρέχει η CIN είναι σχεδόν πανομοιότυπες από άποψη εξυπηρετούμενων γραμμών, συχνοτήτων και τεχνικών προδιαγραφών με τις υπηρεσίες που έπρεπε να παρέχει η Tirrenia κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, το συμπέρασμα της Επιτροπής (βλ. αιτιολογική σκέψη 348) ότι οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούσαν από μόνες τους για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας ισχύει επίσης για την Tirrenia καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Πράγματι, σε διάφορες γραμμές η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης ενώ σε άλλες γραμμές τα δρομολόγια που εκτελούνταν από άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν ήταν ισοδύναμα από άποψη συνέχειας, τακτικότητας, χωρητικότητας και ποιότητας και, συνεπώς, δεν ικανοποιούσαν πλήρως τις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στην Tirrenia δυνάμει της αρχικής σύμβασης (όπως παρατάθηκε).

(450) Τέλος, ενόψει της σχεδιαζόμενης ιδιωτικοποίησης και προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών που παρέχονταν βάσει της αρχικής σύμβασης, η Ιταλία αποφάσισε να παρατείνει τη σύμβαση αυτή χωρίς μεταβολές (με τις περιορισμένες εξαιρέσεις που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 444 και με την επιφύλαξη της αλλαγής στη μεθοδολογία αντιστάθμισης που εφαρμόστηκε από το 2010 και μετά). Η Επιτροπή αποδέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών (όπως περιγράφεται ανωτέρω, βλ. αιτιολογικές σκέψεις 445-446) δεν μπορούσε να καλυφθεί με την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους φορείς που εξυπηρετούσαν τις επίμαχες γραμμές. Ειδικότερα, σε αρκετές γραμμές η Tirrenia ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης (βλ. π.χ. αιτιολογική σκέψη 345) και, όπου δεν συνέβαινε αυτό, τα δρομολόγια που προσφέρονταν από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν πληρούσαν (όλες) τις απαιτήσεις της τακτικότητας, της συνέχειας και της ποιότητας. Επιπλέον, η εκτέλεση των περισσότερων (αν όχι όλων των) δρομολογίων, ιδίως την περίοδο μειωμένης κίνησης, είναι ζημιογόνος, οπότε χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είναι πιθανό να μην εκτελούνταν καθόλου. Η Ecorys κατέληξε σε παρόμοιο συμπέρασμα στην έκθεσή της (βλ. αιτιολογική σκέψη 98). Επιπλέον, η Επιτροπή αποδέχεται ότι λαμβανομένης υπόψη της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Tirrenia, η παράταση της υφιστάμενης σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν ο μόνος τρόπος να διασφαλιστεί η συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών έως την ολοκλήρωση αυτής της ιδιωτικοποίησης.

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

([153]) Για λόγους συντομίας, η Επιτροπή δεν περιλαμβάνει τα αναλυτικά στοιχεία στην παρούσα απόφαση.

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

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

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

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

β) την επιχείρηση και τη γεωγραφική περιοχή τις οποίες αφορά·

γ) τον χαρακτήρα των αποκλειστικών δικαιωμάτων·

δ) τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης·

ε) τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την επιστροφή της ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.

(454) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012 η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες ως προς το αν η πράξη ανάθεσης περιείχε ολοκληρωμένη περιγραφή της φύσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας της Tirrenia κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Επιπλέον, η Επιτροπή τόνισε ότι δεν είχε εγκριθεί πενταετές σχέδιο για την περίοδο 2005-2008 όπως προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση. Ωστόσο, η Επιτροπή υπενθύμισε επίσης ότι διάφορα στοιχεία της ανάθεσης μπορούν να περιληφθούν σε περισσότερες πράξεις χωρίς να τίθεται υπό αμφισβήτηση η καταλληλότητα του ορισμού των υποχρεώσεων. Κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, η πράξη ανάθεσης της Tirrenia περιλάμβανε την αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε και παρατάθηκε με την πάροδο του χρόνου), τα πενταετή σχέδια, μια σειρά ad hoc αποφάσεων των ιταλικών αρχών, την οδηγία CIPE και τον νόμο του 2009.

(455) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχήν ότι η αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε με την πάροδο του χρόνου), η οποία αποτελεί τον πυρήνα της πράξης ανάθεσης της Tirrenia, παρέμεινε σε πλήρη εφαρμογή έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης βάσει μιας σειράς νομοθετικών διαταγμάτων (βλ. αιτιολογική σκέψη 432). Στα έγγραφα αυτά διευκρινίζεται ότι στην Tirrenia είχαν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησής της.

(456) Σύμφωνα με την αρχική σύμβαση, στα πενταετή σχέδια καθορίζονται οι εξυπηρετούμενες γραμμές και οι λιμένες, ο τύπος και η μεταφορική ικανότητα των σκαφών που χρησιμοποιούνται στις ναυτιλιακές συνδέσεις, η συχνότητα των δρομολογίων και οι επιβαλλόμενοι ναύλοι, καθώς και οι μειωμένοι ναύλοι που ισχύουν ιδίως για τους μόνιμους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών. Παρότι το σχέδιο για την περίοδο 2005-2008 δεν εγκρίθηκε επισήμως, το σχέδιο για την περίοδο 2000-2004 (που εγκρίθηκε με το υπουργικό διάταγμα της 20ής Σεπτεμβρίου 2001) συνέχισε να έχει εφαρμογή με την επιφύλαξη διαφόρων ad hoc μεταβολών (βλ. αιτιολογική σκέψη 33) που αποφασίστηκαν από την κυβέρνηση (συνήθως από τον υπουργό ή από τη διυπηρεσιακή διάσκεψη ([154])). Οι μεταβολές αυτές περιόρισαν κυρίως το πεδίο εφαρμογής των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την πάροδο του χρόνου (π.χ. με την κατάργηση ορισμένων δρομολογίων, συμπεριλαμβανομένων των μεταβολών που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 444), ενώ οι περισσότερες υποχρεώσεις του σχεδίου 2000-2004 (που αντικατοπτρίζει πλήρως τις δεσμεύσεις που ανέλαβε η Ιταλία στο πλαίσιο της απόφασης του 2001) συνέχισαν να ισχύουν αμετάβλητες. Ως εκ τούτου, με την επιφύλαξη της λήψης απόφασης για μεταβολή ενός συγκεκριμένου στοιχείου (π.χ. δρομολογίου, συχνότητας, τύπου σκάφους) του σχεδίου 2000-2004, οι διατάξεις του σχεδίου αυτού συνέχισαν να έχουν πλήρη εφαρμογή κατά την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2009 έως 18 Ιουλίου 2012. Πριν από το 2009, το αρχικό σύστημα ναύλων που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση τροποποιήθηκε με διάφορες μεταγενέστερες πράξεις. Ωστόσο, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης, δεν εκδόθηκαν διυπουργικά διατάγματα για την περαιτέρω τροποποίηση των ναύλων που θα χρεώνονταν από τις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Tirrenia. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες έπρεπε η Tirrenia να εκπληρώνει κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης καθορίζονταν με επαρκή σαφήνεια.

(457) Η Επιτροπή επισήμανε ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 239 και 240 της απόφασης του 2011 ότι οι παράμετροι που είναι απαραίτητες για τον υπολογισμό του ποσού της αντιστάθμισης έχουν καθοριστεί εκ των προτέρων και περιγράφονται με σαφήνεια. Ειδικότερα, για το έτος 2009 η αρχική σύμβαση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 38-40) περιλαμβάνει εξαντλητικό και ακριβή κατάλογο των στοιχείων κόστους που πρέπει να ληφθούν υπόψη καθώς και τη μεθοδολογία υπολογισμού της απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου για τον φορέα εκμετάλλευσης. Για την περίοδο 1η Ιανουαρίου 2010-18 Ιουλίου 2012, η σχετική μεθοδολογία καθορίζεται στην οδηγία CIPE (βλ. αιτιολογική σκέψη 41 και επ.). Ειδικότερα, η οδηγία

([154]) Για τις υπό εξέταση αποφάσεις, η εν λόγω διάσκεψη απαρτίζεται από το Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και το Υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης.

CIPE περιγράφει τα στοιχεία κόστους που πρέπει να ληφθούν υπόψη και την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Τέλος, ο νόμος του 2009 περιλαμβάνει το μέγιστο ύψος της αντιστάθμισης (72 685 642 EUR) που ισχύει από το 2010 και μετά. Επιπλέον, η αρχική σύμβαση προέβλεπε ότι η αντιστάθμιση θα καταβαλλόταν σε δόσεις και διασφάλιζε ότι η αντιστάθμιση βασιζόταν σε πραγματικές δαπάνες και έσοδα από την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Με τον τρόπο αυτό, τυχόν υπεραντιστάθμιση μπορούσε να ανιχνευθεί και να αποφευχθεί εύκολα. Κατά περίπτωση, το κράτος μπορούσε στη συνέχεια να ανακτήσει την υπεραντιστάθμιση από την Tirrenia.

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

7.3.1.4. Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης

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

(460) Η Ιταλία υποστήριξε ότι η διάρκεια της παράτασης συνάδει με την περίοδο που απαιτείται για την απόσβεση των σημαντικότερων στοιχείων ενεργητικού που χρησιμοποιούνται στην παροχή της ΥΓΟΣ. Ειδικότερα, η συνολική διάρκεια της αρχικής σύμβασης όπως παρατάθηκε ανέρχεται σε μόλις 23,5 έτη. Τα πλοία που χρησιμοποιούσε η Tirrenia για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας έχουν διάρκεια ζωής ([155]) 30 έτη (τα οχηματαγωγά) και 20 έτη (τα ταχύπλοα σκάφη μεταφοράς επιβατών) και η αξία τους μειώνεται κατά την περίοδο αυτή. Επιπλέον, η Ιταλία υπενθύμισε ότι η παράταση από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 18 Ιουλίου 2012 ήταν αναγκαία για να διασφαλιστεί η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης.

(461) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διάρκεια της περιόδου ανάθεσης είναι επαρκώς αιτιολογημένη και, συνεπώς, τηρείται η παράγραφος 17 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

7.3.1.5. Συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής ([156])

(462) Σύμφωνα με την παράγραφο 18 του πλαισίου ΥΓΟΣ 2011, «η ενίσχυση θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης μόνο όταν η επιχείρηση συμμορφώνεται, κατά περίπτωση, με την οδηγία 2006/111/ΕΚ».

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

(464) Η Ιταλία υπενθύμισε ότι το άρθρο 4 της απόφασης του 2001 απαιτούσε να αρχίσει η Tirrenia να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για κάθε δρομολόγιο από την 1η Ιανουαρίου 2001 και μετά. Ομοίως, το άρθρο 1 παράγραφος 4 της απόφασης του 2004 απαιτούσε να τηρεί η Adriatica (η οποία συγχωνεύθηκε με την Tirrenia το 2004) χωριστούς λογαριασμούς για κάθε δρομολόγιό της από την 1η Ιανουαρίου 2004 και μετά. Στο πλαίσιο της απόφασης του 2001 και κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η PriceWaterhouseCoopers (στο εξής: PWC) εκπόνησε μελέτη στην οποία αναπαράγονταν οι αναλυτικοί λογαριασμοί της Tirrenia για την περίοδο 1992-1999. Στο πλαίσιο αυτό, η PWC εξέδωσε γνωμοδότηση στην οποία επιβεβαιωνόταν ότι η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατάρτιση αυτών των λογαριασμών ήταν κατάλληλη και σύμφωνη με την ισχύουσα λογιστική πρακτική. Σύμφωνα με την Ιταλία, η Tirrenia και η Adriatica συνέχισαν να παράγουν τους αναλυτικούς λογαριασμούς τους στη βάση αυτή και, συνεπώς, συμμορφώνονταν με τις απαιτήσεις που προβλέπονταν στις αποφάσεις του 2001 και του 2004. Για την υπό εξέταση περίοδο, η Ιταλία υπέβαλε επίσης ως αποδεικτικό στοιχείο τους ανά δρομολόγιο λογαριασμούς της Tirrenia για τα έτη 2009, 2010 και 2011.

([155]) Βλ. απόφαση της 30ής Δεκεμβρίου 2004 που λήφθηκε από τη διυπηρεσιακή διάσκεψη. Με την απόφαση αυτή παρατάθηκε η αρχικά προβλεπόμενη περίοδος απόσβεσης από 20 σε 30 έτη για τα οχηματαγωγά και από 15 σε 20 έτη για τα ταχύπλοα σκάφη μεταφοράς επιβατών.

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

(465) Για το 2012 η CIN κατάρτισε λογαριασμούς ανά δρομολόγιο από τη στιγμή που άρχισε να παρέχει την υπηρεσία (σύμφωνα με τις υποχρεώσεις της βάσει της νέας σύμβασης). Ο έκτακτος επίτροπος δεν κατάρτισε τέτοιους λογαριασμούς για την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2012 έως 18 Ιουλίου 2012 καθώς επίκειτο η ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης. Ωστόσο, ο έκτακτος επίτροπος υπέβαλε συνολικές τριμηνιαίες οικονομικές καταστάσεις για ολόκληρο το 2012 στο Υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης. Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν τις καταστάσεις αυτές ως αποδεικτικά στοιχεία. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι καταστάσεις αυτές επαρκούν για να αποδείξουν ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγείτο στην Tirrenia υπό ΕΔ δεν κάλυπτε πλήρως το καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας και, επομένως, απέκλειε επίσης ενδεχόμενη διεπιδότηση (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 472). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι επιτυγχάνονται, συνεπώς, οι δύο κύριοι στόχοι του διαχωρισμού των λογαριασμών, ήτοι η αποφυγή υπεραντιστάθμισης και διεπιδότησης.

(466) Βάσει των ανωτέρω και λαμβανομένων υπόψη των ειδικών περιστάσεων της ιδιωτικοποίησης, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούνταν οι απαιτήσεις που προβλέπονται στις παραγράφους 18 και 44 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

7.3.1.6. Ποσό της αντιστάθμισης

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

(468) Στην προκειμένη υπόθεση, δεδομένου ότι τουλάχιστον μέρος της αντιστάθμισης συνιστά παράνομη ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος του ([157]), η παράγραφος 69 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 ορίζει συγκεκριμένα ότι, για τον σκοπό της αξιολόγησης της κρατικής ενίσχυσης, δεν απαιτείται να χρησιμοποιηθεί η μεθοδολογία του καθαρού αποφευχθέντος κόστους. Αντίθετα, μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικές μέθοδοι για τον υπολογισμό του καθαρού κόστους που είναι αναγκαίο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως η μεθοδολογία που βασίζεται στην κατανομή κόστους. Βάσει της τελευταίας μεθοδολογίας, το καθαρό κόστος υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ του κόστους και των εσόδων εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως καθορίζεται και εκτιμάται στην πράξη ανάθεσης. Στις παραγράφους 28 έως 38 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 περιγράφεται αναλυτικότερα ο τρόπος εφαρμογής αυτής της μεθοδολογίας.

(469) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να καταλήξει σε συμπέρασμα ως προς το αν το ποσό της αντιστάθμισης ήταν αναλογικό διότι εξακολουθούσε να έχει αμφιβολίες σχετικά με τον χαρακτηρισμό ορισμένων δημόσιων υπηρεσιών που είχαν ανατεθεί στην Tirrenia ως γνήσιων ΥΓΟΣ. Οι αμφιβολίες αυτές εξετάστηκαν στο τμήμα 7.3.1.2. Ωστόσο, η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σχετικά με το ασφάλιστρο κινδύνου της τάξης του 6,5 %, το οποίο ίσχυε από το 2010 και μετά. Ειδικότερα, η Επιτροπή διερωτήθηκε κατά πόσον αυτό το ασφάλιστρο αντικατοπτρίζει ένα κατάλληλο επίπεδο κινδύνου λαμβανομένου υπόψη ότι εκ πρώτης όψεως η Tirrenia δεν αναλαμβάνει τους κινδύνους που απορρέουν συνήθως από την παροχή αυτών των υπηρεσιών.

(470) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στην απόφαση του 2011 διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η Tirrenia ενδέχεται να έλαβε υπεραντιστάθμιση μόνο για την εκτέλεση των καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας από το 2010 και μετά. Ακόμη και αν η Επιτροπή δεν εξέφρασε τέτοιες αμφιβολίες για το 2009, οι ιταλικές αρχές παρείχαν τον υπολογισμό του ποσού της αντιστάθμισης για το 2009 (80 εκατ. EUR), το οποίο καθορίστηκε βάσει της μεθοδολογίας που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Tirrenia είχε ζητήσει περίπου 93,1 εκατ. EUR αλλά η Ιταλία απέρριψε ορισμένες δαπάνες διότι δεν ήταν επιλέξιμες βάσει αυτής της μεθοδολογίας. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Tirrenia δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση για την εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας το 2009.

(471) Από το 2010 και μετά, το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % χρησιμοποιείτο για τον καθορισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου με χρήση του τύπου ΜΣΚΚ. Ωστόσο, όπως εξηγήθηκε ήδη ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 362), η Ιταλία διευκρίνισε ότι, επειδή το ύψος της αντιστάθμισης υπόκειται σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009, αποφασίστηκε να απλουστευτεί ο υπολογισμός με χρήση του 6,5 % ως πάγιου συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου. Επιπλέον, η Ιταλία επισήμανε ότι λόγω της δυσχερούς χρηματοοικονομικής κατάστασής της, η Tirrenia χρειάστηκε να υπαχθεί σε έκτακτη διαχείριση στις 5 Αυγούστου 2010. Σύμφωνα με την Ιταλία, ήταν αδύνατο να καλυφθεί πλήρως το καθαρό κόστος (δηλαδή το κόστος μείον τα έσοδα) της δημόσιας υπηρεσίας με το μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης που είχε καθοριστεί με τον νόμο του 2009. Ως εκ τούτου, η Tirrenia δεν θα είχε λάβει καμία απόδοση επί του κεφαλαίου κατά την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2010 έως 18 Ιουλίου 2012.

([157]) Όπως διαπιστώθηκε στην αιτιολογική σκέψη 436. Ο παράνομος χαρακτήρας της ενίσχυσης που χορηγήθηκε για τα άλλα δρομολόγια θα εξεταστεί περαιτέρω στο τμήμα 7.3.1.8.

(472) Βάσει των ανά δρομολόγιο λογαριασμών που υποβλήθηκαν από τις ιταλικές αρχές, η Επιτροπή μπόρεσε να επαληθεύσει ότι τόσο το 2010 όσο και το 2011 το καθαρό κόστος των δημόσιων υπηρεσιών (μη λαμβανομένης υπόψη τυχόν απόδοσης επί του κεφαλαίου) που παρείχε η Tirrenia υπερέβη το μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης ύψους 72 685 642 EUR. Ως εκ τούτου, η Tirrenia πράγματι δεν έλαβε καμία απόδοση επί του κεφαλαίου κατά τα έτη αυτά. Για το πρώτο εξάμηνο του 2012, οι τριμηνιαίοι λογαριασμοί που καταρτίστηκαν από τον έκτακτο επίτροπο δείχνουν σαφώς ότι ακόμη και αφού ληφθεί υπόψη το αναλογικό μέρος του μέγιστου ποσού της αντιστάθμισης που καθορίστηκε με τον νόμο του 2009, τα λειτουργικά αποτελέσματα της Tirrenia ([158]) (δηλαδή πριν από τις έκτακτες δαπάνες) ήταν αρνητικά. Ως εκ τούτου, μπορεί να συναχθεί ότι η Tirrenia δεν έλαβε απόδοση επί του κεφαλαίου ούτε την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2010 έως 18 Ιουλίου 2012. Συνολικά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Tirrenia δεν έλαβε καμία υπεραντιστάθμιση κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης της αρχικής σύμβασης.

(473) Η παράγραφος 49 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 επιβάλλει στα κράτη μέλη να διασφαλίζουν ότι η αντιστάθμιση που χορηγείται για την παροχή ΥΓΟΣ δεν έχει ως αποτέλεσμα να λαμβάνουν οι επιχειρήσεις υπεραντιστάθμιση (όπως ορίζεται στην παράγραφο 47 του πλαισίου αυτού). Μεταξύ άλλων, τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία κατόπιν σχετικού αιτήματος της Επιτροπής. Επιπλέον, πρέπει να διενεργούν τακτικούς ελέγχους, ή να εξασφαλίζουν τη διενέργεια τέτοιων ελέγχων, στο τέλος της περιόδου της ανάθεσης και, εν πάση περιπτώσει, ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα τρία έτη. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ιταλικές αρχές παρείχαν τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία όπως περιγράφεται ανωτέρω (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 464-465). Πράγματι, κάθε έτος η Tirrenia υπέβαλλε τους ανά δρομολόγιο λογαριασμούς της στο υπουργείο που ασκούσε εποπτεία, με αποτέλεσμα να μπορεί αυτό να επανεξετάσει το ποσό της αντιστάθμισης. Επιπλέον, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αντιστάθμιση καταβάλλεται σε δόσεις (βλ. αιτιολογική σκέψη 36) και ότι η τελική πληρωμή πραγματοποιείται βάσει των πραγματικών δαπανών και εσόδων του έτους. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερβαίνει το καθαρό κόστος της υπηρεσίας (στο οποίο προστίθεται καταρχήν μια απόδοση επί του κεφαλαίου, ακόμη και αν στην πράξη αυτό δεν συνέβαινε κατά την υπό εξέταση περίοδο). Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι από τις 5 Αυγούστου 2010 και μετά η παρουσία του έκτακτου επιτρόπου που διορίστηκε από το ιταλικό κράτος αποτελούσε πρόσθετη διασφάλιση έναντι της υπεραντιστάθμισης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα μέτρα αυτά είναι επαρκή για την αποφυγή και τον εντοπισμό πιθανής υπεραντιστάθμισης.

(474) Βάσει των στοιχείων που περιγράφονται ανωτέρω (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 467-473), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούνται οι ισχύουσες απαιτήσεις του τμήματος 2.8 (Ύψος της αντιστάθμισης) του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

7.3.1.7. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού

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

(476) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό έχει ως στόχο να διευκολυνθεί η Tirrenia στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλ. αιτιολογική σκέψη 449). Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ισχύει μόνο για υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας (και όχι, για παράδειγμα, όταν η Tirrenia εκτελεί δρομολόγια σε εμπορική βάση κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης). Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη λεπτομερώς (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 440-474) τη συμβατότητα της ΥΓΟΣ και της σχετικής αντιστάθμισης για την Tirrenia κατά την παράταση της αρχικής σύμβασης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αξιολόγηση της συμβατότητας της προτεραιότητας ελλιμενισμού μπορεί να περιοριστεί στη διαπίστωση του αν το μέτρο αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε υπεραντιστάθμιση.

([158]) Αυτό το τμήμα των αποτελεσμάτων βασίζεται σχεδόν εξ ολοκλήρου στην παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, καθώς η Tirrenia δεν ασκούσε σχεδόν καθόλου εμπορικές δραστηριότητες την περίοδο από 1η Ιανουαρίου έως 30 Ιουνίου 2012. Επιπλέον, τυχόν κέρδη ή ζημίες από π.χ. πωλήσεις στοιχείων ενεργητικού που δεν συνδέονταν με τη δημόσια υπηρεσία καταγράφονταν στα έκτακτα αποτελέσματα.

(477) Η Επιτροπή σημειώνει τα επιχειρήματα της Ιταλίας, βάσει των οποίων ενδεχόμενο οικονομικό πλεονέκτημα από την προτεραιότητα ελλιμενισμού θα ήταν περιορισμένο (βλ. αιτιολογική σκέψη 191). Κατά συνέπεια, ομοίως περιορισμένος θα ήταν και ο κίνδυνος υπεραντιστάθμισης από το μέτρο αυτό. Επιπλέον, στον βαθμό που το μέτρο αυτό μείωνε τις λειτουργικές δαπάνες ή αύξανε τα έσοδα του φορέα δημόσιας υπηρεσίας, αυτές οι επιπτώσεις θα αντικατοπτρίζονταν πλήρως στους εσωτερικούς λογαριασμούς του φορέα. Ως εκ τούτου, οι έλεγχοι υπεραντιστάθμισης που εφαρμόστηκαν στην Tirrenia όπως περιγράφονται ανωτέρω (βλ. τμήμα 7.3.1.6) είναι επίσης κατάλληλοι για τον εντοπισμό ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης που προκύπτει από την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

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

7.3.1.8. Συμμόρφωση με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005

(479) Όπως εξηγήθηκε ανωτέρω (βλ. αιτιολογική σκέψη 436), η μέση ετήσια κυκλοφορία κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγήθηκαν του έτους ανάθεσης της ΥΓΟΣ υπερέβη τους 300 000 επιβάτες στα δρομολόγια Napoli – Palermo, Civitavecchia – Olbia και Genova – Porto Torres. Για τα υπόλοιπα εννέα δρομολόγια ([159]) που εκτελούσε η Tirrenia βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως παρατάθηκε, δεν υπήρξε υπέρβαση αυτού του ορίου. Ως εκ τούτου, για αυτά τα εννέα δρομολόγια πληρούται η απαίτηση του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούται επίσης το άρθρο 2 παράγραφος 2 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, το οποίο απαιτεί συμμόρφωση με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ ([160]). Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα υπόλοιπα εννέα δρομολόγια μπορούν να αξιολογηθούν βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.

(480) Η Επιτροπή διαπίστωσε ήδη ανωτέρω (βλ. τμήμα 7.3.1.3) ότι για την περίοδο παράτασης της αρχικής σύμβασης, οι πράξεις ανάθεσης περιείχαν σαφή ορισμό των σχετικών υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, της διάρκειας, της επιχείρησης και του εδάφους, των παραμέτρων για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης, καθώς και των ρυθμίσεων για την αποφυγή και επιστροφή τυχόν υπεραντιστάθμισης. Ως εκ τούτου, για τα υπόλοιπα εννέα δρομολόγια τηρείται το άρθρο 4 (Ανάθεση) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.

(481) Επιπλέον, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα (βλ. τμήμα 7.3.1.6) ότι i) η Tirrenia δεν έλαβε καμία υπεραντιστάθμιση κατά την περίοδο παράτασης της αρχικής σύμβασης και ότι ii) οι ιταλικές αρχές διενεργούσαν τακτικούς ελέγχους ώστε να αποφευχθεί η λήψη υπεραντιστάθμισης από την Tirrenia. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι για τα υπόλοιπα εννέα δρομολόγια τηρούνται επίσης το άρθρο 5 (Αντιστάθμιση) και το άρθρο 6 (Έλεγχος της υπεραντιστάθμισης) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.

(482) Δεδομένης της άρρηκτης σύνδεσης με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και λαμβανομένης υπόψη της ανωτέρω αξιολόγησης (βλ. τμήμα 7.3.1.7), και η προτεραιότητα ελλιμενισμού που χορηγήθηκε για την εκτέλεση των υπόλοιπων εννέα δρομολογίων συμμορφώνεται με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005.

7.3.1.9. Συμπέρασμα

(483) Βάσει της αξιολόγησης στις αιτιολογικές σκέψεις 432-474, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Tirrenia για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης την περίοδο 1η Ιανουαρίου 2009 έως 18 Ιουλίου 2012 πληροί τις ισχύουσες προϋποθέσεις του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 και είναι, συνεπώς, συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ.

([159]) Για λόγους σαφήνειας, αφορά τα μεικτά δρομολόγια Genova – Olbia – Arbatax, Civitavecchia – Cagliari – Arbatax, Napoli – Cagliari, Palermo – Cagliari, Trapani – Cagliari, Termoli – νήσοι Tremiti, και τα εμπορευματικά δρομολόγια Livorno – Cagliari, Napoli – Cagliari και Ravenna – Catania.

([160]) Η Επιτροπή υπενθυμίζει στο πλαίσιο αυτό ότι διαπιστώθηκε πως τα εννέα αυτά δρομολόγια συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλ. τμήμα 7.3.1.2) και πληρούν τις απαιτήσεις για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως καθορίζονται στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ. Επιπλέον, η Επιτροπή έκανε δεκτή την παράταση της αρχικής σύμβασης της Tirrenia ενόψει της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της εν λόγω εταιρείας και, επομένως, η αιτιολογημένη γνώμη της της 21ης Ιουνίου 2012 δεν αφορούσε την Tirrenia (βλ. αιτιολογική σκέψη 121).

(484) Επιπλέον, βάσει της αξιολόγησης στις αιτιολογικές σκέψεις 479-481, η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Tirrenia και η προτεραιότητα ελλιμενισμού για την εκτέλεση εννέα δρομολογίων ([161]) κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης είναι επίσης συμβατές με την εσωτερική αγορά και απαλλάσσονται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης σύμφωνα με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005.

7.3.2. *Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Tirrenia*

(485) Βάσει της απόφασης του 2010, η ενίσχυση διάσωσης υπέρ της Tirrenia, στο μέτρο που περιορίζεται στην εξάμηνη περίοδο που έληξε στις 28 Αυγούστου 2011, ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά. Ωστόσο, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Ιταλία έπρεπε να κοινοποιήσει στην Επιτροπή εντός έξι μηνών είτε i) απόδειξη ότι το δάνειο είχε αποπληρωθεί ολοσχερώς και/ή ότι η εγγύηση είχε λήξει είτε ii) σχέδιο αναδιάρθρωσης (ή εκκαθάρισης).

(486) Η εγγύηση κατέστη απαιτητή στις 11 Ιουλίου 2011 και η Tirrenia επέστρεψε ολόκληρο το ποσό στο κράτος μόλις στις 18 Σεπτεμβρίου 2012 (βλ. αιτιολογική σκέψη 59). Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν μπορούσε να παράσχει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το δάνειο αποπληρώθηκε ολοσχερώς και/ή ότι η εγγύηση έληξε εντός της εξάμηνης προθεσμίας που εξέπνευσε στις 28 Αυγούστου 2011.

(487) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Ιταλία (βλ. τμήμα 4.2) στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, το σχέδιο εκκαθάρισης για την Tirrenia ήταν διαθέσιμο στον ιστότοπο της Tirrenia υπό ΕΔ πριν από τη λήξη της εξάμηνης προθεσμίας που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Επιπλέον, η Ιταλία υποστηρίζει ότι τηρούσε ανά πάσα στιγμή ενήμερη την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia.

(488) Οι πληροφορίες στον φάκελο της υπόθεσης της Επιτροπής επιβεβαιώνουν ότι οι ιταλικές αρχές πράγματι ενημέρωναν την Επιτροπή σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia που βρισκόταν τότε σε εξέλιξη. Επιπλέον, η Ιταλία επιβεβαίωσε επίσης την πρόθεση της Tirrenia να αποπληρώσει την ενίσχυση διάσωσης πριν από την παρέλευση της εξάμηνης προθεσμίας χρησιμοποιώντας τα έσοδα από την ιδιωτικοποίησή της. Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές δεν υπέβαλαν επισήμως σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δεν γνώριζε τότε ότι είχε δημοσιευθεί σχέδιο εκκαθάρισης στον δικτυακό τόπο της Tirrenia υπό ΕΔ. Επιπλέον, το γεγονός ότι η Επιτροπή ενημερώθηκε σχετικά με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia δεν μπορεί να υποκαταστήσει την επίσημη υποβολή σχεδίου εκκαθάρισης. Ειδικότερα, πρέπει να δοθεί στην Επιτροπή η δυνατότητα να αξιολογήσει κατά πόσον το σχέδιο εκκαθάρισης συμμορφώνεται με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης και, συνεπώς, θα έπρεπε να έχει υποβληθεί επισήμως από την Ιταλία.

(489) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στις 5 Οκτωβρίου 2011 είχε αποστείλει επιστολή στην οποία ζήτησε από την Ιταλία να επιβεβαιώσει ότι είχε συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης και της απόφασης του 2010. Η Επιτροπή απέστειλε επιστολή υπενθύμισης στην Ιταλία στις 28 Νοεμβρίου 2011 και έλαβε απάντηση από τις ιταλικές αρχές στις 12 Δεκεμβρίου 2011. Ως εκ τούτου, όσον αφορά την Επιτροπή, έως τη δεύτερη ημερομηνία (και συνεπώς μετά την παρέλευση της εξάμηνης προθεσμίας) η Ιταλία δεν είχε υποβάλει ούτε i) απόδειξη ότι το δάνειο είχε αποπληρωθεί ολοσχερώς και/ή ότι είχε λήξει η εγγύηση ούτε ii) σχέδιο αναδιάρθρωσης (ή εκκαθάρισης).

(490) Στην απάντησή της στην επιστολή της Επιτροπής της 5ης Οκτωβρίου 2011, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι πρόθεση ήταν η εξόφληση πριν από τις 28 Αυγούστου 2011 αλλά ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης είχε καθυστερήσει λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί η έγκριση της Επιτροπής για τη συγχώνευση. Καθώς τα έσοδα από την ιδιωτικοποίηση ήταν απαραίτητα για την εξόφληση του κράτους, αυτή η εξόφληση δεν μπορούσε, συνεπώς, να πραγματοποιηθεί πριν από τη λήξη της προθεσμίας στις 28 Αυγούστου 2011. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην επιστολή τους της 12ης Δεκεμβρίου 2011, οι ιταλικές αρχές δεν αναφέρθηκαν καθόλου στο σχέδιο εκκαθάρισης της Tirrenia το οποίο, σύμφωνα με τις μεταγενέστερες παρατηρήσεις τους, θα είχε ήδη δημοσιοποιηθεί πριν από τις 28 Αυγούστου 2011. Αντιθέτως, η Ιταλία προσπάθησε μόνο να εξηγήσει για ποιον λόγο η εξόφληση δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί πριν από την παρέλευση της εξάμηνης προθεσμίας. Ωστόσο, εάν οι ιταλικές αρχές είχαν υποβάλει σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης στην Επιτροπή πριν από τις 28 Αυγούστου 2011, δεν θα χρειαζόταν να παράσχουν τέτοιες εξηγήσεις. Η Επιτροπή εκλαμβάνει τα ανωτέρω ως περαιτέρω απόδειξη ότι η Ιταλία δεν είχε υποβάλει σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης εντός της απαιτούμενης εξάμηνης προθεσμίας.

([161]) Βλ. υποσημείωση 159 για τα ακριβή δρομολόγια.

(491) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, ακόμη και αν η Επιτροπή είχε γνώση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης αλλά όχι ενός λεπτομερούς σχεδίου εκκαθάρισης, η Ιταλία δεν συμμορφώθηκε με τη δέσμευση που ανέλαβε στο πλαίσιο της απόφασης του 2010 να κοινοποιήσει στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης (ή εκκαθάρισης) εντός έξι μηνών μετά την έγκριση της ενίσχυσης διάσωσης. Κατά συνέπεια, από την παρέλευση της εξάμηνης περιόδου στις 28 Αυγούστου 2011, η ενίσχυση διάσωσης πρέπει να θεωρηθεί παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η παρανόμως παραταθείσα ενίσχυση διάσωσης δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή για άλλους λόγους καθώς δεν συμμορφώνεται ούτε με τους σχετικούς όρους των κατευθυντήριων γραμμών περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης ούτε με εκείνους του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 ([162]).

(492) Πράγματι, στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η παρανόμως παραταθείσα ενίσχυση διάσωσης δεν χορηγήθηκε για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως απαιτείται από την παράγραφο 12 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Η Tirrenia λάμβανε ήδη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει της αρχικής σύμβασης (όπως παρατάθηκε), ενώ η ενίσχυση διάσωσης κοινοποιήθηκε και εγκρίθηκε ως προσωρινό μέτρο ενίσχυσης διάσωσης και όχι ως αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να κηρυχθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

(493) Βάσει του ανωτέρω πλαισίου, η Επιτροπή επισημαίνει ως θετικό το γεγονός ότι η Tirrenia υπό ΕΔ επέστρεψε ήδη ποσό 25 852 548,93 EUR στις 18 Σεπτεμβρίου 2012. Η καταβολή αυτή υπερέβη το ποσό των 25 203 063,89 EUR που οφειλόταν στο κράτος στις 11 Ιουλίου 2011. Ωστόσο, δεδομένου ότι η παρανόμως παραταθείσα ενίσχυση διάσωσης κρίθηκε ασυμβίβαστη, η εξόφληση πρέπει να περιλαμβάνει ποσό τουλάχιστον ίσο με το ισχύον επιτόκιο ανάκτησης. Εάν οι τόκοι που κατέβαλε η Tirrenia υπό ΕΔ ήταν ανεπαρκείς, το εναπομένον ποσό τόκων θα πρέπει να ανακτηθεί.

7.3.3. *Πιθανή χρήση πόρων για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας*

(494) Δεδομένου ότι η πιθανή χρήση των πόρων για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η συμβατότητά της πρέπει να αξιολογηθεί βάσει των παρεκκλίσεων που προβλέπουν οι παράγραφοι 2 και 3 του εν λόγω άρθρου και το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(495) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Tirrenia μπορούσε να χαρακτηριστεί προβληματική επιχείρηση τουλάχιστον από τις 5 Αυγούστου 2010, ημερομηνία κατά την οποία υπάχθηκε στη διαδικασία έκτακτης διαχείρισης. Την ίδια ημερομηνία εκδόθηκε το νομοθετικό διάταγμα που επέτρεπε τη χρήση του μέτρου. Εξ όσων γνωρίζει η Επιτροπή, οι πόροι χρησιμοποιήθηκαν πρώτα για σκοπούς ρευστότητας στις 12 Αυγούστου 2010, όταν η Banca Carige χρησιμοποίησε 4 657 005,35 EUR για τον συμψηφισμό δύο οφειλών της Tirrenia προς αυτήν (βλ. αιτιολογική σκέψη 110). Ως εκ τούτου, αυτό το μέτρο πρέπει καταρχήν να αξιολογηθεί βάσει των κατευθυντήριων γραμμών περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

(496) Ακόμη και αν το μέτρο αυτό χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης την 1η Αυγούστου 2014, σύμφωνα με την παράγραφο 139 αυτών των κατευθυντήριων γραμμών, όταν η Επιτροπή εξετάζει ενισχύσεις προς προβληματικές επιχειρήσεις παρόχους ΥΓΟΣ, όπως η Tirrenia, θα εφαρμόζει τις διατάξεις του κεφαλαίου 5 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ανεξάρτητα από το πότε χορηγήθηκε η ενίσχυση.

(497) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η πιθανή χρήση των πόρων που προορίζονταν για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας δεν κοινοποιήθηκε ποτέ από την Ιταλία, σε αντίθεση με το μέτρο ενίσχυσης διάσωσης που εγκρίθηκε στην απόφαση του 2010. Επιπλέον, σε κάθε περίπτωση η Tirrenia δεν έχει επιστρέψει στο κράτος τους πόρους για την αναβάθμιση των πλοίων, οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν για σκοπούς ρευστότητας, εντός της εξάμηνης περιόδου που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Τέλος, όπως εξηγείται ανωτέρω (βλ. τμήμα 7.3.2), η Ιταλία δεν υπέβαλε στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης για την Tirrenia. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η χρήση των πόρων που προορίζονταν για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή ενίσχυση αναδιάρθρωσης βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

([162]) Ακόμη και αν η ενίσχυση αυτή χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 139 αυτών των κατευθυντήριων γραμμών, όταν η Επιτροπή εξετάζει ενισχύσεις προς προβληματικές επιχειρήσεις παρόχους ΥΓΟΣ, όπως η Tirrenia, πρέπει να εφαρμόζει τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ανεξάρτητα από το πότε χορηγήθηκε η ενίσχυση. Όταν η Επιτροπή εξετάζει, βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ενίσχυση που χορηγείται προς προβληματικό πάροχο ΥΓΟΣ πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012, η ενίσχυση αυτή θα θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά εφόσον συμβαδίζει με τις διατάξεις του πλαισίου για τις ΥΓΟΣ του 2011, με εξαίρεση τις παραγράφους 9, 14, 19, 20, 24, 39 και 60.

(498) Όταν, δυνάμει της παραγράφου 9 του πλαισίου για τις ΥΓΟΣ, η Επιτροπή εξετάζει τη συμβατότητα, βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ενίσχυση που χορηγείται προς προβληματικό πάροχο ΥΓΟΣ πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012, ημερομηνία έναρξης ισχύος του πλαισίου για τις ΥΓΟΣ του 2011, η ενίσχυση αυτή θα θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά εφόσον συμβαδίζει με τις διατάξεις του πλαισίου για τις ΥΓΟΣ του 2011, με εξαίρεση τις παραγράφους 9, 14, 19, 20, 24, 39 και 60 ([163]).

(499) Στην προκειμένη υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο του παρόντος μέτρου, η Tirrenia μπορούσε να χρησιμοποιήσει μόνο προσωρινά τους πόρους για την κάλυψη των οικείων αναγκών ρευστότητας. Πράγματι, η Tirrenia όφειλε να αναπληρώσει αυτούς τους ειδικούς πόρους, ώστε να μπορέσουν να χρησιμοποιηθούν για τον αρχικό τους σκοπό, δηλαδή για την πραγματοποίηση των αναγκαίων αναβαθμίσεων στα πλοία της Tirrenia. Οι αναβαθμίσεις αυτές ήταν αναγκαίες για την τήρηση των νέων διεθνών προτύπων ασφάλειας και, επομένως, ήταν καθοριστικές για τη διαθεσιμότητα των πλοίων της Tirrenia όσον αφορά την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της για παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, στην πράξη η Tirrenia δεν τήρησε τις προαναφερόμενες απαιτήσεις και πλήρωσε μόνο για τις αναβαθμίσεις στο σκάφος Clodia. Κατά συνέπεια, για τις αναβαθμίσεις στα άλλα σχετικά πλοία κλήθηκε να πληρώσει η CIN με δικούς της πόρους. Ως εκ τούτου, ακόμη και αν το μέτρο αυτό συνιστούσε αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, κάτι που δεν αποδείχθηκε από την Ιταλία, με το να μην αναπληρώσει τους πόρους για τις αναβαθμίσεις των πλοίων ([164]) ούτε να τους επιστρέψει στο κράτος, η Tirrenia επωφελήθηκε εκ των πραγμάτων από ασυμβίβαστη υπεραντιστάθμιση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το μέτρο δεν μπορεί να κηρυχθεί συμβατό βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

(500) Για λόγους πληρότητας, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι οι εξαιρέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχεία α), β), δ) και ε) της ΣΛΕΕ δεν έχουν εφαρμογή σε αυτό το μέτρο.

(501) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το ποσό των 11 421 300 EUR ([165]), το οποίο δεν χρησιμοποιήθηκε για αναβαθμίσεις των πλοίων ούτε επιστράφηκε στο κράτος, συνιστά ενίσχυση λειτουργίας η οποία μειώνει τις δαπάνες που η Tirrenia θα έπρεπε διαφορετικά να πραγματοποιήσει με δικούς της πόρους και είναι, συνεπώς, ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά ([166]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ενίσχυση αυτή βρισκόταν πράγματι στη διάθεση του δικαιούχου από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του νόμου του 2010, δηλαδή από τις 6 Οκτωβρίου 2010.

7.3.4. *Φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης*

(502) Η Επιτροπή κατέληξε ανωτέρω στο συμπέρασμα (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 416-426) ότι οι απαλλαγές από i) έμμεσους φόρους επί πράξεων και ενεργειών σχετικών με τις μεταβιβάσεις των Caremar, Saremar, Toremar και του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στους αντίστοιχους αγοραστές και από ii) φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN, οι οποίες χορηγήθηκαν με τον νόμο του 2010, συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia.

(503) Και στις δύο περιπτώσεις, η ενίσχυση ισούται με τον φόρο που οφείλεται συνήθως για τέτοιου είδους πράξεις. Η συμβατότητα αυτής της κρατικής ενίσχυσης πρέπει, συνεπώς, να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 και στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(504) Η Επιτροπή θεωρεί ότι καμία από αυτές τις εξαιρέσεις δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή βάσει οποιασδήποτε από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ.

(505) Επιπλέον, όσον αφορά τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης, η Tirrenia υπό ΕΔ δεν παρέχει πλέον ΥΓΟΣ. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να γίνει επίκληση ούτε των λόγων συμβατότητας που προβλέπονται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(506) Όσον αφορά τις μεταβιβάσεις προς τις περιφέρειες, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ενίσχυση που καταβλήθηκε μέσω αυτής της φοροαπαλλαγής αποτελεί εφάπαξ μέτρο που συνδέεται με μια μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού με σκοπό την αναδιοργάνωση και μετέπειτα ιδιωτικοποίηση του ομίλου Tirrenia. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν συνδέεται άρρηκτα με την ΥΓΟΣ που παρέχεται από την Tirrenia και δεν θα πρέπει, επομένως, να αξιολογηθεί στην ίδια βάση συμβατότητας. Πράγματι, η απαλλαγή αυτή δεν συνδέεται με την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος όπως ορίζονται στην αρχική σύμβαση, η οποία ίσχυε κατά τον χρόνο υλοποίησης των μεταβιβάσεων (Νοέμβριος 2009). Ως εκ τούτου, ούτε για αυτές τις μεταβιβάσεις μπορεί να γίνει επίκληση των λόγων συμβατότητας που προβλέπονται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

([163]) Βλ. παράγραφο 140 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

([164]) Με εξαίρεση τις αναβαθμίσεις στο σκάφος Clodia που πληρώθηκαν από την Tirrenia.

([165]) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 192, από το ποσό των 12 051 900 EUR που χορηγήθηκε για την πραγματοποίηση αναβαθμίσεων πλοίων που απαιτούνταν για την τήρηση των διεθνών προτύπων ασφάλειας, η Tirrenia χρησιμοποίησε στην πραγματικότητα μόνο 630 600 EUR για αναβαθμίσεις στο σκάφος Clodia.

([166]) Υπόθεση C-301/87 Γαλλία κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:1990:67, σκέψη 41.

(507) Η Επιτροπή καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι οι φοροαπαλλαγές της Tirrenia συνιστούν ενίσχυση λειτουργίας η οποία μειώνει τις δαπάνες που η Tirrenia θα έπρεπε διαφορετικά να πραγματοποιήσει με δικούς της πόρους και είναι, συνεπώς, ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά ([167]).

7.3.5. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα της ενίσχυσης

(508) Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή διαπιστώνει τα εξής:

— η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Tirrenia και η προτεραιότητα ελλιμενισμού για την εκτέλεση των δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών την περίοδο 1η Ιανουαρίου 2009 – 18 Ιουλίου 2012 είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ, του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 και, για εννέα ([168]) από τα δώδεκα δρομολόγια, βάσει επίσης της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005,

— η ενίσχυση διάσωσης υπέρ της Tirrenia παρατάθηκε παρανόμως την περίοδο από 11 Ιουλίου 2011 έως 18 Σεπτεμβρίου 2012 (οπότε και αποπληρώθηκε) και είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά,

— η χρήση πόρων που προορίζονταν για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας συνιστά ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της Tirrenia. Η ενίσχυση αυτή είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά,

— η απαλλαγή της Tirrenia από έμμεσους φόρους επί ενεργειών και πράξεων που συνδέονταν με τη μεταβίβαση των Caremar, Saremar και Toremar και του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στους αντίστοιχους αγοραστές συνιστά ασυμβίβαστη ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της Tirrenia. Η απαλλαγή της Tirrenia από φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia business στη CIN συνιστά επίσης ασυμβίβαστη ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της Tirrenia.

7.4. **Απάντηση στις παρατηρήσεις της Grimaldi**

(509) Όπως περιγράφεται ανωτέρω (βλ. τμήμα 6), η Grimaldi υπέβαλε διάφορες παρατηρήσεις στην Επιτροπή και στις ιταλικές αρχές. Οι παρατηρήσεις αυτές υποβλήθηκαν μετά την παρέλευση των προθεσμιών που είχαν στη διάθεσή τους οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι για να διατυπώσουν παρατηρήσεις σχετικά με τις αποφάσεις του 2011 και του 2012. Επιπλέον, παρότι η Grimaldi ανέφερε ότι είναι ανταγωνίστρια της CIN και, συνεπώς, μπορεί να χαρακτηριστεί ενδιαφερόμενο μέρος, δεν συμπλήρωσε το υποχρεωτικό έντυπο καταγγελίας που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589. Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ορισμένοι από τους ισχυρισμούς της Grimaldi δεν μπορούν να εξεταστούν στην παρούσα απόφαση διότι δεν περιλαμβάνονται στο πεδίο της επίσημης διαδικασίας έρευνας.

(510) Παρά τα ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει τα ακόλουθα όσον αφορά τους ισχυρισμούς που διατύπωσε η Grimaldi στις παρατηρήσεις της:

— Οι ισχυρισμοί σχετικά με την κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης βάσει του άρθρου 102 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ διερευνήθηκαν από την εθνική αρχή ανταγωνισμού, AGCM, και αρχικά εξετάστηκαν στην απόφασή της αριθ. 27053 της 28ης Μαρτίου 2018 (την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης, η υπόθεση παραμένει ανοικτή κατόπιν της μερικής ακύρωσης της εν λόγω απόφασης από το TAR – βλ. αιτιολογική απόφαση 279).

— Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη CIN βάσει της νέας σύμβασης δεν συνιστά κρατική ενίσχυση καθώς πληροί τα τέσσερα κριτήρια Altmark. Η αξιολόγηση της Επιτροπής έδειξε ότι καθένα από τα δρομολόγια τα οποία εκτελεί η CIN στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να χαρακτηριστεί γνήσια ΥΓΟΣ ([169]) (βλ. αιτιολογική σκέψη 348) και ότι η CIN δεν έχει λάβει υπεραντιστάθμιση (βλ. αιτιολογική σκέψη 366).

— Βάσει της νέας σύμβασης, η CIN οφείλει να υποβάλλει κάθε έτος τους λογαριασμούς διαχείρισής της στο Υπουργείο Μεταφορών προς έλεγχο. Οι εν λόγω λογαριασμοί κατανέμονται ανά δρομολόγιο και πιστοποιούνται από ανεξάρτητο ελεγκτή, ενώ παράλληλα διασφαλίζουν ότι οι δαπάνες και τα έσοδα των δραστηριοτήτων παροχής δημόσιας υπηρεσίας διαχωρίζονται από τις εμπορικές δραστηριότητες. Η Επιτροπή έλαβε αντίγραφο αυτών των λογαριασμών.

([167]) Βλ. υποσημείωση 166.

([168]) Βλ. υποσημείωση 159 για τα ακριβή δρομολόγια.

([169]) Ο ισχυρισμός της Grimaldi ότι άλλοι φορείς εκμετάλλευσης παρείχαν δρομολόγια που θεωρούνται ισοδύναμα με εκείνα που παρέχονταν από τη CIN βάσει της νέας σύμβασης δεν μπορεί να γίνει δεκτός για διάφορους λόγους. Ειδικότερα, η Grimaldi δεν αξιολόγησε την ανταγωνιστική κατάσταση κατά τον χρόνο ανάθεσης στη CIN αλλά αντιθέτως αναφέρεται στην απόφαση της AGCM, η οποία εστιάζει κυρίως στην κατάσταση από το 2015. Επιπλέον, ακόμη και σε περίπτωση παρουσίας άλλου φορέα εκμετάλλευσης κατά τον χρόνο ανάθεσης στη CIN, η Grimaldi δεν απέδειξε ότι αφορά δρομολόγια ισοδύναμα με εκείνα που παρέχονται από τη CIN. Πράγματι, τα δρομολόγια που παρέχονται από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης ενδέχεται να περιορίζονται μόνο στην περίοδο αυξημένης κίνησης, να έχουν διαφορετική συχνότητα ή να μην συνδέουν ακριβώς τους ίδιους λιμένες. Ως εκ τούτου, δεν αποδείχθηκε ότι τα δρομολόγια που παρέχονται από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση.

— Η καθυστέρηση στην καταβολή μέρους του τιμήματος για τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia που υπόκειται σε προθεσμιακό διακανονισμό αποτελεί αντικείμενο εθνικής δικαστικής διαδικασίας που κινήθηκε από την Tirrenia υπό ΕΔ.

— Η προτεινόμενη συγχώνευση μεταξύ της CIN και της Moby δεν φαίνεται να εγείρει ζητήματα κρατικής ενίσχυσης καθώς η επακόλουθη συγχωνευθείσα εταιρεία μπορεί να συνεχίσει να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για τις δραστηριότητες δημόσιας υπηρεσίας και τις εμπορικές δραστηριότητές της.

— Η νέα σύμβαση προβλέπει κυρώσεις για παραβιάσεις εκ μέρους της CIN των υποχρεώσεών της που απορρέουν από τη σύμβαση αυτή και, συνεπώς, τυχόν επικαλούμενες παραβιάσεις (π.χ. αυξήσεις των τιμών) αποτελούν ζήτημα στο οποίο πρέπει να δώσουν συνέχεια οι εθνικές αρχές.

8. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(511) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ιταλία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή ορισμένα από τα υπό εξέταση μέτρα ενίσχυσης κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή αποφάσισε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Tirrenia στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ. Επιπλέον, δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της ΥΓΟΣ από την Tirrenia, το μέτρο αυτό είναι επίσης συμβατό με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ. Για εννέα από τα δώδεκα επίμαχα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, η Ιταλία απαλλασσόταν από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ διότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγείτο στην Tirrenia και η προτεραιότητα ελλιμενισμού που χορηγείτο για την εκτέλεση των εννέα αυτών δρομολογίων συμμορφώνονταν με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005.

(512) Ωστόσο, η ενίσχυση διάσωσης υπέρ της Tirrenia που παρατάθηκε παρανόμως την περίοδο από 11 Ιουλίου 2011 έως 18 Σεπτεμβρίου 2012 δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά. Επιπλέον, η χρήση πόρων που προορίζονταν για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας συνιστά λειτουργική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia η οποία δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά. Τέλος, η απαλλαγή από έμμεσους φόρους επί πράξεων και ενεργειών σχετικών με τις μεταβιβάσεις των Caremar, Saremar, Toremar και του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στους αντίστοιχους αγοραστές και από φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN συνιστούν επίσης ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της Tirrenia η οποία είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

(513) Η παρούσα απόφαση δεν αφορά ούτε προδικάζει τα άλλα θέματα που αποτελούν αντικείμενο των αποφάσεων του 2011 και του 2012 ([170])ή έχουν τεθεί υπόψη της Επιτροπής από τα ενδιαφερόμενα μέρη στο πλαίσιο της έρευνας που κινήθηκε σύμφωνα με τις εν λόγω αποφάσεις.

9. **ΑΝΑΚΤΗΣΗ**

(514) Σύμφωνα με τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, η Επιτροπή διαθέτει αρμοδιότητα να αποφασίζει κατά πόσον το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρέπει να τροποποιήσει ή να καταργήσει την ενίσχυση εφόσον διαπιστώσει ότι είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά ([171]). Από την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης προκύπτει επίσης ότι η υποχρέωση για το κράτος μέλος να καταργήσει ενίσχυση την οποία η Επιτροπή θεωρεί ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά αποσκοπεί στην επαναφορά στην προτέρα κατάσταση ([172]).

(515) Σε αυτό το πλαίσιο, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν αποφανθεί ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν ο δικαιούχος αποδώσει τα ποσά που χορηγήθηκαν υπό μορφή παράνομων ενισχύσεων, χάνοντας έτσι το πλεονέκτημα που απολάμβανε στην εσωτερική αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και τα πράγματα επανέλθουν στην προ της καταβολής κατάσταση ([173]).

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

(517) Επομένως, δεδομένου ότι τα εν λόγω μέτρα εφαρμόστηκαν κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης και θεωρούνται, συνεπώς, παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση, θα πρέπει να ανακτηθούν προκειμένου να αποκατασταθεί η κατάσταση που υπήρχε στην εσωτερική αγορά πριν από τη χορήγησή τους. Η ανάκτηση καλύπτει την περίοδο από την ημερομηνία κατά την οποία η ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την πραγματική ανάκτηση. Το προς ανάκτηση ποσό είναι τοκοφόρο μέχρι την πραγματική ανάκτησή του.

([170]) Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 1 και 5 της παρούσας απόφασης.
([171]) Απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-70/72, EU:C:1973:87, σκέψη 13.
([172]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-142/87, EU:C:1990:125, σκέψη 66.
([173]) Απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-75/97, EU:C:1999:311, σκέψεις 64 και 65.

(518) Στην παρούσα υπόθεση, ο δικαιούχος της ενίσχυσης, η Tirrenia υπό ΕΔ, βρίσκεται ήδη σε διαδικασία αφερεγγυότητας. Ως εκ τούτου, η πραγματική ανάκτηση μπορεί να επιτευχθεί μέσω της εγγραφής της σχετικής με την ενίσχυση απαίτησης στον πίνακα κατάταξης ([174]). Στην περίπτωση αυτή, η εγγραφή της απαίτησης πρέπει να ακολουθείται από i) ανάκτηση του πλήρους ποσού ανάκτησης ή, εάν η ανάκτηση είναι αδύνατη, ii) εκκαθάριση της επιχείρησης και οριστική παύση των δραστηριοτήτων της.

(519) Η ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 508 και χορηγήθηκε για την Tirrenia πρέπει να επιστραφεί στην Ιταλία στο μέτρο που έχει καταβληθεί. Ειδικότερα, η προς ανάκτηση ενίσχυση προσδιορίζεται ως εξής:

α) Το κεφάλαιο της ενίσχυσης διάσωσης, δηλαδή 25 203 063,89 EUR, συν τόκοι ανάκτησης από τις ημερομηνίες καταβολής των δύο δόσεων δανείου και από την ημερομηνία κατά την οποία η κρατική εγγύηση κατέστη απαιτητή από την BIIS (δηλαδή 28 Φεβρουαρίου 2011 για την πρώτη δόση ύψους 20 000 000 EUR, 23 Μαρτίου 2011 για τη δεύτερη δόση ύψους 5 000 000 EUR και 11 Ιουλίου 2011 για το ποσό των 203 063,89 EUR), έως την πλήρη ανάκτηση. Η Επιτροπή σημειώνει ότι το κεφάλαιο της ενίσχυσης και μέρος των τόκων ανάκτησης έχουν ήδη καταβληθεί από τη δικαιούχο.

β) Οι πόροι για την αναβάθμιση πλοίων οι οποίοι χρησιμοποιήθηκαν για σκοπούς ρευστότητας, δηλαδή 11 421 300 EUR συν τόκοι ανάκτησης, από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του νόμου του 2010, δηλαδή 6 Οκτωβρίου 2010, έως την πλήρη ανάκτηση.

γ) Στον βαθμό που οι έμμεσοι φόροι επί ενεργειών και πράξεων που συνδέονται με τις μεταβιβάσεις των Caremar, Saremar, Toremar στις περιφέρειες της Καμπανίας, της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης αντίστοιχα και με τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN, καταβάλλονται από τον πωλητή, το κεφάλαιο της ενίσχυσης ισούται με τους φόρους που οφείλονται κανονικά για τέτοιες είδους πράξεις. Η Ιταλία θα παράσχει κατάλογο όλων των εγγράφων για τα οποία υπήρξε φοροαπαλλαγή και θα υπολογίσει τους φόρους που θα οφείλονταν κανονικά. Σε αυτά τα ποσά θα προστεθούν τόκοι ανάκτησης από την ημερομηνία ή τις ημερομηνίες των επίσημων εγγράφων για τα οποία υπήρξε φοροαπαλλαγή έως την πλήρη ανάκτηση.

(520) Επιπλέον, η Ιταλία δεν θα εξαιρέσει τα έσοδα από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών που πρέπει να καταβληθεί από την Tirrenia υπό ΕΔ.

10. **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ**

(521) Σε περίπτωση πώλησης ή μεταβίβασης της επιχείρησης δικαιούχου της παράνομης και ασυμβίβαστης κρατικής ενίσχυσης, η υποχρέωση επιστροφής μπορεί να επεκταθεί σε άλλες επιχειρήσεις στις οποίες μεταβιβάστηκαν οι μετοχές ή οι δραστηριότητες της δικαιούχου ([175]). Σε περίπτωση πώλησης μετοχών, όπου η δικαιούχος επιχείρηση συνεχίζει να υπάρχει και να δραστηριοποιείται στην αγορά αλλά απλώς έχουν αλλάξει οι ιδιοκτήτες της, η υποχρέωση επιστροφής της ενίσχυσης εξακολουθεί να βαρύνει την δικαιούχο επιχείρηση. Σε περίπτωση πώλησης στοιχείων ενεργητικού, όπου μια άλλη επιχείρηση συνεχίζει τις δραστηριότητες με ορισμένα ή όλα τα στοιχεία ενεργητικού της αρχικής δικαιούχου επιχείρησης, η άλλη επιχείρηση θα πρέπει να θεωρηθεί δικαιούχος της κρατικής ενίσχυσης, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταβίβαση ή η πώληση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ των δύο εταιρειών.

(522) Αντιθέτως, όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι παρά τη μεταβίβαση ορισμένων ή όλων των στοιχείων ενεργητικού, το όφελος της παράνομης ενίσχυσης εξακολουθεί να το καρπώνεται ο αρχικός αποδέκτης και η αγοράστρια εταιρεία εκτελεί σημαντικά διαφορετική δραστηριότητα, η υποχρέωση επιστροφής εξακολουθεί να βαρύνει τον αρχικό αποδέκτη της ενίσχυσης. Κατά τη νομολογία, προκειμένου να εκτιμηθεί η ύπαρξη οικονομικής συνέχειας, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία: το αντικείμενο της μεταβιβάσεως (στοιχεία του ενεργητικού και του παθητικού, διατήρηση του ίδιου εργατικού δυναμικού, δεσμευμένα περιουσιακά στοιχεία), το τίμημα της μεταβιβάσεως, η ταυτότητα των ιδιοκτητών της προς ην η μεταβίβαση και της αρχικής επιχειρήσεως, το χρονικό σημείο κατά το οποίο πραγματοποιείται η μεταβίβαση (μετά την έναρξη της έρευνας, την κίνηση της διαδικασίας ή την έκδοση της τελικής απόφασης) ή η οικονομική λογική της συναλλαγής ([176]).

([174]) Το εθνικό δίκαιο διέπει την κατάταξη της απαίτησης κρατικής ενίσχυσης στον σχετικό πίνακα, υπό την προϋπόθεση ότι η κατάταξη συμμορφώνεται με την αρχή της αποτελεσματικότητας και την αρχή της ισοδυναμίας. Βλ. παράγραφο 64 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την ανάκτηση παράνομων και ασυμβίβαστων κρατικών ενισχύσεων, C 247/1, 23 Ιουλίου 2019. Εν πάση περιπτώσει, η αίτηση κρατικής ενίσχυσης δεν μπορεί να καταταχθεί χαμηλότερα από τις συνήθεις μη εξασφαλισμένες απαιτήσεις. Η τελική εγγραφή της απαίτησης κρατικής ενίσχυσης σταματά επίσης τη συσσώρευση πρόσθετων τόκων ανάκτησης.

([175]) Υπόθεση C-303/88, Ιταλία κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:1991:136.

([176]) Υπόθεση T-121/15, Fortischem a.s. κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2019:684, σκέψη 208.

(523) Σύμφωνα με την ίδια νομολογία, τα προαναφερόμενα στοιχεία μπορούν να ληφθούν υπόψη σε διαφορετικό βαθμό, ανάλογα με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της εκάστοτε υπόθεσης. Έπεται ότι η Επιτροπή δεν οφείλει να λαμβάνει υπόψη το σύνολο αυτών των στοιχείων, πράγμα το οποίο πιστοποιείται από την έκφραση «*μπορούν να ληφθούν υπόψη*» ([177]) και από το γεγονός ότι δεν υπάρχει ιεράρχηση μεταξύ αυτών των στοιχείων. Ειδικότερα, στην υπό κρίση υπόθεση, η Επιτροπή θεωρεί ότι στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οικονομικής συνέχειας θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της πράξης μεταξύ της Tirrenia υπό ΕΔ και της CIN, η οποία αφορούσε την ιδιωτικοποίηση τμήματος μια δημόσιας επιχείρησης μέσω διαδικασίας υποβολής προσφορών για σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας οκτώ ετών, σε συνδυασμό με τα απαραίτητα στοιχεία ενεργητικού για την παροχή των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος που προβλέπονταν στη σύμβαση αυτή.

(524) Προκειμένου να αποφασιστεί αν υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της Tirrenia υπό ΕΔ και της CIN και, συνεπώς, να διαπιστωθεί αν η τελευταία θα έπρεπε να υπέχει ευθύνη για την επιστροφή της ασυμβίβαστης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην πρώτη, η Επιτροπή εφάρμοσε τους προαναφερόμενους δείκτες στις συγκεκριμένες περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης.

10.1. **Το αντικείμενο της μεταβίβασης**

(525) Αυτός ο δείκτης αφορά την έκταση της μεταβίβασης των υφιστάμενων στοιχείων ενεργητικού και παθητικού, συμπεριλαμβανομένων των συμβατικών σχέσεων με τους υπαλλήλους και τους προμηθευτές, από την Tirrenia di Navigazione (αργότερα υπό ΕΔ) στη CIN. Καταρχάς, θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν μεταβιβάστηκε κανένα από τα υφιστάμενα στοιχεία παθητικού: παρέμειναν εξ ολοκλήρου στην Tirrenia υπό ΕΔ και εξακολουθούν να παραμένουν σε αυτήν κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης. Πράγματι, η μεταβίβαση συνεπαγόταν την πλήρη διαγραφή τυχόν απαιτήσεων επί των μεταβιβαζόμενων στοιχείων ενεργητικού, όπως υποθήκες, κατασχέσεις και προνομιούχες απαιτήσεις.

(526) Επιπλέον, όσον αφορά τα στοιχεία ενεργητικού, η Επιτροπή σημειώνει καταρχάς ότι η διαδικασία πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia δρομολογήθηκε έπειτα από μια άκαρπη απόπειρα ιδιωτικοποίησης ολόκληρης της Tirrenia di Navigazione, με όλα τα στοιχεία ενεργητικού και παθητικού της, συμπεριλαμβανομένης της θυγατρικής της, Siremar. Η δεύτερη, επιτυχημένη απόπειρα ιδιωτικοποίησης αφορούσε μόνο τα στοιχεία ενεργητικού που θεωρούνταν αναγκαία για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τις σχετικές συμβατικές σχέσεις με τους προμηθευτές, με διαφορετικό και πιο περιορισμένο αντικείμενο σε σύγκριση με την πρώτη απόπειρα (περίπου 45 % όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων). Τα στοιχεία ενεργητικού που δεν θεωρούνταν αναγκαία για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πωλήθηκαν χωριστά, στο πλαίσιο διαφορετικών και μη συνδεδεμένων διαδικασιών υποβολής προσφορών, και περιλάμβαναν έξι πλοία, ακίνητα τόσο στην Ιταλία όσο και στο εξωτερικό, και μια συλλογή έργων τέχνης. Επιπλέον, η θυγατρική της Tirrenia Siremar πωλήθηκε μέσω χωριστής διαδικασίας υποβολής προσφορών. Καθώς η Siremar εκτελούσε διάφορα δρομολόγια που συνέδεαν τη Σικελία με άλλα μικρότερα νησιά, με πολυάριθμο προσωπικό και αρκετά πλοία, αυτός ο διαχωρισμός περιορίζει περαιτέρω το πεδίο δραστηριοτήτων του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, σε σύγκριση με την αρχική Tirrenia di Navigazione.

(527) Από την άλλη πλευρά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το σήμα της Tirrenia περιλαμβανόταν στο αντικείμενο της μεταβίβασης και η αξία του περιλαμβανόταν στην αγοραία τιμή που κατέβαλε η CIN.

(528) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, όσον αφορά το εργατικό δυναμικό, δεν υπήρξε μεταφορά συμβάσεων εργασίας από την Tirrenia υπό ΕΔ στη CIN. Πράγματι, το άρθρο 2112 του ιταλικού αστικού κώδικα ορίζει ότι σε περίπτωση μεταβίβασης μιας επιχείρησης, οι υφιστάμενες συμβάσεις απασχόλησης πρέπει να συνεχίζονται με τον αγοραστή και κάθε υπάλληλος διατηρεί όλα τα απορρέοντα δικαιώματα. Ωστόσο, σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα 270/1999, το σύνηθες αυτό καθεστώς δεν εφαρμόζεται στη μεταβίβαση κλάδου εταιρείας που υπόκειται σε διαδικασία έκτακτης διαχείρισης και παρέχει βασικές δημόσιες υπηρεσίες. Αντιθέτως, ο νέος ιδιοκτήτης υποχρεούται να αναλάβει το προσωπικό που είναι απαραίτητο για την παροχή της υπηρεσίας και να μην προχωρήσει σε συλλογικές απολύσεις για δύο έτη (βλ. αιτιολογική σκέψη 160). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, παρότι ο γενικός κανόνας προέβλεπε τη σαφή συνέχεια στο εργατικό δυναμικό μεταξύ της Tirrenia υπό ΕΔ και της CIN, αυτή η εξαίρεση επέτρεψε στην πραγματικότητα στην Tirrenia υπό ΕΔ να καταγγείλει όλες τις συμβάσεις με τους υπαλλήλους της. Στη συνέχεια, η CIN διαπραγματεύτηκε νέους συμβατικούς όρους με τις ενώσεις προσωπικού και παρείχε νέες συμβάσεις, μόνο για τους υπαλλήλους που πράγματι εργάζονταν στον τομέα της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τηρώντας πλήρως την ισχύουσα εργατική νομοθεσία.

(529) Πράγματι, η υποχρέωση διατήρησης του αριθμού των εργαζομένων επιβαλλόταν από γενική νομοθεσία (βλ. αιτιολογική σκέψη 528) και, συνεπώς, έπρεπε να τηρηθεί από τις ιταλικές αρχές στην οργάνωση της διαδικασίας πώλησης. Ωστόσο, ακόμη και χωρίς αυτή την εκ του νόμου υποχρέωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες απαιτούν έναν υποχρεωτικό ελάχιστο αριθμό εργαζομένων για τη λειτουργία των πλοίων, με ένα πολύ ειδικό σύνολο δεξιοτήτων,

([177]) Υπόθεση T-123/09, Ryanair κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2012:164, σκέψη 156.

όπως αναφέρεται στους πίνακες στελέχωσης (βλ. αιτιολογική σκέψη 175). Πράγματι, στην παρούσα υπόθεση, αφού της ανατέθηκε η νέα σύμβαση, η CIN έπρεπε να προσλάβει περισσότερους από 1 200 υπαλλήλους, σε σύντομο χρονικό διάστημα, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της. Ως εκ τούτου, είναι άκρως πιθανό ότι η CIN θα προσλάμβανε τους περισσότερους υπαλλήλους της Tirrenia υπό ΕΔ ακόμη και αν δεν υποχρεούτο να προσφέρει συμβάσεις απασχόλησης, για λόγους σκοπιμότητας και για να μειωθεί το κόστος προσλήψεων.

(530) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, παρότι υπήρχε εκ των πραγμάτων συνέχεια στο εργατικό δυναμικό, αυτή οφειλόταν στις πραγματικές περιστάσεις της υπόθεσης (δηλαδή στο μέγεθος της μεταβίβασης) και στην ισχύουσα εργατική νομοθεσία. Από την άλλη πλευρά, στη CIN μεταβιβάστηκε μόνο μέρος των στοιχείων ενεργητικού της Tirrenia υπό ΕΔ και κανένα στοιχείο παθητικού.

10.2. **Το τίμημα της μεταβίβασης**

(531) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, η μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού σε τιμή χαμηλότερη από την τιμή της αγοράς αποτελεί επίσης ένδειξη οικονομικής συνέχειας μεταξύ εκκαθαρισθείσας εταιρείας, η οποία φέρει την ευθύνη να επιστρέψει την ενίσχυση στο κράτος, και της νεοσυσταθείσας εταιρείας. Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα στοιχεία ενεργητικού μεταβιβάστηκαν ως αποτέλεσμα διαδικασίας υποβολής προσφορών που ήταν επαρκώς ανοικτή, διαφανής και χωρίς διακρίσεις ώστε να εξασφαλιστεί μια τιμή της αγοράς, όπως περιγράφεται στο τμήμα 7.1.3.4 ανωτέρω. Δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η διοργάνωση κοινής διαδικασίας υποβολής προσφορών για τα στοιχεία ενεργητικού και τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχε αρνητικό αντίκτυπο στο αποτέλεσμα της διαδικασίας. Αντιθέτως, η Ιταλία απέδειξε ότι όταν διοργανώθηκαν χωριστές διαδικασίες υποβολής προσφορών για ορισμένα από τα άλλα πλοία της Tirrenia και της Siremar, αυτά πωλήθηκαν στην υπολειμματική τους αξία. Πράγματι, οι όροι που επιβλήθηκαν στην πώληση, όπως η απαίτηση διατήρησης των επιπέδων προσωπικού για δύο έτη, δεν συμπίεσαν την τιμή, όπως διαπιστώθηκε στην έκθεση της Ecorys ([178]). Επιπλέον, ακόμη και αν το τίμημα που καταβλήθηκε τελικά ήταν χαμηλότερο από αυτό που προσδιορίστηκε στην αποτίμηση ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα την οποία παρείχε η Banca Profilo, διότι μέρος της πληρωμής υπόκειτο σε προθεσμιακή καταβολή, αυτή η προθεσμιακή καταβολή αποτελούσε αναπόσπαστο μέρος της δυναμικής της διαδικασίας υποβολής προσφορών, στο πλαίσιο της οποίας όλοι οι άλλοι προσφέροντες είχαν τη δυνατότητα να υποβάλουν προσφορά παρόμοια με αυτή της CIN, με παρόμοιους όρους πληρωμής ([179]). Πράγματι, αποτελεί πάγια νομολογία ότι το αποτέλεσμα μιας ανοικτής και διαφανούς διαδικασίας υποβολής προσφορών είναι ακόμη πιο ακριβές από οποιαδήποτε αποτίμηση εμπειρογνώμονα ([180]).

(532) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι περιστάσεις της μεταβίβασης αποκλείουν τη μεταβίβαση οποιουδήποτε οικονομικού οφέλους, το οποίο λάμβανε η Tirrenia υπό ΕΔ, στη CIN.

10.3. **Η ταυτότητα των ιδιοκτητών**

(533) Όταν η μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού πραγματοποιείται μεταξύ δύο συνδεδεμένων οντοτήτων, αυτό αποτελεί ισχυρή ένδειξη ότι σκοπός της μεταβίβασης ενδέχεται να είναι η παράκαμψη της υποχρέωσης επιστροφής ενίσχυσης που έχει προσδιοριστεί ως παράνομη και ασυμβίβαστη σε απόφαση της Επιτροπής. Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Tirrenia υπό ΕΔ και η CIN δεν είχαν ούτε έχουν οποιεσδήποτε συνδέσεις. Η πρώτη ήταν δημόσια επιχείρηση, η οποία ανήκε τελικά εξ ολοκλήρου στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών ([181]). Η δεύτερη ήταν αρχικά μια σύμπραξη του ιδιωτικού τομέα, στην οποία συμμετείχαν ένας υφιστάμενος φορέας εκμετάλλευσης πορθμείων (Moby) και τρεις εταιρείες κεφαλαίων. Όλα τα μέρη αυτής της σύμπραξης ανήκουν στον ιδιωτικό τομέα ([182]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν μπορούσε να ασκηθεί έλεγχος από την Tirrenia υπό ΕΔ στη CIN ούτε το αντίστροφο.

10.4. **Ο χρόνος της μεταβίβασης**

(534) Όταν η μεταβίβαση των στοιχείων ενεργητικού πραγματοποιείται μετά την έκδοση απόφασης της Επιτροπής στην οποία εγείρονται αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα ενίσχυσης που έχει ήδη χορηγηθεί, αυτό αποτελεί ακόμη μία ένδειξη ότι η μεταβίβαση αυτή μπορεί να έχει οργανωθεί με σκοπό την καταστρατήγηση μιας διαταγής ανάκτησης. Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η δημοσίευση της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος πραγματοποιήθηκε στις 15 Σεπτεμβρίου 2010, ενώ η υπογραφή της σύμβασης πώλησης με τη CIN πραγματοποιήθηκε στις 25 Ιουλίου 2011. Αντίθετα, η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας εκδόθηκε στις 5 Οκτωβρίου 2011. Η εν λόγω απόφαση αφορούσε μεταξύ άλλων την ιδιωτικοποίηση του κλάδου της Tirrenia. Επιπλέον, η Επιτροπή επέκτεινε την

([178]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 99.
([179]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 384.
([180]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 391.
([181]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 13.
([182]) Το ότι η Onorato Partecipazioni απέκτησε αργότερα πλήρη κυριότητα και έλεγχο επί της Moby και της CIN (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 82) δεν αλλάζει αυτό το γεγονός.

επίσημη έρευνα, μεταξύ άλλων, στη νέα σύμβαση που υπογράφηκε από τη CIN στις 7 Νοεμβρίου 2012 ([183]). Ακόμη και αν η μεταβίβαση ολοκληρώθηκε στις 19 Ιουλίου 2012, αυτό οφειλόταν στην ανάγκη λήψης έγκρισης από την Επιτροπή για τη συγχώνευση. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στις 25 Ιουλίου 2011 η σύμβαση πώλησης ήταν ήδη σε ισχύ και δεσμευτική, ακόμη και αν η ταυτότητα ενός από τα μέρη άλλαξε αργότερα ώστε να εξαλειφθούν οι ανησυχίες που εγέρθηκαν ως προς τον ανταγωνισμό στο πλαίσιο της διαδικασίας συγχώνευσης. Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί το γεγονός ότι όταν τα μέρη υπέγραψαν τη σύμβαση δεν γνώριζαν ότι η Επιτροπή θα κινούσε επίσημη έρευνα λίγους μήνες αργότερα, πόσο μάλλον το περιεχόμενο αυτής, δεν αξιολόγησαν τον κίνδυνο που συνεπαγόταν για οποιοδήποτε μέρος, ούτε αποφάσισαν να μεταβιβάσουν τα στοιχεία ενεργητικού ώστε να στερείται η έρευνα οποιουδήποτε σκοπού. Αυτό ισχύει για τα μέτρα που περιγράφονται στην απόφαση του 2011 και ακόμη περισσότερο για τα μέτρα που περιγράφονται στην απόφαση του 2012, η οποία εκδόθηκε μετά την ολοκλήρωση της πώλησης και την ανάθεση της νέας σύμβασης στη CIN.

(535) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιταλία είχε ενημερώσει πολύ νωρίς την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή της να πωλήσει τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia σε δέσμη με τη νέα σύμβαση, στο πλαίσιο συζητήσεων με την Επιτροπή για την εφαρμογή του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ (βλ. επίσης τμήμα 2.4). Επιπλέον, η Ιταλία κοινοποίησε επίσης, για λόγους ασφάλειας δικαίου, το σχέδιο της νέας σύμβασης ([184]). Αυτό αποτελεί μία ακόμη ισχυρή ένδειξη ότι η Ιταλία δεν σκόπευε να καταστρατηγήσει μελλοντική διαταγή ανάκτησης οργανώνοντας τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου και την ανάθεση της νέας σύμβασης με τον τρόπο που περιγράφεται και αξιολογείται στο τμήμα 7.1.3.

10.5. **Η οικονομική λογική της μεταβίβασης**

(536) Ο δείκτης αυτός αφορά τόσο τις προθέσεις των μερών της μεταβίβασης των στοιχείων ενεργητικού όσο και την οικονομική λογική της λαμβανομένων υπόψη των μελλοντικών δραστηριοτήτων της εταιρείας που θα διαχειρίζεται αυτά τα στοιχεία ενεργητικού. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει, καταρχάς, αφενός την πρόθεση των ιταλικών αρχών να συμμορφωθούν με την υποχρέωση ελευθέρωσης του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως προβλέπεται στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, προβαίνοντας στην ιδιωτικοποίηση του κύριου δημόσιου φορέα τους, του ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Tirrenia υπό ΕΔ, και αναθέτοντας την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην εξαγοράζουσα εταιρεία. Παρότι δεν απαιτείται από τον εν λόγω κανονισμό, αυτή η μεταβίβαση τόσο των στοιχείων ενεργητικού όσο και της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας αποτελεί πράγματι μία από τις επιλογές που είχε στη διάθεσή της η Ιταλία (βλ. επίσης αιτιολογική σκέψη 114) για την υλοποίηση της εν λόγω ελευθέρωσης και, υπό αυτές τις συνθήκες, ήταν επίσης η βέλτιστη επιλογή από άποψη τιμής πώλησης των στοιχείων ενεργητικού στο πλαίσιο της εφαρμογής δύο χωριστών διαδικασιών ([185]). Αφετέρου, η πρόθεση της CIN ήταν να εκτελεί τα δρομολόγια που ενέπιπταν στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με αποδοτικότερο τρόπο σε σύγκριση με τον προηγούμενο φορέα, την Tirrenia di Navigazione (αργότερα υπό ΕΔ), με αποτέλεσμα την αποκόμιση κέρδους (λαμβανομένων επίσης υπόψη των δρομολογίων και των περιόδων δραστηριοποίησής της στην ελεύθερη αγορά).

(537) Όσον αφορά τις μελλοντικές δραστηριότητες της εταιρείας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι παρότι είναι αλήθεια ότι η CIN παρέχει τα ίδια ή πολύ παρόμοια δρομολόγια και συχνότητες με την Tirrenia, αυτό δεν αποτελεί παρά λογική συνέπεια της συνεχιζόμενης ανάγκης για παροχή γνήσιων υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως ορίζεται στη νέα σύμβαση. Με άλλα λόγια, η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας δεν θα πρέπει να συγχέεται με την οικονομική συνέχεια βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί ότι προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός της νέας σύμβασης, δηλαδή i) η διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών και ii) η συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών, η Ιταλία ήταν υποχρεωμένη να διαμορφώσει το γεωγραφικό πεδίο της νέας σύμβασης με παρόμοιο τρόπο όπως στην αρχική σύμβαση.

(538) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι όροι για την καθημερινή εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τη CIN διαφέρουν ριζικά. Το ποσό της αντιστάθμισης καθορίζεται με εντελώς διαφορετικό μηχανισμό, ο οποίος απαιτεί από τον φορέα εκμετάλλευσης να λειτουργεί αποδοτικά και, πράγματι, η CIN έθεσε τους εξής στόχους: βελτίωση της αποδοτικότητας του στόλου από άποψη συντήρησης, ασφάλισης, κόστους καυσίμων και διαχείρισης πληρώματος· βελτίωση των διαδικτυακών πωλήσεων· βελτίωση της ποιότητας και της προσφοράς υπηρεσιών επί του σκάφους· αύξηση του αριθμού των επιβατών και της ποσότητας των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Πράγματι, δεδομένου ότι δεν υπάρχει εγγύηση πλήρους κάλυψης του κόστους και ότι το ποσό της ονομαστικής αντιστάθμισης είναι συγκεκριμένο για αρκετά έτη (δηλαδή μειώνεται σε πραγματικούς όρους), η CIN δεν είχε άλλη επιλογή από το να προβεί σε πλήρη αναμόρφωση της επιχειρηματικής στρατηγικής την οποία ακολουθούσε η Tirrenia di Navigazione. Η τελευταία, κατά τη μακρά ιστορία της εντός του ομίλου Tirrenia, λειτουργούσε πάντα και σταθερά ως φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς στρατηγική για την επίτευξη βιώσιμης κερδοφορίας, ενώ η Tirrenia υπό ΕΔ στόχευε απλώς στην εύρυθμη εκκαθάριση της εταιρείας με παράλληλη διασφάλιση της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας έως τη μεταβίβαση της κυριότητας στη CIN κατόπιν διαδικασίας υποβολής προσφορών.

([183]) Τροποποιημένη έκδοση της απόφασης αυτής εκδόθηκε από την Επιτροπή στις 19 Δεκεμβρίου 2012 (βλ. αιτιολογική σκέψη 5).
([184]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 4.
([185]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 398.

(539) Ως εκ τούτου, η CIN εκτελούσε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τις άλλες δραστηριότητές της υπό εντελώς διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας σε σχέση με την Tirrenia υπό ΕΔ, βάσει της δικής της στρατηγικής. Πράγματι, οι ιταλικές αρχές δεν απαίτησαν από τη CIN να ακολουθήσει κάποιο συγκεκριμένο επιχειρηματικό μοντέλο ούτε να διατηρήσει ένα συγκεκριμένο πεδίο δραστηριοτήτων, πέραν των όσων ορίζονταν στη νέα σύμβαση, ούτε να αναλάβει συγκεκριμένα στοιχεία ενεργητικού ή εργαζόμενους που δεν συνδέονταν άρρηκτα με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως ορίζονταν στη νέα σύμβαση. Εν προκειμένω, η CIN ήταν (και εξακολουθεί να είναι) ελεύθερη να πραγματοποιήσει αλλαγές που θεωρεί σκόπιμες στον τρόπο άσκησης των δραστηριοτήτων.

(540) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι παρότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας αυτές καθαυτές, από άποψη δρομολογίων και συχνοτήτων, είναι αναπόφευκτα παρόμοιες καθώς ανταποκρίνονται σε παρόμοιες ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι όροι εκτέλεσής τους και η επιχειρηματική στρατηγική διαφέρουν. Πράγματι, αυτή η εκ των πραγμάτων ομοιότητα στις αναληφθείσες δραστηριότητες οφειλόταν στις πολύ ιδιαίτερες περιστάσεις της περίπτωσης και μετριαζόταν από τους διάφορους οικονομικούς περιορισμούς επί των δραστηριοτήτων της CIN.

10.6. **Συμπέρασμα σχετικά με την οικονομική συνέχεια μεταξύ της Tirrenia υπό ΕΔ και της CIN**

(541) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το τίμημα της μεταβίβασης, η ταυτότητα των ιδιοκτητών και ο χρόνος των πράξεων δεν υποδηλώνουν οικονομική συνέχεια. Ακόμη και αν το αντικείμενο της πράξης και η οικονομική λογική της περιέχουν ορισμένα στοιχεία που υποδηλώνουν ότι μπορεί να υπάρχει οικονομική συνέχεια, για τα δύο τελευταία κριτήρια η Επιτροπή επισημαίνει ότι οποιοδήποτε στοιχείο πιθανής συνέχειας αποτελεί απόρροια των πολύ ιδιαίτερων περιστάσεων αυτής της πράξης, δηλαδή της ομαδοποίησης της μεταβίβασης των στοιχείων ενεργητικού και της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε μία μόνο διαδικασία, του μεγέθους της πράξης και της γενικά ισχύουσας εργατικής νομοθεσίας. Ειδικότερα, δεν υπάρχουν ενδείξεις απόπειρας καταστρατήγησης της υποχρέωσης ανάκτησης. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι συνολικά δεν υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της Tirrenia και της CIN. Αυτό σημαίνει επίσης ότι η υποχρέωση επιστροφής της παράνομης και ασυμβίβαστης κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Tirrenia δεν επεκτείνεται στη CIN,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Tirrenia και η προτεραιότητα ελλιμενισμού που χορηγήθηκε για την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών σε δώδεκα δρομολόγια βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως παρατάθηκε την περίοδο από 1η Ιανουαρίου 2009 έως 18 Ιουλίου 2012, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η κρατική ενίσχυση για την εκτέλεση των τριών δρομολογίων Napoli – Palermo, Civitavecchia – Olbia και Genova – Porto Torres τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

2. Η ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 2

1. Η παράταση της ενίσχυσης διάσωσης από τις 11 Ιουλίου 2011 έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2012 συνιστά ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η κρατική ενίσχυση τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

2. Η ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου –η οποία ανέρχεται σε 25 203 063,89 EUR– δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 3

1. Η απαλλαγή από τους έμμεσους φόρους επί των μεταβιβάσεων των Caremar, Saremar, Toremar και του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στις περιφέρειες της Καμπανίας, της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης και στη CIN αντίστοιχα συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η κρατική ενίσχυση τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

2. Η απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η κρατική ενίσχυση τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

3. Η ενίσχυση που αναφέρεται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

4. Κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης, η Ιταλία δεν έχει καταβάλει ακόμη την ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 4

1. Η χρήση των πόρων που προορίζονταν για την αναβάθμιση των πλοίων για σκοπούς ρευστότητας συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Tirrenia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η κρατική ενίσχυση τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

2. Η ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου –η οποία ανέρχεται σε 11 421 300 EUR– δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 5

1. Η ανάθεση της νέας σύμβασης για την περίοδο 18 Ιουλίου 2012 έως 18 Ιουλίου 2020, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και την προτεραιότητα ελλιμενισμού, στη CIN –συμπεριλαμβανομένης της καταβολής με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους του τιμήματος εξαγοράς από τη CIN– δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

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

Άρθρο 6

1. Η Ιταλία θα ανακτήσει την ασυμβίβαστη ενίσχυση που αναφέρεται στα άρθρα 2, 3 και 4 από τους δικαιούχους, στο μέτρο που έχει καταβληθεί.

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

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([186]) και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής ([187]), ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004.

4. Βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ο δικαιούχος έχει ήδη αποπληρώσει το κεφάλαιο της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2.

5. Η Ιταλία ακυρώνει όλες τις εκκρεμείς πληρωμές της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 7

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που προβλέπεται στο άρθρο 6 είναι άμεση και πραγματική.

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

Άρθρο 8

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ιταλία υποβάλλει στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες:

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

— αναλυτική περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και εκείνων που προτίθεται να λάβει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση,

— έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στον δικαιούχο να επιστρέψει την ενίσχυση.

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

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

2. Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξη των θεσπισθέντων εθνικών μέτρων για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης έως την πλήρη ανάκτηση της ενίσχυσης που προβλέπει το άρθρο 6. Υποβάλλει αμέσως, μετά από απλό αίτημα της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίσει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα ποσά της ενίσχυσης και των τόκων ανάκτησης που έχουν ήδη ανακτηθεί από τον δικαιούχο.

Άρθρο 9

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

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

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2020.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Εκτελεστική αντιπρόεδρος