ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. Διαδικασία ... 9
2. Ιστορικό και περιγραφή των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας ... 10
2.1. Γενικό πλαίσιο ... 10
2.1.1. Οι αρχικές συμβάσεις ... 10
2.1.2. Η παράταση των αρχικών συμβάσεων ... 12
2.1.3. Η ιδιωτικοποίηση της Toremar και η σύναψη της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών ... 13
2.2. Μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο των αποφάσεων του 2011 και του 2012 ... 13
2.3. Αναλυτική περιγραφή των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης ... 13
2.3.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Toremar και της Ιταλίας ... 13
2.3.1.1. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ... 13
2.3.1.2. Προϋπολογισμός και διάρκεια ... 14
2.3.2. Ιδιωτικοποίηση της Toremar ... 16
2.3.2.1. Η διαδικασία πώλησης και η τελική ανάθεση ... 17
2.3.2.2. Η σύμβαση πώλησης ... 17
2.3.2.3. Δικαστικές διαδικασίες σε εθνικό επίπεδο ... 18
2.3.3. Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας της Τοσκάνης και της Moby/Toremar ... 19
2.3.3.1. Ο δικαιούχος ... 19
2.3.3.2. Τα δρομολόγια ... 19
2.3.3.3. Διάρκεια ισχύος ... 19
2.3.3.4. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ... 19
2.3.3.5. Οι διατάξεις περί αντιστάθμισης και η τελική ανάθεση ... 20
2.3.4. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού ... 20
2.3.5. Τα μέτρα του νόμου του 2010 ... 21
2.4. Διαδικασία επί παραβάσει αριθ. 2007/4609 ... 21
3. Λόγοι κίνησης και παράτασης της διαδικασίας ... 23
3,.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Toremar και της Ιταλίας ... 23
3.1.1. Τήρηση των κριτηρίων Altmark και ύπαρξη ενίσχυσης ... 23
3.1.2. Συμβατότητα ... 23
3.2. Ιδιωτικοποίηση της Toremar ... 24
3.3. Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας της Τοσκάνης και της Moby/Toremar ... 24
3.3.1. Τήρηση των κριτηρίων Altmark και ύπαρξη ενίσχυσης ... 24
3.3.2. Συμβατότητα ... 25
3.4. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού ... 25
3.5. Τα μέτρα του νόμου του 2010 ... 25
4. Παρατηρήσεις της Ιταλίας ... 25
4.1. Σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και το ανταγωνιστικό περιβάλλον ... 25

4.2. Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Toremar 26
4.2.1. Σχετικά με την τιμή πώλησης της Toremar 26
4.2.2. Σχετικά με τον διαφανή και χωρίς διακρίσεις χαρακτήρα της διαδικασίας 26
4.3. Σχετικά με τη συμμόρφωση της παράτασης της αρχικής σύμβασης και της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τους όρους της απόφασης Altmark 26
4.4. Σχετικά με το ποσοστό απόδοσης της τάξης του 9,95 % που χρησιμοποιήθηκε για το 2010 και το ασφάλιστρο κινδύνου 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE από το 2010 27
4.5. Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού 27
4.6. Σχετικά με τα μέτρα του νόμου του 2010 28
4.7. Σχετικά με τη συμμόρφωση της παράτασης της αρχικής σύμβασης και της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 28
4.8. Σχετικά με τη συμμόρφωση της αρχικής σύμβασης και της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011 29
5. Παρατηρήσεις της Moby/Toremar 29
5.1. Σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και το ανταγωνιστικό περιβάλλον 29
5.2. Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Toremar 29
5.2.1. Σχετικά με το τίμημα που καταβλήθηκε για τις μετοχές της Toremar 29
5.2.2. Σχετικά με τον διαφανή και χωρίς διακρίσεις χαρακτήρα της διαδικασίας και την ομαδοποίηση των στοιχείων ενεργητικού της Toremar με νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. 29
5.3. Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τους όρους της απόφασης Altmark .30
5.4. Σχετικά με την παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Toremar και της Ιταλίας 30
6. Αξιολόγηση 31
6.1. Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ 31
6.1.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Toremar και της Ιταλίας 31
6.1.1.1. Κρατικοί πόροι 31
6.1.1.2. Επιλεκτικότητα 31
6.1.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα 31
6.1.1.4. Επίπτωση στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές 33
6.1.1.5. Συμπέρασμα 33
6.1.1.6. Νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση 33
6.1.2. Η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar στη Moby/Toremar 34
6.1.2.1. Πρώτο κριτήριο Altmark 34
6.1.2.2. Δεύτερο κριτήριο Altmark 40
6.1.2.3. Τρίτο κριτήριο Altmark 40
6.1.2.4. Τέταρτο κριτήριο Altmark 43
6.1.2.5. Συμπέρασμα 48
6.1.3. Τα μέτρα του νόμου του 2010 48
6.1.3.1. Δυνατότητα χρήσης πόρων για την αναβάθμιση πλοίων για σκοπούς ρευστότητας 48
6.1.3.2. Φοροαπαλλαγές που σχετίζονταν με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης 49
6.1.3.3. Δυνατότητα χρήσης των πόρων του FAS για την κάλυψη αναγκών ρευστότητας 49
6.1.4. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης 50

6.2. Νομιμότητα της ενίσχυσης 50
6.3. Συμβατότητα της ενίσχυσης 50
6.3.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Toremar και της Ιταλίας 50
6.3.1.1. Εφαρμοστέοι κανόνες 50
6.3.1.2. Γνήσια υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος που αναφέρεται στο άρθρο 106 της ΣΛΕΕ 52
6.3.1.3. Ανάγκη για πράξη ανάθεσης που καθορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τον τρόπο υπολογισμού της αντιστάθμισης 54
6.3.1.4. Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης 55
6.3.1.5. Συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ 55
6.3.1.6. Ποσό της αντιστάθμισης 55
6.3.1.7. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού 57
6.3.1.8. Συμπέρασμα 58
6.3.2. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα της ενίσχυσης 58
7. Συμπέρασμα 58

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/348 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 17ης Ιουνίου 2021

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

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 4271]

(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 προαναφερόμενες διατάξεις ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

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

(2) Την 1η Δεκεμβρίου 2010 η Ιταλία κοινοποίησε στην Επιτροπή την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε το 2009 και το 2010 στην Toscana Regionale Marittima SpA (στο εξής: Toremar).

(3) Στις 5 Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή κίνησε επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με διάφορα μέτρα που έλαβε η Ιταλία υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia (στο εξής: απόφαση του 2011). Η έρευνα αφορούσε, μεταξύ άλλων, την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Toremar για την εκτέλεση ορισμένων δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2009, και διάφορα άλλα μέτρα υπέρ της εν λόγω εταιρείας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 33).

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

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

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

([2]) Ο πρώην όμιλος Tirrenia απαρτιζόταν από τις εταιρείες Tirrenia di Navigazione SpA, Adriatica SpA, Caremar – Campania Regionale Maritima SpA, Saremar – Sardegna Regionale Marittima SpA, Siremar – Sicilia Regionale Marittima SpA 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) — Κρατική ενίσχυση προς τις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia — 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).

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

(7) Με φαξ που απέστειλε στις 28 Φεβρουαρίου 2012 η εταιρεία Toscana di Navigazione S.r.l. υπέβαλε καταγγελία για παράνομη κρατική ενίσχυση η οποία, κατά τους ισχυρισμούς, προέκυψε από την ιδιωτικοποίηση της Toremar και την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στη Moby SpA (στο εξής: Moby), επιλεγείσα αγοράστρια της Toremar. Ειδικότερα, η καταγγέλλουσα ισχυρίζεται ότι: i) η διαδικασία πώλησης χορήγησε πλεονέκτημα στη Moby, ii) η συγχώνευση μεταξύ της Toremar και της Moby έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μονοπωλίου στα δρομολόγια Piombino – νήσος Elba και iii) η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Moby για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας κατά τη δωδεκαετή διάρκεια της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά στον βαθμό που παρόμοιες υπηρεσίες παρέχονται ήδη υπό εμπορικούς όρους από την ίδια την καταγγέλλουσα.

(8) Με επιστολή της 19ης Ιουλίου 2012 η Ιταλία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες σχετικά με την ιδιωτικοποίηση των περιφερειακών εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrennia, συμπεριλαμβανομένης της Toremar.

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

(10) Η απόφαση του 2012 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα ([4]).

(11) Στις 11 Δεκεμβρίου 2012 η Ιταλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της και στις 22 Απριλίου 2013 η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από την Toremar και την αγοράστριά της Moby.

(12) Με απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2014 (στο εξής: απόφαση του 2014) ([5]), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά διάφορα μέτρα που ελήφθησαν 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 ([6]).

(13) Στις 25 Ιανουαρίου 2018, στις 29 Μαρτίου 2018, στις 31 Αυγούστου 2018, στις 12 Φεβρουαρίου 2019, στις 5, 14 και 17 Φεβρουαρίου 2020 και στις 12 Οκτωβρίου 2020 η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από την Ιταλία. Η Ιταλία υπέβαλε τις πληροφορίες αυτές στις 26 Απριλίου 2018, στις 31 Μαΐου 2018, στις 2 Νοεμβρίου 2018, στις 11 Δεκεμβρίου 2018, στις 8 Απριλίου 2019, στις 16 και 28 Οκτωβρίου 2019, στις 7, 16 και 23 Φεβρουαρίου 2020, στις 21 Απριλίου 2020, στις 9 Νοεμβρίου 2020 και την 1η και τη 10η Δεκεμβρίου 2020.

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

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

2.1. **Γενικό πλαίσιο**

2.1.1. *Οι αρχικές συμβάσεις*

(15) Ο όμιλος Tirrenia ανήκε διαχρονικά στην Ιταλία μέσω της εταιρείας Fintecna ([7]) και αρχικά περιλάμβανε έξι εταιρείες, και συγκεκριμένα την Tirrenia, την Adriatica, την Caremar, τη Saremar, τη Siremar και την Toremar. Οι εταιρείες αυτές παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών βάσει χωριστών συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν συναφθεί

([4]) Κρατική ενίσχυση — Ιταλική Δημοκρατία — Κρατική ενίσχυση SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) — 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).

([5]) 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).

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

([7]) Η Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA) ανήκει εξολοκλήρου 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.

με την Ιταλία το 1991 και ήταν σε ισχύ για είκοσι έτη, από τον Ιανουάριο του 1989 έως τον Δεκέμβριο του 2008 (στο εξής: αρχικές συμβάσεις). Η Fintecna κατείχε το 100 % του μετοχικού κεφαλαίου της Tirrenia, η οποία με τη σειρά της είχε υπό την πλήρη ιδιοκτησία της τις περιφερειακές εταιρείες Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar. Η Adriatica, η οποία εκτελούσε μια σειρά δρομολογίων μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας/Κροατίας/Ελλάδας/Μαυροβουνίου, συγχωνεύθηκε με την Tirrenia το 2004.

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

(17) Η Toremar εκτελούσε διαχρονικά σειρά δρομολογίων θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ ([8]) μεταξύ της περιφέρειας της Τοσκάνης και των μικρών γειτονικών νησιών. Τα ακριβή επίμαχα δρομολόγια περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 38.

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

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

(20) Η Επιτροπή αποφάσισε ότι μπορούσε να κάνει δεκτό το αίτημα της Ιταλίας, 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 συμβιβάσιμη με την επιφύλαξη ορισμένων δεσμεύσεων που ανελήφθησαν από την Ιταλία.

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

(22) Με απόφαση της 4ης Μαρτίου 2009 στις υποθέσεις T-265/04, T-292/04 και T-504/04 ([11]) (στο εξής: απόφαση του 2009) το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση του 2004.

(23) Με την απόφαση (ΕΕ) 2020/1411 ([12]), η Επιτροπή ολοκλήρωσε την έρευνα σχετικά με τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia εκτός της Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Toremar, για την περίοδο 1992-2008 (στο εξής: απόφαση του 2020 για τον όμιλο Tirrenia). Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση, ενώ η ενίσχυση που χορηγήθηκε για την παροχή υπηρεσιών διεθνών θαλάσσιων μεταφορών ήταν συμβατή με το πλαίσιο του 2011 για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) (στο εξής: πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011) ([13]).

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

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

([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 (ΕΕ L 53 της 26.2.2005, σ. 29).

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

([12]) Απόφαση (ΕΕ) 2020/1411 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. C 64/99 (πρώην NN 68/99) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar (όμιλος Tirrenia) (ΕΕ L 332 της 12.10.2020, σ. 1).

([13]) 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).

(24) Με την απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 ([14]), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που χορηγήθηκαν στην Tirrenia και στην αγοράστριά της CIN για την περίοδο 2009-2020.

2.1.2. *Η παράταση των αρχικών συμβάσεων*

(25) 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 Toremar), οι οποίες επρόκειτο αρχικά να λήξουν στις 31 Δεκεμβρίου 2008.

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

α) η Caremar θα μεταβιβαζόταν αρχικά στην περιφέρεια της Καμπανίας. Στη συνέχεια, η περιφέρεια της Καμπανίας θα μεταβίβαζε στην περιφέρεια του Λάτσιο τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Caremar που συνίσταντο στην εκτέλεση των συνδέσεων μεταφορών με το αρχιπέλαγος του Pontino, σε μεμονωμένη βάση υπό την επωνυμία Laziomar ([15])·

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

γ) η Toremar θα μεταβιβαζόταν στην περιφέρεια της Τοσκάνης.

(27) Στον νόμο του 2009 διευκρινιζόταν επίσης ότι επρόκειτο να συναφθούν νέες συμβάσεις μεταξύ της Ιταλίας και της Tirrenia και της Siremar έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009. Ομοίως, οι περιφερειακές υπηρεσίες θα κατοχυρώνονταν σε σχέδια συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που θα συνάπτονταν μεταξύ των περιφερειακών αρχών της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης και της Saremar και της Toremar αντίστοιχα έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009, και μεταξύ των περιφερειών της Καμπανίας και του Λάτσιο και της Caremar και της Laziomar αντίστοιχα έως τις 28 Φεβρουαρίου 2010. Τα σχέδια νέων συμβάσεων/συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα υποβάλλονταν σε διαδικασία υποβολής προσφορών με τις ίδιες τις εταιρείες και θα υπογράφονταν με τους αγοραστές μετά την οριστικοποίηση της ιδιωτικοποίησης καθεμιάς από τις εταιρείες αυτές. ([16])

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

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

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

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

Πίνακας1 — Ανώτατα όρια αντιστάθμισης από το 2010

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

([15]) Η μεταβίβαση αυτή πραγματοποιήθηκε τυπικά την 1η Ιουνίου 2011.

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

(30) 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 Toremar) από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar, στις 19 Ιουλίου 2012 και στις 31 Ιουλίου 2012 αντίστοιχα.

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

(31) Τον Ιανουάριο του 2010 δρομολογήθηκε διαδικασία υποβολής προσφορών (βλέπε τμήμα 2.3.2) με σκοπό την εξεύρεση αγοραστή για την Toremar, συνδυασμένη με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών για περίοδο 12 ετών έναντι αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(32) Σε συνέχεια της επιτυχούς προσφοράς της στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η Moby έγινε η νέα ιδιοκτήτρια της Toremar. Η σύμβαση πώλησης μεταξύ της περιφέρειας Τοσκάνης και της Moby υπογράφηκε στις 2 Ιανουαρίου 2012. Την ίδια ημερομηνία, τα μέρη (συμπεριλαμβανομένης της Toremar) υπέγραψαν τη νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Σε αυτή τη βάση, η κυριότητα επί του συνόλου των μετοχών της Toremar μεταβιβάστηκε από την περιφέρεια της Τοσκάνης στη Moby στις 2 Ιανουαρίου 2012.

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

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

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

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

γ) η ιδιωτικοποίηση των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia ([17]) (*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 ελήφθησαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar (*μέτρο 7*).

(34) Με την απόφαση του 2014 η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά τα μέτρα που ελήφθησαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar, τα οποία αναφέρονται ανωτέρω ως μέτρο 7, με εξαίρεση ένα μέτρο ([18]).

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

(35) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο τα μέτρα 1, 3, 4, 5 και 6 που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 33, στο μέτρο που αφορούν την Toremar και τη Moby. Τα μέτρα αυτά περιγράφονται λεπτομερέστερα στα τμήματα που ακολουθούν.

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

2.3.1.1. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(36) Το άρθρο 1 της αρχικής σύμβασης με την Toremar προέβλεπε πενταετή προγράμματα στα οποία θα περιγράφονταν οι εξυπηρετούμενοι λιμένες, το είδος των χρησιμοποιούμενων σκαφών, η απαιτούμενη συχνότητα των δρομολογίων και οι επιβαλλόμενοι ναύλοι.

(37) Το πρώτο πενταετές πρόγραμμα για την Toremar, το οποίο κάλυπτε τη χρονική περίοδο 1990-1994, εγκρίθηκε με το υπουργικό διάταγμα της 29ης Μαΐου 1990 και εφαρμόστηκε με αναδρομική ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 1990. Το δεύτερο πρόγραμμα, το οποίο κάλυπτε τα έτη 1995-1999 και εγκρίθηκε με το υπουργικό διάταγμα της 14ης Μαΐου 1996, δεν περιλάμβανε τροποποιήσεις όσον αφορά τις γραμμές και τη συχνότητα των δρομολογίων. Όσον αφορά τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2008, καταρτίστηκε πρόγραμμα το οποίο ωστόσο δεν εγκρίθηκε ποτέ επισήμως από τα αρμόδια υπουργεία. Αντιθέτως, ελήφθησαν 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.

([17]) 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 αγόρασε αρχικά τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar).

([18]) 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.

(38) Βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως αυτή παρατάθηκε με τις επακόλουθες νομικές πράξεις που αναφέρονται ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 25 έως 30, η Toremar εκτελούσε τα ακόλουθα δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους:

— Στη γραμμή Livorno – Gorgona – Capraia η Toremar παρείχε επιβατικές και μεικτές υπηρεσίες (επιβάτες και οχήματα), με δρομολόγια που εκτελούνταν δύο φορές την εβδομάδα προς τη νήσο Gorgona και καθημερινά δρομολόγια προς τη νήσο Capraia. Σε αυτή τη γραμμή δραστηριοποιείτο άλλος ένας φορέας εκμετάλλευσης, η Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirenna A.R.L., κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο με ταχύπλοο αμιγώς επιβατηγό σκάφος. Ωστόσο, η εταιρεία αυτή διέκοψε την εκτέλεση του δρομολογίου το 2010.

— Στη γραμμή Piombino – Portoferraio (νήσος Elba) η Toremar παρείχε μεικτές υπηρεσίες σε καθημερινή βάση. Στη γραμμή αυτή ασκούσε ανταγωνιστική δραστηριότητα και η Moby, με συχνά μεικτά δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καθώς και δύο νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις, η Blu Navy, που άρχισε να εκτελεί δρομολόγια το 2010 (από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβριο) και η Elba Ferries, η οποία εκτελούσε δρομολόγια μόνο κατά τη θερινή περίοδο.

— Στη γραμμή Piombino – Cavo – Portoferraio (νήσος Elba), η Toremar εκτελούσε το μόνο δρομολόγιο επιβατικών μεταφορών, με τη χρήση ταχύπλοου υδροπτέρυγου.

— Στη γραμμή Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (νήσος Elba) η Toremar ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε μεικτές υπηρεσίες σε καθημερινή βάση προς τον λιμένα του Rio Marina και εβδομαδιαίο δρομολόγιο προς τον λιμένα του Pianosa.

— Στη γραμμή Porto S. Stefano – νήσος Giglio η Toremar παρείχε σε καθημερινή βάση μεικτές υπηρεσίες, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Ο φορέας εκμετάλλευσης Maregiglio δραστηριοποιείτο επίσης στη γραμμή παρέχοντας μεικτές υπηρεσίες κατά την περίοδο από τον Απρίλιο έως τον Νοέμβριο, με μέσο όρο δύο έως τέσσερις πλόες ημερησίως κατά τη διάρκεια του Οκτωβρίου και του Νοεμβρίου και έξι έως οκτώ πλόες από τον Απρίλιο έως τον Σεπτέμβριο.

2.3.1.2. Προϋπολογισμός και διάρκεια

(39) Στον πίνακα 2 κατωτέρω παρουσιάζεται το ετήσιο ποσό της αντιστάθμισης που καταβαλλόταν στην Toremar από την Ιταλία για την περίοδο 2009-2011.

(40) Πέραν αυτού, η περιφέρεια της Τοσκάνης είχε δεσμεύσει πρόσθετο ετήσιο προϋπολογισμό ύψους 3 000 000 EUR που θα καταβαλλόταν στην Toremar μετά την κοινοποίηση των πραγματικών εσόδων και δαπανών που πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο 2010-2011. Κατά τα έτη αυτά, λόγω της οικονομικής και χρηματοπιστωτικής κρίσης, ο αριθμός των επιβατών μειώθηκε σημαντικά, ενώ σημειώθηκε αύξηση του κόστους των καυσίμων. Συνεπώς, κατά την άποψη της περιφέρειας της Τοσκάνης, αντιστάθμιση που καταβαλλόταν από τον προϋπολογισμό της κεντρικής κυβέρνησης δεν επαρκούσε για την κάλυψη του συνολικού κόστους της δημόσιας υπηρεσίας.

Έτος	**Αντιστάθμιση**	**Αποθεματικό**	**Σύνολο**
2009	13 572 035		13 572 035
2010	13 005 441	3 000 000	16 005 441
2011	13 005 441	3 000 000	16 005 441

Πίνακας2 — Αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για την περίοδο 2009-2011 (EUR)

(41) Στην αρχική σύμβαση προβλέπεται η καταβολή της ετήσιας αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ως εξής: τον Μάρτιο κάθε έτους καταβάλλεται μια αρχική προκαταβολή, η οποία αντιστοιχεί στο 70 % της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε το προηγούμενο έτος. Μια δεύτερη πληρωμή, η οποία πραγματοποιείται τον Ιούνιο, αντιστοιχεί στο 20 % της αντιστάθμισης. Η διαφορά μεταξύ των ποσών που έχουν ήδη καταβληθεί και της αρνητικής διαφοράς μεταξύ των λειτουργικών δαπανών και των εσόδων της τρέχουσας χρήσης αποτελεί το υπόλοιπο, το οποίο καταβάλλεται έως τις 30 Νοεμβρίου. Εάν αποδειχθεί ότι η Toremar έχει λάβει μεγαλύτερο ποσό από το καθαρό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών (έσοδα μείον ζημίες), η αρχική σύμβαση προβλέπει ότι η Toremar πρέπει να επιστρέψει τη διαφορά. ([19])

— Αντιστάθμιση που χορηγήθηκε το 2009

([19]) 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.

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

(43) Πράγματι, το 2009 η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ υπολογίστηκε σύμφωνα με τη μεθοδολογία που προβλέπεται στην αρχική σύμβαση, η οποία άρχισε να ισχύει 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.

(44) 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 και το 2011 και από το 2012

(45) Από το 2010 η αντιστάθμιση για την παροχή της ΥΓΟΣ καθορίζεται με την εφαρμογή νέας μεθοδολογίας που ορίζεται στην οδηγία της επιτροπής CIPE ([20]) 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) ([21]). Σύμφωνα με το προοίμιο, η οδηγία CIPE εκδόθηκε ενόψει της ιδιωτικοποίησης των δημόσιων επιχειρήσεων που παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([22]). 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.

(46) Η μέθοδος που καθορίζεται στην οδηγία CIPE παρέχει τη δυνατότητα στις εταιρείες που παρέχουν δημόσια υπηρεσία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών να εξασφαλίσουν κατάλληλη απόδοση. Το ποσοστό απόδοσης επί του κεφαλαίου υπολογίζεται με βάση το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (στο εξής: ΜΣΚΚ).

(47) Η απαιτούμενη απόδοση ιδίων κεφαλαίων ([23]) υπολογίζεται με χρήση του υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων (στο εξής: ΑΚΠΣ) Βάσει του υποδείγματος ΑΚΠΣ, 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.

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

(49) Η οδηγία CIPE προβλέπει ότι 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.

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

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

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

([22]) 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.

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

(51) Ωστόσο, στην πράξη, το ποσό της αντιστάθμισης που καταβάλλεται στην Toremar δεν μπορεί να υπερβαίνει το ανώτατο όριο των 13 005 441 EUR ετησίως, όπως προβλέπεται στον νόμο του 2009 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 29). Μολονότι 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.

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

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

όπου:

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

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

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

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

(54) 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·

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

(55) Η οδηγία CIPE ορίζει επίσης ότι ο ανώτατος ναύλος μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να αποτυπώνει τις διακυμάνσεις στο κόστος των καυσίμων, λαμβανομένων υπόψη των συνήθων δημοσιοποιημένων τιμών ως τιμών αναφοράς.

2.3.2. *Ιδιωτικοποίηση της Toremar*

(56) Στις 13 Ιανουαρίου 2010 η περιφέρεια της Τοσκάνης δημοσίευσε στην Επίσημη Εφημερίδα της ([24]) και στην Επίσημη Εφημερίδα της Ιταλικής Δημοκρατίας ([25]) την πρόσκληση υποβολής προσφορών για την πώληση της Toremar και τη χορήγηση αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών που προσδιορίζονται ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 38. Η προκήρυξη αυτή δημοσιεύθηκε επίσης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([26]) στις 14 Ιανουαρίου 2010 και σε διάφορες εθνικές εφημερίδες ([27]).

(57) Η Ιταλία επέλεξε τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 20 παράγραφος 1 του κώδικα δημόσιων συμβάσεων — νομοθετικό διάταγμα αριθ. 163/2006 (il Codice dei Contratti pubblici), το οποίο ομοιάζει με το άρθρο 21 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([28]), σύμφωνα με το οποίο *«[η] σύναψη συμβάσεων που έχουν ως αντικείμενο υπηρεσίες οι οποίες περιλαμβάνονται στο παράρτημα II Β [όπως οι υπηρεσίες πλωτών μεταφορών] υπόκεινται αποκλειστικά στο άρθρο 23 [τεχνικές προδιαγραφές] και στο άρθρο 35 παράγραφος 4 [προκηρύξεις]»*. Το επιλεγέν κριτήριο ανάθεσης ήταν εκείνο της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς.

([24]) Bolletino Ufficiale della Regione Toscana (BURT) No 2, 13 Ιανουαρίου 2010.
([25]) GURI αριθ. 4, της 13ης Ιανουαρίου 2010.
([26]) ΕΕ S/9/010860/2010.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica και La Nazione.
([28]) 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).

2.3.2.1. Η διαδικασία πώλησης και η τελική ανάθεση

(58) Μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, κατά τη λήξη της προθεσμίας, 11 ενδιαφερόμενα μέρη εκδήλωσαν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν, και συγκεκριμένα: η Moby, η Toscana di Navigazione S.r.l., η Pigreco S.r.l., Sinven S.r.l., η Vector S.r.l., η Forship S.r.l., η Medmar Navi S.p.a., η Grandi Navi Veloci S.p.a., η Buquebus Italia S.r.l., η Loss Cipreses S.p.a. και η Blu Navy/Transeuropa Ferries.

(59) Τα έγγραφα που υπέβαλαν και οι 11 εταιρείες επιβεβαίωσαν ότι όλες πληρούσαν τις απαιτήσεις που ορίζονταν στην προκήρυξη του διαγωνισμού και, ως εκ τούτου, κλήθηκαν όλες να υποβάλουν προσφορά.

(60) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών περιείχε το νέο σχέδιο σύμβασης 12ετούς διάρκειας που επρόκειτο να υπογραφεί μεταξύ του επιτυχόντος προσφέροντος και της περιφέρειας της Τοσκάνης, καθώς και λεπτομερέστερες πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία του διαγωνισμού. Ειδικότερα, στην επιστολή πρόσκλησης επιβεβαιώθηκε ότι η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά θα επιλεγόταν για τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών, με βαθμολογία για την τιμή 20 μονάδες, για την ποιότητα 70 μονάδες και για τις πρόσθετες υπηρεσίες 10 μονάδες. Όσον αφορά την τιμή πώλησης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Toremar, η επιστολή πρόσκλησης ανέφερε ένα καθορισμένο ποσό το οποίο αντιστοιχούσε σε 10 258 397 EUR, και είχε υπολογιστεί βάσει ανεξάρτητης μελέτης, στο πλαίσιο της οποίας είχε εκτιμηθεί η συνολική αξία των στοιχείων ενεργητικού της Toremar (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 65 έως 73). Η τιμή αυτή ήταν μη διαπραγματεύσιμη και δεν αποτελούσε αντικείμενο της οικονομικής προσφοράς των προσφερόντων.

(61) Ως εκ τούτου, ζητήθηκε από όλους τους δυνητικούς προσφέροντες να συμπεριλάβουν στην οικονομική προσφορά τους το ανωτέρω καθορισμένο ποσό για την πώληση της Toremar, ενώ η περιφέρεια της Τοσκάνης θα επέλεγε την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά για τον διαγωνισμό συνολικά, με βάση την τιμή και άλλα κριτήρια σχετικά με την υπηρεσία, κυρίως την ποιότητα, σύμφωνα με όσα ορίζονται στην επιστολή πρόσκλησης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 60).

(62) Στους 11 προσφέροντες δόθηκε επίσης πρόσβαση σε εικονικές αίθουσες δεδομένων που περιείχαν τα ακόλουθα:

1) όλες τις νομικές, τεχνικές, οικονομικές και εμπορικές πληροφορίες σχετικά με την Toremar·

2) πληροφορίες σχετικά με τον στόλο, τα άυλα στοιχεία ενεργητικού και την ακίνητη περιουσία της εταιρείας·

3) όλες τις πληροφορίες σχετικά με τις συμβάσεις για την παροχή υπηρεσιών και την αγορά αγαθών·

4) τις διαδικασίες βαθμολόγησης και το έντυπο τεχνικής προσφοράς·

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

(63) Δύο εταιρείες υπέβαλαν προσφορά, συγκεκριμένα η Moby και η Toscana di Navigazione, αμφότερες κατεστημένες ναυτιλιακές εταιρείες στην Ιταλία. Οι υπόλοιπες εννέα εταιρείες δεν υπέβαλαν προσφορά κατά τη λήξη της προθεσμίας.

(64) Μετά την αξιολόγηση των προσφορών, η Toscana di Navigazione S.r.l. αποκλείστηκε από τη διαδικασία, καθώς η οικονομική προσφορά που υπέβαλε δεν ήταν συμβατή με τις απαιτήσεις τεχνικής προσφοράς και οικονομικής επιφάνειας που προέβλεπαν τα τεύχη δημοπράτησης. Ως εκ τούτου, ο διαγωνισμός κατακυρώθηκε στη Moby όσον αφορά τόσο την ιδιωτικοποίηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Toremar όσο και την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών (βλέπε τμήμα 2.3.3).

2.3.2.2. Η σύμβαση πώλησης

(65) Δεδομένης της φύσης του διαγωνισμού, η περιφέρεια της Τοσκάνης επέλεξε, προκειμένου να προσδιορίσει τη βέλτιστη ανταγωνιστική προσφορά, να ορίσει ένα καθορισμένο ποσό για την τιμή του μετοχικού κεφαλαίου της Toremar.

(66) Η σύμβαση πώλησης υπογράφηκε στις 2 Ιανουαρίου 2012 και καθόριζε τη μεταβίβαση των μετοχών της Toremar στη Moby έναντι καθορισμένου τιμήματος ύψους 10 258 397 EUR. Το ποσό αυτό καταβάλλεται σε δέκα ετήσιες δόσεις, αρχής γενομένης από το τέλος του πρώτου έτους της σύμβασης, δηλαδή από τις 2 Ιανουαρίου 2013.

(67) Το καθορισμένο τίμημα ύψους 10 258 397 EUR για το σύνολο των μετοχών της Toremar προσδιορίστηκε με βάση εκτίμηση ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα που εκπονήθηκε κατ' εντολήν της περιφέρειας της Τοσκάνης από τη Fidi Toscana SpA (στο εξής: έκθεση της Fidi).

(68) Το ποσό αναφέρεται στην αξία των ενσώματων στοιχείων ενεργητικού, των κτιρίων, των σκαφών, άλλων ενσώματων πάγιων και χρηματοοικονομικών περιουσιακών στοιχείων και άλλων εισπρακτέων απαιτήσεων της εταιρείας, στις 30 Ιουνίου 2010. Τα άυλα στοιχεία ενεργητικού (π.χ. παραχωρήσεις, εγκρίσεις, άδειες, εμπορικά σήματα κ.λπ.) εξαιρέθηκαν από την εκτίμηση και αφέθηκαν στη διακριτική ευχέρεια των προσφερόντων. Στη συνέχεια, το ποσό υπέστη τροποποιήσεις λόγω της διαφοράς μεταξύ της καθαρής λογιστικής αξίας των μετοχών στις 30 Ιουνίου 2010 και της αγοραίας αξίας των μετοχών ([29]).

(69) Το προαναφερθέν ποσό περιλαμβάνει επίσης πίστωση ύψους 9 772 572 EUR που ζητείται από την Tirrenia (στο εξής: πίστωση).

(70) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφοι 5 και 6 της σύμβασης πώλησης, όσον αφορά την πρώτη δόση, η Moby δηλώνει ότι έχει προκαταβάλει στην περιφέρεια της Τοσκάνης το ποσό των 485 825 EUR, το οποίο ισούται με τη διαφορά μεταξύ της τιμής πώλησης και της πίστωσης.

(71) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 της σύμβασης πώλησης, η καταβολή του καθορισμένου τιμήματος —πλην του ποσού που προκαταβλήθηκε— τελεί υπό την αίρεση της εξόφλησης του ποσού των 9 772 572 EUR που οφείλει η Tirrenia στην Toremar ([30]). Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της σύμβασης πώλησης, σε περίπτωση μη είσπραξης του ποσού της πίστωσης, η Moby παραμένει υπόχρεη για τη μεταβίβαση της πίστωσης (ή οποιασδήποτε υπολειπόμενης πίστωσης) στην περιφέρεια της Τοσκάνης ανά πάσα στιγμή μέχρι τη λήξη της σύμβασης παροχής υπηρεσιών ([31]).

(72) Σύμφωνα με το άρθρο 4 της σύμβασης πώλησης, η Moby υποχρεούται να κοινοποιήσει στην περιφέρεια της Τοσκάνης τυχόν πώληση των μετοχών της Toremar σε τρίτους, ωστόσο παραμένει υπεύθυνη από κοινού με τον νέο αγοραστή της Toremar όσον αφορά τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών.

(73) Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 5 της σύμβασης πώλησης, η Banca Popolare di Milano παρείχε εγγύηση υπέρ της περιφέρειας της Τοσκάνης η οποία καλύπτει τη συνολική τιμή πώλησης των μετοχών της Toremar (συμπεριλαμβανομένης της υποχρέωσης του αγοραστή να μεταβιβάσει τυχόν ποσό πίστωσης που δεν έχει ακόμη ανακτηθεί από την Tirrenia).

2.3.2.3. Δικαστικές διαδικασίες σε εθνικό επίπεδο

(74) Το αποτέλεσμα της διαδικασίας του διαγωνισμού, το οποίο ήταν ανάθεση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Toremar και της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη Moby. αποτέλεσε αντικείμενο πολλών διαδικασιών ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων.

(75) Η Toscana di Navigazione S.r.L., αποκλεισθείσα προσφέρουσα και καταγγέλλουσα στην παρούσα διαδικασία, αμφισβήτησε ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων τη νομιμότητα του αποκλεισμού της από τον διαγωνισμό. Αρχικά, η καταγγέλλουσα υπέβαλε αίτηση ασφαλιστικών μέτρων ενώπιον του περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου της Τοσκάνης. Το δικαστήριο απέρριψε την αίτηση με τη διάταξη αριθ. 774 της 14ης Ιουλίου 2011. Η απόφαση αυτή επικυρώθηκε κατ' έφεση από το Συμβούλιο της Επικρατείας με τη διάταξή του αριθ. 3666 της 31ης Αυγούστου 2011, στην οποία τονίστηκε ιδιαίτερα ότι η οικονομική προσφορά που υπέβαλε η εταιρεία ήταν ελλιπής όσον αφορά τις πρόσθετες υπηρεσίες που έπρεπε να παρασχεθούν, καθώς και το γεγονός ότι δεν καθοριζόταν σε ετήσια βάση και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να εφαρμοστεί ο μηχανισμός επαναξιολόγησης που προβλεπόταν στα τεύχη δημοπράτησης.

(76) Στη συνέχεια, η Toscana di Navigazione S.r.L. προσέφυγε κατά του αποτελέσματος του διαγωνισμού ενώπιον του περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου της Τοσκάνης, το οποίο απέρριψε την προσφυγή με τη διάταξη αριθ. 414 της 1ης Μαρτίου 2012, επιβεβαιώνοντας ότι η προσφορά της εταιρείας δεν ήταν σύμφωνη με τις απαιτήσεις της αναθέτουσας αρχής.

([29]) Δεδομένου του χρόνου που απαιτήθηκε για τη διαδικασία του διαγωνισμού, η έκθεση της Fidi βασίστηκε στην υπόθεση ότι η πραγματική μεταβίβαση των μετοχών δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί πριν από το τέλος του 2010. Ως εκ τούτου, η καθαρή λογιστική αξία των στοιχείων ενεργητικού, όπως καθορίστηκε στις 30 Ιουνίου 2010, έπρεπε να τροποποιηθεί ώστε να ληφθεί υπόψη η αγοραία αξία των στοιχείων ενεργητικού κατά τον χρόνο της πραγματικής μεταβίβασης. Η αγοραία αξία των στοιχείων ενεργητικού εκτιμήθηκε από άλλον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα εκτιμητή. Η εν λόγω εκτίμηση δεν αφορούσε τον υπολογισμό της τιμής πώλησης των μετοχών της Toremar, αλλά τον υπολογισμό της αξίας των στοιχείων ενεργητικού της Toremar.

([30]) Σύμφωνα με την Ιταλία, ο νόμος του 2009 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 26) προέβλεπε στο άρθρο 4 τη δέσμευση του ιταλικού υπουργείου Οικονομικών να διασφαλίσει ότι, κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, θα μεριμνούσε για την *«ανάληψη δεσμεύσεων εκ μέρους του αγοραστή της Tirrenia SpA και της Siremar SpA για την εξόφληση τυχόν οφειλών προς την Toremar SpA εντός 60 ημερών από τη μεταβίβαση»*. Όταν η Tirrenia τέθηκε υπό καθεστώς ειδικής διαχείρισης [βλέπε σχετικά την απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2020, στις υποθέσεις SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN)] που έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ της Tirrenia di Navigazione και της αγοράστριάς της Compagnia Italiana di Navigazione, η περιφέρεια της Τοσκάνης, προκειμένου να αποφευχθεί ο αρνητικός αντίκτυπος στην ιδιωτικοποίηση της Toremar, περιέλαβε στη σύμβαση πώλησης αυτή τη ρήτρα, η οποία εξαρτούσε την καταβολή του μέρους του τιμήματος που αντιστοιχούσε στην απαίτηση από την εξόφληση της απαίτησης από την Tirrenia. Η ρήτρα αυτή γνωστοποιήθηκε σε όλους τους συμμετέχοντες στη διαδικασία υποβολής προσφορών.

([31]) Με βάση τις τελευταίες πληροφορίες που ελήφθησαν από την Ιταλία, η απαίτηση αυτή δεν έχει εισπραχθεί μέχρι σήμερα. Το δικαστήριο αστικών υποθέσεων της Ρώμης έκανε δεκτή την καταχώρισή της στον κατάλογο των μη εξασφαλισμένων απαιτήσεων, στο πλαίσιο της διαδικασίας έκτακτης διαχείρισης.

(77) Η Toscana di Navigazione S.r.L. άσκησε προσφυγή κατά της απόφασης αυτής ενώπιον του Συμβουλίου της Επικρατείας, το οποίο, με τη διάταξη αριθ. 83/2015, αποφάσισε υπέρ της εταιρείας, ζητώντας από την περιφέρεια της Τοσκάνης να επανεξετάσει τη διαδικασία του διαγωνισμού καθώς και τις απαιτήσεις της. Κατόπιν ελέγχου που διενήργησε η περιφέρεια της Τοσκάνης, εκδόθηκε το διάταγμα αριθ. 1312 της 30ής Μαρτίου 2015, το οποίο επικύρωσε την απόφαση της περιφέρειας της Τοσκάνης περί αποκλεισμού της εταιρείας από τη διαδικασία του διαγωνισμού, καθώς δεν είχε αποδειχθεί η πλήρωση των τεχνικών και οικονομικών απαιτήσεων και των απαιτήσεων οικονομικής επιφάνειας για τη συμμετοχή στον διαγωνισμό.

(78) Η Toscana di Navigazione S.r.L. προσέφυγε κατά του διατάγματος αριθ. 1312 της 30ής Μαρτίου 2015 ενώπιον του περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου της Τοσκάνης, το οποίο απέρριψε την προσφυγή με τη διάταξη αριθ. 1446 της 26ης Οκτωβρίου 2015. Τελικά, η απόφαση αυτή επικυρώθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας με τη διάταξη αριθ. 3347/2016.

2.3.3. *Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας της Τοσκάνης και της Moby/Toremar*

2.3.3.1. Ο δικαιούχος

(79) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 63, η Moby και η Toscana di Navigazione υπέβαλαν προσφορά για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Μετά τον αποκλεισμό της τελευταίας, η Moby/Toremar ([32]) υπέγραψε στις 2 Ιανουαρίου 2012 τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με την περιφέρεια της Τοσκάνης για την εκτέλεση δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών.

(80) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών, η Moby παρέχει τις υπηρεσίες που προβλέπονται στη σύμβαση αποκλειστικά μέσω της Toremar.

2.3.3.2. Τα δρομολόγια

(81) Η Moby/Toremar παρέχει επιβατικές και μεικτές (επιβάτες και οχήματα) υπηρεσίες στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας σε πολλά δρομολόγια θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ ως εξής:

Livorno – Gorgona – Capraia **(γραμμή A1)**
Piombino – Portoferraio (νήσος Elba) **(γραμμή A2)**
Piombino– Cavo – Portoferraio (νήσος Elba) **(γραμμή A2 - ταχύ δρομολόγιο)**
Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (νήσος Elba) **(γραμμή A3)**
Porto S. Stefano – νήσος Giglio **(γραμμή A4)**
Porto S. Stefano – Giannutri **(γραμμή A5)**

Πίνακας 3 — Δίκτυο των δρομολογίων που εκτελούνται από τη Moby/Toremar στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών

2.3.3.3. Διάρκεια ισχύος

(82) Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας της Τοσκάνης και της Moby/Toremar έχει διάρκεια 12 ετών (2012-2024).

2.3.3.4. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(83) Οι απαιτήσεις που καθορίζονται στη σύμβαση με τη Moby/Toremar αφορούν, μεταξύ άλλων, τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τον τύπο και τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών που εκτελούν τα θαλάσσια δρομολόγια, τη συχνότητα των δρομολογίων και τους ανώτατους ναύλους.

([32]) Η σύμβαση για την ανάθεση των υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ που συνδέουν τις νήσους του αρχιπελάγους της Τοσκάνης συνάφθηκε μεταξύ της περιφέρειας της Τοσκάνης, αφενός, και της Moby και της Toremar αφετέρου. Συνεπώς, η απόφαση θα αναφέρεται και στις δύο εταιρείες (ως «Moby/Toremar») σε όλα τα τμήματα που αφορούν τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

2.3.3.5. Οι διατάξεις περί αντιστάθμισης και η τελική ανάθεση

(84) Στη διαδικασία υποβολής προσφορών, η ετήσια αντιστάθμιση στο πλαίσιο της νέας σύμβασης για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στα δρομολόγια θαλάσσιων μεταφορών που προσδιορίζονται στην αιτιολογική σκέψη 81, καθορίστηκε, κατ' ανώτατο όριο, στο ποσό των 14 550 400 EUR (συνολικά 174 604 810 EUR για τη 12ετή διάρκεια της σύμβασης). Η αξία αυτή προσδιορίστηκε από το άθροισμα των ακόλουθων στοιχείων: ποσό 13 005 441 EUR, όπως ορίζεται από τον νόμο του 2009 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 29) προσαυξημένο με ποσό 1 544 959 EUR, σύμφωνα με το άρθρο 19β παράγραφος 16 στοιχείο δ) του νόμου του 2009 λόγω των σημαντικών επενδύσεων που πρέπει να πραγματοποιήσει ο φορέας εκμετάλλευσης καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

(85) Αυτό το ποσό της αντιστάθμισης καθορίστηκε βάσει της μεθοδολογίας που ορίζεται στην οδηγία CIPE (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 45 έως 55). Οι διασφαλίσεις που προβλέπονται στην οδηγία CIPE έχουν αποτυπωθεί στη νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών.

(86) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, η ετήσια αντιστάθμιση υπέρ της Moby/Toremar εκτιμήθηκε σε 13 333 318 EUR. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, η πραγματική αντιστάθμιση που καταβάλλεται στη Moby/Toremar καθορίζεται ως το αποτέλεσμα της υπηρεσίας που πράγματι εκτελείται (δηλαδή τιμή ανά μίλι για κάθε δρομολόγιο), λαμβανομένων υπόψη των σχετικών κινδύνων (εμπορικών και βιομηχανικών) όπως ορίζονται στη σύμβαση (π.χ. μείωση της αντιστάθμισης σε περίπτωση μη εκτέλεσης δρομολογίων, ποινικές ρήτρες σε περίπτωση διακοπής της υπηρεσίας κ.λπ.).

(87) Η σύμβαση παροχής υπηρεσιών προβλέπει την καταβολή αντιστάθμισης που δεν υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη του καθαρού κόστους εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (οικονομική-χρηματοοικονομική ισορροπία). Σε περίπτωση αποκλίσεων από αυτή τη συμβατική ισορροπία, η σύμβαση παροχής υπηρεσιών προβλέπει στο άρθρο 26 έναν μηχανισμό επανεξισορρόπησης που αξιολογεί όλες τις παραμέτρους που συνδέονται με την καταβολή της αντιστάθμισης. Ως εκ τούτου, εάν, λόγω ουσιώδους μεταβολής ([33]) των οικονομικών παραμέτρων στις οποίες βασίστηκε, το ποσό της αντιστάθμισης αποδειχθεί ανεπαρκές για την κάλυψη όλων των δαπανών που προκύπτουν από την παροχή της υπηρεσίας, η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών επιτρέπει την επανεξέταση των βασικών παραμέτρων της αντιστάθμισης, και συγκεκριμένα: i) του συστήματος τιμολόγησης· ii) του επιπέδου των προσφερόμενων δημόσιων υπηρεσιών· iii) του επιπέδου του ανώτατου ορίου της ετήσιας τιμής· και iv) των επιδοτήσεων κεφαλαίου για επενδύσεις.

(88) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφοι 4, 5 και 6 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, η αντιστάθμιση που καταβάλλεται στον φορέα εκμετάλλευσης μειώνεται κατά 80 % σε περίπτωση διακοπής των υπηρεσιών λόγω απεργίας των εργαζομένων και κατά 30 % σε περίπτωση απρόβλεπτων γεγονότων, ενώ η μη εκτέλεση των υπηρεσιών θα είχε ως αποτέλεσμα την κατάπτωση ποινικών ρητρών σε βάρος του φορέα εκμετάλλευσης.

(89) Σύμφωνα με το άρθρο 24 της σύμβασης παροχής υπηρεσιών, ο φορέας εκμετάλλευσης υποχρεούται να εφαρμόζει σύστημα τεχνικής, οικονομικής και διαχειριστικής παρακολούθησης, σύμφωνα με το οποίο οι ετήσιοι λογαριασμοί κερδών και ζημιών που σχετίζονται με την υπηρεσία που παρέχεται βάσει της σύμβασης παροχής υπηρεσιών αποστέλλονται προς επαλήθευση στις περιφερειακές αρχές.

2.3.4. *Η προτεραιότητα ελλιμενισμού*

(90) 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 Toremar, 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.

([33]) Το άρθρο 26 παράγραφος 2 ορίζει τα εξής: «Θετική ή αρνητική απόκλιση στην οικονομική και χρηματοοικονομική ισορροπία μπορεί να προκληθεί από:
α) ανεπάρκειες της διαχείρισης·
β) εσφαλμένη κοινοποίηση εκ μέρους της εταιρείας των υπηρεσιών που πράγματι παρασχέθηκαν για τον καθορισμό της ετήσιας τιμής·
γ) εξαιρετικά δυσμενείς συνθήκες αγοράς που δεν εξαρτώνται από την εταιρεία, οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την επιδείνωση των συνθηκών λειτουργίας και, κατά συνέπεια, υψηλότερες λειτουργικές δαπάνες ή χαμηλότερα έσοδα από τους ναύλους, κατά τρόπο ώστε να επέρχεται αρνητική μεταβολή του κέρδους εκμετάλλευσης κατά ποσοστό άνω του 10 %.
δ) χρηματοοικονομικές τροποποιήσεις·
ε) τροποποιήσεις νόμων ή κανονισμών που θεσπίζουν νέους όρους για την παροχή της υπηρεσίας που προβλέπεται στη σύμβαση·
στ) νέες επενδύσεις που απαιτούνται από την περιφέρεια οι οποίες πρέπει να πραγματοποιηθούν με δημόσιους πόρους που προβλέπονται στο άρθρο 20·
ζ) τροποποίηση του συστήματος τιμολόγησης σύμφωνα με το άρθρο 13·
η) εξαιρετικά ευνοϊκές συνθήκες της αγοράς που έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση του κέρδους εκμετάλλευσης κατά ποσοστό άνω του 10 %.
θ) αυξήσεις στο μοναδιαίο κόστος του προσωπικού για συμμόρφωση με την CCNL [εθνική συλλογική σύμβαση εργασίας] και με τη διαπραγματευτική ισχύ της εταιρείας για τις επικουρικές συντάξεις». (ανεπίσημη μετάφραση της Επιτροπής).

2.3.5. *Τα μέτρα του νόμου του 2010*

(91) Ο νόμος του 2010 προέβλεπε τη δυνατότητα των επιχειρήσεων του πρώην ομίλου Tirrenia να χρησιμοποιήσουν, σε προσωρινή βάση, τους οικονομικούς πόρους που είχαν ήδη δεσμευθεί ([34]) 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 ([35]).

(92) Ειδικότερα, με την άντληση πόρων από δύο διευκολύνσεις ([36]), προβλέφθηκε ποσό 23 750 000 EUR για τις αναβαθμίσεις ολόκληρου του ομίλου Tirrenia. Από το ποσό αυτό, στην Toremar διατέθηκε ποσό ύψους 1 617 300 EUR, το οποίο χρησιμοποίησε για την αναβάθμιση του στόλου της (βλέπε αιτιολογική σκέψη 138).

(93) 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 (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 30)·

β) το άρθρο 19β του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, το οποίο μετατράπηκε με 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 μεταβίβασης των περιφερειακών εταιρειών στις αντίστοιχες περιφέρειες·

γ) για να διασφαλιστεί η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας και να υποστηριχθεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησης των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, οι εν λόγω περιφέρειες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του Fondo Aree Sottoutilizzate (στο εξής: FAS) ([37]) σύμφωνα με την οδηγία CIPE ([38]).

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

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

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

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

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

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

([35]) 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.

([36]) 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.

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

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

3) στις 10 Μαρτίου 2009 ολοκληρώθηκε διεξοδική διαδικασία εξορθολογισμού των δρομολογίων. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής ελήφθησαν 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 κατά περίπου 66 εκατ. EUR και την απόλυση περίπου 600 μελών πληρώματος για ολόκληρο τον όμιλο Tirrenia. Η Ιταλία υπενθύμισε επίσης ότι ο εξορθολογισμός του 2009 συμπλήρωνε προηγούμενες προσπάθειες (το 2004, το 2006 και το 2008) για τη μείωση των δρομολογίων που εκτελούσε ο όμιλος Tirrenia·

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

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

(96) Στις 21 Δεκεμβρίου 2009 ο αρμόδιος για την ενέργεια και τις μεταφορές γενικός διευθυντής της Επιτροπής απέστειλε επιστολή στην Ιταλία επισημαίνοντας, μεταξύ άλλων, ότι στο πλαίσιο της ριζικής αναμόρφωσης του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών-καμποτάζ στην Ιταλία, και λόγω του σημαντικού κοινωνικού αντίκτυπου τον οποίο θα συνεπαγόταν η ιδιωτικοποίηση, εάν οι διαδικασίες υποβολής προσφορών πραγματοποιούνταν βάσει μιας απλής σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για την ανάθεση τέτοιου είδους συμβάσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες ήταν αποδεκτή —καταρχήν και κατ' εξαίρεση— για τον σκοπό της διασφάλισης της συμμόρφωσης με το κριτήριο της μη δημιουργίας διακρίσεων μεταξύ των πλοιοκτητών της Κοινότητας, το οποίο προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου ([39]) (στο εξής: κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ).

(97) Στις 29 Ιανουαρίου 2010 ([40]) 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. Το άρθρο 4 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει ότι οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης. Ωστόσο, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia εξακολούθησαν να παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μετά τη λήξη ισχύος των αντίστοιχων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (των αρχικών συμβάσεων). Ειδικότερα, οι εν λόγω συμβάσεις επρόκειτο να λήξουν στο τέλος του 2008 αλλά παρατάθηκαν επανειλημμένα από την Ιταλία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία να υποβάλει τις παρατηρήσεις της.

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

(99) Στις 29 Μαρτίου 2010 η Ιταλία απάντησε στην προειδοποιητική επιστολή της Επιτροπής της 29ης Ιανουαρίου 2010. Στην απάντησή της, διευκρίνισε μεταξύ άλλων ότι, όσον αφορά τη διαδικασία υποβολής προσφορών για την Toremar, στις επόμενες φάσεις της διαδικασίας αυτής θα συμμετείχαν 11 ενδιαφερόμενα μέρη.

(100) Στις 10 Σεπτεμβρίου 2010 η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή, στο πλαίσιο ad hoc συνεδρίασης, ότι η ανταγωνιστική διαδικασία για τη σύμβαση και της Toremar, μεταξύ άλλων, είχε επίσης καθυστερήσει. Στη συνέχεια, με τον νόμο αριθ. 163 της 1ης Οκτωβρίου 2010 παρατάθηκαν περαιτέρω οι αρχικές συμβάσεις έως την ολοκλήρωση των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης της Tirrenia και της Siremar (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 30).

([39]) 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.

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

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

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

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

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

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

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

3.1. **Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Toremar και της Ιταλίας**

3.1.1. *Τήρηση των κριτηρίων Altmark και ύπαρξη ενίσχυσης*

(103) Στην απόφαση του 2011 η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι ο καθορισμός των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν ήταν επαρκώς σαφής και, επομένως, δεν επέτρεπε στην Επιτροπή να συναγάγει οριστικό συμπέρασμα ως προς το αν περιείχε πρόδηλα σφάλματα. Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν είχε, σε εκείνο το στάδιο, ολοκληρωμένη εικόνα σχετικά με τις πραγματικές υποχρεώσεις που είχαν επιβληθεί στην Toremar για την εκτέλεση των επίμαχων δρομολογίων σε σύγκριση με τις υπηρεσίες που παρέχονταν από ανταγωνιστές σε ορισμένα από αυτά τα δρομολόγια.

(104) Η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι πληρούνταν ο δεύτερος όρος της απόφασης Altmark ([41]) 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).

(105) Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε ότι ο τρίτος όρος της απόφασης Altmark δεν φαινόταν να να έχει τηρηθεί και ότι οι φορείς εκμετάλλευσης ενδεχομένως 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 Toremar δεν φαινόταν να αναλαμβάνει τους κινδύνους που ενέχει συνήθως η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών.

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

(107) Ως εκ τούτου, στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε στην Toremar την περίοδο 2009-2011 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε την άποψη ότι η ενίσχυση αυτή έπρεπε να θεωρηθεί νέα ενίσχυση.

3.1.2. *Συμβατότητα*

(108) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τα έτη 2009-2011 δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 ([42]) ούτε του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2005 ([43]). 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.

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

([42]) 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).

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

(109) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή επισήμανε ότι στις 31 Ιανουαρίου 2012 είχε τεθεί σε ισχύ μια νέα δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ η οποία συνίστατο στην απόφαση ΥΓΟΣ ([44]) του 2011 και στο πλαίσιο ΥΓΟΣ ([45]) του 2011. 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 συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά ούτε να εξαιρεθεί από την απαίτηση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(110) Ο νόμος του 2010 προέβλεπε την παράταση της αρχικής σύμβασης από τις 30 Σεπτεμβρίου 2010 έως το τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Κατά συνέπεια, η αντιστάθμιση την οποία λάμβανε η εταιρεία από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως την ιδιωτικοποίησή της θα μπορούσε να αξιολογηθεί με βάση το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011, το οποίο, σύμφωνα με την παράγραφο 69 του εν λόγω πλαισίου, εφαρμόζεται επίσης στις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 283 και 284).

3.2. **Ιδιωτικοποίηση της Toremar**

(111) Κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασης του 2012, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες ως προς το αν η διαδικασία υποβολής προσφορών για την πώληση της Toremar ήταν επαρκώς διαφανής και άνευ όρων ώστε να διασφαλιστεί η πραγματοποίηση της πώλησης στην τιμή της αγοράς.

(112) Στην απόφαση του 2012 η Επιτροπή θεώρησε ότι ορισμένοι όροι που επιβάλλονταν στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης περιόρισαν ενδεχομένως τον αριθμό των προσφερόντων 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 που, σε αυτή την περίπτωση, μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος): μη οικονομικοί παράγοντες τους οποίους ένας ιδιώτης πωλητής δεν θα λάμβανε υπόψη, όπως λόγοι δημόσιας πολιτικής, απαιτήσεις στον τομέα της απασχόλησης ή ζητήματα περιφερειακής ανάπτυξης, υποδηλώνουν την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης αν επιβάλλουν επαχθείς υποχρεώσεις στον δυνητικό αγοραστή και είναι, συνεπώς, πιθανό να μειώσουν την τιμή πώλησης.

(113) Ομοίως, βάσει των πληροφοριών που ήταν διαθέσιμες σε εκείνο στάδιο, η Επιτροπή έκρινε ότι οι λεγόμενες *τεχνικές και οικονομικές απαιτήσεις* που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών για την Toremar διατάραξαν ουσιαστικά τον διαγωνισμό καθώς περιόρισαν τους δυνητικούς προσφέροντες στις υφιστάμενες ναυτιλιακές εταιρείες, δεδομένου ότι, στην παρούσα υπόθεση, η ίδια η εταιρεία στην οποία είχε ανατεθεί η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, διατέθηκε προς πώληση ([46]).

(114) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή κατέληξε στο προκαταρκτικό συμπέρασμα ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Toremar 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, σε εκείνο το στάδιο, να αποκλείσει το ενδεχόμενο χορήγησης οικονομικού πλεονεκτήματος στον αγοραστή.

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

3.3. **Η νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών μεταξύ της περιφέρειας της Τοσκάνης και της Moby/Toremar**

3.3.1. *Τήρηση των κριτηρίων Altmark και ύπαρξη ενίσχυσης*

(116) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Toremar (και στην αγοράστριά της Moby) δεν πληρούσε τα κριτήρια της απόφασης Altmark και, συνεπώς, συνιστούσε ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η Επιτροπή κατέληξε σε αυτό το συμπέρασμα δεδομένων των εξής: i) οι ανταγωνιστές που φαινόταν να παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες είχαν παρουσία σε τουλάχιστον ορισμένα δρομολόγια που εκτελούσε η Toremar και δεν υποβλήθηκαν επαρκείς πληροφορίες που θα επέτρεπαν στην Επιτροπή να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η ΥΓΟΣ ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας που δεν θα μπορούσε να καλυφθεί μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς· ii) ο υπολογισμός της αντιστάθμισης σύμφωνα με την οδηγία CIPE είχε, κατά τα φαινόμενα, ως αποτέλεσμα τη χορήγηση υπεραντιστάθμισης

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

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

([46]) Η πρόσκληση υποβολής προσφορών προβλέπει ότι οι συμμετέχοντες πρέπει να αποδείξουν ότι, κατά την περίοδο μεταξύ 30 Νοεμβρίου 2006 και 30 Νοεμβρίου 2009, εκτέλεσαν όγκο θαλάσσιων υπηρεσιών τουλάχιστον 450 000 ναυτικών μιλίων και ότι, κατά τα τρία τελευταία οικονομικά έτη, ανέφεραν κύκλο εργασιών για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών ύψους τουλάχιστον 150 εκατομμυρίων EUR, από τα οποία τουλάχιστον 75 εκατομμύρια EUR από την εκτέλεση υπηρεσιών θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών.

στον φορέα εκμετάλλευσης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τους ίδιους λόγους με αυτούς που αναφέρονται στην απόφαση του 2011· και iii) το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark δεν φαινόταν να πληρούται, δεδομένου ότι η δημόσια υπηρεσία είχε αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών υπό τον όρο ότι ο επιτυχών προσφέρων θα αγόραζε την εταιρεία Toremar στο σύνολό της. Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική θέση ότι, εάν η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχε αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών χωρίς την υποχρέωση αγοράς, θα είχε ως αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

3.3.2. *Συμβατότητα*

(117) Όσον αφορά τη συμβατότητα της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε στην Toremar, η Επιτροπή επισήμανε ότι, με βάση τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Ιταλία, η απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 δεν φαινόταν να έχει εφαρμογή σε αυτή τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών λόγω της μακράς (12ετούς) διάρκειας της περιόδου ανάθεσης. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση, σε εκείνο το στάδιο, να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, διότι δεν είχε ακόμη υποβληθεί η υπογεγραμμένη σύμβαση. Η Επιτροπή δεν έλαβε καμία πληροφορία (π. χ. αριθμός επιβατών που μεταφέρθηκαν κατά τα δύο οικονομικά έτη πριν από την ανάθεση) για να εξετάσει τις υπόλοιπες προϋποθέσεις συμβατότητας που ορίζονται στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2011. Στη συνέχεια, η Επιτροπή αξιολόγησε την ενίσχυση βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 αλλά διαπίστωσε ότι είχε αμφιβολίες ως προς το αν πληρούνταν οι προϋποθέσεις συμβατότητας του εν λόγω πλαισίου και κάλεσε την Ιταλία να αποδείξει ότι κάτι τέτοιο ίσχυε.

3.4. **Η προτεραιότητα ελλιμενισμού**

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

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

3.5. **Τα μέτρα του νόμου του 2010**

(120) 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 Toremar. 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· και 3) η δυνατότητα χρήσης των πόρων του FAS. Η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία να διευκρινίσει αν και με ποιον τρόπο ήταν κάθε μέτρο αναγκαίο για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.

(121) 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 Toremar και οι άλλες εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, και συνεπώς, τα μέτρα αυτά έπρεπε να θεωρηθούν ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά.

4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ**

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

(122) Η Ιταλία υπέβαλε κατάλογο των δρομολογίων της Toremar (συνοδευόμενο από τα αντίστοιχα νομικά έγγραφα τεκμηρίωσης) που υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένων της εποχιακής συχνότητας και των ωραρίων, του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και των λόγων που οδήγησαν στην επιβολή αυτών των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(123) Όσον αφορά την ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ, η Ιταλία επισημαίνει ότι οι ανωτέρω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίστηκαν προκειμένου να διατηρηθεί η εδαφική συνέχεια και η σύνδεση της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά. Η υπηρεσία αυτή συμβάλλει επίσης στην οικονομική ανάπτυξη των νησιών και στη διευκόλυνση της διατροπικής μεταφοράς, ενώ παράλληλα καλύπτει τις βασικές ανάγκες κινητικότητας των κοινοτήτων των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και διασφαλίζει τον σεβασμό του κατοχυρωμένου στο Σύνταγμα δικαιώματος της εδαφικής συνέχειας.

(124) Όσον αφορά το ανταγωνιστικό περιβάλλον, η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η Toremar είναι ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης που εκτελεί το μεγαλύτερο μέρος των δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Παρά την ύπαρξη κάποιου ανταγωνισμού διαχρονικά, ιδίως στο δρομολόγιο Piombino – Portoferraio **(γραμμή A2)** με τη συμμετοχή της Moby, η Ιταλία θεωρεί ότι η υπηρεσία που προσφέρει η Toremar δεν μπορεί να υποκατασταθεί και ότι η διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς.

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

4.2.1. *Σχετικά με την τιμή πώλησης της Toremar*

(125) Σύμφωνα με την Ιταλία, η ιδιωτικοποίηση της Toremar συνεπαγόταν τη μεταβίβαση ολόκληρου του μετοχικού κεφαλαίου της εταιρείας μέσω διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού που προκηρύχθηκε από την περιφέρεια της Τοσκάνης. Η διαδικασία αυτή συνεπαγόταν επιπλέον την ταυτόχρονη ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών στο αρχιπέλαγος της Τοσκάνης για περίοδο 12 ετών, με σκοπό τη διατήρηση της εδαφικής συνέχειας.

(126) Η περιφέρεια της Τοσκάνης ανέθεσε σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 67 και 68) την εκτίμηση των νομικών και οικονομικών ζητημάτων της πώλησης της Toremar. Σύμφωνα με την Ιταλία, η εν λόγω εκτίμηση (η έκθεση της Fidi) περιγράφει με σαφήνεια και ακρίβεια τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν για τον καθορισμό της αγοραίας αξίας του μετοχικού κεφαλαίου της Toremar.

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

(127) Η Ιταλία τονίζει ότι οι διαδικασίες διεξήχθησαν σύμφωνα με τις νομικές αρχές της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων. Υποστήριξε ότι και τα 11 μέρη που εκδήλωσαν ενδιαφέρον έλαβαν τις σχετικές πληροφορίες που ήταν απαραίτητες για την υποβολή της προσφοράς τους μέσω πρόσβασης σε αίθουσα δεδομένων, όπου παρασχέθηκαν όλα τα έγγραφα. Επιπλέον, η Ιταλία αναφέρει ότι σε αυτό το στάδιο της διαδικασίας δεν είχε κανέναν έλεγχο επί των δυνητικών προσφερόντων, δεδομένου ότι οι απαντήσεις στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος δεν ήταν δεσμευτικές. Οι ανταγωνιστές είχαν επίσης το δικαίωμα να υποβάλουν ερωτήσεις και να λάβουν απαντήσεις από την αναθέτουσα αρχή.

(128) Όσον αφορά τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τις τεχνικές και οικονομικές απαιτήσεις που επιβλήθηκαν στους προσφέροντες για τη συμμετοχή στον διαγωνισμό, η Ιταλία υποστηρίζει ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν εισάγουν διακρίσεις και βασίζονται στην ανάγκη επιλογής φορέα που θα είναι σε θέση να παράσχει ειδική τεχνογνωσία ενόψει της ποσοτικής και ποιοτικής ανάπτυξης των απαιτούμενων δημόσιων υπηρεσιών. Αυτό ισχύει περισσότερο στο πλαίσιο διαγωνισμού όπως ο επίμαχος στην παρούσα διαδικασία, όπου η πώληση της Toremar συνδυάστηκε με τη σύναψη νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([47]). Σύμφωνα με την Ιταλία, η πρόβλεψη τεχνικών και οικονομικών απαιτήσεων στον διαγωνισμό δεν έρχεται σε αντίθεση με τη δυνατότητα συμμετοχής, στον μέγιστο δυνατό βαθμό, στον διαγωνισμό όλων των δυνητικών προσφερόντων, αλλά αποτελεί άμεση και αναγκαία συνέπεια της δομής του συγκεκριμένου διαγωνισμού.

(129) Όσον αφορά συγκεκριμένα τα μεταβιβαζόμενα στοιχεία ενεργητικού και την υποχρέωση διατήρησης των επιπέδων απασχόλησης, η Ιταλία τονίζει ότι η πώληση της Toremar δεν περιλάμβανε καμία υποχρέωση όσον αφορά τα επίπεδα απασχόλησης.

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

(130) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι πληρούνται τα τέσσερα κριτήρια Altmark τόσο για την περίοδο 2009-2011 όσο και για την περίοδο 2012-2024 για τους ακόλουθους λόγους:

— στην Toremar ανατέθηκε ουσιαστικά η εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η παράταση της αρχικής σύμβασης καθώς και η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζουν σαφώς τις υποχρεώσεις όσον αφορά τα εξυπηρετούμενα δρομολόγια, τα ωράρια, τη συχνότητα των δρομολογίων, την ποιότητα των χρησιμοποιούμενων σκαφών και την ποιότητα της υπηρεσίας εν γένει, τις υποχρεώσεις ως προς τους ναύλους όσον αφορά τους εξυπηρετούμενους λιμένες και τις υποχρεώσεις σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ένωσης. Ως εκ τούτου, η Ιταλία θεωρεί ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται σαφώς και ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmarκ·

([47]) Η Ιταλία παραπέμπει σχετικά στην επιστολή της Επιτροπής (ΓΔ Ενέργειας και Μεταφορών) D(2009) 75213 της 21ης Δεκεμβρίου 2009 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 96).

— οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση είχαν προσδιοριστεί εκ των προτέρων με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο. Οι παράμετροι αυτές εξηγούνται λεπτομερώς στην οδηγία CIPE που ισχύει για την αντιστάθμιση που χορηγούνταν από το 2010 και μετά, και εφαρμόστηκαν επίσης στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (και στα παραρτήματά της). Ως εκ τούτου, η Ιταλία θεωρεί ότι αυτές οι παράμετροι καθορίστηκαν εκ των προτέρων με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο και ότι πληρούται το δεύτερο κριτήριο Altmark·

— όσον αφορά το τρίτο κριτήριο Altmark, η αντιστάθμιση, τόσο στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης όσο και στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δεν υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που προκύπτουν από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αυτό καταδεικνύεται σαφώς από τον λογαριασμό αποτελεσμάτων χρήσης, από τον οποίο προκύπτει ζημία 372 008 EUR για την τριετία 2009-2011 και ζημία 353 960 EUR για την πενταετία 2012-2016. Επιπλέον, λόγω του μηχανισμού επανεξισορρόπησης που θεσπίστηκε με το άρθρο 26 της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ελήφθησαν μέτρα για να διασφαλιστεί η διόρθωση τυχόν αποκλίσεων και, ως εκ τούτου, η αποφυγή της υπεραντιστάθμισης·

— η Ιταλία θεωρεί ότι πληρούται και το τέταρτο κριτήριο Altmark. Κατά τη διάρκεια της διετούς περιόδου 2010-2011, η περιφέρεια της Τοσκάνης παρακολουθούσε την αποδοτικότητα της εταιρείας, ενώ κατά την περίοδο που καλύπτεται από τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η επιλογή της εταιρείας που είναι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας έγινε μέσω διαδικασίας υποβολής προσφορών σύμφωνα με τους κανόνες της Ένωσης.

4.4. **Σχετικά με το ποσοστό απόδοσης της τάξης του 9,95 % που χρησιμοποιήθηκε για το 2010 και το ασφάλιστρο κινδύνου 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE από το 2010**

(131) Στην απόφαση του 2011 αναφέρεται ότι το ποσοστό απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου για το 2010 καθορίστηκε στο 9,95 % προ φόρων. Ζητήθηκε από την Ιταλία να αιτιολογήσει αυτό το ποσοστό, δεδομένου ότι 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 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 46).

(132) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι η αναφορά στο ποσοστό του 9,95 % αφορά τα σχέδια νέων συμβάσεων/συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που θα υποβάλλονταν σε διαδικασία υποβολής προσφορών με τις ίδιες τις εταιρείες και θα υπογράφονταν με τους αγοραστές μετά την οριστικοποίηση της ιδιωτικοποίησης καθεμίας από τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia (βλέπε αιτιολογική σκέψη 27).

(133) Η Ιταλία τονίζει επίσης ότι, επειδή το ποσό της αντιστάθμισης στο πλαίσιο του διαγωνισμού (δηλαδή η βάση της πρόσκλησης υποβολής προσφορών) υπόκειτο σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009 ([48]), αποφασίστηκε πράγματι να απλουστευθεί ο υπολογισμός της αντιστάθμισης με την εφαρμογή σταθερού συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου. Ειδικότερα, για την περίοδο που κάλυπτε την παράταση της αρχικής σύμβασης (δηλαδή 2010-2011), ο σταθερός συντελεστής απόδοσης επί του κεφαλαίου υπολογίστηκε εκ των πραγμάτων σε 6,9 %. Από το 2012, στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τη Moby/Toremar, εφαρμόστηκε σταθερός συντελεστής απόδοσης επί του κεφαλαίου 6,5 %. Η Ιταλία υποστήριξε ότι αυτοί οι σταθεροί συντελεστές απόδοσης επί του κεφαλαίου εξακολουθούν να είναι ανάλογοι προς τους σχετικούς κινδύνους και ότι, σε κάθε περίπτωση, είναι χαμηλότεροι του 9,95 % που είχε αρχικά κοινοποιηθεί στην Επιτροπή.

(134) Η Ιταλία εξηγεί επίσης ότι η εφαρμογή της πλήρους μεθοδολογίας, όπως προβλέπεται στην οδηγία CIPE, ενδέχεται να είχε ως αποτέλεσμα απόδοση επί του κεφαλαίου η οποία θα είχε υπερβεί το 6,5 %. Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία θεωρεί ότι η απλουστευμένη προσέγγισή της είναι συντηρητική και δεν επιτρέπει, καταρχήν, υψηλότερη αντιστάθμιση για τη Moby/Toremar από αυτή που καθορίζεται στην οδηγία CIPE.

4.5. **Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού**

(135) Η Ιταλία παραπέμπει στο άρθρο19β παράγραφος 21 του νόμου του 2009, το οποίο δίνει στην Toremar το δικαίωμα να διατηρήσει τη θέση ελλιμενισμού που της είχε ήδη κατανεμηθεί και την προτεραιότητα στην κατανομή νέων θέσεων σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία (βλέπε αιτιολογική σκέψη 90 ανωτέρω).

(136) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι δεν απωλέσθηκαν κρατικοί πόροι μέσω της κατανομής της προτεραιότητας ελλιμενισμού. Σύμφωνα με την Ιταλία, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων καταβάλλουν τακτικά τέλη ελλιμενισμού στις αρμόδιες λιμενικές αρχές. Η Ιταλία υποστηρίζει επίσης ότι αυτή η προτεραιότητα ελλιμενισμού εφαρμόζεται μόνο στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας και ότι η Toremar και μετέπειτα η Moby/Toremar 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.

([48]) Σύμφωνα με την Ιταλία, το ποσό της αντιστάθμισης στο πλαίσιο του διαγωνισμού αποτελεί όριο αποκλειστικά για τους σκοπούς της αξιολόγησης των προσφορών και δεν θέτει κανένα όριο για την πραγματική αντιστάθμιση που καταβάλλεται κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

(137) Η Ιταλία θεωρεί ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν θα παρείχε ουσιαστικό πλεονέκτημα στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Toremar και της αγοράστριάς της, της Moby. Ειδικότερα, υποστηρίζει 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 — εξαιρουμένων τυχόν καθυστερήσεων ή ακραίων καιρικών συνθηκών— δεν υπάρχει αλληλεπικάλυψη στη χρήση συγκεκριμένων θέσεων ελλιμενισμού από διαφορετικούς φορείς εκμετάλλευσης. Επιπλέον, δεδομένου ότι η Toremar και η Moby 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 Toremar και τη Moby.

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

(138) Όσον αφορά τα μέτρα που προβλέπονταν στον νόμο του 2010 (βλέπε ανωτέρω αιτιολογικές σκέψεις 91 και 92), η Ιταλία υποστηρίζει ότι στην Toremar διατέθηκαν οι οικονομικοί πόροι που είχαν ήδη δεσμευθεί βάσει του νόμου 102/2009, τους οποίους και χρησιμοποίησε αποτελεσματικά για τον αρχικό σκοπό. Ειδικότερα, η Toremar χρησιμοποίησε 1 617 300 EUR για την αναβάθμιση του στόλου της με σκοπό την τήρηση των διεθνών προτύπων ασφάλειας (δηλαδή 808 650 EUR για την αναβάθμιση του σκάφους Aethalia και 808 650 EUR για την αναβάθμιση του σκάφους Liburna). Υποστηρίζει επίσης ότι οι πόροι αυτοί δεν χρησιμοποιήθηκαν για σκοπούς ρευστότητας.

(139) Όσον αφορά τις φοροαπαλλαγές που σχετίζονταν με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης, η Ιταλία υποστηρίζει ότι, όσον αφορά τον φόρο εισοδήματος εταιρειών, το μέτρο δεν εφαρμόστηκε, καθώς οι μεταβιβάσεις των Caremar, Saremar και Toremar στις περιφέρειες πραγματοποιήθηκαν δωρεάν. Ως εκ τούτου, ελλείψει οποιασδήποτε αμοιβής, δεν έχει εφαρμογή το άρθρο 86 παράγραφος 1 στοιχείο α) του ενοποιημένου νόμου για τον φόρο εισοδήματος σχετικά με κεφαλαιακά κέρδη σε περίπτωση μεταβιβάσεων στοιχείων ενεργητικού έναντι πληρωμής. Όσον αφορά τον ΦΠΑ, η Ιταλία επισημαίνει 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 τονίζει ότι η απαλλαγή που προβλεπόταν στον νόμο του 2010 είχε σχεδιαστεί με σκοπό τη διοικητική απλούστευση. Από την πλευρά της φορολογίας, τα αποτελέσματα της απαλλαγής μπορούν να θεωρηθούν αμελητέα και με μικρό αντίκτυπο σε σχέση με φόρους που επιβάλλονται βάσει σταθερών 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).

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

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

(141) Μολονότι η Ιταλία θεωρεί ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην Toremar 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.

(142) Στην απάντησή της, η Ιταλία παρέχει τη μέση ετήσια κυκλοφορία κατά την περίοδο 2010-2016, με βάση το σύνολο των δρομολογίων. Σε αυτή τη βάση, η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία σχετικά με την κυκλοφορία επιβατών για να καταδείξει ότι το όριο των 300 000 επιβατών που καθορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο δ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 δεν είχε παραβιαστεί σε κανένα από τα δρομολόγια που εκτελούνταν από την Toremar έως το τέλος του 2011 και από το 2012 από τη Moby/Toremar.

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

(143) Η Ιταλία υποστηρίζει επίσης ότι δεν υπήρξε υπεραντιστάθμιση υπέρ της Moby/Toremar και ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

(144) Για να αιτιολογήσει τα ανωτέρω, η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία που καταδεικνύουν τα ποσά της απόδοσης επί του επενδεδυμένου κεφαλαίου για την περίοδο 2010-2017 και τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για να εξακριβωθεί ότι δεν υπάρχει υπεραντιστάθμιση για τις υπηρεσίες που παρείχαν η Toremar και η Moby/Toremar, τα έξοδα και έσοδα ανά δρομολόγιο για την περίοδο 2010-2017 και την περίοδο απόσβεσης του στόλου για την περίοδο 2009-2017 ([49]).

(145) Επιπλέον, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η Toremar (και η Moby/Toremar) δεν ασκεί εμπορικές δραστηριότητες από το 2009 έως σήμερα.

5. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ MOBY/TOREMAR**

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

(146) Η Moby/Toremar υποστηρίζει ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα παραρτήματά της καθορίζουν κατά τρόπο συγκεκριμένο τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τα σχετικά θαλάσσια δρομολόγια. Οι υποχρεώσεις αυτές αφορούν, μεταξύ άλλων, την ποιότητα και τα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας (δρομολόγια που πρέπει να πραγματοποιούνται, ωράρια, όροι της υπηρεσίας) και τους εφαρμοστέους ναύλους.

(147) Σε απάντηση στον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας σχετικά με τη δημιουργία μονοπωλίου στα δρομολόγια της γραμμής Piombino – νήσος Elba μετά τη συγχώνευση μεταξύ Toremar και Moby, τα μέρη αυτά επικαλούνται την άδεια που χορήγησε η ιταλική εθνική αρχή ανταγωνισμού για την εν λόγω συγχώνευση με την απόφαση αριθ. 22622 της 19ης Ιουλίου 2011, με την επιφύλαξη της τήρησης ορισμένων προϋποθέσεων που αποσκοπούν ακριβώς στη διασφάλιση της ύπαρξης ανταγωνισμού στη γραμμή αυτή.

(148) Επιπλέον, η Moby/Toremar υποστηρίζει ότι τα εν λόγω δρομολόγια δεν μπορούσαν να εξυπηρετηθούν χωρίς δημόσια στήριξη και ότι η αγορά από μόνη της δεν μπορούσε να παράσχει τις υπηρεσίες με τις ελάχιστες απαιτήσεις που προβλέπει η δημόσια σύμβαση.

5.2. **Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Toremar**

5.2.1. *Σχετικά με το τίμημα που καταβλήθηκε για τις μετοχές της Toremar*

(149) Η Moby/Toremar υποστηρίζει ότι η ιδιωτικοποίηση της Toremar δεν ενέχει στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, δεδομένου ότι η συμφωνηθείσα τιμή πιστοποιήθηκε από ανεξάρτητο εκτιμητή.

5.2.2. *Σχετικά με τον διαφανή και χωρίς διακρίσεις χαρακτήρα της διαδικασίας και την ομαδοποίηση των στοιχείων ενεργητικού της Toremar με νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.*

(150) Σε απάντηση στην προκαταρκτική θέση της Επιτροπής στην απόφαση του 2012, σύμφωνα με την οποία οι τεχνικές και οικονομικές απαιτήσεις του διαγωνισμού ενδέχεται να περιόρισαν τον αριθμό των ανταγωνιστών που θα μπορούσαν να ενδιαφερθούν να υποβάλουν προσφορά, η Moby/Toremar υποστηρίζει ότι οι απαιτήσεις αυτές ήταν πράγματι αναγκαίες, λαμβανομένης υπόψη της ιδιαίτερης διάρθρωσης της Toremar λόγω της συμμετοχής της στον όμιλο Tirrenia.

(151) Σύμφωνα με τη Moby/Toremar, η Toremar δεν διέθετε όλες τις εγκαταστάσεις για να εξασφαλίσει από μόνη της την παροχή των απαιτούμενων θαλάσσιων υπηρεσιών και στο παρελθόν χρησιμοποιούσε πάντα τις υπηρεσίες του ομίλου Tirrenia, ιδίως υπηρεσίες εμπορικού χαρακτήρα (π.χ. συντονισμό των δραστηριοτήτων των γραφείων έκδοσης εισιτηρίων, τηλεφωνικών κέντρων και επικοινωνιών), τεχνικής φύσης (π.χ. διαχείριση συστημάτων πληροφοριών) και ορισμένες πιο εξειδικευμένες υπηρεσίες (π.χ. διαχείριση εφοδιασμού).

(152) Ως εκ τούτου, η Moby/Toremar υποστηρίζει ότι ο διαγωνισμός, όπως είχε σχεδιαστεί, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι εισάγει διακρίσεις, και ότι η απαίτηση της περιφέρειας της Τοσκάνης σύμφωνα με την οποία ο αγοραστής της Toremar έπρεπε να δραστηριοποιείται ήδη στον τομέα των θαλάσσιων επιβατικών μεταφορών οφείλεται σε λόγους πολιτικής του κλάδου για τη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας.

([49]) Βλέπε περαιτέρω ανάλυση στο τμήμα 6.3.1.

(153) Η Moby/Toremar υποστηρίζει ότι, εάν η σύμβαση παροχής υπηρεσιών ανατίθετο χωρίς την πώληση της Toremar, η εταιρεία αυτή δεν θα είχε πλέον λόγο να συνεχίσει τη λειτουργία της ούτε θα ήταν εύκολη η μεταπώλησή της στην αγορά, δεδομένων των ειδικών χαρακτηριστικών του στόλου. Επίσης, σύμφωνα με τα μέρη, η περιφέρεια της Τοσκάνης θα έπρεπε κατά πάσα πιθανότητα να καταβάλει υψηλότερο ποσό αντιστάθμισης για την υπηρεσία, δεδομένου ότι ο φορέας εκμετάλλευσης θα χρειαζόταν να εξοπλιστεί με τα αναγκαία σκάφη και προσωπικό. Επιπλέον, η περιφέρεια της Τοσκάνης θα έπρεπε να αναλάβει το κόστος του παροπλισμού του στόλου της Toremar και της διαχείρισης και εκκαθάρισης της εταιρείας. Επομένως, η ομαδοποίηση των στοιχείων ενεργητικού της Toremar με νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ελαχιστοποιεί και το κόστος της κρατικής παρέμβασης.

(154) Τέλος, η Moby/Toremar, απαντώντας στον ισχυρισμό της καταγγέλλουσας ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών χορήγησε πλεονέκτημα στη Moby, παραπέμπει στη δικαστική διαδικασία που διεξήχθη σε εθνικό επίπεδο (βλέπε τμήμα 2.3.2.3), στο πλαίσιο της οποίας επικυρώθηκε το αποτέλεσμα της διαδικασίας υποβολής προσφορών σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Toremar και την ανάθεση της σύμβασης παροχής υπηρεσιών.

5.3. **Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τους όρους της απόφασης Altmark**

(155) Η Moby/Toremar υποστηρίζει ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πληροί όλα τα κριτήρια της απόφασης Altmark.

(156) Σύμφωνα με αυτά τα μέρη, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι σαφώς καθορισμένες και οι παράμετροι της αντιστάθμισης καθορίστηκαν εκ των προτέρων με αντικειμενικό και διαφανή τρόπο. Επιπλέον, δυνάμει του μηχανισμού ανάθεσης της υπηρεσίας (μειοδοτικός διαγωνισμός) και του συστήματος παρακολούθησης που έχει θεσπιστεί, σύμφωνα με το οποίο η Toremar λαμβάνει την αντιστάθμιση μόνο για τις δραστηριότητες που πράγματι εκτελούνται, η αντιστάθμιση αυτή δεν υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που προκύπτουν από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(157) Τέλος, η Moby/Toremar υποστηρίζει ότι η επιλογή της εταιρείας που είναι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πραγματοποιήθηκε μέσω διαδικασίας υποβολής προσφορών σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης.

5.4. **Σχετικά με την παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Toremar και της Ιταλίας**

(158) Η Moby/Toremar παραπέμπει στην απόφαση 2005/163/ΕΚ της Επιτροπής (στο εξής: απόφαση του 2004), με την οποία η Επιτροπή κήρυξε την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε από την Ιταλία στις εταιρείες του ομίλου Tirrenia εκτός της Tirrenia εν μέρει συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά, εν μέρει συμβιβάσιμη υπό τον όρο της εκπλήρωσης μιας σειράς δεσμεύσεων που ανελήφθησαν από την Ιταλία, και εν μέρει μη συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά.

(159) Υποστηρίζει ότι, βάσει της εν λόγω απόφασης, η Επιτροπή είχε επιβεβαιώσει τη συμβατότητα της αρχικής σύμβασης μέχρι την ημερομηνία λήξης της στο τέλος του 2008 και ότι η παράτασή της για τα έτη 2009 έως 2011 συνιστά απλώς συνέχιση ενός συμβιβάσιμου μέτρου και, ως εκ τούτου, υφιστάμενο μέτρο ενίσχυσης. Η παράταση αυτή δεν περιλαμβάνει ουσιαστικές αλλαγές και ήταν αναγκαία για την οργάνωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης των εταιρειών που ανήκουν στον όμιλο Tirrenia.

(160) Η Moby/Toremar υποστηρίζει επίσης ότι ακόμη και αν η Επιτροπή θεωρούσε ότι η Toremar είχε λάβει κρατική ενίσχυση στο παρελθόν μέσω της παράτασης της αρχικής σύμβασης, αυτό θα αναιρούνταν από το γεγονός ότι η Toremar πωλήθηκε στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, δηλαδή υπό όρους της αγοράς, στη Moby, σε τιμή που περιλάμβανε, μεταξύ άλλων, αξιολόγηση του εν λόγω στοιχείου ενίσχυσης. Ως εκ τούτου, και με βάση την πάγια νομολογία ([50]), η παράταση της αρχικής σύμβασης δεν σημαίνει κρατική ενίσχυση.

([50]) Τα μέρη επικαλούνται τις ακόλουθες υποθέσεις για να αιτιολογήσουν αυτόν τον ισχυρισμό: υπόθεση Banks, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456· συνεκδικασθείσες υποθέσεις Falck, C-74/00 P και C-75/00 P, ECLI:EU:C:2002:524· και υπόθεση Γερμανία κατά Επιτροπής, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

6. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ**

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

(161) 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 εσωτερική αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

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

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

β) να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή κλάδους παραγωγής·

γ) να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, και

δ) να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(163) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού, η οποία εφαρμόζεται μόνο στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της ΥΓΟΣ από την Toremar και την αγοράστριά της, τη Moby. 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 (βλέπε τμήματα 6.1.1 και 6.1.2).

(164) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μεταξύ Ιταλίας και Moby/Toremar θα πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού με την ιδιωτικοποίηση της Toremar. Αυτή η κοινή αξιολόγηση είναι ενδεδειγμένη διότι στην ουσία η Ιταλία οργάνωσε τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τρόπο ώστε ο επιτυχών προσφέρων έπρεπε να αγοράσει ολόκληρο το μετοχικό κεφάλαιο της Toremar προκειμένου να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη συγκεκριμένη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

6.1.1. *Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Toremar και της Ιταλίας*

6.1.1.1. Κρατικοί πόροι

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

(166) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με την Ιταλία, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων καταβάλλουν τακτικά τέλη στις αρμόδιες λιμενικές αρχές για ελλιμενισμό αλλά ότι η Toremar δεν κατέβαλλε πρόσθετο τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού. Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι καταρχήν η Ιταλία μπορούσε να έχει επιλέξει να επιβάλει πρόσθετο τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού και ότι παραλείποντας να επιβάλει τέτοιο τέλος απώλεσε κρατικά έσοδα. Επιπλέον, καθώς η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγείται από τον νόμο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 90), μπορεί να καταλογιστεί στο κράτος.

6.1.1.2. Επιλεκτικότητα

(167) 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 Toremar· συνεπώς, είναι επιλεκτική. Δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγήθηκε μόνο στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Toremar, είναι επίσης επιλεκτική.

6.1.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

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

(169) Ειδικότερα, στην απόφαση Altmark ([51]), το Δικαστήριο έκρινε ότι στον βαθμό που μια κρατική παρέμβαση θεωρείται ως αντιστάθμιση αποτελούσα την αντιπαροχή έναντι παρεχομένων εκ μέρους των δικαιούχων επιχειρήσεων υπηρεσιών προς εκπλήρωση υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε οι επιχειρήσεις αυτές να μην επωφελούνται στην πραγματικότητα από ένα οικονομικό πλεονέκτημα, με αποτέλεσμα να μην περιέρχονται οι επιχειρήσεις αυτές, λόγω της ως άνω παρέμβασης, σε ευνοϊκότερη θέση ως προς τον ανταγωνισμό σε σχέση με τις επιχειρήσεις που τις ανταγωνίζονται, η παρέμβαση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(170) 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 (στο εξής: κριτήρια Altmark), τα οποία συνοψίζονται κατωτέρω:

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

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

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

— όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός ευλόγου κέρδους από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (στο εξής: τέταρτο κριτήριο Altmark).

(171) 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) ([52]).

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

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

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

(175) Επιπλέον, η Ιταλία δεν παρέσχε στην Επιτροπή καμία ένδειξη ότι το επίπεδο αντιστάθμισης καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα για την κάλυψη των απαιτήσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, για να εκπληρώσει αυτές τις υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων, καθώς και ενός εύλογου κέρδους για την εκτέλεση των σχετικών υποχρεώσεων. Το επιχείρημα της Ιταλίας ότι η περιφέρεια της Τοσκάνης παρακολουθούσε την αποδοτικότητα της Toremar κατά την περίοδο 2010-2011 δεν επαρκεί για τη συμμόρφωση με αυτό το κριτήριο, καθώς δεν αποδεικνύει αν οι δαπάνες στις οποίες πράγματι υποβλήθηκε η Toremar για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν σύμφωνες με τις δαπάνες μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένης με μεταφορικά μέσα.

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

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

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

(177) 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 Toremar οικονομικό πλεονέκτημα.

(178) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού, η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχάς ότι η ιταλική αρχή ανταγωνισμού AGCM θεώρησε τουλάχιστον σε δύο περιπτώσεις ότι το μέτρο αυτό έχει οικονομική αξία ([53]). Ωστόσο, η Toremar δεν κατέβαλλε κανένα τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού (βλέπε αιτιολογική σκέψη 136). Επιπλέον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού έχει τουλάχιστον θεωρητικά τη δυνατότητα να μειώσει τις δαπάνες του φορέα εκμετάλλευσης (π.χ. διότι ο εγγυημένος ελλιμενισμός μπορεί να μειώσει τον χρόνο αναμονής στους λιμένες και, συνεπώς, να οδηγήσει σε χαμηλότερο κόστος καυσίμων) ή να αυξήσει τα έσοδά του (π.χ. διότι ορισμένα ωράρια προσελκύουν πιθανόν μεγαλύτερη ζήτηση από τους επιβάτες). Πράγματι, στον βαθμό που η προτεραιότητα ελλιμενισμού επιτρέπει 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 Toremar.

6.1.1.4. Επίπτωση στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

(179) Όταν η ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης σε σχέση με άλλες ανταγωνίστριες επιχειρήσεις στις ενδοενωσιακές συναλλαγές, πρέπει να θεωρείται ότι η εν λόγω ενίσχυση επηρεάζει τις συναλλαγές αυτές ([54]). Αρκεί ο αποδέκτης της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό ([55]).

(180) 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 ([56]) 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 Toremar 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.

6.1.1.5. Συμπέρασμα

(181) 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 Toremar.

6.1.1.6. Νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση

(182) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η αντιστάθμιση που καταβαλλόταν στην Toremar 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 βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ, αποτελεί αντικείμενο χωριστής απόφασης της Επιτροπής ([57]).

(183) Κατά το άρθρο 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([58]), ως νέα ενίσχυση ορίζεται «*κάθε ενίσχυση, δηλαδή τα καθεστώτα ενισχύσεων και οι μεμονωμένες ενισχύσεις, οι οποίες δεν αποτελούν υφιστάμενη ενίσχυση, καθώς και οι μεταβολές υφιστάμενων ενισχύσεων*». Επιπλέον, το άρθρο 108 παράγραφος 3 ΣΛΕΕ ορίζει ότι τα σχέδια που αποβλέπουν στη θέσπιση νέας ενίσχυσης ή στην τροποποίηση υφισταμένης ενίσχυσης πρέπει να κοινοποιούνται εγκαίρως στην Επιτροπή και δεν μπορούν να τίθενται σε εφαρμογή πριν από την περάτωση της διαδικασίας με την έκδοση τελικής απόφασης ([59]). Σύμφωνα με τη

([53]) Απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2020, σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία υπέρ της Tirrenia di Navigazione και της αγοράστριάς της Compagnia Italiana di Navigazione (ΕΕ L 332 της 12.10.2020, σ. 45), αιτιολογική σκέψη 265.

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

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

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

([57]) Απόφαση (ΕΕ) 2020/1411 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. C 64/99 (πρώην NN 68/99) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar (όμιλος Tirrenia) (ΕΕ L 332 της 12.10.2020, σ. 1).

([58]) 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).

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

θέση των ευρωπαϊκών δικαστηρίων ([60]), η Επιτροπή θεωρεί ότι η τροποποίηση (δηλαδή η παράταση) της διάρκειας ενός καθεστώτος ενισχύσεων που είχε σαφή ημερομηνία λήξης (δηλαδή 31 Δεκεμβρίου 2008) επαρκεί ώστε να συνιστά νέα ενίσχυση ανεξάρτητα από το αν μεταβλήθηκαν άλλα χαρακτηριστικά του μέτρου ή όχι.

(184) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι η αντιστάθμιση που χορηγούνταν στην Toremar έως το 2008 χαρακτηρίστηκε υφιστάμενη ενίσχυση ([61]), η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε βάσει της παράτασης της αρχικής σύμβασης θα πρέπει να θεωρηθεί νέα ενίσχυση. Το συμπέρασμα αυτό ισχύει και για την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

6.1.2. *Η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar στη Moby/Toremar*

(185) Για να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar συνιστά πλεονέκτημα για τη Moby/Toremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει την τήρηση των κριτηρίων Altmark (βλέπε αιτιολογική σκέψη 170).

6.1.2.1. Πρώτο κριτήριο Altmark

(186) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι δεν υπάρχει ενιαίος και ακριβής ορισμός της υπηρεσίας που μπορεί να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ σύμφωνα με το δίκαιο της Ένωσης, κατά την έννοια του πρώτου όρου της απόφασης Altmark ή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ([62]). Η παράγραφος 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 οριοθεί ορθά για τον σκοπό του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων*».

(187) 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.

(188) Στον τομέα των ενδομεταφορών-καμποτάζ, λεπτομερείς κανόνες της Ένωσης σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θεσπίστηκαν στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ και, για τους σκοπούς της εξέτασης ενδεχόμενων κρατικών ενισχύσεων σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές για τις θαλάσσιες μεταφορές) ([63]).

(189) 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*».

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

([61]) Απόφαση (ΕΕ) 2020/1411 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2020, σχετικά με την κρατική ενίσχυση αριθ. C 64/99 (πρώην NN 68/99) την οποία έθεσε σε εφαρμογή η Ιταλία υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar (όμιλος Tirrenia) (ΕΕ L 332 της 12.10.2020, σ. 1).

([62]) Υπόθεση BUPA κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-289/03, Συλλογή 2008, II 81, σκέψη 96. Βλέπε επίσης τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Tizzano στην υπόθεση Ferring, C-53/00, Συλλογή I 9069, και τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Jacobs στην υπόθεση GEMO, C-126/01, Συλλογή 2003, I 13769.

([63]) 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).

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

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

(192) Από την πάγια νομολογία προκύπτει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν μόνον εάν δικαιολογούνται από την ανάγκη διασφάλισης επαρκών υπηρεσιών τακτικών θαλάσσιων μεταφορών που δεν μπορούν να διασφαλιστούν μόνον από τις δυνάμεις της αγοράς ([64]). Η ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ ([65]) επιβεβαιώνει ότι *«[τ]α κράτη μέλη (συμπεριλαμβανόμενων των περιφερειακών και των τοπικών αρχών κατά περίπτωση) και όχι οι πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να καθορίζουν σε ποια δρομολόγια πρέπει να επιβάλλονται υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πιο συγκεκριμένα, υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιτρέπεται να επιβάλλονται σε τακτικές (προγραμματισμένες) γραμμές θαλάσσιας ενδομεταφοράς μεταξύ νησιωτικών λιμένων, εφόσον η αγορά αδυνατεί να διασφαλίσει την παροχή επαρκών δρομολογίων»*. Επιπλέον, 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»*.

(193) Σύμφωνα με τη νομολογία ([66]), προκειμένου να εξετάσει αν πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark, η Επιτροπή θα διενεργήσει αξιολόγηση σε τρία στάδια για να εξακριβώσει αν υπάρχει πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας (πρώτο και δεύτερο στάδιο) και αν ήταν αναγκαία και αναλογική (τρίτο στάδιο). Η Επιτροπή θα εκτιμήσει:

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

(194) Στην παρούσα υπόθεση, στην Toremar ανατέθηκε η παροχή υπηρεσιών μεικτών δρομολογίων (μεταφοράς επιβατών και οχημάτων) σε πολλές γραμμές που παρουσιάζονται στον πίνακα 3. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας της Toremar αφορούσαν τους εξυπηρετούμενους λιμένες, τον τύπο και τη μεταφορική ικανότητα των σκαφών που θα χρησιμοποιούνταν στις θαλάσσιες συνδέσεις που θα εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τη συχνότητα των δρομολογίων και τους ανώτατους ναύλους που θα χρεώνονταν.

(195) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 123, η Ιταλία επέβαλε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση με κύριο σκοπό i) τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών και ii) τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών, μέσω τακτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω αποτελούν πράγματι θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος.

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

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

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

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

(197) Για να καταδείξει την πραγματική ζήτηση των χρηστών για τις υπηρεσίες, η Ιταλία υπέβαλε συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι το 2010 η Toremar μετέφερε 1 462 570 επιβάτες και 317 488 οχήματα στα πέντε δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας συνολικά. Τα αριθμητικά στοιχεία για το 2011 ήταν ελαφρώς χαμηλότερα (δηλαδή 1 437 613 επιβάτες και 294 433 οχήματα). Αυτό δείχνει ότι κατά τα δύο έτη πριν από την ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη Moby/Toremar, υπήρχε σημαντική συνολική ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στα σχετικά δρομολόγια (βλέπε αιτιολογική σκέψη 297 για τα στατιστικά στοιχεία ανά δρομολόγιο για τα έτη 2009 έως το 2011).

(198) Για να αποδείξει ότι εξακολούθησε να υπάρχει ζήτηση των χρηστών όταν άρχισε να δραστηριοποιείται η Moby/Toremar βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και στα έξι δρομολόγια, η Ιταλία παρείχε επίσης συγκεντρωτικά στατιστικά στοιχεία έως το τέλος του 2018 (βλέπε πίνακες 4 και 5). Αυτό επιβεβαιώνει ότι εξακολουθούσε να υπάρχει ζήτηση των χρηστών, με ορισμένες ελαφρές αποκλίσεις, προς τα πάνω ή προς τα κάτω, με εξαίρεση το 2012 που χαρακτηρίστηκε από υψηλότερη προς τα πάνω απόκλιση, η οποία οφείλεται κυρίως στη διαρθρωτική ανανέωση του δικτύου πωλήσεων, η οποία είχε θετικό αντίκτυπο στην αύξηση της κίνησης κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης εκείνου του έτους. Σε κάθε περίπτωση, 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.

Έτος	**Γραμμή Α1**	**Γραμμή Α2**	**Γραμμή Α2 - ταχύ δρομολόγιο**	**Γραμμή Α3**	**Γραμμή Α4**	**Γραμμή Α5**	**Συνολικός αριθμός επιβατών**
2012	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2014	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2015	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2016	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2017	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Πίνακας 4 — Στατιστικά στοιχεία για τους επιβάτες για τα έτη 2012-2018

Έτος	**Γραμμή Α1**	**Γραμμή Α2**	**Γραμμή Α2 - ταχύ δρομολόγιο**	**Γραμμή Α3**	**Γραμμή Α4**	**Γραμμή Α5**	**Συνολικός αριθμός οχημάτων**
2012	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2013	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2014	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2015	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2016	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2017	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2018	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]

Πίνακας 5 — Στατιστικά στοιχεία για τα οχήματα για τα έτη 2012-2018 ([67])

(199) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω στατιστικά στοιχεία δείχνουν σαφώς ότι υπάρχει πραγματική ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και μεικτές υπηρεσίες σε καθένα από τα έξι 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

([67]) Τα πλοία που χρησιμοποιούνται στη γραμμή Α2 - ταχύ δρομολόγιο και στη γραμμή Α5 δεν μπορούν να μεταφέρουν οχήματα.

(200) 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 ([68])». Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν η υπηρεσία θα ήταν ανεπαρκής εάν η εκτέλεσή της επαφίετο μόνο στις δυνάμεις της αγοράς υπό το πρίσμα των απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται από το κράτος μέλος δυνάμει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η παράγραφος 48 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνει εν προκειμένω ότι «η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει εάν το κράτος μέλος έχει διαπράξει πρόδηλο σφάλμα».

(201) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κατά τη διάρκεια της χρονικής περιόδου που προηγήθηκε της υπογραφής της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με τη Moby/Toremar, παρέχονταν πορθμειακές υπηρεσίες από άλλους φορείς εκμετάλλευσης σε ορισμένα δρομολόγια που υπόκεινται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αν και όχι απαραιτήτως καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και με την ίδια συχνότητα. Βάσει της κατάστασης του ανταγωνισμού που προηγήθηκε της ανάθεσης στις 2 Ιανουαρίου 2012 (όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 38), η Επιτροπή θα αξιολογήσει για κάθε σχετικό δρομολόγιο αν οι υπηρεσίες που παρέχονταν από άλλους φορείς εκμετάλλευσης ήταν ισοδύναμες με εκείνες τις οποίες έπρεπε να παρέχει η Moby/Toremar βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(202) Στον κατωτέρω πίνακα περιγράφεται η κατάσταση του ανταγωνισμού στα δρομολόγια που εκτελεί η Moby/Toremar:

Δρομολόγιο	**Moby/Toremar (πλόες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους ημερησίως)**	**Ανταγωνιστές (πλόες ημερησίως)**
Livorno – Gorgona – Capraia **(γραμμή A1)**	Μεικτή υπηρεσία (επιβάτες και οχήματα)	Κανένας
Portoferraio – Piombino (νήσος Elba) **(γραμμή A2)**	Μεικτή υπηρεσία με μέσο όρο: — Από τον Ιανουάριο έως τον Απρίλιο οκτώ πλόες — Από τον Απρίλιο έως τον Σεπτέμβριο 15 πλόες — Από τον Σεπτέμβριο έως τον Δεκέμβριο οκτώ πλόες	**Moby** (μεικτή υπηρεσία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους) με μέσο όρο: — Από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο 6 πλόες — Τον Απρίλιο οκτώ πλόες, τον Μάιο 12 πλόες και τον Σεπτέμβριο 10 πλόες — Από τον Ιούνιο έως τον Αύγουστο 12 πλόες — Τον Οκτώβριο οκτώ πλόες — Τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο έξι πλόες **Blu Navy** (μεικτή υπηρεσία) — Το 2012 (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους) με μέσο όρο πέντε πλόες — Από το 2013, μόνο από τον Μάρτιο έως τον Οκτώβριο, με μέσο όρο πέντε πλόες **Elba Ferries** (μεικτή υπηρεσία από τον Ιούνιο έως τον Σεπτέμβριο) με μέσο όρο πέντε έως έξι πλόες
Piombino – Cavo – Portoferraio (νήσος Elba) **(γραμμή A2 - ταχύ δρομολόγιο)**	Υπηρεσία ταχείας μεταφοράς επιβατών	Κανένας
Piombino – Rio Marina – Pianosa (νήσος Elba) **(γραμμή A3)**	Μεικτή υπηρεσία	Κανένας
Porto S. Stefano – νήσος Giglio **(γραμμή A4)**	Μεικτή υπηρεσία με μέσο όρο: — Από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο τρεις έως τέσσερις πλόες	**Maregiglio** (μεικτή υπηρεσία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους) με μέσο όρο: — Από τον Ιανουάριο έως τον Μάρτιο 0,5 έως 1 πλου — Τον Απρίλιο και τον Μάιο 2 πλόες

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

	— Από τον Απρίλιο έως τον Σεπτέμβριο τέσσερις έως πέντε πλόες — Από τον Σεπτέμβριο έως τον Δεκέμβριο τέσσερις πλόες	— Τον Ιούνιο και τον Ιούλιο πέντε έως έξι πλόες — Τον Αύγουστο και τον Σεπτέμβριο τρεις έως τέσσερις πλόες — Τον Οκτώβριο έναν έως δύο πλόες — Τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο έναν πλου
Porto S. Stefano – Giannutri **(γραμμή A5)**	Υπηρεσία μεταφοράς επιβατών που προσέφερε η Maregiglio βάσει σύμβασης υπεργολαβίας με τη Moby/Toremar [1]	Κανένας

[1] Τα τεύχη δημοπράτησης προέβλεπαν δυνατότητες υπεργολαβικής ανάθεσης. Η Ιταλία γνωστοποίησε στην Επιτροπή τα συγκεκριμένα ποσά —δηλαδή το καθαρό κόστος της υπηρεσίας— που καταβάλλονται ετησίως στη Moby/Toremar από την περιφέρεια Τοσκάνης για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας στη γραμμή Porto S. Stefano – Giannutri. Η Toremar καταβάλλει στη Maregiglio ένα κατ' αποκοπήν ποσό βάσει σύμβασης υπεργολαβίας. Αυτή η συναλλαγή, η οποία αφορά ιδιωτική σύμβαση, δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης.

Πίνακας 6 — Κατάσταση του ανταγωνισμού στα δρομολόγια που εκτελεί η Moby/Toremar

(203) Η Επιτροπή θεωρεί, όπως φαίνεται σαφώς στον πίνακα 6, ότι οι υπηρεσίες που προσφέρει η Moby/Toremar δεν μπορούν να αντικατασταθούν από τις υπηρεσίες που προσφέρουν άλλοι ανταγωνιστές, καθώς οι τελευταίοι δεν εκπληρώνουν ή δεν εκπληρώνουν πλήρως τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ιδίως όσον αφορά τη συνέχεια, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, της υπηρεσίας που παρέχει η Toremar. Εξάλλου, σε τρία από τα έξι δρομολόγια, δεν υπάρχει άλλος φορέας εκμετάλλευσης που να προσφέρει την υπηρεσία εκτός από τη Moby/Toremar (γραμμές A2 – ταχύ δρομολόγιο, A3 και A5). Ως εκ τούτου, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη σύμβαση με τη Moby/Toremar για την εκτέλεση αυτών των τριών δρομολογίων δικαιολογούνται από μια πραγματική δημόσια ανάγκη διασφάλισης εδαφικής συνέχειας, όταν αυτή δεν μπορεί να διασφαλιστεί μόνο από την αγορά.

(204) Όσον αφορά τα δρομολόγια στα οποία παρέχουν υπηρεσίες και άλλοι φορείς εκμετάλλευσης (γραμμές A2 και A4), η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές όσον αφορά την τακτικότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Η Moby/Toremar εκτελεί αυτά τα δρομολόγια αδιαλείπτως καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ενώ οι άλλοι φορείς εκμετάλλευσης που αναφέρονται ανωτέρω στον πίνακα (δηλαδή η Blu Navy, η Elba Ferries και η Maregiglio) δεν προσφέρουν αυτή τη συνεχή υπηρεσία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (στην περίπτωση των Blu Navy και Elba Ferries) ή δεν την παρέχουν στο ίδιο επίπεδο συχνότητας με τη Moby/Toremar. Για παράδειγμα, η Blu Navy άρχισε το 2010 να εκτελεί δρομολόγια από τον Απρίλιο έως τον Νοέμβριο. Στη συνέχεια, το 2012 εκτελούσε δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με μέσο όρο πέντε πλόες, και το 2013 επέστρεψε στο αρχικό της πρόγραμμα εκτελώντας δρομολόγια μόνο κατά το διάστημα μεταξύ Μαρτίου και Οκτωβρίου. Η Maregiglio εκτελεί δρομολόγια στη γραμμή A4 καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, αν και με μειωμένο αριθμό πλόων σε σύγκριση με τη Moby/Toremar. Ειδικότερα, κατά την περίοδο Ιανουαρίου-Φεβρουαρίου και Νοεμβρίου-Δεκεμβρίου, η Maregiglio δεν εκτελεί καθημερινούς πλόες, με μηνιαίους πλόες που κυμαίνονται μεταξύ 20 και 30. Ως εκ τούτου, χωρίς την υπηρεσία της Moby/Toremar στα συγκεκριμένα δρομολόγια, θα ετίθετο σε ουσιαστικό κίνδυνο η ανάγκη τακτικής και συχνής σύνδεσης των νησιών αυτών με την ηπειρωτική χώρα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καθώς τόσο η Blu Navy όσο και η Elba Ferries δεν θα μπορούσαν να παράσχουν την υπηρεσία υπό τους ίδιους όρους με τη Moby/Toremar καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης.

(205) Ειδικότερα όσον αφορά την υπηρεσία που παρέχει η Moby (ως ανταγωνίστρια της Moby/Toremar) στη γραμμή A2, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Moby εκτελεί τακτικά δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και συχνά σε καθημερινή βάση (π.χ. από 5 πλόες κατά τη χειμερινή περίοδο έως 17 πλόες κατά τη θερινή περίοδο), παρέχοντας, συνεπώς, μια υπηρεσία παρόμοια με εκείνη της Moby/Toremar.

(206) Ωστόσο, η Ιταλία υπέβαλε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η συνέχιση της παροχής δημόσιας υπηρεσίας από τη Moby/Toremar ήταν αναγκαία και ανταποκρινόταν σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και ότι αυτή η δημόσια ανάγκη για θαλάσσια συνδεσιμότητα δεν μπορούσε να καλυφθεί μόνο από τη Moby.

1) Πρώτον, το πρόγραμμα δρομολογίων της Moby/Toremar προσαρμόστηκε στο πλαίσιο της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να διασφαλιστεί η διατροπική μεταφορά, ιδίως η καλύτερη ενοποίηση των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών που παρέχονται στους σιδηροδρομικούς σταθμούς Piombino και Campiglia Marittima.

2) Δεύτερον, η Ιταλία απέδειξε ότι η ύπαρξη φορέα εκμετάλλευσης στον οποίο έχουν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα καθιστούσε δυνατή την πραγματική συνέχεια της υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών καθ' όλη τη χειμερινή περίοδο και θα μείωνε σημαντικά και προς το συμφέρον του γενικού πληθυσμού τον χρόνο αναμονής στους λιμένες κατά σχεδόν μιάμιση ώρα (π.χ. από τρεις ώρες στο Piombino χωρίς την Toremar σε μιάμιση ώρα εάν υπήρχαν και η Toremar και η Moby).

3) Τρίτον, βάσει της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η Moby/Toremar εκτελεί, καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, πρόσθετο βραδινό δρομολόγιο κατά το χρονικό διάστημα από το πρώτο ημίωρο μετά την αναχώρηση του τελευταίου της δρομολογίου (κατά τον χρόνο της ανάθεσης) έως τις 00:30 π.μ. (βλέπε αιτιολογική σκέψη 258). Ως εκ τούτου, η Moby/Toremar κάνει χρήση της τελευταίας χρονοθυρίδας ημερησίως στη γραμμή A2 (22.00 μ.μ. ή 22.30 μ.μ., ανάλογα με την ημέρα και τον μήνα). Από τα προγράμματα δρομολογίων που αξιολογήθηκαν προκύπτει επίσης ότι η Moby/Toremar έχει αναλάβει το πρώτο δρομολόγιο από το Portoferraio προς την ηπειρωτική χώρα. Επομένως, τα σκάφη της Moby/Toremar προσδένονται στον λιμένα του νησιού τη νύχτα, με υψηλότερο κόστος, προκειμένου να παρέχουν την πρώτη πρωινή σύνδεση στους κατοίκους που μετακινούνται για λόγους εκπαίδευσης ή εργασίας και για να διασφαλιστούν οι συνδέσεις σε περιπτώσεις ιατρικών επειγόντων περιστατικών.

4) Τέταρτον, προβλήθηκε ο ισχυρισμός ότι η Moby δεν ήταν από μόνη της σε θέση να ικανοποιήσει τον μεγάλο όγκο επιβατών που χρειάζεται να μεταφερθούν από το Piombino στο Portoferraio και αντιστρόφως. Μολονότι είναι προφανές ότι ο όγκος των μεταφερόμενων επιβατών είναι πολύ υψηλότερος κατά τους θερινούς μήνες, τα αριθμητικά στοιχεία που παρατηρήθηκαν κατά τους πρώτους τρεις μήνες του 2012 (δηλαδή κατά τη διάρκεια της περιόδου μειωμένης κίνησης) δείχνουν ότι υπήρχε συνεχής παρουσία επιβατών σε κάθε σκάφος (είτε της Moby/Toremar είτε της Moby) οι οποίοι χρειάζονταν να μετακινούνται και προς τις δύο κατευθύνσεις, για λόγους εργασίας, σπουδών ή άλλους προσωπικούς λόγους.

(207) 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 Moby/Toremar ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης, ενώ σε άλλες γραμμές οι υπηρεσίες που παρέχονταν από τους ανταγωνιστές στο αρχιπέλαγος της Τοσκάνης δεν ήταν ισοδύναμες από άποψη συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας και, συνεπώς, δεν ικανοποιούσαν πλήρως τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονταν στη νέα σύμβαση παροχής υπηρεσιών με τη Moby/Toremar.

3) Λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση

(208) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιταλία επέλεξε να συνάψει σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έναν φορέα εκμετάλλευσης (Moby/Toremar) αντί να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους φορείς εκμετάλλευσης που ενδιαφέρονταν να εξυπηρετήσουν τις επίμαχες γραμμές. Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από την Ιταλία, η Επιτροπή δέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών δεν μπορούσε να καλυφθεί με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 196). Ειδικότερα, σε αρκετές γραμμές η Moby/Toremar είναι ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης και, όπου δεν συμβαίνει αυτό, οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν πληρούν (όλες) τις απαιτήσεις της τακτικότητας, της συνέχειας και της ποιότητας. Επιπλέον, η εκτέλεση των περισσότερων δρομολογίων, ιδίως την περίοδο μειωμένης κίνησης, είναι ζημιογόνος, οπότε χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν θα εκτελούνταν καθόλου. Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει το επιχείρημα της Ιταλίας και των δικαιούχων ότι η επιλογή της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν επίσης αναγκαία λαμβανομένης υπόψη της ιδιωτικοποίησης της Toremar. Ειδικότερα, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για την Toremar μαζί με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επέτρεψε i) τη διασφάλιση της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών και ii) τη μεγιστοποίηση της αξίας για το κράτος. Για τους λόγους αυτούς η Επιτροπή συμφώνησε (βλέπε αιτιολογική σκέψη 96) να διοργανώσει η Ιταλία διαδικασία υποβολής προσφορών για τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar μαζί με νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Με τον τρόπο αυτό, η Επιτροπή δέχθηκε επίσης, και επαναλαμβάνει στην παρούσα απόφαση, ότι η Ιταλία δεν μπορούσε να βασιστεί σε 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 Moby/Toremar.

Συμπέρασμα

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

(210) Προκειμένου να συναγάγει ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark, η Επιτροπή πρέπει να ελέγξει επίσης αν στη Moby/Toremar ανατέθηκαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες ήταν σαφώς καθορισμένες. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιγράφονται σαφώς στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας και στα παραρτήματά της (που περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, προδιαγραφές πλοίων για κάθε γραμμή). Ομοίως, οι κανόνες που ρυθμίζουν την αντιστάθμιση περιγράφονται αναλυτικά στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στον νόμο του 2009 και στην οδηγία CIPE. Η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχει επίσης σαφή διάρκεια (12 έτη), ορίζει τη Moby/Toremar ως τον φορέα δημόσιας υπηρεσίας και περιέχει τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση τυχόν υπεραντιστάθμισης (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 228). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark.

Προτεραιότητα ελλιμενισμού

(211) 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 Moby/Toremar. 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. Όντως, ένα τακτικό πρόγραμμα δρομολογίων είναι απαραίτητο για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας του πληθυσμού των νησιών και για τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών. Επιπλέον, δεδομένου ότι στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας προβλέπονται ειδικές υποχρεώσεις χρονικού προγραμματισμού για την αναχώρηση των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας, η προτεραιότητα ελλιμενισμού 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. Αυτή η προτεραιότητα ελλιμενισμού μεταβιβάστηκε στη Moby/Toremar όταν εξαγοράστηκε η Toremar. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό έχει ως στόχο να διευκολυνθεί η Moby/Toremar στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 209). Επιπλέον, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ισχύει μόνο για υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληροί επίσης τον πρώτο όρο της απόφασης Altmark.

6.1.2.2. Δεύτερο κριτήριο Altmark

(212) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στην απόφαση του 2012 (βλέπε παράγραφο 205 της εν λόγω απόφασης), είχε διατυπώσει την προκαταρκτική άποψη ότι πληρούται το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark.

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

(214) Πιο συγκεκριμένα, οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση εξηγούνται αναλυτικά στην οδηγία CIPE και έχουν εφαρμοστεί στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας (και στα παραρτήματα αυτής). 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 αντιπαροχή της Moby/Toremar, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό συμμορφώνεται με το δεύτερο κριτήριο Altmark.

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

6.1.2.3. Τρίτο κριτήριο Altmark

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

(217) 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.

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

(219) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ορισμένες πτυχές της μεθόδου αντιστάθμισης, όπως προβλέπεται στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, φαίνεται πράγματι να μειώνουν τον εμπορικό κίνδυνο για τη Moby/Toremar. Ειδικότερα, οι μέγιστοι ναύλοι τους οποίους μπορεί να χρεώσει η Moby/Toremar προσαρμόζονται σε ετήσια βάση ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός και να αποτυπωθούν οι διακυμάνσεις στον δείκτη τιμών καταναλωτή. Επιπλέον, η νέα σύμβαση παροχής

δημόσιας υπηρεσίας περιέχει ορισμένες ρήτρες (βλέπε αιτιολογική σκέψη 87) που στοχεύουν στη διατήρηση της οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας της δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, σε περίπτωση που η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν επαρκεί για την κάλυψη του κόστους των υπηρεσιών που ανατίθενται με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι ρήτρες αυτές επιτρέπουν την αναθεώρηση i) του συστήματος τιμολόγησης, ii) του επιπέδου των προσφερόμενων δημόσιων υπηρεσιών, iii) του επιπέδου του ανώτατου ορίου ετήσιας τιμής και iv) των επιδοτήσεων κεφαλαίου για επενδύσεις.

(220) Σύμφωνα με το άρθρο 26 της σύμβασης, όταν υπάρχει διαφορά στην οικονομική και χρηματοοικονομική ισορροπία της, η Moby/Toremar μπορεί να ζητήσει επανεξισορρόπηση υποβάλλοντας πρόταση στην περιφέρεια της Τοσκάνης. Στη συνέχεια, η πρόταση αυτή υποβάλλεται στην τεχνική επιτροπή που είναι αρμόδια για τη διαχείριση της σύμβασης. Η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή πληροφορίες (βλέπε πίνακα 7) που δείχνουν τις εξισορροπητικές συνεισφορές που καταβλήθηκαν λόγω του υψηλότερου κόστους ΦΠΑ που βάρυνε τη Moby/Toremar και των αυξήσεων των τιμών των καυσίμων, κατά τη διάρκεια της περιόδου 2012-2018.

EUR	**Δημόσια αντιστάθμιση βάσει της σύμβασης**	**Εξισορροπητική συνεισφορά**	**Σύνολο**
2012	13 291 109	2 033 145	15 324 254
2013	13 234 326	-	13 234 326
2014	13 287 102	1 150 000	14 437 102
2015	13 366 507	677 052	14 043 559
2016	13 212 118	-	13 212 118
2017	13 523 598	-	13 523 598
2018	13 706 440	-	13 706 440

Πίνακας 7 — Εξισορροπητικές συνεισφορές

(221) Όπως φαίνεται στον ανωτέρω πίνακα και εξήγησε περαιτέρω η Ιταλία, για να διατηρηθεί η οικονομική ισορροπία της σύμβασης, η αντιστάθμιση προσαρμόστηκε για το 2012, ενώ από το 2013 έως τη λήξη της σύμβασης ελήφθησαν μέτρα σχετικά με το σύστημα τιμολόγησης, με προσαρμογή των τιμών των ναύλων. Το 2014 και το 2015 πραγματοποιήθηκε περαιτέρω προσαρμογή, η οποία είχε ως αποτέλεσμα πρόσθετη εξισορροπητική συνεισφορά λόγω του ανεπαρκούς συστήματος τιμολόγησης του 2013 και του 2014 αντίστοιχα, ενώ δεν χρειάστηκε να πραγματοποιηθεί προσαρμογή για την περίοδο 2016-2018.

(222) Μολονότι οι διασφαλίσεις αυτές φαίνεται να μειώνουν τον εμπορικό κίνδυνο για τη Moby/Toremar, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εταιρεία εξακολουθεί να εκτίθεται στον κίνδυνο η αντιστάθμιση να μην επαρκεί για την κάλυψη των δαπανών εκτέλεσης της υπηρεσίας. Η πρόταση επανεξισορρόπησης ενδέχεται να μη γίνει σε όλες τις περιπτώσεις δεκτή, καθώς η περιφέρεια της Τοσκάνης αποφαίνεται επί της ουσίας και εκδίδει την απόφασή της αφού λάβει τη γνώμη της τεχνικής επιτροπής εντός 90 ημερών από την υποβολή του αιτήματος της Moby/Toremar. Μέχρι την έκδοση απόφασης, η Moby/Toremar πρέπει να εξακολουθήσει να παρέχει τη δημόσια υπηρεσία χωρίς μεταβολές. Πράγματι, σε μία περίπτωση, ένα τέτοιο αίτημα επανεξισορρόπησης απορρίφθηκε διότι δεν πληρούνταν οι όροι του άρθρου 26 της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([69]).

(223) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν υπόκεινται όλες οι κατηγορίες δαπανών σε εξισορροπητική συνεισφορά. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 26 της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι δαπάνες που σχετίζονται με διαχειριστικές ανεπάρκειες, το κόστος δανεισμού και τις αυξήσεις του μοναδιαίου κόστους του προσωπικού για την κάλυψη των απαιτήσεων του εργατικού δικαίου θα πρέπει να βαρύνουν τη Moby/Toremar. Ως εκ τούτου, η Moby/Toremar εξακολουθεί να έχει κίνητρα για να παρέχει τις υπηρεσίες της με αποδοτικό τρόπο και με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(224) Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 46 έως 50, 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, στην πράξη, το 6,5 % εφαρμόστηκε ως σταθερός συντελεστής απόδοσης επί του κεφαλαίου (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 133).

([69]) Επιστολή της 3ης Απριλίου 2012, αριθ. αναφ. AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Όπως φαίνεται στον πίνακα 8, τα στοιχεία για την περίοδο 2012-2018 δείχνουν ότι η πραγματική αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν επαρκούσε για την κάλυψη του καθαρού κόστους της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης απόδοσης επί του κεφαλαίου ίσης με 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 Moby/Toremar έλαβε ποσό που ήταν χαμηλότερο από το επιλέξιμο ποσό, κατά ποσό που υπερέβαινε ελαφρώς τα 4 εκατ. EUR. Κατ' ουσίαν, κατά την περίοδο αυτή, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στη Moby/Toremar κάλυπτε το καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας αλλά στην πράξη δεν υπήρχε σχεδόν καθόλου (δηλαδή λίγο πάνω από 30 000 EUR συνολικά) απόδοση κεφαλαίου. Τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνουν ότι οι διατάξεις περί επανεξισορρόπησης του άρθρου 26 της σύμβασης δεν προστατεύουν τη Moby/Toremar από όλους τους κινδύνους που σχετίζονται με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.

Αποστολή δημόσιας υπηρεσίας της Toremar	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Γενικό σύνολο
Σύνολο εσόδων	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Σύνολο δαπανών	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Αποσβέσεις	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Καθαρό κόστος δημόσιας υπηρεσίας	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ απόδοση επί του κεφαλαίου (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Ποσό επιλέξιμο για αντιστάθμιση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Πραγματική αντιστάθμιση	15 324 255 EUR	13 234 327 EUR	14 437 102 EUR	14 043 559 EUR	13 212 118 EUR	13 523 598 EUR	13 706 440 EUR	97 481 399 EUR
= Υπεραντιστάθμιση/υπο-αντιστάθμιση	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 4 169 085 EUR

Πίνακας 8 — Καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας που παρείχε η Toremar κατά την περίοδο 2012-2018

(226) Στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 133), η Ιταλία διευκρίνισε ότι, επειδή το ύψος της αντιστάθμισης στο πλαίσιο του διαγωνισμού υπόκειτο σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009, αποφασίστηκε να απλουστευθεί ο υπολογισμός με χρήση του 6,5 % ως σταθερού συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου. Η Ιταλία θεωρεί ότι η απλουστευμένη προσέγγισή της είναι συντηρητική (βλέπε αιτιολογική σκέψη 134) και δεν επιτρέπει υψηλότερη αντιστάθμιση για τη Moby/Toremar από αυτή που καθορίζεται στην οδηγία CIPE.

(227) Βάσει του πλαισίου αυτού, η Επιτροπή συνέκρινε την απόδοση χρησιμοποιηθέντος κεφαλαίου του 6,5 % που εφαρμόστηκε στη Moby/Toremar με τη διάμεση απόδοση κεφαλαίου που παράχθηκε από ομάδα αναφοράς το 2011 (το έτος πριν από την ανάθεση στη Moby/Toremar). Η ομάδα αναφοράς απαρτίζεται από επιλεγμένους φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων που παρείχαν θαλάσσιες συνδέσεις στο εσωτερικό της Ιταλίας ή μεταξύ της Ιταλίας και άλλων κρατών μελών ([70]). Από την ανάλυση προκύπτει ότι η απόδοση κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκε από τη Moby/Toremar είναι ελαφρά χαμηλότερη από τη διάμεση απόδοση που παράχθηκε από την ομάδα αναφοράς. Η σύγκριση αυτή δείχνει ότι το έτος πριν από την ανάθεση στη Moby/Toremar μια απόδοση κεφαλαίου της τάξης του 6,5 % δεν ήταν μη εύλογη.

(228) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ως θετικό το γεγονός ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επιβάλλει στη Moby/Toremar την υποχρέωση να αποστέλλει τους λογαριασμούς διαχείρισής της (με κατανομή ανά δρομολόγιο και πιστοποίηση από ανεξάρτητο ελεγκτή) κάθε έτος στην περιφέρεια της Τοσκάνης προκειμένου αυτή να μπορεί να ελέγξει αν υπήρξε υπεραντιστάθμιση. Αυτό παρέχει πρόσθετη εγγύηση ώστε να διασφαλίζεται ότι η Toremar δεν μπορεί να επωφεληθεί από τυχόν υπεραντιστάθμιση. Επιπλέον, δεδομένου ότι η Toremar ασκούσε μόνο εμπορικές δραστηριότητες, αποκλείεται σε κάθε περίπτωση η σταυροειδής επιδότηση. Η Ιταλία υπέβαλε επίσης αυτούς τους λογαριασμούς διαχείρισης για την περίοδο 2012-2018, παρέχοντας έτσι στην Επιτροπή τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει τους υπολογισμούς που παρουσιάζονται στον πίνακα 8.

(229) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Toremar 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 καθορίζεται 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 Toremar από μια εκ των προτέρων άποψη ήταν σύμφωνη με τους κινδύνους τους οποίους διέτρεχε κατά την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών βάσει της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, οι αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη συμμόρφωση με τον τρίτο όρο της απόφασης Altmark αίρονται.

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

(230) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού και τυχόν υπεραντιστάθμιση η οποία προέκυψε ενδεχομένως από αυτήν, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα. Η Ιταλία υποστηρίζει ότι τυχόν οικονομικό πλεονέκτημα από την προτεραιότητα ελλιμενισμού θα ήταν περιορισμένο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 137). 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 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 228) επιβεβαίωσε ότι την περίοδο 2012-2018 η Moby/Toremar δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι και η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληροί το τρίτο κριτήριο Altmark.

6.1.2.4. Τέταρτο κριτήριο Altmark

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

(232) Σύμφωνα με την παράγραφο 63 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ, ο απλούστερος τρόπος για να ανταποκριθούν οι δημόσιες αρχές στο τέταρτο κριτήριο Altmark είναι να εφαρμόσουν μια ανοικτή, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης σύμφωνα με την οδηγία 2004/17/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([71]) και την οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([72]).

(233) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, η διαδικασία υποβολής προσφορών προκηρύχθηκε πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([73]) (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 ([74]). 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 Moby/Toremar. 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.

(234) 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 πλωτών μεταφορών περιλαμβάνονται επίσης στο παράρτημα ΙΙ Β της εν λόγω οδηγίας, με αποτέλεσμα ([75]) 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 ανακοίνωσης του αποτελέσματος της διαδικασίας σύναψης (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 εφαρμόζονται στην περίπτωση δημόσιων συμβάσεων για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

(235) Επιπλέον, σε κάθε περίπτωση η οδηγία 2004/18/ΕΚ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών όπως ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 αυτής ([76]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών (και οι δημόσιες συμβάσεις) που παρουσιάζουν κάποιο διασυνοριακό ενδιαφέρον εξακολουθούν ωστόσο να υπόκεινται στις γενικές αρχές της διαφάνειας, της μη διάκρισης και της ίσης μεταχείρισης που κατοχυρώνονται στη Συνθήκη.

([71]) 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).

([72]) 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).

([73]) 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).

([74]) Οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων 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).

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

([76]) Το άρθρο 1 παράγραφος 4 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ έχει ως 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*».

(236) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η οδηγία 2004/18/ΕΚ μπορεί να έχει εφαρμογή μόνο σε περίπτωση δημόσιας σύμβασης αλλά όχι όταν αφορά παραχώρηση υπηρεσιών. Επιπλέον, δεδομένου ότι η παρούσα υπόθεση αφορά υπηρεσίες πλωτών μεταφορών που υπόκεινται σε σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μόνο ορισμένες από τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας, όπως προαναφέρθηκε, έχουν εφαρμογή. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να βασιστεί αποκλειστικά στη συμμόρφωση με τις οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωση με το τέταρτο κριτήριο Altmark. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή αξιολογεί κατωτέρω αν η διαδικασία υποβολής προσφορών την οποία χρησιμοποίησε η Ιταλία ήταν ανταγωνιστική, διαφανής, χωρίς διακρίσεις και άνευ όρων. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης αυτής η Επιτροπή βασίζεται στη σχετική καθοδήγηση που παρέχεται στην ανακοίνωσή της σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ([77]) (ιδίως στις παραγράφους 89 και επ.) και στην ανακοίνωση ΥΓΟΣ (ιδίως στις παραγράφους 63 και επ.).

Ανταγωνιστικός και διαφανής χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προσφορών

(237) Η παράγραφος 90 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ορίζει ότι μια διαδικασία υποβολής προσφορών πρέπει να είναι ανταγωνιστική ([78]), προκειμένου να μπορούν να συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι που πληρούν τα κριτήρια επιλογής. Επιπλέον, σύμφωνα με την παράγραφο 91 της εν λόγω ανακοίνωσης, η διαδικασία πρέπει να είναι διαφανής, ώστε να εξασφαλίζεται η ισότιμη και δέουσα ενημέρωση όλων των ενδιαφερόμενων προσφερόντων σε κάθε στάδιο της διαδικασίας του διαγωνισμού. Στην εν λόγω παράγραφο τονίζεται επίσης ότι η δυνατότητα πρόσβασης σε πληροφορίες, ο επαρκής χρόνος για τους ενδιαφερόμενους προσφέροντες και η σαφήνεια των κριτηρίων επιλογής και ανάθεσης αποτελούν εξίσου κρίσιμα στοιχεία για μια διαφανή διαδικασία επιλογής και αναφέρεται ότι ο διαγωνισμός πρέπει να τηρεί επαρκώς τις διατυπώσεις δημοσιότητας, ώστε να μπορούν να λάβουν γνώση αυτού όλοι οι πιθανοί υποψήφιοι.

(238) Στην παρούσα υπόθεση, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, καθώς και στην εθνική και στην περιφερειακή Επίσημη Εφημερίδα και σε εθνικές εφημερίδες (βλέπε αιτιολογική σκέψη 56). Η εν λόγω πρόσκληση καλούσε οποιονδήποτε μπορούσε «*να διασφαλίσει τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών*» να εκφράσει το ενδιαφέρον του και δεν επέβαλλε περαιτέρω προϋποθέσεις. Στους δυνητικούς προσφέροντες δόθηκε επίσης επαρκής χρόνος για να εκφράσουν κατάλληλα το ενδιαφέρον τους ώστε να μπορέσουν να συμμετάσχουν στη μετέπειτα διαδικασία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρόθεση της περιφέρειας της Τοσκάνης να πωλήσει την Toremar και να αναθέσει τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατέστη ευρέως γνωστή σε όλους τους δυνητικούς προσφέροντες.

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

(240) Πρώτον, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ανέφερε 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 οι ενδιαφερόμενοι θα είχαν ή όχι τη δυνατότητα 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 ([79]). Δεδομένου ότι δεν αποκλείστηκε κανένα από τα 11 μέρη που εκδήλωσαν ενδιαφέρον συμμετοχής στη διαδικασία υποβολής προσφορών, η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το κριτήριο επιλογής ήταν σαφές σε όλους τους ενδιαφερόμενους προσφέροντες και ήταν επίσης δικαιολογημένο υπό το πρίσμα του επιδιωκόμενου στόχου.

(241) Δεύτερον, ο νόμος του 2009 κατέστησε σαφές στους ενδιαφερομένους ότι η νέα σύμβαση/σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα συναπτόταν μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής προσφορών και ότι το ετήσιο μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είχε οριστεί σε 13 005 441 EUR. Επιπροσθέτως, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ανέφερε ότι στόχος ήταν η πώληση της Toremar έναντι καθορισμένου τιμήματος ύψους 10 258 397 EUR. Επιπλέον, όπως επιβεβαίωσε η Ιταλία, όλες οι σχετικές πληροφορίες όσον αφορά το αντικείμενο της πώλησης, συμπεριλαμβανομένου του σχεδίου της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που θα συναπτόταν μεταξύ του

([77]) 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).

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

([79]) Επιπλέον, όπως εξηγείται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 234), το άρθρο 36 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/18/ΕΚ δεν είχε εφαρμογή στη συγκεκριμένη διαδικασία υποβολής προσφορών. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν ήταν στην πραγματικότητα υποχρεωμένη να αναφέρει κριτήρια επιλογής στην πρόσκληση.

αγοραστή και της Ιταλίας, τέθηκαν στη διάθεση των 11 μερών που εκδήλωσαν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Με τον τρόπο αυτό τα μέρη μπορούσαν να αποφασίσουν αν θα υποβάλουν προσφορά ή όχι καθώς και το ποσό της προσφοράς. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αρκούντως σαφές από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ότι η πώληση αφορούσε τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar σε δέσμη με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αφού εκδήλωσαν το ενδιαφέρον τους, στα μέρη δόθηκε πρόσβαση σε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες προκειμένου να αποφασίσουν σχετικά με την υποβολή προσφοράς.

(242) Τρίτον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος προσέλκυσε σημαντικό αριθμό δυνητικών προσφερόντων. Και οι 11 εταιρείες που υπέβαλαν εκδήλωση ενδιαφέροντος έλαβαν στη συνέχεια λεπτομερείς πληροφορίες από την περιφέρεια της Τοσκάνης σχετικά με τη διαδικασία. Επιπλέον, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2004/18/ΕΚ, φαίνεται ότι η Ιταλία δεν είχε υποχρέωση να παράσχει, στην πρόσκληση, περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την προς ανάθεση σύμβαση, πέραν της απλής αναφοράς στη συνέχιση της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας και της αναφοράς στους νομικούς κανόνες που διέπουν την εν λόγω υπηρεσία (βλέπε αιτιολογική σκέψη 234).

(243) Τέταρτον, η πρόσκληση περιείχε τις ελάχιστες απαραίτητες πληροφορίες που απαιτούνταν για την υποβολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος (δηλαδή τη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας) και δεν θα μπορούσε να οδηγήσει στον αποκλεισμό των κατά τα άλλα ενδιαφερόμενων φορέων εκμετάλλευσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Η απόφαση των διοργανωτριών αρχών ήταν να διασφαλίσουν τη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας και τη συνδεσιμότητα των νησιών του αρχιπελάγους της Τοσκάνης με την ηπειρωτική χώρα. Ο όρος αυτός γνωστοποιήθηκε εκ των προτέρων, όπως εξηγήθηκε ανωτέρω, σε όλους τους φορείς που θα μπορούσαν, ενδεχομένως, να εκδηλώσουν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή συμφωνεί με την Ιταλία ότι, σε εκείνο το στάδιο, δεν υπήρχε έλεγχος επί των δυνητικών προσφερόντων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 127), πράγμα το οποίο δείχνει ότι οι διοργανώτριες αρχές δεν είχαν την πρόθεση, με τη συμπερίληψη της υποχρεωτικής απαίτησης που αφορούσε τη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας, να ευνοήσουν επιλεκτικά κάποιον δυνητικό υποψήφιο για την ανάθεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και της ιδιοκτησίας της επιχείρησης της Toremar. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι όλες οι σχετικές πληροφορίες σχετικά με τα κριτήρια επιλογής και την περαιτέρω εξέλιξη της διαδικασίας περιέχονταν στην επιστολή πρόσκλησης που εστάλη και στα 11 μέρη που εκδήλωσαν ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στη διαδικασία ([80]).

(244) Τέλος, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρωτοβουλία της περιφέρειας της Τοσκάνης για δημιουργία ειδικής ψηφιακής πλατφόρμας ή αίθουσας δεδομένων, η οποία θα περιείχε όλα τα αναγκαία έγγραφα, παρείχε σε όλους τους δυνητικούς προσφέροντες τη δυνατότητα να λάβουν κατά τρόπο ισότιμο και προσήκοντα πλήρη γνώση όλων των πληροφοριών που απαιτούνταν για τη σύνταξη της προσφοράς τους.

(245) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με το αν έπρεπε να επιβληθούν στους προσφέροντες ορισμένες *τεχνικές και οικονομικές απαιτήσεις του διαγωνισμού* (βλέπε αιτιολογική σκέψη 113) πέραν των τυποποιημένων όρων που αφορούν την ποιότητα και που επιβάλλονται ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλες τις περιπτώσεις. Επιπλέον, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το αν οι απαιτήσεις αυτές θα μπορούσαν να θεωρηθούν αποδεκτές σε μια κατάσταση, όπως η παρούσα, όπου διατίθεται προς πώληση ολόκληρη η εταιρεία.

(246) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή έλαβε πληροφορίες που άμβλυναν τις ανησυχίες της. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι τεχνικές και οικονομικές απαιτήσεις δεν οδήγησαν στον αποκλεισμό κανενός δυνητικού υποψηφίου, για τους ακόλουθους λόγους.

(247) Πρώτον, οι τεχνικές και οικονομικές απαιτήσεις περιελήφθησαν στα τεύχη δημοπράτησης και, ως εκ τούτου, κατέστησαν γνωστές σε όλους τους δυνητικούς προσφέροντες στα πολύ πρώιμα στάδια της διαδικασίας. Ειδικότερα, οι απαιτήσεις αυτές περιελήφθησαν στην προκήρυξη του διαγωνισμού που δημοσιεύθηκε σε διεθνές επίπεδο, και καλούσε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς που πληρούσαν τις εν λόγω απαιτήσεις να υποβάλουν εκδήλωση ενδιαφέροντος.

(248) Δεύτερον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ειδικές απαιτήσεις διατυπώθηκαν ως αντικειμενικές προϋποθέσεις για τη συμμετοχή στη διαδικασία και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούσαν κριτήρια ανάθεσης ούτε βαθμολογήθηκαν. Ως εκ τούτου, οι αναθέτουσες αρχές δεν διέθεταν καμία διακριτική ευχέρεια όσον αφορά την επιλογή των προσφερόντων για το επόμενο στάδιο της διαδικασίας.

([80]) Η επιστολή πρόσκλησης περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, πληροφορίες σχετικά με την πίστωση ύψους 9 772 572 EUR που ζητείται από την Tirrenia (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 69 έως 71).

(249) Τρίτον, λαμβανομένου υπόψη του τρόπου διεξαγωγής του διαγωνισμού (δηλαδή της ομαδοποίησης της πώλησης της εταιρείας και της σύναψης νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας), η Επιτροπή είναι της άποψης ότι ο στόχος της περιφέρειας της Τοσκάνης που συνίστατο στη διασφάλιση της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας με τα υψηλότερα δυνατά πρότυπα ποιότητας, συνιστά θεμιτό στόχο δημοσίου συμφέροντος ([81]), ο οποίος δεν θα μπορούσε να επιτευχθεί χωρίς την πλήρωση των εν λόγω απαιτήσεων. Επιπλέον, το γεγονός ότι η δημοσίευση της προκήρυξης διαγωνισμού με τις εν λόγω απαιτήσεις είχε ως αποτέλεσμα την υποβολή 11 εκδηλώσεων ενδιαφέροντος αποδεικνύει σαφώς ότι η συμπερίληψη των απαιτήσεων αυτών δεν είχε αποτρεπτικό αποτέλεσμα.

(250) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στο σύνολό της, η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν ανταγωνιστική και διαφανής. Ειδικότερα, η πρόθεση της περιφέρειας της Τοσκάνης να εκποιήσει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar και να συνάψει νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας 12 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 που συνίστατο στη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας, σε αυτά τα μέρη παρασχέθηκε στη συνέχεια κάθε απαραίτητη πληροφορία και χρόνος ώστε να αποφασίσουν αν επιθυμούσαν να υποβάλουν προσφορά για την υπηρεσία, 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.

Ο χωρίς διακρίσεις χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προσφορών

(251) 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

(252) Όπως αναφέρεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 240), η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος περιείχε έναν μόνο όρο, σύμφωνα με τον οποίο οι προσφέροντες έπρεπε να είναι σε θέση να «*διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών*». Και τα 11 μέρη που ανταποκρίθηκαν στην πρόσκληση και εξέφρασαν ενδιαφέρον γνώριζαν την εν λόγω υποχρέωση. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο όρος αυτός ήταν αντικειμενικός και είχε καταστεί επαρκώς σαφής σε όλους τους ενδιαφερομένους στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

(253) Στη συνέχεια, οι 11 ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι κλήθηκαν να υποβάλουν προσφορά και τους παρασχέθηκε πρόσβαση σε εικονική αίθουσα δεδομένων που περιείχε όλες τις σχετικές πληροφορίες (βλέπε αιτιολογική σκέψη 62), η οποία τους παρείχε τη δυνατότητα να αξιολογήσουν τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar και τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν διατεθεί προς πώληση. Ως εκ τούτου, όλοι οι υποψήφιοι έλαβαν τις ίδιες πληροφορίες και ετύγχαναν ίσης μεταχείρισης ανά πάσα στιγμή.

(254) Ως εκ τούτου, εξαλείφονται οι αμφιβολίες της Επιτροπής τις οποίες διατύπωσε στην απόφαση του 2011 σχετικά με τον χωρίς διακρίσεις χαρακτήρα της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Όλα τα μέρη έλαβαν ορθή και ισότιμη ενημέρωση στα διάφορα στάδια της διαδικασίας του διαγωνισμού, η οποία τους παρείχε τη δυνατότητα να υποβάλουν προσφορά έχοντας πλήρη γνώση της διαδικασίας και των απαιτήσεων. Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι τα κριτήρια ανάθεσης επέτρεψαν την αντικειμενική σύγκριση και αξιολόγηση των προσφορών.

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

(255) 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».

(256) Στην παρούσα υπόθεση, αντικείμενο της διαδικασίας υποβολής προσφορών είχε αποτελέσει η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar και όχι μόνο η ίδια η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Ιταλία αποφάσισε ότι η τιμή πώλησης των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Toremar έπρεπε να είναι καθορισμένη (με βάση την αποτίμηση ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα) και μη διαπραγματεύσιμη, ενώ για τη σύμβαση παροχής υπηρεσιών η Ιταλία επέλεξε την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά, με βαθμολογία για την τιμή 20 μονάδες, για την ποιότητα 70 μονάδες και για τις πρόσθετες υπηρεσίες 10 μονάδες (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 60 και 61).

([81]) Υπόθεση Analir κ.λπ., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, σκέψη 37.

(257) Όσον αφορά τη χρήση του κριτηρίου της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς, η παράγραφος 67 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ αναφέρει ότι το κριτήριο της «πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς» μπορεί να κριθεί επαρκές (πέραν της «χαμηλότερης τιμής») για την πλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark, υπό την προϋπόθεση ότι «*[…] τα κριτήρια ανάθεσης […] αφορούν άμεσα το αντικείμενο της παρεχόμενης υπηρεσίας και επιτρέπουν στην πλέον συμφέρουσα οικονομικά προσφορά να είναι αντίστοιχη της αγοραίας αξίας*» ([82]).

(258) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιταλία έδωσε έμφαση στην επιλογή φορέα που θα παρείχε την υπηρεσία με υψηλά πρότυπα ποιότητας, λαμβάνοντας υπόψη ορισμένες απαιτήσεις. Η επιστολή πρόσκλησης υποβολής προσφορών περιείχε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τη συμπλήρωση των οικονομικών και τεχνικών προσφορών. Ειδικά όσον αφορά την τεχνική προσφορά (η οποία βαθμολογούνταν με 80 μονάδες συνολικά, ενώ οι υπόλοιπες 20 μονάδες κατανέμονταν στο κριτήριο της τιμής), και οι 11 φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών που εκδήλωσαν ενδιαφέρον κλήθηκαν να υποβάλουν πληροφορίες σχετικά με τη μέση ηλικία των σκαφών που θα εξυπηρετούσαν κάθε γραμμή και για κάθε συμβατικό έτος, τη μεταφορική ικανότητα και τις διευκολύνσεις υποδομής που προβλέπονταν για τους επιβάτες με αναπηρία, καθώς και πληροφορίες σχετικά με τη δυνατότητα του επιλεγέντος μεταφορέα να προγραμματίσει επιπλέον δρομολόγια σε συγκεκριμένες χρονοθυρίδες (συμπεριλαμβανομένων των νυχτερινών δρομολογίων) καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Αυτά τα κριτήρια ποιότητας είναι προφανώς στενά συνδεδεμένα με την παροχή της υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών και της προσδίδουν προστιθέμενη αξία. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρήση του κριτηρίου της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς για την εν λόγω υπηρεσία σε δέσμη με την πώληση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Toremar επέτρεψε στην Ιταλία να δημιουργήσει πραγματικό ανταγωνισμό και να αποκτήσει μια υπηρεσία με την υψηλότερη δυνατή αξία με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

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

(260) Η Επιτροπή έχει ήδη συμπεράνει ανωτέρω ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν επαρκώς διαφανής και χωρίς διακρίσεις ώστε να καταστεί δυνατή η συμμετοχή όσο το δυνατόν περισσότερων δυνητικών υποψηφίων. Πράγματι, μετά την ευρεία δημοσίευση της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος, 11 φορείς εκμετάλλευσης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών ανταποκρίθηκαν θετικά. Όλες οι σχετικές πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία υποβολής προσφορών περιέχονταν στην επιστολή πρόσκλησης που εστάλη και στους 11 συμμετέχοντες. Επιπλέον, η περιφέρεια της Τοσκάνης δημιούργησε ειδική ψηφιακή πλατφόρμα ή αίθουσα δεδομένων, η οποία περιείχε όλα τα απαραίτητα έγγραφα ώστε να καταστεί δυνατή η ισότιμη ενημέρωση όλων των δυνητικών προσφερόντων.

(261) Μετά το στάδιο εκδήλωσης ενδιαφέροντος, υποβλήθηκαν δύο ανταγωνιστικές προσφορές (από τη Moby και την Toscana di Navigazione S.r.L.), τις οποίες αξιολόγησε η περιφέρεια της Τοσκάνης, λαμβάνοντας υπόψη τις τεχνικές και οικονομικές προσφορές. Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 62 και 64, κατά τη διάρκεια της φάσης αξιολόγησης, η περιφέρεια της Τοσκάνης εντόπισε ορισμένες ανακολουθίες που αφορούσαν διαφορές μεταξύ της τεχνικής και της οικονομικής προσφοράς που υπέβαλε η Toscana di Navigazione, με αποτέλεσμα η τελευταία να αποκλειστεί από την περαιτέρω διαδικασία, και, ως εκ τούτου, η σύμβαση ανατέθηκε τελικά στη Moby.

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

(263) Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar προορίζονταν αποκλειστικά για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας. Πράγματι, όλα τα σκάφη της Toremar χρησιμοποιούνταν και χρησιμοποιούνται επί του παρόντος για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας ιδιώτης πωλητής δεν θα ήταν σε θέση να επιτύχει υψηλότερη τιμή για τα σκάφη στην αγορά. Πράγματι, σύμφωνα με την έκθεση της Fidi, από τα οκτώ σκάφη της Toremar, τα τρία είχαν εγγραφεί στον προϋπολογισμό στην υπολειμματική αξία τους, ενώ τα υπόλοιπα πέντε, τα οποία έχουν αποσβεσθεί πλήρως, είχαν εγγραφεί στον προϋπολογισμό στην αξία απομετάλλων. Ωστόσο, φαίνεται απίθανο τα εν λόγω σκάφη να μπορούσαν να πωληθούν για ναυτιλιακούς σκοπούς, εκτός από αυτόν που περιλαμβάνει τον όρο για τη συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας, σε τιμή υψηλότερη από εκείνη για την οποία είχαν προϋπολογιστεί. Αυτό οφείλεται στο ότι όταν ένα πλοίο δεν βρίσκεται ακόμη στο τέλος του κύκλου ζωής του, η αξία του για ναυτιλιακούς σκοπούς θα είναι

([82]) Βλέπε επίσης παράγραφο 96 της ανακοίνωσης για την έννοια της κρατικής ενίσχυσης.

υψηλότερη από την αξία απομετάλλων. Βάσει του σεναρίου χωριστής πώλησης των πλοίων, είναι πιθανό τουλάχιστον ορισμένα πλοία να έπρεπε να πωληθούν στην αξία απομετάλλων, αν υποτεθεί ότι ήταν γενικώς δυνατή η πώλησή τους. Ως εκ τούτου, μέσω της ομαδοποίησης των πλοίων με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όλα τα πλοία εξακολουθούν να εκτελούν δρομολόγια και μπορούν, συνεπώς, να πωληθούν σε υψηλότερη τιμή από την αξία απομετάλλων.

(264) Επιπλέον, η Επιτροπή συμφωνεί με τις παρατηρήσεις που υπέβαλε ο δικαιούχος όσον αφορά το σημαντικό κόστος που θα έπρεπε να επωμισθεί η περιφέρεια της Τοσκάνης αν η Toremar πωλούνταν χωριστά για οποιονδήποτε ναυτιλιακό σκοπό χωρίς τη δημόσια υπηρεσία (δηλαδή κόστος εκκαθάρισης, κόστος εξοπλισμού με τα αναγκαία σκάφη κ.λπ.). Επιπλέον, εάν η Toremar είχε πωληθεί χωριστά, η Επιτροπή θεωρεί απίθανο να είχαν οι δυνητικοί προσφέροντες τα αναγκαία οκτώ σκάφη άμεσα διαθέσιμα προς ανακατανομή για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αυτό ισχύει, ιδίως, διότι η νέα σύμβαση περιέχει ειδικές απαιτήσεις (π.χ. μέγεθος) σχετικά με τα σκάφη που θα 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 παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα οδηγούσε αναγκαστικά σε απώλεια των εσόδων από την προηγούμενη χρήση τους.

(265) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ομαδοποίηση αυτών των πλοίων με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατέστησε δυνατή την εξασφάλιση υψηλότερης τιμής για τα σκάφη της Toremar, καθώς σε αντάλλαγμα για τη χρήση των σκαφών στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας ο αγοραστής τους θα λάμβανε αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για περίοδο 12 ετών. Επιπροσθέτως, οποιοσδήποτε πωλητής της οικονομίας της αγοράς θα είχε αποφασίσει να πωλήσει την Toremar μαζί με νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ώστε να εξασφαλίσει την υψηλότερη δυνατή τιμή. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία δεν επέβαλε όρους που ήταν πιθανό να συμπιέσουν την τιμή ή τους οποίους δεν θα ζητούσε ένας ιδιώτης πωλητής.

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

(267) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η χρήση του κριτηρίου της πλέον συμφέρουσας από οικονομική άποψη προσφοράς για την ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar δημιούργησε γνήσιο ανταγωνισμό έως το τέλος της διαδικασίας του διαγωνισμού, με την υποβολή δύο ανταγωνιστικών και δεσμευτικών προσφορών. Ο αποκλεισμός της Toscana di Navigazione S.r.L. επήλθε μόνο κατά την επακόλουθη αξιολόγηση των προσφορών και, ως εκ τούτου, δεν μετέβαλε τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της διαδικασίας του διαγωνισμού. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, στην παρούσα υπόθεση, πληρούται το κριτήριο Altmark 4.

(268) Δεδομένου ότι οι τέσσερις όροι που καθορίστηκαν από το Δικαστήριο στην υπόθεση Altmark πληρούνται σωρευτικά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη Moby/Toremar, δεν χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα στην τελευταία.

6.1.2.5. Συμπέρασμα

(269) Δεδομένου ότι δεν πληρούνται όλα τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη Moby/Toremar, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

6.1.3. *Τα μέτρα του νόμου του 2010*

(270) Στην απόφαση του 2011 η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι όλα τα μέτρα που προβλέπονταν στο νομοθετικό διάταγμα 125/2010, το οποίο μετατράπηκε με τροποποιήσεις στον νόμο του 2010, συνιστούσαν κρατική ενίσχυση υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, εφόσον 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 χρηματοοικονομική κατάστασή τους.

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

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

(272) Κρατικοί πόροι: οι επίμαχοι πόροι χορηγήθηκαν από το κράτος από τον δικό του προϋπολογισμό (βλέπε αιτιολογική σκέψη 91) 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.

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

(274) Οικονομικό πλεονέκτημα: η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Toremar χρησιμοποίησε 1 617 300 EUR για την αναβάθμιση του στόλου της με σκοπό την τήρηση των διεθνών προτύπων ασφάλειας (808 650 EUR για την αναβάθμιση του σκάφους Aethalia και 808 650 EUR για την αναβάθμιση του σκάφους Liburna). Σύμφωνα με την Ιταλία, οι πόροι αυτοί δεν χρησιμοποιήθηκαν ποτέ για σκοπούς ρευστότητας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 138) και η Επιτροπή δεν εντόπισε αποδεικτικά στοιχεία που να στηρίζουν το αντίθετο.

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

(276) Συμπέρασμα: Δεδομένου ότι δεν πληρούνται όλα τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι πόροι που χορηγήθηκαν στην Toremar για την αναβάθμιση του στόλου της δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

6.1.3.2. Φοροαπαλλαγές που σχετίζονταν με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης

(277) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 93, 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.

(278) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι πρέπει να αξιολογηθούν δύο χωριστές σειρές μεταβιβάσεων: 1) οι μεταβιβάσεις των πρώην θυγατρικών της Tirrenia Caremar, Saremar και Toremar από την Tirrenia προς τις περιφέρειες της Καμπανίας, της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης, αντιστοίχως, και 2) η μεταβίβαση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων της Toremar από την περιφέρεια της Τοσκάνης στη Moby. 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 είναι ο πωλητής, ο αγοραστής ή και οι δύο. Μόνο η δεύτερη σειρά μεταβιβάσεων θα αξιολογηθεί στην παρούσα απόφαση ([83]).

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

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

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

(281) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Επιτροπή ανέφερε τη δυνατότητα των εταιρειών του (πρώην) ομίλου Tirrenia να χρησιμοποιήσουν πόρους του FAS προκειμένου να καλύψουν τρέχουσες ανάγκες ρευστότητας. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, η Ιταλία διευκρίνισε ότι οι πόροι του FAS δεν προορίζονταν να αποτελέσουν πρόσθετη αντιστάθμιση για την Toremar ή τη Moby (ή οποιαδήποτε άλλη εταιρεία του πρώην ομίλου Tirrenia ή τους αντίστοιχους αγοραστές τους). Αντιθέτως, οι πόροι αυτοί κατέστησαν διαθέσιμοι για τη συμπλήρωση των δημοσιονομικών πιστώσεων που προβλέπονταν για την πληρωμή των αντισταθμίσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις εταιρείες του πρώην ομίλου

([83]) Η πρώτη σειρά μεταβιβάσεων αξιολογήθηκε στην απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2020, σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία υπέρ της Tirrenia di Navigazione και της αγοράστριάς της Compagnia Italiana di Navigazione.

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 προϋπολογισμό της Ιταλίας για την πληρωμή των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(282) 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 Toremar επιπλέον αυτών των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Συνεπώς, η δυνατότητα χρήσης των πόρων του FAS δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

6.1.4. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης*

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

— η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Toremar για την εκτέλεση δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 1η Ιανουαρίου 2012 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ·

— η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την περίοδο από τις 2 Ιανουαρίου 2012 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στη Moby/Torermar πληροί τους τέσσερις όρους της απόφασης Altmark και, συνεπώς, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ·

— οι πόροι της Toremar για την αναβάθμιση πλοίων δεν χρησιμοποιήθηκαν για σκοπούς ρευστότητας και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Toremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ·

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

6.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(284) Το μέτρο ενίσχυσης που αναφέρεται στην παρούσα απόφαση τέθηκε σε εφαρμογή πριν από οποιαδήποτε επίσημη έγκρισή του από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, στον βαθμό που αυτό το μέτρο ενίσχυσης δεν εξαιρούνταν υπό την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 ή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, χορηγήθηκε από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ ([84]).

6.3. **Συμβατότητα της ενίσχυσης**

(285) Η συμβατότητα του προαναφερθέντος μέτρου κρατικής ενίσχυσης πρέπει να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

6.3.1. *Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Toremar και της Ιταλίας*

6.3.1.1. Εφαρμοστέοι κανόνες

(286) Η παράταση της αρχικής σύμβασης μετά το τέλος του 2008 πραγματοποιήθηκε με επακόλουθες νομικές πράξεις ως εξής:

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

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

([84]) Η Ιταλία κοινοποίησε μόνο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 2) την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης. Επιπλέον, η Ιταλία υποστηρίζει ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Toremar στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης είναι συμβιβάσιμη και εξαιρούνταν από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Η Επιτροπή θα εξετάσει στο τμήμα 6.3.1 αν όντως ίσχυε αυτό.

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

(287) 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 που προβλέπουν την εφαρμογή της δέσμης αυτής και στις ενισχύσεις που έχουν χορηγηθεί πριν από την έναρξη ισχύος της εν λόγω δέσμης κανόνων, δηλαδή πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο 10 στοιχείο β) της απόφασης ΥΓΟΣ 2011:

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

(288) Όσον αφορά το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011, στις παραγράφους 68 και 69 ορίζεται ότι η Επιτροπή θα εφαρμόσει τις αρχές αυτού του πλαισίου σε όλα τα σχέδια ενίσχυσης που θα της κοινοποιούνται, ανεξάρτητα από το αν η κοινοποίηση πραγματοποιήθηκε πριν ή μετά την έναρξη εφαρμογής του εν λόγω πλαισίου, δηλαδή τις 31 Ιανουαρίου 2012, καθώς και σε όλες τις παράνομες ενισχύσεις, για τις οποίες λαμβάνει απόφαση 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.

(289) 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 Toremar 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 συμβιβάσιμο με την εσωτερική αγορά για ολόκληρη την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 1η Ιανουαρίου 2012 ([85]).

(290) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τόσο η απόφαση ΥΓΟΣ του 2005, που άρχισε να ισχύει 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, η Ιταλία υπέβαλε τα μέσα στοιχεία και για τις πέντε γραμμές συνολικά και όχι χωριστά ανά γραμμή, για να αποδείξει ότι, κατά τα έτη 2010 και 2011, ο αριθμός των επιβατών σε εσαυτές τις γραμμές που εκμεταλλευόταν η Toremar βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως παρατάθηκε, δεν υπερέβαινε το όριο των 300 000 επιβατών ετησίως. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν μπορεί να αξιολογήσει τη συμβατότητα της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Toremar για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης έως την 1η Ιανουαρίου 2012 ούτε βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 ούτε βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(291) Κατά συνέπεια, η συμβατότητα της αντιστάθμισης που χορηγούνταν στην Toremar για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας από το 2009 έως την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης εμπίπτει κανονικά στο πεδίο εφαρμογής του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

(292) Η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν η αντιστάθμιση που χορηγούνταν στην Toremar για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης πληροί τους όρους του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, με εξαίρεση τους όρους των παραγράφων 9, 14, 19, 20, 24, 39 και 60.

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

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

(293) 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 πάσχει από πρόδηλο σφάλμα, εκτός εάν διατάξεις της νομοθεσίας της Ένωσης προβλέπουν αυστηρότερο κανόνα». Τέλος, η παράγραφος 56 του πλαισίου ΥΓΟΣ 2011 αναφέρεται στην ευρεία διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών όσον αφορά τη φύση των υπηρεσιών που μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(294) Η αξιολόγηση του αν οι ΥΓΟΣ είναι γνήσιες πρέπει επίσης να διενεργείται υπό το πρίσμα της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 186 και 200), του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές-καμποτάζ (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 188-190) και της νομολογίας (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 192-193). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει για την περίοδο παράτασης:

α) αν υπήρχε **ζήτηση των χρηστών**·

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

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

(295) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι γραμμές δημόσιας υπηρεσίας που εκμεταλλευόταν η Toremar κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης είναι οι ίδιες με εκείνες που ανατέθηκαν στη Moby/Toremar βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, με εξαίρεση, όσον αφορά τους πλόες, το ότι ο αριθμός των γραμμών κατά την περίοδο της παράτασης ήταν πέντε (βλέπε αιτιολογική σκέψη 36), ενώ η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας πρόσθεσε μία σύνδεση με τη νήσο Giannutri (**γραμμή Α5**). Επιπλέον, η Επιτροπή περιέγραψε και αξιολόγησε ήδη την ανταγωνιστική κατάσταση σε αυτά τα δρομολόγια κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Στο πλαίσιο αυτό, η αξιολόγηση που ακολουθεί θα βασιστεί και θα παραπέμψει στα σχετικά μέρη της αξιολόγησης που διενεργήθηκε για τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανωτέρω (βλέπε τμήμα 6.1.2.1).

(296) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχάς (βλέπε αιτιολογική σκέψη 123) 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 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 195) ότι τα ανωτέρω αποτελούν πράγματι θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος.

(297) Για να καταδειχθεί η πραγματική ζήτηση των χρηστών για τις σχετικές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, η Ιταλία υπέβαλε (βλέπε πίνακες 9 και 10) λεπτομερή στατιστικά στοιχεία που δείχνουν ότι το 2009, πρώτο έτος της παράτασης, η Toremar μετέφερε 1 622 876 επιβάτες και 347 935 οχήματα στις πέντε γραμμές μεικτών υπηρεσιών συνολικά κατά τη διάρκεια των αντίστοιχων χρονικών περιόδων που καλύπτονταν από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Αυτά τα αριθμητικά στοιχεία ήταν χαμηλότερα το 2010 (1 462 570 επιβάτες και 317 488 οχήματα) και το 2011 (1 437 613 επιβάτες και 294 433 οχήματα).

Έτος	Γραμμή Α1	Γραμμή Α2	Γραμμή Α2 - ταχύ δρομολόγιο	Γραμμή Α3	Γραμμή Α4	Συνολικός αριθμός επιβατών
2009	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 622 876
2010	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 462 570
2011	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 437 613

Πίνακας 9 — Στατιστικά στοιχεία για τους επιβάτες για τα έτη 2009-2011

Έτος	Γραμμή Α1	Γραμμή Α2	Γραμμή Α2 - ταχύ δρομολόγιο	Γραμμή Α3	Γραμμή Α4	Συνολικός αριθμός επιβατών
2009	[…]	[…]		[…]	[…]	347 935
2010	[…]	[…]		[…]	[…]	317 488
2011	[…]	[…]		[…]	[…]	294 433

Πίνακας 10 — Στατιστικά στοιχεία για τα οχήματα για τα έτη 2009-2011

(298) Συνολικά, τα αριθμητικά στοιχεία δείχνουν ότι η ζήτηση των χρηστών για τις πορθμειακές υπηρεσίες σε καθεμία από τις σχετικές γραμμές ήταν σημαντική και αρκετά σταθερή, και από την ανάλυση για τα έτη 2009-2011 δεν προέκυψαν ενδείξεις απώλειας της ζήτησης. Η Επιτροπή κατέδειξε ήδη ότι υπήρχε σημαντική ζήτηση των χρηστών για τις υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών για την περίοδο από το 2012 και μετά (βλέπε αιτιολογική σκέψη 198).

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

(300) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 200, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει επίσης αν η υπηρεσία θα ήταν ανεπαρκής εάν η παροχή της επαφίετο μόνο στις δυνάμεις της αγοράς υπό το πρίσμα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται από το κράτος μέλος δυνάμει της παράτασης της αρχικής σύμβασης. Η παράγραφος 48 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνει εν προκειμένω ότι «*η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει εάν το κράτος μέλος έχει διαπράξει πρόδηλο σφάλμα*».

(301) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 1η Ιανουαρίου 2012, σε ορισμένες γραμμές που έπρεπε να εξυπηρετεί η Toremar 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 στις αιτιολογικές σκέψεις 201 έως 207 για καθεμία από τις σχετικές γραμμές αν οι υπηρεσίες που παρέχονταν από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης ήταν ισοδύναμες με εκείνες που έπρεπε να παρέχει η Moby/Toremar βάσει της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αξιολόγηση αυτή βασίστηκε στην ανταγωνιστική κατάσταση στις συγκεκριμένες γραμμές μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 2009 και 1ης Ιανουαρίου 2012. Καθώς οι υπηρεσίες που πρέπει να παρέχει η Moby/Toremar είναι σχεδόν πανομοιότυπες από την άποψη των εξυπηρετούμενων γραμμών, συχνοτήτων και τεχνικών προδιαγραφών με τις υπηρεσίες που έπρεπε να παρέχει η Toremar κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, το συμπέρασμα της Επιτροπής (βλέπε αιτιολογική σκέψη 207) ότι οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούσαν από μόνες τους για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας ισχύει επίσης για την Toremar καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Πράγματι, σε διάφορες γραμμές η Toremar ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης ενώ σε άλλες γραμμές οι υπηρεσίες που παρέχονταν από άλλους φορείς εκμετάλλευσης δεν ήταν ισοδύναμες από άποψη συνέχειας, τακτικότητας, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας και, συνεπώς, δεν ικανοποιούσαν πλήρως τις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στην Toremar δυνάμει της αρχικής σύμβασης (όπως παρατάθηκε).

(302) Τέλος, ενόψει της σχεδιαζόμενης ιδιωτικοποίησης και προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών που παρέχονταν βάσει της αρχικής σύμβασης, η Ιταλία αποφάσισε να παρατείνει τη σύμβαση αυτή χωρίς μεταβολές και με την επιφύλαξη της αλλαγής στη μεθοδολογία της αντιστάθμισης που εφαρμόστηκε από το 2010 και μετά. Η Επιτροπή αποδέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών (όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 297 έως 299) δεν μπορούσε να καλυφθεί με την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους φορείς που εξυπηρετούσαν τις επίμαχες γραμμές. Ειδικότερα, σε αρκετες γραμμές η Toremar ήταν ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης (βλέπε π.χ. αιτιολογική σκέψη 202) και, όπου δεν συνέβαινε αυτό, οι υπηρεσίες 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. Επιπλέον, η Επιτροπή αποδέχεται ότι λαμβανομένης υπόψη της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Toremar, 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.

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

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

(304) Όπως αναφέρεται στο τμήμα 2.3 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, σύμφωνα με την έννοια της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ, η διαχείριση της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος έχει ανατεθεί στην ενδιαφερόμενη επιχείρηση με μία ή περισσότερες επίσημες πράξεις.

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

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

— την επιχείρηση και τη σχετική γεωγραφική περιοχή·

— τη φύση των αποκλειστικών δικαιωμάτων·

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

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

(306) 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 Toremar κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Επιπλέον, η Επιτροπή τόνισε ότι δεν είχαν εγκριθεί πενταετή σχέδια για τις περιόδους 2000-2004 και 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 καθορισμού των υποχρεώσεων. Κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, η πράξη ανάθεσης στην Toremar περιλάμβανε την αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε και παρατάθηκε με την πάροδο του χρόνου), τα πενταετή σχέδια που κάλυπταν τις περιόδους 1990-1994 και 1995-1999, μια σειρά ad hoc αποφάσεων της Ιταλίας, την οδηγία CIPE και τον νόμο του 2009.

(307) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε με την πάροδο του χρόνου), η οποία αποτελεί τον πυρήνα της πράξης ανάθεσης της Toremar, παρέμεινε σε πλήρη εφαρμογή έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης βάσει μιας σειράς νομοθετικών διαταγμάτων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 286). Σε αυτές τις νομικές πράξεις διευκρινίζεται ότι στην Toremar είχαν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησής της.

(308) Σύμφωνα με την αρχική σύμβαση, στα πενταετή σχέδια καθορίζονται οι εξυπηρετούμενες γραμμές και οι εξυπηρετούμενοι λιμένες, ο τύπος και η μεταφορική ικανότητα των σκαφών που χρησιμοποιούνται στις επίμαχες θαλάσσιες συνδέσεις, η συχνότητα των δρομολογίων και οι επιβαλλόμενοι ναύλοι, καθώς και οι μειωμένοι ναύλοι που ισχύουν ιδίως για τους μόνιμους κατοίκους των νησιωτικών περιοχών. Μολονότι τα σχέδια για τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2008 δεν εγκρίθηκαν επίσημα, το σχέδιο για την περίοδο 1995-1999 (που εγκρίθηκε με το υπουργικό διάταγμα της 14ης Μαΐου 1996) εξακολούθησε να εφαρμόζεται χωρίς αλλαγές όσον αφορά το πεδίο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις του εν λόγω σχεδίου εξακολούθησαν να έχουν πλήρη εφαρμογή κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 2 Ιανουαρίου 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 Toremar. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες έπρεπε η Toremar να εκπληρώνει κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης καθορίζονταν με επαρκή σαφήνεια.

(309) 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 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 42 και 44) 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 τα έτη 2010 και 2011, η σχετική μεθοδολογία καθορίζεται στην οδηγία CIPE (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 41 έως 55). Ειδικότερα, η οδηγία CIPE περιγράφει αναλυτικά τα στοιχεία κόστους που πρέπει να ληφθούν υπόψη και την απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου. Τέλος, ο νόμος του 2009 περιλαμβάνει το μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης (13 005 441 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 Toremar.

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

6.3.1.4. Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης

(311) 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».

(312) Η Ιταλία επισήμανε ότι η διάρκεια της παράτασης είχε καθοριστεί σε συνάρτηση με την περίοδο που απαιτείται για την απόσβεση των στοιχείων ενεργητικού που χρησιμοποιούνται στην παροχή της ΥΓΟΣ. Ειδικότερα, η συνολική διάρκεια της αρχικής σύμβασης όπως παρατάθηκε ανέρχεται σε μόλις 22 έτη. Τα σκάφη είναι τα σημαντικότερα στοιχεία ενεργητικού που απαιτούνται για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Η περίοδος απόσβεσης των σκαφών που χρησιμοποιούνται για πορθμειακές υπηρεσίες είναι κατά κανόνα μεγάλη και μπορεί να υπερβαίνει τα 25 έτη.

(313) Η Ιταλία υπέβαλε στην Επιτροπή την αποσβεσθείσα αξία των σκαφών της Toremar για την περίοδο 2009-2011. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τη χρονική στιγμή της παράτασης της αρχικής σύμβασης, πέντε από τα οκτώ σκάφη είχαν ήδη αποσβεστεί πλήρως, ενώ τα υπόλοιπα τρία σκάφη, που δεν είχαν ακόμη αποσβεστεί, είχαν μέση ηλικία 21,5 ετών.

(314) Παρά το γεγονός ότι η περίοδος απόσβεσης έληξε για τα περισσότερα σκάφη που χρησιμοποιούσε η Toremar κατά τη διάρκεια της παράτασης της αρχικής σύμβασης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η παράταση της περιόδου για τρία έτη ήταν αναγκαία για να εξασφαλιστεί η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας μέχρι την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Λαμβάνοντας, επιπλέον, υπόψη τη μέση ηλικία των υπόλοιπων σκαφών των οποίων η αξία δεν είχε ακόμη αποσβεστεί πλήρως και τη μέση διάρκεια της περιόδου απόσβεσης των σκαφών που χρησιμοποιούνται για πορθμειακές υπηρεσίες, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διάρκεια της πράξης ανάθεσης είναι επαρκώς αιτιολογημένη και ότι τηρείται η παράγραφος 17 του πλαισίου ΥΓΟΣ.

6.3.1.5. Συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ

(315) 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» της Επιτροπής για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων ([86]).

(316) 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».

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

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

6.3.1.6. Ποσό της αντιστάθμισης

(319) 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».

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

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

(321) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να καταλήξει σε συμπέρασμα ως προς το αν το ποσό της αντιστάθμισης από το 2009 ήταν αναλογικό, διότι εξακολουθούσε να έχει αμφιβολίες σχετικά με τον χαρακτηρισμό ορισμένων δημόσιων υπηρεσιών που είχαν ανατεθεί στην Toremar ως γνήσιων ΥΓΟΣ. Οι αμφιβολίες αυτές εξετάστηκαν στο τμήμα 6.3.1.2 και, ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Toremar για το 2009 είναι αναλογική και συμβιβάσιμη με το άρθρο 106 της ΣΛΕΕ. Η Ιταλία υπέβαλε τον υπολογισμό του ποσού της αντιστάθμισης για το 2009 (δηλαδή 13 572 035 EUR), το οποίο καθορίστηκε με βάση τη μεθοδολογία που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση και αντιστοιχούσε στη συσσωρευμένη καθαρή ζημία επί των δρομολογίων που εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας, στην οποία προστίθετο ένα μεταβλητό ποσό που αντιστοιχεί στην απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου (δηλαδή 301 000 EUR).

(322) Η Επιτροπή εξέφρασε επίσης αμφιβολίες σχετικά με το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 %, το οποίο ίσχυε από το 2010 και μετά. Ειδικότερα, η Επιτροπή διερωτήθηκε αν αυτό το ασφάλιστρο αντικατοπτρίζει κατάλληλο επίπεδο κινδύνου, λαμβανομένου υπόψη του ότι εκ πρώτης όψεως η Toremar δεν φαινόταν να αναλαμβάνει τους κινδύνους που απορρέουν συνήθως από την παροχή αυτών των υπηρεσιών.

(323) Το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % θα χρησιμοποιούνταν για τον καθορισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου με χρήση του τύπου ΜΣΚΚ. Ωστόσο, όπως εξηγήθηκε ήδη ανωτέρω στην αιτιολογική σκέψη 133, η Ιταλία διευκρίνισε ότι, επειδή στο ύψος της αντιστάθμισης τέθηκε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009, αποφασίστηκε να απλουστευθεί ο υπολογισμός με χρήση του 6,9 % ως σταθερού συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου για τα έτη 2010 και 2011.

(324) Στο πλαίσιο αυτό, με βάση τους ανά γραμμή λογαριασμούς που υπέβαλε η Ιταλία και όπως παρουσιάζονται συγκεντρωτικά στον πίνακα 11, η Επιτροπή μπόρεσε να επαληθεύσει ότι, για το 2010 και για το 2011, η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ήταν κατά περίπου 2 200 EUR χαμηλότερη από το καθαρό κόστος της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου του σταθερού συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου του 6,9 %.

Αποστολή δημόσιας υπηρεσίας της Toremar	**2010**	**2011**	**Γενικό σύνολο**
Σύνολο εσόδων	21 241 542 EUR	20 097 049 EUR	41 338 591 EUR
– Σύνολο δαπανών	35 410 421 EUR	35 218 639 EUR	70 629 060 EUR
– Αποσβέσεις	1 064 158 EUR	985 207 EUR	2 049 365 EUR
= Καθαρό κόστος δημόσιας υπηρεσίας	- 15 233 037 EUR	- 16 106 797 EUR	- 31 339 834 EUR
+ απόδοση επί του κεφαλαίου (6,9 %)	- 359 417 EUR	- 313 826 EUR	- 673 243 EUR
= Ποσό επιλέξιμο για αντιστάθμιση	- 15 592 454 EUR	- 16 420 623 EUR	- 32 013 077 EUR
+ Πραγματική αντιστάθμιση	16 005 441 EUR	16 005 441 EUR	32 010 882 EUR
= Υπεραντιστάθμιση/υποαντιστάθμιση	412 987 EUR	– 415 182 EUR	– 2 195 EUR

Πίνακας 11 — Καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας που παρείχε η Toremar κατά την περίοδο 2010-2011

(325) 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 στην Επιτροπή εφόσον το ζητήσει. 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.

(326) Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη, στο πλαίσιο του τρίτου κριτηρίου Altmark, ότι η απόδοση κεφαλαίου βάσει του σταθερού συντελεστή του 6,5 % την οποία θα μπορούσε να αναμένει η Moby/Toremar από μια εκ των προτέρων άποψη ήταν σύμφωνη με τους κινδύνους τους οποίους διέτρεχε κατά την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών βάσει της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 224 έως 229). Επιπλέον, η Επιτροπή επαναλαμβάνει ότι η Ιταλία χρησιμοποίησε σταθερό συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου (ο οποίος καθορίστηκε σε 6,9 % για τα έτη 2010-2011) για λόγους απλούστευσης του υπολογισμού. Πράγματι, στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή υπέθεσε ότι ο συντελεστής απόδοσης του επενδεδυμένου κεφαλαίου για το 2010 είχε καθοριστεί σε 9,95 % προ φόρων, αλλά η Ιταλία εξήγησε ότι αυτή ήταν μια εκτιμώμενη αξία για τους σκοπούς των επικείμενων, την εποχή εκείνη, διαδικασιών ανοικτού διαγωνισμού μετά την ιδιωτικοποίηση του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Toremar (βλέπε αιτιολογική σκέψη 132).

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

(328) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι για τα έτη 2010 και 2011, η περιφέρεια της Τοσκάνης χρησιμοποίησε τα αποθεματικά της για να καλύψει το πρόσθετο κόστος δημόσιας υπηρεσίας που δεν μπορούσε να καλυφθεί από τον προϋπολογισμό της κεντρικής κυβέρνησης, λόγω της μείωσης του αριθμού των επιβατών, που οφειλόταν στην οικονομική και χρηματοπιστωτική κρίση, και της αύξησης του κόστους των καυσίμων κατά την ίδια περίοδο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 40). Ως εκ τούτου, η Toremar ήταν εκτεθειμένη στον εμπορικό κίνδυνο σημαντικής απώλειας εσόδων χωρίς να έχει τη βεβαιότητα ότι η ζημία αυτή θα καλυπτόταν από την περιφέρεια της Τοσκάνης. Πράγματι, η τελευταία θα αποδέσμευε τα αποθεματικά μόνο μετά από λεπτομερή επαλήθευση των πραγματικών δαπανών και εσόδων που πραγματοποιήθηκαν για την περίοδο 2010-2011. Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι η απόδοση κεφαλαίου του 6,9 % είναι σύμφωνη με τους σχετικούς κινδύνους.

(329) Επιπλέον, όπως εξηγήθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 227, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας βάσει του τρίτου κριτηρίου Altmark, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι το 2011 (καθώς και το 2010) η διάμεση απόδοση του κεφαλαίου που παράχθηκε από ομάδα αναφοράς που απαρτιζόταν από επιλεγμένους φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων που παρείχαν θαλάσσιες συνδέσεις εντός της Ιταλίας ή μεταξύ της Ιταλίας και άλλων κρατών μελών ήταν υψηλότερη από 6,5 %, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις υπερέβαινε το 8 %. Ως εκ τούτου, μια απόδοση κεφαλαίου της τάξης του 6,9 % θεωρείται σύμφωνη με τις αποδόσεις κεφαλαίου που παρατηρήθηκαν για την ομάδα αναφοράς.

(330) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποβληθείσα απόδοση κεφαλαίου ύψους 6,9 % παραμένει σε λογικά επίπεδα.

(331) Τέλος, η Ιταλία προσκόμισε τα απαραίτητα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι διενεργήθηκαν όλοι οι τακτικοί έλεγχοι για να εξασφαλιστεί ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερέβαινε το καθαρό κόστος της υπηρεσίας. Επιπλέον, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αντιστάθμιση καταβάλλεται σε δόσεις (βλέπε αιτιολογική σκέψη 41) και ότι η τελική πληρωμή πραγματοποιείται βάσει των πραγματικών δαπανών και εσόδων του έτους. Αυτό διασφαλίζει ότι το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερβαίνει το καθαρό κόστος της υπηρεσίας.

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

6.3.1.7. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού

(333) 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 Toremar. Πράγματι, εάν δεν υπήρχε προτεραιότητα ελλιμενισμού για τις εταιρείες στις οποίες έχουν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αυτές ενδέχεται να έπρεπε να περιμένουν τη σειρά τους για πρόσδεση και, επομένως, να αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται ο σκοπός της διασφάλισης αξιόπιστης και βολικής συνδεσιμότητας για τους καταναλωτές. Όντως, ένα τακτικό πρόγραμμα δρομολογίων 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 οι χρόνοι αναχώρησης των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας καθορίζονται από τη σύμβαση, η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί ότι οι λιμένες κατανέμουν τις θέσεις και τους χρόνους ελλιμενισμού κατά τρόπο ώστε να διευκολύνεται ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(334) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό είχε ως στόχο να διευκολυνθεί η Toremar στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλέπε τμήμα 6.3.1.2). Επιπλέον, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ισχύει μόνο για υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο του καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(335) Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη λεπτομερώς τη συμβατότητα της ΥΓΟΣ και της σχετικής αντιστάθμισης για την Toremar κατά την παράταση της αρχικής σύμβασης (βλέπε τμήμα 6.3.1). 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.

(336) Η Επιτροπή αναγνωρίζει τα επιχειρήματα της Ιταλίας, βάσει των οποίων ενδεχόμενο οικονομικό πλεονέκτημα από την προτεραιότητα ελλιμενισμού θα ήταν περιορισμένο (βλέπε αιτιολογική σκέψη 137). 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 Toremar όπως περιγράφονται ανωτέρω στο τμήμα 6.3.1.6 είναι επίσης κατάλληλοι για τον εντοπισμό ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης που προκύπτει από την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

(337) Επομένως, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού, η οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας από την Toremar, συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

6.3.1.8. Συμπέρασμα

(338) Βάσει της αξιολόγησης στις αιτιολογικές σκέψεις 286 έως 337, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Toremar για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως την 1η Ιανουαρίου 2012 και η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 και, συνεπώς, συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ.

6.3.2. *Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα της ενίσχυσης*

(339) Με βάση την ανωτέρω αξιολόγηση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Toremar και η προτεραιότητα ελλιμενισμού για την εκτέλεση των δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως την 1η Ιανουαρίου 2012 συμβιβάζονται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

7. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(340) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ιταλία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή τα υπό εξέταση μέτρα ενίσχυσης κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή αποφάσισε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στην Toremar στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης συμβιβάζεται 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 Toremar, το μέτρο αυτό επίσης συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ.

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

1) η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Toremar για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών βάσει της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών για την περίοδο από τις 2 Ιανουαρίου 2012 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού της Moby/Toremar, διότι πληροί τα τέσσερα κριτήρια Altmarκ·

2) η χρήση πόρων από την Toremar για την αναβάθμιση πλοίων, διότι οι πόροι δεν χρησιμοποιήθηκαν για σκοπούς ρευστότητας· και

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

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

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

Άρθρο 2

Η ανάθεση της νέας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την περίοδο από τις 2 Ιανουαρίου 2012 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2023, σε δέσμη με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες της Toremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού, στη Moby/Torermar δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 3

Οι πόροι που έλαβε η Toremar για την αναβάθμιση των πλοίων της δεν χρησιμοποιήθηκαν για σκοπούς ρευστότητας και, ως εκ τούτου, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Toremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 4

Οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονταν με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης της Toremar και η δυνατότητα χρήσης πόρων του Fondo Aree Sottoutilizzate για την κάλυψη αναγκών ρευστότητας, όπως προβλέπεται στον νόμο του 2010, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Toremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 17 Ιουνίου 2021.

Για την Επιτροπή
Margrethe VESTAGER
Μέλος της Επιτροπής