II

*(Μη νομοθετικές πράξεις)*

# ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

**Περιεχόμενα**

1. Διαδικασία . . . 5

2. Ιστορικό και περιγραφή των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της έρευνας . . . 7

2.1. Γενικό πλαίσιο . . . 7

2.1.1. Οι αρχικές συμβάσεις . . . 7

2.1.2. Η παράταση των αρχικών συμβάσεων . . . 7

2.1.3. Η ιδιωτικοποίηση της Siremar και η σύναψη της νέας σύμβασης . . . 8

2.2. Μέτρα που αποτέλεσαν αντικείμενο των αποφάσεων του 2011 και του 2012 . . . 9

2.3. Αναλυτική περιγραφή των μέτρων που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης . . . 9

2.3.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και της Siremar . . . 9

2.3.2. Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Siremar . . . 12

2.3.3. Ιδιωτικοποίηση της Siremar, αντεγγύηση και αύξηση του κεφαλαίου της CdI . . . 13

2.3.4. Η νέα σύμβαση . . . 20

2.3.5. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού . . . 22

2.3.6. Τα μέτρα του νόμου του 2010 . . . 22

2.4. Διαδικασία επί παραβάσει αριθ. 2007/4609 . . . 22

3. Λόγοι κίνησης και παράτασης της διαδικασίας . . . 25

3.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και της Siremar . . . 25

3.1.1. Συμμόρφωση με τα κριτήρια Altmark και ύπαρξη ενίσχυσης . . . 25

3.1.2. Συμβατότητα . . . 26

3.2. Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Siremar . . . . . 26

3.3. Ιδιωτικοποίηση της Siremar, αντεγγύηση και αύξηση του κεφαλαίου της CdI . . . . . 26

3.3.1. Ιδιωτικοποίηση της Siremar . . . . . 26

3.3.2. Η αντεγγύηση . . . . . 27

3.3.3. Η αύξηση του κεφαλαίου της CdI . . . . . 27

3.3.4. Συμβατότητα . . . . . 27

3.4. Η νέα σύμβαση μεταξύ του ιταλικού Δημοσίου και της CdI . . . . . 27

3.5. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού . . . . . 28

3.6. Τα μέτρα του νόμου του 2010 . . . . . 28

4. Παρατηρήσεις της Ιταλίας . . . . . 28

4.1. Σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και το ανταγωνιστικό περιβάλλον . . . . . 28

4.2. Σχετικά με τη δυνητικά παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Siremar . . . . . 29

4.3. Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar . . . . . 30

4.3.1. Σχετικά με τον διαφανή και χωρίς διακρίσεις χαρακτήρα της διαδικασίας . . . . . 30

4.3.2. Σχετικά με την πώληση των στοιχείων ενεργητικού που δεν υπάγονται στον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar 30

4.3.3. Σχετικά με τη σύνδεση των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar με μια νέα σύμβαση 31

4.3.4. Σχετικά με τον διορισμό ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα . . . . . 31

4.3.5. Σχετικά με τη διαφάνεια της διαδικασίας . . . . . 31

4.3.6. Σχετικά με την πρώτη και τη δεύτερη έκθεση Ecorys . . . . . 31

4.3.7. Σχετικά με την ένδικη διαφορά ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων και την τελική ανάθεση στην SNS . . . . . 32

4.4. Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης με τα κριτήρια Altmark . . . . . 33

4.5. Σχετικά με το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE του 2010 . . . . . 33

4.6. Σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 . . . . . 34

4.7. Σχετικά με την αντεγγύηση . . . . . 34

4.8. Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού . . . . . 35

4.9. Σχετικά με τα μέτρα του νόμου του 2010 . . . . . 35

4.10. Σχετικά με την έλλειψη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI . . . . . 36

5. Παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών . . . . . 37

5.1. Παρατηρήσεις της Siremar υπό έκτακτη διαχείριση . . . . . 37

5.1.1. Σχετικά με τη διαδικασία επί παραβάσει αριθ. 2007/4609 . . . . . 37

5.1.2. Σχετικά με την παράταση της αρχικής σύμβασης . . . . . 37

5.1.3. Σχετικά με τη δυνητικά παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Siremar . . . . . 38

5.1.4. Σχετικά με τη νέα σύμβαση . . . . . 39

5.1.5. Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Siremar και την αντεγγύηση . . . . . 39

5.1.6. Σχετικά με την έλλειψη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI . . . . . 40

5.1.7. Συμπληρωματική υποβολή της απόφασης του CdS σχετικά με την αντεγγύηση . . . . . 41

5.2. Παρατηρήσεις της SNS . . . . . 41

5.2.1. Πρώτη υποβολή παρατηρήσεων . . . . . 41

5.2.2. Δεύτερη υποβολή παρατηρήσεων . . . . . 41

5.2.3. Τρίτη υποβολή παρατηρήσεων . . . . . 42

5.3. Παρατηρήσεις της Pan Med . . . . . 43

5.4. Παρατηρήσεις της Grandi Navi Veloci . . . . . 44

5.5. Επιστολή του δημάρχου του Lipari . . . . . 45

6. Παρατηρήσεις της Compagnia delle Isole . . . . . 45

6.1. Πρώτη υποβολή παρατηρήσεων . . . . . 45

6.2. Δεύτερη υποβολή παρατηρήσεων . . . . . 46

6.3. Τρίτη υποβολή παρατηρήσεων . . . . . 46

7. Παρατηρήσεις της Ιταλίας σχετικά με τα σχόλια και τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών . . . . . 47

8. Εκτίμηση . . . . . 47

8.1. Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ . . . . . 47

8.1.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Siremar και της Ιταλίας . . . . . 48

8.1.2. Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Siremar . . . . . 50

8.1.3. Η ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού της SNS, η αύξηση κεφαλαίου της CdI και η αντεγγύηση . . . . . 51

8.1.4. Τα μέτρα του νόμου του 2010 . . . . . 71

8.1.5. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης . . . . . 73

8.2. Νομιμότητα της ενίσχυσης . . . . . 74

8.3. Συμβατότητα ενίσχυσης . . . . . 74

8.3.1. Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και της Siremar . . . . . 74

8.3.2. Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Siremar . . . . . 83

8.3.3. Φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης . . . . . 84

8.3.4. Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα της ενίσχυσης . . . . . 84

8.4. Απάντηση στις παρατηρήσεις της CdI . . . . . 85

9. Συμπέρασμα . . . . . 85

10. Ανάκτηση . . . . . 86

11. Οικονομική συνέχεια . . . . . 87

11.1. Το αντικείμενο της μεταβίβασης . . . . . 87

11.2. Το τίμημα της μεταβίβασης . . . . . 88

11.3. Η ταυτότητα των ιδιοκτητών . . . . . 89

11.4. Ο χρόνος της μεταβίβασης . . . . . 89

11.5. Η οικονομική λογική της μεταβίβασης . . . . . 89

11.6. Συμπέρασμα σχετικά με την οικονομική συνέχεια μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της SNS . . . . . 90

# ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/448 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

**της 17ης Ιουνίου 2021**

**σχετικά με τα μέτρα SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (πρώην 2011/NN) που εφαρμόστηκαν από την Ιταλία υπέρ της Siremar και της αγοράστριάς της Società Navigazione Siciliana**

*[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2022) 4268]*

**(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 τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις [1] και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) 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 παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: αρχικές συμβάσεις) στις έξι εταιρείες που απάρτιζαν τον όμιλο Tirrenia την περίοδο εκείνη [2].

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

(3) Η Επιτροπή έκανε δεκτό το αίτημα των ιταλικών αρχών και με την απόφαση 2001/851/ΕΚ [3] περάτωσε τη διαδικασία που είχε κινηθεί σχετικά με την ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Tirrenia (στο εξής: απόφαση του 2001). Η ενίσχυση κηρύχθηκε συμβατή έναντι ορισμένων δεσμεύσεων που ανελήφθησαν από τις ιταλικές αρχές.

(4) Με την απόφαση 2005/163/ΕΚ [4] της Επιτροπής (στο εξής: απόφαση του 2004), η Επιτροπή κήρυξε την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στις εταιρείες του ομίλου Tirrenia εκτός της Tirrenia [5] εν μέρει συμβατή με την εσωτερική αγορά, εν μέρει συμβατή υπό τον όρο της εκπλήρωσης ορισμένων δεσμεύσεων από τις ιταλικές αρχές και εν μέρει μη συμβατή με την εσωτερική αγορά. Η απόφαση βασίστηκε σε λογιστικά στοιχεία των ετών 1992 έως 2001 και περιλάμβανε όρους για τη διασφάλιση της συμβατότητας της αντιστάθμισης καθ' όλη τη διάρκεια των αρχικών συμβάσεων (δηλαδή, έως το 2008).

(5) Με απόφαση της 4ης Μαρτίου 2009 στις υποθέσεις T-265/04, T-292/04 και T-504/04 [6] (στο εξής: απόφαση του 2009), το Γενικό Δικαστήριο ακύρωσε την απόφαση του 2004.

(6) Στις 5 Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή κίνησε νέα επίσημη διαδικασία έρευνας σχετικά με διάφορα πρόσθετα μέτρα που έλαβε η Ιταλία υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia (στο εξής: απόφαση του 2011). Η έρευνα αφορούσε, μεταξύ άλλων, τις αντισταθμίσεις που χορηγήθηκαν στη Siremar – Sicilia Regionale Marittima (στο εξής: Siremar) για την εκτέλεση διαφόρων δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών από την 1η Ιανουαρίου 2009, καθώς και τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar (βλέπε τμήμα 2.3.3).

(7) Η απόφαση του 2011 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* [7]. Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

---

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

[2] ΕΕ C 306 της 23.10.1999, σ. 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] 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).

[4] Απόφαση 2005/163/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορηγήθηκαν από την Ιταλία στις ναυτιλιακές εταιρείες Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar (Όμιλος εταιρειών Tirrenia) (ΕΕ L 53 της 26.2.2005, σ. 29).

[5] Ειδικότερα: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar και Toremar.

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

[7] ΕΕ C 28 της 1.2.2012, σ. 18.

(8) Η Ιταλία υπέβαλε την απάντησή της στην απόφαση του 2011 με επιστολή της 15ης Νοεμβρίου 2011. Όσον αφορά τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή έλαβε επίσης παρατηρήσεις από τη Società Navigazione Siciliana SpA (στο εξής: SNS), την Pan Med Lines S.r.l. (στο εξής: Pan Med) και τη Grandi Navi Veloci SpA (στο εξής: GNV) (βλέπε τμήμα 5). Τις διαβίβασε στην Ιταλία, η οποία είχε τη δυνατότητα να απαντήσει.

(9) Στις 10 Ιανουαρίου 2012 οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν επίσημα στην Επιτροπή, για λόγους ασφάλειας δικαίου σύμφωνα με τους ισχυρισμούς τους, τα σχέδια συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: συμβάσεις) που κάθε μελλοντικός αγοραστής των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar έπρεπε να υπογράψει και βάσει των οποίων θα καταβαλλόταν αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(10) Στις 7 Νοεμβρίου 2012 η Επιτροπή παρέτεινε τη διαδικασία έρευνας, μεταξύ άλλων, όσον αφορά i) την παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης που χορηγήθηκε στη Siremar, ii) ενδεχόμενη ενίσχυση υπέρ της Compagnia delle Isole (στο εξής: CdI), της πρώτης αγοράστριας του κλάδου της Siremar, στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησής της, και iii) αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να καταβληθούν στη CdI βάσει της νέας σύμβασης που συνάφθηκε με το ιταλικό κράτος. Στις 19 Δεκεμβρίου 2012 η Επιτροπή εξέδωσε τροποποιημένη έκδοση ([8]) της εν λόγω απόφασης (στο εξής: «απόφαση του 2012» και, όταν αναφέρεται μαζί με την απόφαση του 2011, «αποφάσεις του 2011 και του 2012»).

(11) Η απόφαση του 2012 δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ([9]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

(12) Η Ιταλία υπέβαλε την απάντησή της στην απόφαση του 2012 με τις επιστολές της 7ης και της 13ης Δεκεμβρίου 2012. Όσον αφορά τα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από τις εταιρείες Pan Med Lines S.r.l. (στο εξής: Pan Med), Siremar, SNS και CdI (βλέπε τμήματα 5 και 6). Τις διαβίβασε στην Ιταλία, η οποία είχε τη δυνατότητα να απαντήσει.

(13) Στις 5 Οκτωβρίου 2012 η Επιτροπή ανέθεσε στην Ecorys Netherlands BV (στο εξής: Ecorys) να της παράσχει εκτίμηση, βάσει δύο εναλλακτικών σεναρίων, της αγοραίας αξίας των σχετικών στοιχείων ενεργητικού της Siremar που είχαν τεθεί προς πώληση (βλέπε τμήμα 2.3.3.7). Στις 4 Σεπτεμβρίου 2013 η Ecorys υπέβαλε την τελική της έκθεση (στο εξής: πρώτη έκθεση Ecorys). Στις 27 Σεπτεμβρίου 2013 η Επιτροπή διαβίβασε την έκθεση αυτή στην Ιταλία. Στις 18 Νοεμβρίου 2013, κατόπιν αιτήματος των ιταλικών αρχών, η Επιτροπή διαβίβασε ιταλική μετάφραση της έκθεσης Ecorys. Στις 17 Δεκεμβρίου 2013 η Ιταλία υπέβαλε τις παρατηρήσεις της, συμπεριλαμβανομένης ανταποτίμησης από τον δικό της ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, τη Banca Profilo S.p.A.

(14) Στις 24 Ιουνίου 2013 η Επιτροπή απέστειλε επιστολή σε διάφορες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας, ζητώντας, σε εθελοντική βάση, λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια που εκτελούσε η Siremar την περίοδο 2009-2012 και τους όρους ιδιωτικοποίησής της. Απάντησε μόνο η CdI, η οποία εκτελούσε τη νέα σύμβαση εκείνη την εποχή.

(15) Με την απόφαση (ΕΕ) 2018/261 της Επιτροπής, της 22ας Ιανουαρίου 2014 ([10]) (στο εξής: απόφαση του 2014), η Επιτροπή περάτωσε την επίσημη διαδικασία έρευνας όσον αφορά ορισμένα μέτρα που λήφθηκαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar (βλέπε αιτιολογική σκέψη 36).

(16) Στις 15 Οκτωβρίου 2014 οι υπηρεσίες της Επιτροπής συναντήθηκαν με εκπροσώπους της Siremar και των ιταλικών αρχών. Επιπρόσθετα, στις 23 Οκτωβρίου 2014 οι υπηρεσίες της Επιτροπής συναντήθηκαν επίσης με εκπροσώπους της CdI και των ιταλικών αρχών. Σε συνέχεια της τελευταίας συνάντησης, στις 30 Οκτωβρίου 2014 η CdI υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες στην Επιτροπή.

(17) Όσον αφορά τη Siremar, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από την Ιταλία με τις επιστολές της 30ής Ιανουαρίου 2012, της 16ης Μαρτίου 2012, της 1ης Αυγούστου 2012, της 22ας Νοεμβρίου 2012, της 12ης Απριλίου 2013, της 12ης Ιουνίου 2013, της 27ης Ιουνίου 2013, της 11ης Ιουλίου 2013, της 29ης Ιουλίου 2014, της 6ης Νοεμβρίου 2014, της 16ης Οκτωβρίου 2015, της 25ης Ιανουαρίου 2018, της 29ης Μαρτίου 2018, της 31ης Αυγούστου 2018, της 18ης Μαρτίου 2019, της 16ης Οκτωβρίου 2019, της 31ης Ιουλίου 2020 και της 29ης Οκτωβρίου 2020.

(18) Όσον αφορά τη Siremar, η Ιταλία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες με τις επιστολές της 28ης Μαρτίου 2012, της 5ης Οκτωβρίου 2012, της 23ης Οκτωβρίου 2012, της 13ης Μαΐου 2013, της 8ης Αυγούστου 2013, της 19ης Σεπτεμβρίου 2014, της 20ής Νοεμβρίου 2014, της 12ης Δεκεμβρίου 2014, της 12ης Φεβρουαρίου 2015, της 13ης Νοεμβρίου 2015, της 18ης Απριλίου 2016, της 2ας Αυγούστου 2017, της 26ης Απριλίου 2018, της 31ης Μαΐου 2018, της 29ης Μαΐου 2019, της 26ης Ιουλίου 2019, της 3ης Ιανουαρίου 2020, της 24ης Ιανουαρίου 2020, της 8ης Φεβρουαρίου 2021 και της 11ης Μαρτίου 2021 ([11]).

([8]) Όλες οι τροποποιήσεις αφορούσαν μέτρα υπέρ της Saremar.
([9]) ΕΕ C 84 της 22.3.2013, σ. 58.
([10]) 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).
([11]) Διάφορες πρόσθετες άτυπες ανταλλαγές πληροφοριών, όπως μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και τηλεφωνικές συνδιαλέξεις, πραγματοποιήθηκαν μεταξύ της Επιτροπής και της Ιταλίας καθ' όλη τη διάρκεια του 2019 και του 2020.

(19) Με την απόφαση (ΕΕ) 2020/1411 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2020 ([12]), η Επιτροπή ολοκλήρωσε την έρευνα σχετικά με τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia εκτός της Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Siremar, για την περίοδο 1992-2008 (στο εξής: απόφαση για τον όμιλο Tirrenia του 2020). 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 για τις υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) του 2011 (στο εξής: πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011) ([13]).

(20) Με την απόφαση (ΕΕ) 2020/1412 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2020 ([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 (στο εξής: απόφαση Tirrenia/CIN του 2020).

(21) Η παρούσα απόφαση αφορά όλα τα πιθανά μέτρα ενίσχυσης υπέρ της Siremar, της CdI και της SNS, όπως προσδιορίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 36 και 37 και όπως προσδιορίζονται στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, καθώς και την πιθανή ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Unicredit μέσω της αντεγγύησης (βλέπε τμήματα 2.3.3.5 και 3.3.2). Η Επιτροπή θα εξετάσει όλα τα υπόλοιπα μέτρα που αποτελούν αντικείμενο των εν λόγω αποφάσεων, υπό τους αριθμούς υπόθεσης SA.32014, SA.32015 και SA.32016 σε χωριστές αποφάσεις. Ειδικότερα, τα εν λόγω υπόλοιπα μέτρα αφορούν στο σύνολό τους άλλες εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia (δηλαδή τις εταιρείες Caremar, Laziomar, Saremar και Toremar).

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

### 2.1. **Γενικό πλαίσιο**

#### 2.1.1. *Οι αρχικές συμβάσεις*

(22) Ο όμιλος Tirrenia ανήκε εξαρχής στο ιταλικό κράτος μέσω της εταιρείας Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A (στο εξής: Fintecna) ([15]) και 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 το 1991 με το ιταλικό κράτος και ήταν σε ισχύ για είκοσι έτη, από τον Ιανουάριο του 1989 έως τον Δεκέμβριο του 2008 (αρχικές συμβάσεις). Η Fintecna κατείχε το 100 % του μετοχικού κεφαλαίου της Tirrenia. Η Tirrenia είχε υπό την πλήρη ιδιοκτησία της την Adriatica, την Caremar, τη Siremar, τη Saremar και την Toremar (στο εξής, από κοινού: περιφερειακές εταιρείες). Η Adriatica, η οποία εκτελούσε μια σειρά δρομολογίων μεταξύ Ιταλίας και Αλβανίας, Κροατίας, Ελλάδας και Μαυροβουνίου, συγχωνεύθηκε με την Tirrenia το 2004.

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

(24) Η Siremar, η οποία ανήκει εξολοκλήρου στην Tirrenia, εκτελούσε σειρά δρομολογίων θαλάσσιων ενδομεταφορών, μεταξύ της Σικελίας και αρκετών μικρότερων γειτονικών νησιών, αλλά και μεταξύ του Milazzo και της Νάπολης. Τα ακριβή επίμαχα δρομολόγια περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 41.

#### 2.1.2. *Η παράταση των αρχικών συμβάσεων*

(25) Οι αρχικές συμβάσεις, συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης που ίσχυε για τη Siremar, παρατάθηκαν τρεις φορές.

(26) Πρώτον, το άρθρο 26 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 207 της 30ής Δεκεμβρίου 2008 (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 207/2008), το οποίο μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 14 της 27ης Φεβρουαρίου 2009, προέβλεπε την παράταση των αρχικών συμβάσεων, οι οποίες επρόκειτο αρχικά να λήξουν στις 31 Δεκεμβρίου 2008, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009.

([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).

([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 Fintecna ανήκει εξολοκλήρου στο υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών (στο εξής: Υπουργείο Οικονομίας) 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.

(27) Δεύτερον, το άρθρο 19β του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 135 της 25ης Σεπτεμβρίου 2009 (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 135/2009), το οποίο μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 166 της 20ής Νοεμβρίου 2009 (στο εξής: νόμος 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 ως εξής:

α) Η Caremar στην περιφέρεια της Καμπανίας. Στη συνέχεια, η περιφέρεια της Καμπανίας μεταβίβασε στην περιφέρεια του Λάτσιο τις συνεχιζόμενες δραστηριότητες της εταιρείας, οι οποίες συνίσταντο στην εκμετάλλευση συνδέσεων μεταφορών με το αρχιπέλαγος του Pontino στην περιφέρεια του Λάτσιο (ιδρύοντας με αυτόν τον τρόπο τη Laziomar) ([16]).

β) Η Saremar στην περιφέρεια της Σαρδηνίας.

γ) Η Toremar στην περιφέρεια της Τοσκάνης.

(28) Στον νόμο του 2009 διευκρινιζόταν επίσης ότι επρόκειτο να συναφθούν νέες «συμβάσεις» μεταξύ του ιταλικού κράτους και της Tirrenia και της Siremar έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009. Ομοίως, οι περιφερειακές υπηρεσίες θα κατοχυρώνονταν σε νέες «συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» που θα συνάπτονταν μεταξύ της Saremar, της Toremar και της Caremar και των αντίστοιχων περιφερειακών αρχών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2009 (με τη Σαρδηνία και την Τοσκάνη) και έως τις 28 Φεβρουαρίου 2010 (με την Καμπανία και το Λάτσιο). Οι νέες συμβάσεις ή συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα υποβάλλονταν σε διαδικασία υποβολής προσφορών από κοινού με τις ίδιες τις εταιρείες. Οι νέοι ιδιοκτήτες καθεμιάς από αυτές τις εταιρείες θα υπέγραφαν στη συνέχεια την αντίστοιχη σύμβαση ή σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([17]).

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

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

| 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 ([18]) |

**Πίνακας 1 — Ανώτατα όρια αντιστάθμισης από το 2010**

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

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

(32) Τον Οκτώβριο του 2010 δρομολογήθηκε διαδικασία υποβολής προσφορών με σκοπό την εξεύρεση αγοραστή για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar (βλέπε τμήμα 2.3.3). Στο πλαίσιο αυτό, γίνεται αναφορά στον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar, αντί στη Siremar, διότι η διαδικασία υποβολής προσφορών αφορούσε μόνο τα στοιχεία ενεργητικού και τις συμβάσεις που ήταν απαραίτητα για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([19]) που προσδιορίζονταν στη νέα σύμβαση που επρόκειτο να συναφθεί με τον αγοραστή. Ως εκ τούτου, γίνεται αναφορά στον «επιχειρηματικό κλάδο της Siremar» και όχι απλώς στη «Siremar». Τα υπόλοιπα στοιχεία ενεργητικού της Siremar, όπως το ταχύπλοο Guizzo, τα οποία χρησιμοποιούνταν για άλλους σκοπούς, επρόκειτο να πωληθούν με χωριστές διαδικασίες.

([16]) Η μεταβίβαση αυτή επισημοποιήθηκε την 1η Ιουνίου 2011.
([17]) Άρθρο 19-*ter* παράγραφος 10 του νομοθετικού διατάγματος 135/2009.
([18]) Το ποσό αυτό κατανεμήθηκε σε μία δόση των 19 839 226 EUR, που καταβλήθηκε από την Καμπανία, και σε μία δόση των 10 030 606 EUR, που καταβλήθηκε από το Λάτσιο.
([19]) Στο σύνολο της παρούσας απόφασης, η έκφραση «υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας» θα πρέπει να νοείται με τρόπο γενικό, χωρίς να ερμηνεύεται με την ειδική έννοια των άρθρων 2 και 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ (βλέπε υποσημείωση 61) και του τμήματος 9 των κατευθυντήριων γραμμών για τις θαλάσσιες μεταφορές (βλέπε υποσημείωση 110), δηλαδή ως υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως εναλλακτική λύση στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, δηλαδή χωρίς αμοιβή από το κράτος. Πράγματι, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στη Siremar, τη CdI και τη SNS συνεπάγονταν αμοιβή από το κράτος.

Επίσης, η πώληση δεν είχε ως αποτέλεσμα τη μεταβίβαση στον αγοραστή των συσσωρευμένων χρεών της Siremar έως την ημερομηνία της πώλησης. Μέχρι σήμερα, η Siremar υπό έκτακτη διαχείριση (στο εξής: Siremar υπό ΕΔ) συνεχίζει να υπάρχει ως χωριστή οντότητα, μολονότι πρωταρχικός σκοπός είναι η εκκαθάρισή της έπειτα από την εξόφληση των πιστωτών της.

(33) Σε συνέχεια της επιτυχούς προσφοράς της στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η CdI υπέγραψε στις 20 Οκτωβρίου 2011 τη σύμβαση εξαγοράς του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Έπειτα, στις 30 Ιουλίου 2012 η νέα σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών υπογράφηκε από την Ιταλία και τη CdI. Βάσει αυτής, η κυριότητα του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar μεταβιβάστηκε από το ιταλικό κράτος στη CdI στις 31 Ιουλίου 2012.

(34) Ωστόσο, η SNS —η άλλη εταιρεία που είχε υποβάλει προσφορά για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar— προσέβαλε τη μεταβίβαση ενώπιον των ιταλικών διοικητικών δικαστηρίων, τα οποία τελικά αποφάνθηκαν ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών έπρεπε να επαναληφθεί εν μέρει, αποκλείοντας τη CdI από την υποβολή νέων προσφορών (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 93 έως 100). Κατόπιν επιβεβαίωσης της προηγούμενης προσφοράς της, η SNS κέρδισε έτσι στη νέα διαδικασία υποβολής προσφορών, ανέλαβε τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και υπέγραψε τη νέα σύμβαση με την Ιταλία στις 11 Απριλίου 2016.

(35) Έκτοτε, η SNS εκτελεί τα δρομολόγια βάσει της νέας σύμβασης, ενώ η Siremar υπό ΕΔ και η CdI τελούν αμφότερες υπό εκκαθάριση.

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

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

1) η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ στο πλαίσιο της παράτασης των αρχικών συμβάσεων (μέτρο 1)·

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

3) η ιδιωτικοποίηση των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia ([20]) (μέτρο 3)·

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

5) η προτεραιότητα ελλιμενισμού (μέτρο 5)·

6) τα μέτρα που προβλέπονταν στον νόμο του 2010 (μέτρο 6)·

7) πέντε πρόσθετα μέτρα που λήφθηκαν από την περιφέρεια της Σαρδηνίας υπέρ της Saremar (μέτρο 7) ([21]).

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

(37) Η παρούσα απόφαση αφορά μόνο τα μέτρα 1 έως 6 όπως παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 36, στο μέτρο που αφορούν τη Siremar, τη CdI ή την SNS. Τα μέτρα αυτά περιγράφονται λεπτομερέστερα στις ενότητες που ακολουθούν.

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

##### 2.3.1.1. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(38) Το άρθρο 1 της αρχικής σύμβασης με τη Siremar προέβλεπε πενταετή σχέδια στα οποία θα περιγράφονταν οι εξυπηρετούμενοι λιμένες, το είδος των χρησιμοποιούμενων σκαφών και η απαιτούμενη συχνότητα των δρομολογίων. Η αρχική σύμβαση με τη Siremar τροποποιήθηκε το 1994 και το 1995.

(39) Το πρώτο πενταετές πρόγραμμα, 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 ουσιαστικές τροποποιήσεις όσον αφορά τα δρομολόγια και τη συχνότητά τους.

(40) Όσον αφορά τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2008, δεν εγκρίθηκαν επίσημα πενταετή προγράμματα για τη Siremar. Αντίθετα, το δίκτυο δρομολογίων και τη συχνότητα τους παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητα μεταξύ των ετών 1999 και 2008. Πράγματι, το διυπουργικό διάταγμα της 9ης Μαρτίου 2004 (στο εξής: διάταγμα του 2004) προέβλεπε περιορισμένες αλλαγές για τη Siremar, όσον αφορά την αντικατάσταση παλαιών πλοίων και την ενίσχυση της μεταφορικής ικανότητας με την ίδια συχνότητα δρομολογίων ([22]).

([20]) 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).

([21]) Το μέτρο 7 αξιολογήθηκε στην απόφαση του 2014, με εξαίρεση το έργο «Bonus Sardo – Vacanza».

([22]) Το διάταγμα του 2004 επικύρωσε ορισμένες αλλαγές στο πενταετές πρόγραμμα για την Tirrenia, που κάλυπτε την περίοδο 2000-2004, και περιλάμβανε διατάξεις για άλλες εταιρείες του ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Siremar.

(41) Με βάση την αρχική σύμβαση, όπως παρατάθηκε και τροποποιήθηκε (για επιλεγμένα δρομολόγια), η Siremar εκτελούσε πέντε ομάδες δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2009 και της 30ής Ιουλίου 2012, με διαφορετική συχνότητα και διαφορετικό χρονοδιάγραμμα ανάλογα με το επιμέρους δρομολόγιο, το είδος της υπηρεσίας (πορθμειακή ή υψηλής ταχύτητας) και την εποχή του έτους, ως εξής:

— Στην ομάδα δρομολογίων Milazzo – Αιολίδες νήσοι – Νάπολη, η οποία περιλαμβάνει τις νήσους Vulcano, Lipari, Salina, Filicudi, Alicudi, Panarea και Stromboli (στο εξής: Αιολίδες νήσοι), καθώς και τις πόλεις Milazzo στη Σικελία και Νάπολη στην Καμπανία, η Siremar παρείχε πορθμειακές υπηρεσίες και υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας σε δέκα επιμέρους δρομολόγια ([23])·

— της 17.6.2021.

— Στην ομάδα Παλέρμο–Ustica, η Siremar παρείχε πορθμειακές υπηρεσίες και υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας σε δύο επιμέρους δρομολόγια ([24])·

— Στην ομάδα Porto Empedocle – Πελάγιοι νήσοι, η οποία περιλαμβάνει τις νήσους Linosa και Lampedusa (στο εξής: Πελάγιοι νήσοι), η Siremar προσέφερε πορθμειακές υπηρεσίες σε ένα επιμέρους δρομολόγιο·

— Στην ομάδα Trapani–Pantelleria, η Siremar παρείχε πορθμειακές υπηρεσίες σε ένα επιμέρους δρομολόγιο.

2.3.1.2. Προϋπολογισμός και διάρκεια

(42) Στον παρακάτω πίνακα παρατίθεται η ετήσια αντιστάθμιση που καταβαλλόταν στη Siremar για την περίοδο 2009 – Ιούλιος 2012:

| Έτος | Αντιστάθμιση |
|---|---|
| 2009 | 67 009 405 EUR |
| 2010 | 55 694 895 EUR |
| 2011 | 55 694 895 EUR |
| 2012 | 32 348 816 EUR<br>(Ιανουάριος – Ιούλιος) ([25]) |

**Πίνακας 2 – Αντιστάθμιση για την περίοδο 2009-2012 (σε EUR)**

(43) Στην αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε το 1994) προβλέπεται η καταβολή της ετήσιας αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ως εξής: έως την 1η Μαρτίου κάθε έτους, καταβάλλεται μια αρχική προκαταβολή, η οποία αντιστοιχεί στο 70 % της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε το προηγούμενο έτος· έως τις 30 Ιουνίου, πραγματοποιείται μια δεύτερη πληρωμή η οποία καλύπτει ένα επιπλέον 20 %· έως τις 30 Νοεμβρίου, καταβάλλεται η τελική πληρωμή, η οποία καλύπτει το υπόλοιπο της αντιστάθμισης για το αντίστοιχο έτος, με βάση εκτίμηση των μελλοντικών εσόδων και ζημίων ([26]). Τα τελικά αποτελέσματα επαληθεύονται στη συνέχεια κατά την κατάρτιση των ετήσιων καταστάσεων λογαριασμών από την εταιρεία. Εάν προκύψει ότι η Siremar έχει λάβει μεγαλύτερο ποσό από το καθαρό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών (έσοδα μείον ζημίες), πρέπει να επιστρέψει τη διαφορά εντός 15 ημερών από την έγκριση των καταστάσεων λογαριασμών. 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 (στο εξής: Υπουργείο Μεταφορών), του υπουργείου Οικονομίας και του υπουργείου Οικονομικής Ανάπτυξης (στο εξής: διυπηρεσιακή διάσκεψη), οποιοδήποτε ποσό υπεραντιστάθμισης αφαιρείται από μελλοντικές προκαταβολές επιδότησης.

(44) Η αντιστάθμιση υπολογίστηκε με διαφορετικό τρόπο το 2009, σε σύγκριση με τα έτη 2010, 2011 και 2012, όπως περιγράφεται κατωτέρω.

— Αντιστάθμιση που χορηγήθηκε το 2009

([23]) Πορθμειακές: Milazzo – Αιολίδες νήσοι – Νάπολη· Milazzo – δυτικές και ανατολικές Αιολίδες νήσοι και συνδέσεις μεταξύ νησιών· Milazzo – Αιολίδες (κύρια νησιά), με βάση το Milazzo· Milazzo – Αιολίδες (κύρια νησιά), με βάση το Lipari. Υψηλής ταχύτητας: Milazzo – δυτικές και ανατολικές Αιολίδες νήσοι και συνδέσεις μεταξύ νησιών· Milazzo – Αιολίδες (κύρια νησιά) και συνδέσεις μεταξύ νησιών, με βάση το Milazzo· συνδέσεις μεταξύ νησιών, με βάση το Lipari· Milazzo – Αιολίδες και συνδέσεις μεταξύ νησιών, με βάση το Lipari.

([24]) Πορθμειακές: Παλέρμο – Ustica. Υψηλής ταχύτητας: Ustica – Παλέρμο.

([25]) Αυτό είναι το ποσό που καταβλήθηκε στη Siremar έως τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στη CdI. Για το υπόλοιπο του 2012 καταβλήθηκε στη CdI το ποσό των 23 346 079 EUR. Ως εκ τούτου, η συνολική αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για το 2012 ανήλθε σε 55 694 895 EUR και, επομένως, τηρήθηκε το ανώτατο όριο αντιστάθμισης που καθορίστηκε με τον νόμο του 2009.

([26]) Μεταξύ των ετών 1988 και 1994, δεν πραγματοποιήθηκε δεύτερη πληρωμή και το υπόλοιπο καταβαλλόταν έως τις 31 Ιουλίου κάθε έτους.

(45) Στο προεδρικό διάταγμα αριθ. 501. της 1ης Ιουνίου 1979 (στο εξής: προεδρικό διάταγμα 501/79). προσδιορίζονται τα διάφορα στοιχεία (έσοδα και δαπάνες) που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό της επιδότησης που καταβάλλεται στους φορείς παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Επιπλέον, ο νόμος αριθ. 856. της 5ης Δεκεμβρίου 1986 (στο εξής: νόμος 856/86). προέβλεπε ορισμένες τροποποιήσεις στο σύστημα των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Ιταλία. Όσον αφορά τις συνδέσεις με μεγάλα και μικρά νησιά, το 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 κεφαλαίου. Το ίδιο άρθρο όριζε επίσης ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να περιλαμβάνουν τον κατάλογο των επιδοτούμενων δρομολογίων, τη συχνότητα και τα είδη των χρησιμοποιούμενων πλοίων. Οι επιδοτήσεις έπρεπε να εγκρίνονται από τους αρμόδιους υπουργούς. Οι αρχές του προεδρικού διατάγματος 501/79 και του νόμου 856/86 αποτυπώνονταν στις αρχικές συμβάσεις.

(46) Πράγματι, για το 2009, η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ υπολογίστηκε σύμφωνα με τη μεθοδολογία που προβλέπεται στις αρχικές συμβάσεις, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το 1991 και παρατάθηκαν μετά την αρχική ημερομηνία λήξης τους (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 κεφαλαίου.

(47) 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 προσωπικού, δαπάνες συντήρησης πλοίων, διοικητικές δαπάνες, δαπάνες ασφάλισης, δαπάνες μίσθωσης και χρηματοδοτικής μίσθωσης, καύσιμα, φόροι και δαπάνες απόσβεσης.

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

(48) Από το 2010 η αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ καθορίζεται μέσω νέας μεθοδολογίας που ορίζεται στην οδηγία CIPE ([27]) 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) ([28]). Σύμφωνα με το προοίμιό της, η οδηγία CIPE εκδόθηκε ενόψει της επερχόμενης ιδιωτικοποίησης των δημόσιων επιχειρήσεων που παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο καθεστώτος παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([29]). Οι διατάξεις της οδηγίας CIPE εφαρμόζονταν στις υπηρεσίες που παρείχαν οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia από το 2010.

(49) Η μέθοδος που ορίζεται στην οδηγία CIPE διευκολύνει τις εταιρείες που παρέχουν δημόσια υπηρεσία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών να εξασφαλίσουν κατάλληλη απόδοση. Το ποσοστό απόδοσης επί του κεφαλαίου (στο εξής: απόδοση επί του κεφαλαίου) υπολογίζεται με βάση το μέσο σταθμισμένο κόστος κεφαλαίου (στο εξής: ΜΣΚΚ). Η απαιτούμενη απόδοση ιδίων κεφαλαίων ([30]) πρέπει να υπολογίζεται με χρήση του υποδείγματος αποτίμησης κεφαλαιουχικών περιουσιακών στοιχείων.

(50) Βάσει του εν λόγω υποδείγματος, το κόστος ιδίων κεφαλαίων υπολογίζεται σε συνάρτηση με i) το επιτόκιο μηδενικού κινδύνου, ii) τον συντελεστή βήτα (εκτίμηση του προφίλ κινδύνου της εταιρείας σε σχέση με την αγορά μετοχών) και iii) το ασφάλιστρο κινδύνου ιδίων κεφαλαίων που αποδίδεται στην αγορά μετοχών.

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

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

(53) Η οδηγία CIPE ορίζει ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς 4 %. Επίσης, 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.

(54) Ωστόσο, το ποσό της αντιστάθμισης που καταβάλλεται στη Siremar, όπως προβλέπεται στον νόμο του 2009, δεν μπορεί στην πράξη να υπερβαίνει τα 55 694 895 EUR ετησίως (βλέπε αιτιολογική σκέψη 30). Παρότι ο νόμος του 2009 θέτει ανώτατο όριο στην ετήσια αντιστάθμιση που καταβάλλεται σε όλες τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia για την εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η οδηγία CIPE περιλαμβάνει ορισμένες διασφαλίσεις που κατοχυρώνουν για τους εν λόγω φορείς εκμετάλλευσης επαρκή κάλυψη των λειτουργικών δαπανών τους.

([27]) Το ακρωνύμιο CIPE αντιστοιχεί στη φράση *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica*.
([28]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, αριθ. 50 της 28ης Φεβρουαρίου 2008.
([29]) 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.
([30]) Το επιθυμητό ποσοστό απόδοσης για έναν επενδυτή ιδίων κεφαλαίων δεδομένου του προφίλ κινδύνου της εταιρείας και των σχετικών ταμειακών ροών.

(55) Ειδικότερα, σύμφωνα με την οδηγία CIPE, το πεδίο εφαρμογής των υπηρεσιών, οι μέγιστοι ναύλοι και η αντιστάθμιση πρέπει να καθορίζονται κατά τρόπο ώστε να χορηγούν στον πάροχο υπηρεσιών πλήρη κάλυψη όλων των αποδεκτών δαπανών, σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

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

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 κεφαλαίου.

(56) Σε περίπτωση που η ανωτέρω εξίσωση δεν ισχύει, μπορεί να περιοριστεί το πεδίο εφαρμογής των επιδοτούμενων δραστηριοτήτων· εναλλακτικά, μπορεί να επανεξεταστεί η οργάνωση της υπηρεσίας (π.χ. είδος πλοίων) ή μπορούν να τροποποιηθούν οι ανώτατοι ναύλοι.

(57) 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 ή στις συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ο οποίος παραμένει σταθερός καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης ή των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

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

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

(59) Στις 16 Νοεμβρίου 2010 η Επιτροπή ενέκρινε ενίσχυση διάσωσης υπέρ της Tirrenia και της Siremar (στο εξής: απόφαση του 2010) ([31]). Η ενίσχυση συνίστατο σε εγγύηση επί πιστώσεων που παρασχέθηκαν από ιδιωτικές τράπεζες για ποσό ύψους έως 95 000 000 EUR. Η Ιταλία ανέλαβε την υποχρέωση να κοινοποιήσει στην Επιτροπή, το αργότερο εντός έξι μηνών μετά την έγκριση του μέτρου ενίσχυσης διάσωσης, σχέδιο αναδιάρθρωσης ή απόδειξη ότι το δάνειο είχε αποπληρωθεί ολοσχερώς και/ή ότι η εγγύηση είχε λήξει.

(60) Στη συνέχεια, οι ιδιωτικές τράπεζες Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (στο εξής: BIIS) και η Unicredit ενέκριναν πίστωση ύψους 40 000 000 EUR στην Tirrenia και τη Siremar (25 000 000 EUR για την Tirrenia και 15 000 000 EUR για τη Siremar), της οποίας η ημερομηνία λήξης ορίστηκε στις 30 Ιουνίου 2011. Το Δημόσιο εγγυήθηκε την εν λόγω πίστωση στις 15 Φεβρουαρίου 2011.

(61) Η χρηματοδότηση εκταμιεύτηκε στη συνέχεια ως εξής:

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

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

(62) Η Ιταλία ενημέρωσε την Επιτροπή ότι, καθώς η πρώτη δόση του εγγυημένου δανείου εκταμιεύθηκε μόλις στις 28 Φεβρουαρίου 2011, η εξάμηνη περίοδος για την εξόφλησή της σύμφωνα με την παράγραφο 25 στοιχείο α) των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών όσον αφορά τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και την αναδιάρθρωση προβληματικών επιχειρήσεων (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης) ([32]) και τις αιτιολογικές σκέψεις 32 και 47 της απόφασης του 2010, θα έληγε στις 28 Αυγούστου 2011.

(63) Πριν από την εν λόγω ημερομηνία, η Tirrenia και η Siremar αθέτησαν την αποπληρωμή του δανείου και, κατά συνέπεια, στις 11 Ιουλίου 2011, η BIIS απαίτησε την εγγύηση του Δημοσίου. Επομένως, τη συγκεκριμένη ημερομηνία το χρέος της Siremar έναντι του Δημοσίου ανερχόταν σε 15 121 838,33 EUR. Το χρέος αυτό περιλαμβάνει τόσο το ποσό κεφαλαίου των σχετικών δανείων όσο και τους ανεξόφλητους τόκους που οφείλονταν στην τράπεζα.

([31]) ΕΕ C 102 της 2.4.2011, σ. 1.
([32]) ΕΕ C 244 της 1.10.2004, σ. 2.

(64) Το πτωχευτικό δικαστήριο ενέκρινε τη συμπερίληψη του υπουργείου Οικονομίας στους προνομιούχους («prededucibili») πιστωτές της Tirrenia και της Siremar. Σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, ο έκτακτος επίτροπος στον οποίο ανατέθηκε η διαχείριση της εταιρείας θεωρούσε τότε ότι η Siremar μπορούσε να αποπληρώσει τη χρηματοδότηση έως τις 28 Αυγούστου 2011, αντλώντας χρήματα από τα έσοδα της προγραμματισμένης ιδιωτικοποίησης των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar.

(65) Στις 25 Ιουλίου 2011 υπογράφηκε η σύμβαση για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia στη CIN. Ωστόσο, η μεταβίβαση των στοιχείων ενεργητικού και, ως εκ τούτου, η πληρωμή καθυστέρησαν, κυρίως λόγω δυσκολιών στην απόκτηση των απαραίτητων εγκρίσεων συγχώνευσης (πρώτα από την Επιτροπή και, στη συνέχεια, από την ιταλική αρχή ανταγωνισμού, την Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (στο εξής: AGCM). Η AGCM ενέκρινε τελικά την πράξη μεταξύ της Tirrenia και της CIN στις 21 Ιουνίου 2012 και η πώληση οριστικοποιήθηκε στις 19 Ιουλίου 2012. Στις 20 Οκτωβρίου 2011 υπογράφηκε η σύμβαση για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στη CdI. Ωστόσο, η μεταβίβαση των εν λόγω στοιχείων ενεργητικού καθυστέρησε επίσης, στην προκειμένη περίπτωση έως την 1η Αυγούστου 2012 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 93 έως 95). Στις 18 Σεπτεμβρίου 2012 η Siremar εξόφλησε το χρέος της προς το Δημόσιο, συμπεριλαμβανομένων των τόκων, συνολικού ύψους 15 511 529,35 EUR.

2.3.3. *Ιδιωτικοποίηση της Siremar, αντεγγύηση και αύξηση του κεφαλαίου της CdI*

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

(67) Μετά την πρώτη αποτυχημένη απόπειρα ιδιωτικοποίησης, η Tirrenia και η Siremar, οι οποίες αντιμετώπιζαν σοβαρές οικονομικές δυσκολίες, υπάχθηκαν αμφότερες στη διαδικασία συλλογικής αφερεγγυότητας που προβλέπεται στην ιταλική νομοθεσία για τις μεγάλες επιχειρήσεις, στην αποκαλούμενη διαδικασία έκτακτης διαχείρισης («amministrazione straordinaria») και αμέσως μετά κηρύχθηκαν αφερέγγυες. Ειδικότερα, η Siremar υπάχθηκε στη διαδικασία έκτακτης διαχείρισης στις 17 Σεπτεμβρίου 2010. Στις 5 Οκτωβρίου 2010 το δικαστήριο της Ρώμης εξέδωσε την απόφαση αριθ. 381/2010 με την οποία κήρυξε τη Siremar αφερέγγυα.

2.3.3.1. Οι κανόνες της διαδικασίας έκτακτης διαχείρισης

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

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

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

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

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

(73) Το άρθρο 4 παράγραφος 4-*quater* του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 134 της 28ης Αυγούστου 2008 (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα 134/2008), που μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 166 της 27ης Οκτωβρίου 2008, σχετικά με επείγοντα μέτρα για την αναδιάρθρωση μεγάλων αφερέγγυων επιχειρήσεων («Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi»), εισήγαγε αρκετές τροποποιήσεις στον νόμο Marzano. Οι τροποποιήσεις αυτές εφαρμόζονται σε επιχειρήσεις που παρέχουν βασικές δημόσιες υπηρεσίες και αφορούν μεταξύ άλλων τη δυνατότητα του έκτακτου επιτρόπου να εντοπίσει έναν αγοραστή των περιουσιακών στοιχείων της αφερέγγυας επιχείρησης μέσω διαδικασίας διαπραγμάτευσης με μέρη που εγγυώνται τόσο τη συνέχιση της δημόσιας υπηρεσίας σε μεσοπρόθεσμο

ορίζοντα όσο και μια ταχεία παρέμβαση. Το νομοθετικό διάταγμα 134/2008 ορίζει ότι η τιμή πώλησης δεν μπορεί να είναι χαμηλότερη από την αγοραία αξία των περιουσιακών στοιχείων όπως καθορίζεται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα που διορίζεται με υπουργικό διάταγμα.

(74) Το νομοθετικό διάταγμα 134/2008 εισήγαγε επίσης τη δυνατότητα κατάρτισης σχεδίου διάθεσης περιουσιακών στοιχείων στο άμεσο μέλλον, σε σύγκριση με το προηγούμενο καθεστώς, το οποίο απαιτούσε να υποβληθεί πρώτα από την επιχείρηση σχέδιο αναδιάρθρωσης στο υπουργείο. Τέλος, το νομοθετικό διάταγμα 134/2008 ορίζει ότι, σε περίπτωση που δεν είναι δυνατή η εφαρμογή ή η έγκριση από το υπουργείο σχεδίου διάθεσης περιουσιακών στοιχείων ή σχεδίου αναδιάρθρωσης, η εταιρεία θα υπάγεται στη συνήθη πτωχευτική διαδικασία.

2.3.3.2. Η διαδικασία πώλησης

(75) Στις 4 Οκτωβρίου 2010 δημοσιεύθηκε η πρόσκληση υποβολής προσφορών για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar ([33]) σε δέσμη με τη νέα δωδεκαετή σύμβαση. Στόχος της εν λόγω πρόσκλησης ήταν να ελεγχθεί αν υπήρχαν εθνικές ή διεθνείς οντότητες οι οποίες να ενδιαφέρονταν για την απόκτηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar και να ήταν σε θέση να εγγυηθούν τη συνέχιση των υπηρεσιών μεταφορών. Δημοσιεύτηκε στον ιστότοπο της Siremar, σε διάφορες εφημερίδες ([34]) και σε επιλεγμένους ειδικούς ιστοτόπους ([35]). Η προθεσμία υποβολής της εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την αγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar ήταν η 20ή Οκτωβρίου 2010.

(76) Κατά τη λήξη της προθεσμίας, έξι μέρη (δύο εκ των οποίων από κοινού) είχαν υποβάλει πέντε εκδηλώσεις ενδιαφέροντος να συμμετάσχουν στην υποβολή προσφορών για τη Siremar. Όλα τα μέρη απέδειξαν ότι πληρούσαν την απαίτηση που οριζόταν στην προκήρυξη της πρόσκλησης υποβολής προσφορών. Ως εκ τούτου, ο έκτακτος επίτροπος τα κάλεσε να διενεργήσουν διεξοδικό έλεγχο δέουσας επιμέλειας στον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar. Στα ενδιαφερόμενα μέρη χορηγήθηκε πρόσβαση στα σχετικά έγγραφα υπό την προϋπόθεση της υπογραφής συμφωνιών εμπιστευτικότητας.

(77) Ένα από τα έξι μέρη αποφάσισε να μη συμμετάσχει στο στάδιο της δέουσας επιμέλειας ([36]). Κατά τη διάρκεια του εν λόγω σταδίου, τα υπόλοιπα πέντε μέρη (δύο εκ των οποίων υπέβαλαν από κοινού προσφορές) απέκτησαν πρόσβαση στις εικονικές αίθουσες δεδομένων που περιείχαν τα ακόλουθα:

α) λεπτομερείς τεχνικές, νομικές και οικονομικές πληροφορίες σχετικά με τον επιχειρηματικό κλάδο προς πώληση·

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

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

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

ε) συμπληρωματικές πληροφορίες που απαιτούνταν ώστε οι πιθανοί αγοραστές να αξιολογήσουν ορθά το αντικείμενο της πώλησης.

(78) Με υπουργικό διάταγμα της 4ης Φεβρουαρίου 2011 ο υπουργός Οικονομικής Ανάπτυξης διόρισε τη Banca Profilo SpA ως τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα στον οποίο ανατέθηκε η αποτίμηση των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 4-*quater* του νομοθετικού διατάγματος 347/2003. Στις 8 Μαρτίου 2011 η Banca Profilo SpA εκτίμησε την αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar σε 55 εκατ. EUR. Η πληροφορία αυτή αναφορτώθηκε στην αίθουσα δεδομένων για όλους τους πιθανούς προσφέροντες πριν από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής των δεσμευτικών προσφορών.

(79) Στις 15 Μαρτίου 2011, κατά τη λήξη της αρχικής προθεσμίας για την υποβολή δεσμευτικών προσφορών, ο έκτακτος επίτροπος της Siremar επισήμανε ότι δεν είχε λάβει καμία προσφορά που να είναι σύμφωνη με τις διατάξεις των κανονισμών υποβολής προσφορών. Ως εκ τούτου, η διαδικασία κινήθηκε εκ νέου, με νέα προθεσμία την 5η Απριλίου 2011. Κατά την εν λόγω ημερομηνία, η CdI εξέδωσε προσφορά ύψους 60,1 εκατ. EUR, ενώ η Ustica Lines ζήτησε παράταση της προθεσμίας, προκειμένου να διασφαλίσει την αναγκαία χρηματοδότηση για την έκδοση της δικής της προσφοράς. Ο έκτακτος επίτροπος αναφόρτωσε την προσφορά της CdI στην αίθουσα δεδομένων και κάλεσε τους άλλους συμμετέχοντες να τη βελτιώσουν έως τις 23 Μαΐου 2011. Έως την εν λόγω ημερομηνία, είχαν ληφθεί οι ακόλουθες προσφορές:

α) προσφορά 69 εκατ. EUR από τη CdI, η οποία περιλάμβανε προκαταβολή 20 εκατ. EUR και πληρωμή του υπόλοιπου ποσού με προθεσμιακό διακανονισμό σε διάστημα δέκα ετών (με επιτόκιο 1,5 %)·

β) προσφορά 55,1 εκατ. EUR από τη SNS, η οποία περιλάμβανε προκαταβολή 30,1 εκατ. EUR και πληρωμή του υπόλοιπου ποσού με προθεσμιακό διακανονισμό σε διάστημα οκτώ ετών (με επιτόκιο 1,5 %).

([33]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 32 για περισσότερα στοιχεία σχετικά με τη χρήση του όρου «επιχειρηματικός κλάδος» σε αυτό το πλαίσιο.
([34]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino, Il Giornale di Sicilia, La Sicilia και La Gazzetta del Sud.
([35]) Delloyd, Ναυτεμπορική, Fairplay, Lloyd's List και Tradewinds.
([36]) Το εν λόγω μέρος ήταν η D.B. Real Estate 2 S.r.l.

(80) Η CdI συστάθηκε με σκοπό την υποβολή προσφοράς στο πλαίσιο της διαδικασίας από τις εταιρείες Mediterranea Holding di Navigazione SpA (στο εξής: Mediterranea), Davimar Eolia Navigazione S.r.l. (στο εξής: Davimar), Navigazione Generale Italiana S.p.A ([37]). (στο εξής: NGI), Lauro.it SpA, Isolemar S.r.l. και Riccardo Sanges & C. S.r.l ([38]). Η Mediterranea κατείχε μερίδιο συμμετοχής 60 % στη CdI ([39]). Το υπόλοιπο 40 % του μετοχικού κεφαλαίου της CdI ανήκε σε ιδιώτες. Η Mediterranea είχε συμμετάσχει στη διαδικασία της πρώτης απόπειρας ιδιωτικοποίησης της Tirrenia (βλέπε αιτιολογική σκέψη 66) και ανήκε στην περιφέρεια της Σικελίας (στο εξής: Σικελία) (43,02 %), στη Lauro.it SpA (34,36 %), στην Isolemar S.r.l. (14,61 %) και στην Acies S.r.l. (8,11 %).

(81) Η SNS συστάθηκε με σκοπό την υποβολή προσφοράς στο πλαίσιο της διαδικασίας από τις εταιρείες Ustica Lines SpA ([40]) και Caronte & Tourist S.p.A ([41]) (με μερίδιο 50 % η καθεμία).

(82) Στις 26 Ιουλίου 2011 μετά από περαιτέρω αιτήσεις παροχής πληροφοριών προς τους δύο προσφέροντες, με προθεσμία τη 18η Ιουλίου 2011, ο οικονομικός σύμβουλος της διαδικασίας διατύπωσε τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

α) η προσφορά της CdI ήταν υψηλότερη σε απόλυτους όρους από την προσφορά της SNS, ωστόσο το προφίλ κινδύνου της δεύτερης ήταν χαμηλότερο από αυτό της πρώτης·

β) το τμήμα της τιμής πώλησης που προσέφερε προκαταβολικά η SNS, δηλαδή 30,1 εκατ. EUR, ήταν πλήρως εγγυημένο, ενώ το τμήμα της τιμής πώλησης που προσέφερε η CdI, δηλαδή 20 εκατ. EUR, ήταν μόνο εν μέρει εγγυημένο·

γ) η SNS είχε ήδη εγκρίνει και πραγματοποιήσει αύξηση κεφαλαίου ύψους 25 εκατ. EUR, σε σύγκριση με την αύξηση κεφαλαίου ύψους 12 εκατ. EUR που είχε εγκριθεί αλλά είχε πραγματοποιηθεί μόνο εν μέρει από τη CdI.

(83) Στις 3 Αυγούστου 2011 η Σικελία εξέδωσε προς τη Unicredit αμετάκλητη και άνευ όρων αντεγγύηση, χωρίς αμοιβή, ύψους 40 εκατ. EUR. Στην εν λόγω αντεγγύηση επισημαίνεται ότι η Unicredit έθεσε ως όρο για τη χορήγηση εγγύησης στη CdI ύψους 39 εκατ. EUR τη χορήγηση αντεγγύησης ύψους 40 εκατ. EUR από τη Σικελία.

(84) Στις 5 Αυγούστου 2011 η CdI διαβίβασε στον έκτακτο επίτροπο δήλωση προθέσεων, η οποία είχε εκδοθεί την ίδια ημέρα από τη Unicredit, με την οποία η τράπεζα δεσμεύτηκε να εγγυηθεί τις δόσεις με προθεσμιακό διακανονισμό της τιμής πώλησης που προσέφερε η CdI έως το ποσό των 39 εκατ. EUR ([42]). Η δήλωση προθέσεων της Unicredit αναφέρει ότι η εγγύηση εξαρτάται από τα εξής: 1) την υπογραφή από τη CdI της σύμβασης πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar πριν από τη λήξη της προθεσμίας της 31ης Δεκεμβρίου 2011, και 2) την επαλήθευση της εξουσιοδότησης του γενικού λογιστή της Σικελίας να εκδώσει την αντεγγύηση.

(85) Ο οικονομικός σύμβουλος και άλλοι σύμβουλοι που συμμετείχαν στη διαδικασία επιβεβαίωσαν ότι τα έγγραφα είχαν υποβληθεί από τη CdI μετά τη λήξη της προθεσμίας της 18ης Ιουλίου 2011 για την υποβολή πρόσθετων διευκρινίσεων και αποδεικτικών εγγράφων και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσαν να ληφθούν υπόψη. Κατά συνέπεια, στις 29 Αυγούστου 2011 το εποπτικό συμβούλιο της Siremar υπό ΕΔ ενέκρινε την ανάθεση του επιχειρηματικού κλάδου στη SNS και την 1η Σεπτεμβρίου 2011 ο έκτακτος επίτροπος ζήτησε από το αρμόδιο υπουργείο να εγκρίνει την εν λόγω ανάθεση.

(86) Στις 2, 6 και 7 Σεπτεμβρίου 2011 η Σικελία απέστειλε επιστολές στο ίδιο υπουργείο, τονίζοντας ότι η CdI είχε προσφέρει την υψηλότερη τιμή και ανήκε εν μέρει στη Σικελία, κάτι που θα έπρεπε να θεωρηθεί επαρκής εγγύηση για τη χρηματοοικονομική της σταθερότητα. Η Σικελία απέστειλε επίσης απευθείας στο υπουργείο: τη δήλωση προθέσεων της Unicredit, τη δική της αντεγγύηση, και νομική συμβουλή που πιστοποιούσε ότι ο γενικός λογιστής είχε την εξουσιοδότηση να εκδώσει την εν λόγω αντεγγύηση. Στις 8 Σεπτεμβρίου 2011 το υπουργείο ζήτησε από τον έκτακτο επίτροπο να παράσχει περαιτέρω πληροφορίες και διευκρινίσεις σχετικά με την υποβολή της CdI, με την επιφύλαξη της καθυστερημένης υποβολής των σχετικών εγγράφων. Στις 22 Σεπτεμβρίου 2011 ο οικονομικός σύμβουλος γνωστοποίησε στον έκτακτο επίτροπο ότι, παρά τη μη τήρηση των διαδικαστικών προθεσμιών από τη CdI, τα νέα έγγραφα μείωσαν σημαντικά το προφίλ κινδύνου της CdI, γεγονός που σήμαινε ότι η παρούσα αξία της προσφοράς της SNS δεν μπορούσε πια να θεωρηθεί πιο συμφέρουσα από εκείνη της CdI.

(87) Στις 26 Σεπτεμβρίου 2011 το υπουργείο υπέβαλε ερώτημα στην Presidenza del Consiglio σχετικά με το αν η αντεγγύηση των οικονομικών υποχρεώσεων της CdI από τη Σικελία θα μπορούσε να εγείρει ζητήματα κρατικής ενίσχυσης. Η Presidenza del Consiglio επιβεβαίωσε ότι, δεδομένου ότι η Unicredit είχε θέσει την απόφασή της να χορηγήσει εγγύηση υπό τον όρο της χορήγησης αντεγγύησης από τη Σικελία, η αντεγγύηση έπρεπε να αξιολογηθεί βάσει της ανακοίνωσης της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων (στο εξής: ανακοίνωση για τις εγγυήσεις) ([43]).

([37]) Επί του παρόντος, μέλος του ομίλου Caronte & Tourist.
([38]) Αργότερα άλλαξε την επωνυμία της σε Sicilia Occidentale Marittima S.r.l.
([39]) Αργότερα αυξήθηκε στο 65,32 %.
([40]) Στις 13 Απριλίου 2016 η Ustica Lines άλλαξε την επωνυμία της σε Liberty Lines.
([41]) Την 1η Σεπτεμβρίου 2016 η SNS διαιρέθηκε στην Caronte & Tourist, η οποία εκτελεί τα δρομολόγια μεικτών υπηρεσιών της νέας σύμβασης, και στη Liberty Lines, η οποία εκτελεί τα αμιγώς επιβατικά δρομολόγια της νέας σύμβασης. Κάθε εταιρεία εκτελεί επί του παρόντος τα αντίστοιχα δρομολόγια αυτόνομα, ενώ η SNS SpA μετατράπηκε στη SNS Società Consortile per Azioni και λειτουργεί απλώς ως κέντρο συντονισμού για τις σχέσεις με τις ιταλικές και τις σικελικές αρχές.
([42]) Η δήλωση προθέσεων αποτελεί υπόσχεση για την έκδοση επίσημης σύμβασης εγγύησης («fidejussione») στο μέλλον, υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Ωστόσο, η δήλωση προθέσεων της Unicredit δεσμεύει τον αποστολέα και, ως εκ τούτου, μπορεί να θεωρηθεί εγγύηση βάσει της νομοθεσίας για τις κρατικές ενισχύσεις.
([43]) Ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων (ΕΕ C 155 της 20.6.2008, σ. 10).

(88) Στις 27 Σεπτεμβρίου 2011 ο έκτακτος επίτροπος ζήτησε από το υπουργείο την άδεια να κινήσει πρόσθετο στάδιο της διαδικασίας. Αφού έλαβε την εν λόγω άδεια, στις 29 Σεπτεμβρίου 2011 ο οικονομικός σύμβουλος κάλεσε τη CdI και τη SNS να υποβάλουν νέες και βελτιωμένες δεσμευτικές προσφορές έως τις 13 Οκτωβρίου 2011.

(89) Η CdI υπέβαλε νέα και βελτιωμένη προσφορά, η οποία διαρθρωνόταν ως εξής:

α) τιμή πώλησης 69,15 εκατ. EUR, 34,65 εκατ. EUR πληρωτέα προκαταβολικά και το υπόλοιπο ποσό πληρωτέο με προθεσμιακό διακανονισμό (13,8 εκατ. EUR στο τέλος του τρίτου έτους, 10,35 εκατ. EUR στο τέλος του έκτου έτους, 10,35 εκατ. EUR στο τέλος του όγδοου έτους, με επιτόκιο 1,5 %)·

β) ως εγγύηση της τιμής πώλησης: δήλωση προθέσεων της Unicredit της 12ης Οκτωβρίου 2011 (δέσμευση εγγύησης του ποσού των πληρωμών με προθεσμιακό διακανονισμό της νέας τιμής πώλησης που προσέφερε η CdI, δηλαδή 34,5 εκατ. EUR)· συμβολαιογραφική επικύρωση της απόφασης των μετόχων για αύξηση κεφαλαίου έως το ποσό των 21,48 εκατ. EUR (βλέπε τμήμα 2.3.3.4)· δύο επιστολές της MPS Capital Services, με τις οποίες δεσμεύτηκε να χρηματοδοτήσει την πρώτη δόση της τιμής πώλησης (έως 20 εκατ. EUR) και παρέτεινε την προηγούμενη εγγύηση ύψους 5 εκατ. EUR επί της προσφοράς της 23ης Μαΐου 2011.

(90) Η SNS επιβεβαίωσε την προσφορά που είχε υποβάλει στις 23 Μαΐου 2011.

(91) Στις 13 Οκτωβρίου 2011 η έκτακτη διαχείριση και οι σύμβουλοί της επισήμαναν ότι η προσφορά της CdI ήταν σύμφωνη με την αξία του επιχειρηματικού κλάδου, όπως αυτή εκτιμήθηκε από τη Banca Profilo, και ήταν οικονομικά πιο συμφέρουσα από την προσφορά της SNS. Επίσης, το επιχειρηματικό σχέδιο που συνόδευε την προσφορά της CdI ήταν σύμφωνο με τις απαιτήσεις και υπήρχαν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που αποδείκνυαν ότι η CdI θα μπορούσε να διασφαλίσει τη συνέχεια της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών. Επομένως, ο έκτακτος επίτροπος ζήτησε από το υπουργείο να κατακυρώσει τον διαγωνισμό στη CdI.

(92) Στις 14 Οκτωβρίου 2011 το εποπτικό συμβούλιο εξέδωσε ευνοϊκή γνώμη και το υπουργείο ενέκρινε την κατακύρωση του διαγωνισμού στη CdI.

(93) Στις 20 Οκτωβρίου 2011 ο έκτακτος επίτροπος της Siremar και η CdI υπέγραψαν τη σύμβαση πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Ωστόσο, στις 22 Νοεμβρίου 2011 η SNS άσκησε προσφυγή κατά της απόφασης του έκτακτου επιτρόπου να αναθέσει τον επιχειρηματικό κλάδο στη CdI ενώπιον του περιφερειακού διοικητικού δικαστηρίου (Tribunale Amministrativo Regionale) (στο εξής: TAR) του Λάτσιο.

(94) Στις 7 Ιουνίου 2012 το TAR του Λάτσιο αποφάνθηκε ότι η αντεγγύηση της Σικελίας προς τη Unicredit για το τμήμα της τιμής πώλησης που προσέφερε η CdI συνιστούσε κρατική ενίσχυση, ανεξάρτητα από το αν τελικά εκτελέστηκε ή αποσύρθηκε (στο εξής: απόφαση 5172/2012). Το TAR κήρυξε εν μέρει άκυρη τη διαδικασία πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar ([44]).

(95) Η Mediterranea άσκησε προσφυγή κατά της εν λόγω απόφασης ενώπιον του Consiglio di Stato (στο εξής: CdS). Με το προσωρινό μέτρο της 18ης Ιουλίου 2012, το CdS ανέστειλε την εκτέλεση της απόφασης 5172/2012 (χωρίς να αποφανθεί επί της ουσίας της προσφυγής). Ως εκ τούτου, στις 30 Ιουλίου 2012 η CdI υπέγραψε τη νέα σύμβαση για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και την 1η Αυγούστου 2012 ο έκτακτος επίτροπος μεταβίβασε τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar στη CdI.

(96) Στις 7 Φεβρουαρίου 2014 το CdS αποφάνθηκε επί της ουσίας της προσφυγής της Mediterranea και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αντεγγύηση της Σικελίας δεν τηρούσε τις αρχές της διαφάνειας και της απαγόρευσης των διακρίσεων που προβλέπει η εθνική νομοθεσία (στο εξής: απόφαση 592/14). Με την απόφασή του, το CdS έκρινε ότι η αντεγγύηση έθετε σε κίνδυνο την πλήρη αποτελεσματικότητα της αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων μεταξύ των δύο συμμετεχόντων στη διαδικασία υποβολής προσφορών και κήρυξε, ως εκ τούτου, εν μέρει άκυρη τη διαδικασία πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar (ακυρώνοντας την πράξη κατακύρωσης του διαγωνισμού στη CdI). Ειδικότερα, η εγγύηση της Unicredit τελούσε de facto υπό τον όρο της έκδοσης της αντεγγύησης της Σικελίας, παρόλο που η εγγύηση δεν ανέφερε ρητά την αντεγγύηση (βλέπε τμήμα 2.3.3.5).

(97) Η σύμβαση πώλησης που υπέγραψε η CdI με το ιταλικό κράτος κατόπιν του διαγωνισμού δεν ακυρώθηκε με την απόφαση του CdS. Πράγματι, η απόφαση του CdS ακύρωσε μόνο την κατακύρωση, δεδομένου ότι επρόκειτο για διοικητική πράξη, αλλά δεν ακύρωσε ούτε τη σύμβαση πώλησης ούτε τη νέα σύμβαση, οι οποίες ήταν συμβάσεις αστικού δικαίου. Επομένως, η CdI συνέχισε να παρέχει τη δημόσια υπηρεσία, όπως οριζόταν στη νέα σύμβαση ([45]).

(98) Στις 9 Φεβρουαρίου 2015, κατόπιν αιτήματος των ιταλικών αρχών και της SNS, το TAR του Λάτσιο αποφάνθηκε επί της ερμηνείας της προγενέστερης οικείας απόφασης του Ιουνίου του 2012 και της απόφασης του CdS του Φεβρουαρίου του 2014 (στο εξής: απόφαση 2351/15). Στην απόφασή του, το TAR του Λάτσιο έκρινε ότι το τελευταίο στάδιο της

([44]) Ειδικότερα, με την απόφαση 5172/2012 ακυρώθηκε η άδεια του υπουργείου προς τον έκτακτο επίτροπο να αναθέσει τον επιχειρηματικό κλάδο στη CdI.

([45]) Η CdI άσκησε επίσης προσφυγή κατά της απόφασης 592/14, τόσο για την ανάκληση της από το ίδιο το CdS (η οποία απορρίφθηκε στις 4 Ιουλίου 2014), όσο και για την ακύρωσή της από το Corte di Cassazione (η οποία απορρίφθηκε στις 12 Ιανουαρίου 2016, με δημοσίευση της απόφασης στις 4 Φεβρουαρίου 2016).

διαδικασίας πώλησης της Siremar έπρεπε να ξεκινήσει εκ νέου όσον αφορά τη διαδικασία από τις 29 Σεπτεμβρίου 2011 και μετά ([46]). Το TAR του Λάτσιο επιβεβαίωσε ότι η CdI θα έπρεπε να αποκλειστεί από αυτό το νέο στάδιο της διαδικασίας. Το TAR του Λάτσιο αποφάνθηκε επίσης ότι το υπουργείο Οικονομίας έπρεπε να λάβει τα αναγκαία μέτρα για να δώσει τη δυνατότητα εκ νέου εκκίνησης της διαδικασίας εντός 120 ημερών από την ημερομηνία λήψης της απόφασης.

(99) Για την εκτέλεση της απόφασης του TAR του Λάτσιο, η Siremar υπό ΕΔ:

— απέκλεισε την προσφορά της CdI από τη διαδικασία·

— επαλήθευσε ότι η προσφορά της SNS της 23ης Μαΐου 2011, ύψους 55,1 εκατ. EUR εξακολουθούσε να ισχύει (επιβεβαιώθηκε από την SNS στις 19 Ιανουαρίου 2016)·

— έλεγξε ότι η προσφορά της SNS ήταν σύμφωνη με τις αναγκαίες απαιτήσεις όσον αφορά την παροχή δημόσιων υπηρεσιών και με την ισχύουσα νομοθεσία·

— επαλήθευσε την αξία των στοιχείων ενεργητικού μέσω νέας έκθεσης που ανατέθηκε στην Ecorys (στο εξής: δεύτερη έκθεση Ecorys), η οποία εκτίμησε την αξία μεταξύ 34,4 και 39,9 εκατ. EUR (βλέπε αιτιολογική σκέψη 122)·

— κατήγγειλε τη σύμβαση πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου που είχε συναφθεί με τη CdI και μεταβίβασε στην SNS το χρέος ύψους 37,1 εκατ. EUR, ποσό που είχε ήδη καταβληθεί από τη CdI ([47])·

— αφού έλαβε στις 6 Απριλίου 2016 την άδεια του υπουργείου, ανέθεσε τον επιχειρηματικό κλάδο στην SNS στις 11 Απριλίου 2016.

(100) Την ίδια ημερομηνία η SNS και το υπουργείο Μεταφορών υπέγραψαν τη νέα σύμβαση.

2.3.3.3. Η σύμβαση πώλησης με την SNS

(101) Στη σύμβαση πώλησης μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της SNS, ο υπό μεταβίβαση επιχειρηματικός κλάδος της Siremar ορίζεται ως ο κλάδος της εταιρείας που είναι προσανατολισμένος στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο των τρεχουσών υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([48]). Ειδικότερα, το άρθρο 4 ορίζει ότι τα στοιχεία ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου αναφέρονται σε παράρτημα και καλύπτουν όλα τα άυλα ([49]) και ενσώματα στοιχεία ενεργητικού ([50]) τα οποία χρησιμοποιεί η εταιρεία κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(102) Βάσει του άρθρου 5 της σύμβασης πώλησης, το τίμημα της πώλησης ύψους 55,1 εκατ. EUR είναι καταβλητέο ως εξής:

α) 37,1 εκατ. EUR κατά την υπογραφή της σύμβασης πώλησης (μέσω της μεταβίβασης της υποχρέωσης αποπληρωμής της CdI)·

β) το υπόλοιπο είναι πληρωτέο με προθεσμιακό διακανονισμό ως εξής, με επιτόκιο 1,5 %: 9 εκατ. EUR μετά από 72 μήνες· 9 εκατ. EUR μετά από 96 μήνες.

(103) Το άρθρο 7 παράγραφος 6 στοιχείο δ) της σύμβασης πώλησης ορίζει ότι ο αγοραστής είναι σε θέση, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 4γ του νομοθετικού διατάγματος 347/2003, να εγγυηθεί τη συνέχεια της υπηρεσίας μεσοπρόθεσμα.

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

(105) Το άρθρο 8 παράγραφος 12 της σύμβασης πώλησης ορίζει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 63 παράγραφος 5 του νομοθετικού διατάγματος 270/1999, ο νέος ιδιοκτήτης δεν θα υποχρεούται να αποπληρώσει οποιοδήποτε χρέος που συνάφθηκε από τη Siremar πριν από τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου.

([46]) Αυτή ήταν η ημερομηνία κατά την οποία ο οικονομικός σύμβουλος κάλεσε τη CdI και την SNS να υποβάλουν τελική αυξημένη προσφορά, ως αποτέλεσμα της αποδοχής από τη Siremar υπό ΕΔ της εγγύησης (και της αντεγγύησης) που υπέβαλε η CdI στις 5 Αυγούστου 2011 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 88).

([47]) 34,6 εκατ. EUR, συν τους τόκους και τον πληθωρισμό.

([48]) Η προγενέστερη σύμβαση πώλησης που συνάφθηκε μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI περιέχει παρεμφερείς διατάξεις και όρους. Οι περισσότερες διαφορές μεταξύ των συμβάσεων είναι αποτέλεσμα του διαφορετικού πλαισίου της μεταβίβασης, ειδικότερα της διαφορετικής τιμής και του διαφορετικού χρονοδιαγράμματος.

([49]) Δικαιώματα από διπλώματα ευρεσιτεχνίας και δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας· παραχωρήσεις, άδειες, εμπορικά σήματα και παρόμοια δικαιώματα· άλλα άυλα στοιχεία ενεργητικού.

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

2.3.3.4. Η αύξηση κεφαλαίου

(106) Στις 13 Οκτωβρίου 2011 οι μέτοχοι της CdI δεσμεύτηκαν να αυξήσουν το κεφάλαιό της έως το ποσό των 21 480 236 EUR. Στις 3 Φεβρουαρίου 2012 η Mediterranea, πλειοψηφικός μέτοχος με ποσοστό άνω του 60 % των μετοχών της CdI, προέβη η ίδια σε αύξηση κεφαλαίου, με αποτέλεσμα η Σικελία να μην είναι πλέον πλειοψηφικός μέτοχος και το μερίδιό της να μειωθεί περίπου στο 43 %.

(107) Η αύξηση κεφαλαίου της CdI πραγματοποιήθηκε ενώ η Σικελία ήταν ο πλειοψηφικός μέτοχος της Mediterranea, η οποία, με τη σειρά της, ήταν (και εξακολουθεί να είναι) ο πλειοψηφικός μέτοχος της CdI. Στόχος της αύξησης κεφαλαίου ήταν η απόκτηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar και η εκτέλεση της νέας σύμβασης.

2.3.3.5. Η αντεγγύηση

(108) Κατά τη διάρκεια της ιδιωτικοποίησης, η Σικελία εξέδωσε αντεγγύηση υπέρ της Unicredit.

(109) Πρώτον, στις 3 Αυγούστου 2011, όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 83, η Σικελία εξέδωσε αντεγγύηση υπέρ της Unicredit, χάρη στην οποία η τελευταία μπόρεσε να εκδώσει δύο ημέρες αργότερα μια πρώτη δήλωση προθέσεων με την οποία δεσμεύτηκε να εγγυηθεί τις πληρωτέες με προθεσμιακό διακανονισμό δόσεις της τιμής πώλησης που προσέφερε η CdI (δηλαδή, 39 εκατ. EUR). Η εν λόγω δήλωση εξαρτούσε ρητώς την ισχύ της εγγύησής της από την ισχύ της αντεγγύησης της Σικελίας.

(110) Δεύτερον, στις 7 Οκτωβρίου 2011, σε μεταγενέστερο στάδιο της διαδικασίας, η Σικελία επιβεβαίωσε ότι είναι διαθέσιμη να αντεγγυηθεί τις πληρωμές με προθεσμιακό διακανονισμό της νέας τιμής πώλησης έως το ποσό των 34,6 εκατ. EUR. Στις 12 Οκτωβρίου 2011 η Σικελία τροποποίησε την αντεγγύηση της 3ης Αυγούστου 2011, εγγυώμενη πληρωμές ύψους έως 36 εκατ. EUR. Την ίδια ημέρα, η Unicredit εξέδωσε τη δεύτερη δήλωση προθέσεων η οποία περιλαμβανόταν στην επιτυχή προσφορά της CdI που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 89, χωρίς να αναφέρει ότι η αντεγγύηση της Σικελίας εξακολουθούσε να ισχύει, όπως τροποποιήθηκε.

(111) Στις 20 Νοεμβρίου 2011 η αντεγγύηση της Σικελίας αντικαταστάθηκε από αντεγγύηση από όλους τους μετόχους της CdI. Στις 31 Ιανουαρίου 2012 η Σικελία απέστειλε επιστολή στη Siremar υπό ΕΔ δηλώνοντας ότι η αντεγγύηση της 12ης Οκτωβρίου 2011 πρέπει να θεωρηθεί ότι έχει ανακληθεί. Στις 3 Φεβρουαρίου 2012 η Unicredit εξέδωσε σημείωμα με το οποίο επιβεβαίωσε ότι η εγγύησή της για τις πληρωτέες με προθεσμιακό διακανονισμό δόσεις της τιμής πώλησης δεν εξαρτιόταν από αντεγγύηση εκ μέρους της Σικελίας.

2.3.3.6. Η μελέτη της Banca Profilo

(112) Όπως περιγράφεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 78), η Banca Profilo διορίστηκε από τον υπουργό Οικονομικής Ανάπτυξης ως ο ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας στον οποίο ανατέθηκε η αποτίμηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 4-*quater* του νόμου Marzano. Στις 8 Μαρτίου 2011 η Banca Profilo εξέδωσε έκθεση στην οποία περιέγραφε τις μεθοδολογίες αποτίμησης και τα δεδομένα που χρησιμοποίησε, όπου περιλαμβανόταν το επιχειρηματικό σχέδιο της ίδιας της Siremar για την περίοδο 2011-2022. Η εν λόγω έκθεση περιλάμβανε εκτιμώμενο εύρος τιμών για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar.

(113) Οι αποτιμήσεις της Banca Profilo βασίζονται σε διάφορες παραδοχές, όπως, ειδικότερα, στην παραδοχή ότι η νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα ίσχυε έως τη λήξη της και ότι, ως εκ τούτου, ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar θα λάμβανε αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη λειτουργία των συνδέσεων θαλάσσιων μεταφορών που προβλέπονταν στην εν λόγω σύμβαση. Στην έκθεση αποτίμησής της, η Banca Profilo χρησιμοποιεί τις μεθόδους των προεξοφλημένων ταμειακών ροών και της οικονομικής προστιθέμενης αξίας ως κύριες μεθοδολογίες και τις μεθόδους των πολλαπλάσιων της αγοράς και της καθαρής θέσης ως δευτερεύουσες μεθοδολογίες για σκοπούς ελέγχου.

(114) Στο πλαίσιο της μεθοδολογίας των προεξοφλημένων ταμειακών ροών, η Banca Profilo λαμβάνει υπόψη: i) τις ταμειακές ροές έως την ημερομηνία λήξης της νέας σύμβασης· ii) την αξία ρευστοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar κατά την ημέρα λήξης της νέας σύμβασης, βάσει της παραδοχής ότι δεν θα είναι δυνατή η συνέχιση των δραστηριοτήτων μετά την εν λόγω ημερομηνία. Στο πλαίσιο της μεθοδολογίας της οικονομικής προστιθέμενης αξίας, η Banca Profilo αξιολογεί: i) την προσαρμοσμένη λογιστική αξία· ii) την απαξία/υπεραξία· iii) την αξία ρευστοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar κατά την ημέρα λήξης της νέας σύμβασης. Η αξιολόγηση αυτή βασίζεται σε δεδομένα από το βιομηχανικό σχέδιο της εταιρείας και στους υπολογισμούς της Banca Profilo.

(115) Όσον αφορά τις δευτερεύουσες μεθοδολογίες, σε αυτές περιλαμβάνονταν οι ακόλουθες. Η ανάλυση των πολλαπλάσιων της αγοράς βασίζεται στους υπολογισμούς της Banca Profilo με χρήση δεδομένων του Bloomberg για εννέα συγκρίσιμες εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών. Η μέθοδος της καθαρής θέσης συνίσταται σε εκτίμηση της καθαρής αξίας των στοιχείων ενεργητικού, όπως καταγράφονται στον ισολογισμό, αλλά με ορισμένες προσαρμογές στα στοιχεία ενεργητικού και παθητικού και την πρόσθεση της εκτιμώμενης αξίας των άυλων περιουσιακών στοιχείων.

(116) Η Banca Profilo κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar κατά τον χρόνο της εκτίμησής της κυμαινόταν μεταξύ 55 και 61 εκατ. EUR. Ως εκ τούτου, το ελάχιστο τίμημα για αυτή την εταιρεία θα έπρεπε να οριστεί σε 55 εκατ. EUR.

2.3.3.7. Η πρώτη έκθεση Ecorys και η δεύτερη έκθεση Ecorys

(117) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Επιτροπή ανέθεσε στην Ecorys να καθορίσει την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Ζητήθηκε από τον σύμβουλο i) να προσδιορίσει την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar σε δέσμη με τη νέα σύμβαση, ii) να προσδιορίσει την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου χωρίς σχετικούς όρους, και iii) να προσδιορίσει αν ο όρος για το εργατικό δυναμικό μείωσε την τιμή πώλησης.

(118) Για τον προσδιορισμό της αξίας του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar σε δέσμη με τη νέα σύμβαση, στην πρώτη έκθεση Ecorys εφαρμόστηκαν οι κύριες μεθοδολογίες που χρησιμοποιήθηκαν επίσης από τη Banca Profilo. Ειδικότερα, η Ecorys εφάρμοσε τις μεθοδολογίες των προεξοφλημένων ταμειακών ροών και της οικονομικής προστιθέμενης αξίας.

(119) Πρώτον, η Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, εάν ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar είχε πωληθεί χωρίς σχετικούς όρους και, ειδικότερα, χωρίς τη νέα σύμβαση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, η εταιρεία θα είχε πωληθεί στην αξία ρευστοποίησής της ([51]), δηλαδή – 0,3 εκατ. EUR. Η Ecorys σημείωσε ότι αυτή η αξία ρευστοποίησης ήταν αρνητική και ανέφερε ότι, συνεπώς, η άμεση ρευστοποίηση (υπό την έννοια της πώλησης των πλοίων) δεν συνιστούσε βιώσιμη εναλλακτική επιλογή για έναν φορέα της οικονομίας της αγοράς. Η Ecorys βάσισε το συμπέρασμα αυτό στην παραδοχή ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar δεν θα μπορούσε να συνεχίσει επικερδώς τις δραστηριότητές του χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Η Ecorys περιέγραψε τα δρομολόγια που εκτελούσαν τόσο η Tirrenia όσο και η Siremar στο πλαίσιο παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως «άκρως ζημιογόνες δραστηριότητες που χαρακτηρίζονται από χαμηλούς όγκους επιβατών και εξαρτώνται πλήρως από τη χρηματοδότηση στο πλαίσιο των συμβάσεων». Επιπλέον, η Ecorys έκρινε ότι «η δυνατότητα μεταβολής της ποιότητας των υπηρεσιών και η παροχή μεγαλύτερου περιθωρίου για τον καθορισμό των τιμών των εισιτηρίων δεν αποτελούν επαρκείς προϋποθέσεις για να καταστούν τα δρομολόγια αυτά οικονομικά βιώσιμα από επιχειρηματική άποψη».

(120) Δεύτερον, προκειμένου να αξιολογηθεί ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar σε δέσμη με τη νέα σύμβαση, η Ecorys έλαβε ως παραδοχή ότι η νέα σύμβαση δεν θα παραταθεί κατά την ημερομηνία λήξης της και ότι, ως εκ τούτου, η Siremar θα εκκαθαριστεί ([52]). Βάσει των ανωτέρω, η Ecorys διαπίστωσε ότι η ελάχιστη αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar ανερχόταν σε 57 εκατ. EUR (δηλαδή 5 % υψηλότερα από την αποτίμηση της Banca Profilo).

(121) Τρίτον, η Ecorys συνέκρινε τη στελέχωση των επιχειρηματικών κλάδων τόσο της Tirrenia όσο και της Siremar με εκείνη διαφόρων συγκρίσιμων ακτοπλοϊκών εταιρειών και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο αριθμός του προσωπικού και η διάρθρωση των δαπανών προσωπικού της Siremar «δεν διαφέρουν από τις συγκεκριμένες συγκρίσιμες εταιρείες, όσον αφορά το μερίδιο του κόστους εργασίας επί των συνολικών εσόδων ([53]) και την αναλογία κόστους εργασίας/προσωπικού» ([54]). Βάσει των ανωτέρω, η Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο όρος για το εργατικό δυναμικό είχε σημαντικό αντίκτυπο στην αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar.

(122) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 99, η Ιταλία ανέθεσε επίσης την κατάρτιση της δεύτερης έκθεσης Ecorys πριν από την ολοκλήρωση της διαδικασίας πώλησης με την SNS για να επαληθεύσει ότι η ανανεωμένη προσφορά της SNS αντικατόπτριζε την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου, στον οποίο είχε ανατεθεί η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, από τις 31 Αυγούστου 2015. Αυτή η δεύτερη έκθεση Ecorys, η οποία εκδόθηκε στις 28 Οκτωβρίου 2015, εφάρμοσε τη μέθοδο των προεξοφλημένων ταμειακών ροών ως κύριο εργαλείο αξιολόγησης και τη μέθοδο της καθαρής θέσης για τον έλεγχο της αξιοπιστίας των ευρημάτων της. Η νέα εκτίμηση της Ecorys ανερχόταν σε 34,4 εκατ. EUR με τη μέθοδο των προεξοφλημένων ταμειακών ροών, με την παραδοχή ότι η νέα σύμβαση θα ήταν σε ισχύ έως τις 31 Ιουλίου 2024. Σε περίπτωση παράτασης της νέας σύμβασης έως τις 31 Ιουλίου 2026, η εκτιμώμενη αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar θα ανερχόταν σε 35,7 εκατ. EUR. Η μέθοδος αποτίμησης βάσει της καθαρής θέσης κατέληξε σε εκτίμηση της αξίας ύψους 39,9 εκατ. EUR.

(123) Τέλος, η εν λόγω έκθεση συμπληρώθηκε με σύγκριση των δύο επιχειρηματικών σχεδίων που κατάρτισε η SNS: ενός πρώτου, το οποίο καλύπτει την περίοδο 2011-2022 και συντάχθηκε τον Μάιο του 2011, και ενός δευτέρου, που καλύπτει την περίοδο 2016-2027 και συντάχθηκε τον Φεβρουάριο του 2016. Η Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα δύο σχέδια δεν ήταν πανομοιότυπα όσον αφορά τις παραδοχές τους και δεν ήταν το ίδιο λεπτομερή (π.χ. το δεύτερο επιχειρηματικό σχέδιο δεν περιλάμβανε τον κατάλογο των δρομολογίων και τη συχνότητά τους). Ειδικότερα, οι κύριες διαφορές μεταξύ των σχεδίων ήταν οι εξής: οι παραδοχές σχετικά με τη χρήση του στόλου, τις αποσβέσεις, τις δαπάνες προσωπικού· και η χρήση προηγούμενων δεδομένων από τη CdI, τα οποία δεν ήταν διαθέσιμα στο πρώτο επιχειρηματικό σχέδιο. Η Ecorys εκπόνησε επίσης μονοσέλιδη αξιολόγηση με την οποία επιβεβαίωσε στις ιταλικές αρχές την εσωτερική λογική συνέπεια του δεύτερου επιχειρηματικού σχεδίου της SNS για την περίοδο 2016-2027.

([51]) Η Ecorys υπολόγισε την αξία αυτή ως τη διαφορά μεταξύ του κόστους απόλυσης όλου του προσωπικού και της προσαρμοσμένης καθαρής αξίας των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Σύμφωνα με την ανάλυση, η αξία ρευστοποίησης των περιουσιακών στοιχείων της Siremar εκτιμήθηκε στα – 0,3 εκατ. EUR. Το κόστος των αποζημιώσεων λόγω απόλυσης, ύψους 36,6 εκατ. EUR, υπεραντιστάθμισε την αγοραία αξία των προσαρμοσμένων καθαρών στοιχείων ενεργητικού.

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

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

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

2.3.4. *Η νέα σύμβαση*

2.3.4.1. Ο δικαιούχος

(124) Αρχικά, η CdI ήταν ο επιτυχών προσφέρων για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και υπέγραψε τη νέα σύμβαση για την εκτέλεση των δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στις 30 Ιουλίου 2012. Στη συνέχεια, στις 11 Απριλίου 2016 η SNS αντικατέστησε τη CdI και άρχισε να εκτελεί τα ίδια δρομολόγια.

2.3.4.2. Τα δρομολόγια

(125) Σύμφωνα με τη νέα σύμβαση, η CdI και αργότερα η SNS έπρεπε να παρέχουν επιβατικές και πορθμειακές υπηρεσίες σε 20 δρομολόγια ενδομεταφορών κατανεμημένα σε 5 ομάδες, ενίοτε με διαφορετική συχνότητα και/ή διαφορετικά δρομολόγια μεταξύ των περιόδων αυξημένης και μειωμένης κίνησης ([55]) (βλέπε Table 3).

| Πορθμειακές συνδέσεις (μεικτές) | Συνδέσεις επιβατικών μεταφορών (ταχύπλοα) |
|---|---|
| *Ομάδα Milazzo – Αιολίδες νήσοι – Νάπολη* | |
| C/1: Milazzo – Vulcano – Lipari – Rinella – Panarea – Ginostra – Stromboli – Νάπολη μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δύο συνδέσεις την εβδομάδα)<br><br>C/2: Milazzo – Vulcano – Lipari – Rinella – Salina μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, μία σύνδεση ημερησίως, διακοπή της σύνδεσης τις Κυριακές κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης)<br><br>C/3: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Panarea – Ginostra – Stromboli μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δύο συνδέσεις την εβδομάδα)<br><br>C/4: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Rinella – Filicudi – Alicudi μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, πέντε συνδέσεις την εβδομάδα την περίοδο αυξημένης κίνησης και τέσσερις συνδέσεις την εβδομάδα την περίοδο μειωμένης κίνησης)<br><br>C/6: Lipari –Vulcano – Milazzo μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, μία σύνδεση ημερησίως) | ALC/2: Milazzo – Vulcano – Lipari – Rinella – Salina μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τουλάχιστον μία σύνδεση ημερησίως)<br><br>ALC/3: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Panarea – Ginostra – Stromboli μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τουλάχιστον μία σύνδεση ημερησίως)<br><br>ALC/4: Milazzo – Vulcano – Lipari – Salina – Rinella – Filicudi – Alicudi μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τουλάχιστον μία σύνδεση ημερησίως)<br><br>ALC/6: Lipari –Vulcano – Milazzo μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, μία σύνδεση ημερησίως)<br><br>ALC/2A: Lipari – Rinella – Salina – Lipari (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τέσσερις συνδέσεις την εβδομάδα την περίοδο αυξημένης κίνησης, τρεις την εβδομάδα και μία ημερησίως έως το Salina την περίοδο μειωμένης κίνησης) |
| *Ομάδα Παλέρμο – Ustica* | |
| D/1: Παλέρμο – Ustica μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, μία σύνδεση ημερησίως) | ALD/1: Ustica – Παλέρμο μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τουλάχιστον μία σύνδεση ημερησίως) |
| *Ομάδα Trapani — Αιγάδες νήσοι* | |
| D/2: Trapani – Favignana – Levanzo – Marettimo μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τουλάχιστον μία σύνδεση ημερησίως)<br><br>D/3: Trapani – Favignana – Levanzo – Trapani (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δύο συνδέσεις ημερησίως την περίοδο αυξημένης κίνησης, 12 την εβδομάδα και λιγότερο συχνές συνδέσεις με το Levanzo την περίοδο μειωμένης κίνησης) | ALD/2: Trapani – Favignana – Levanzo – Marettimo μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δύο συνδέσεις ημερησίως)<br><br>ALD/3: Trapani – Favignana – Levanzo – Trapani (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τουλάχιστον μία σύνδεση ημερησίως)<br><br>ALD/2A: Marettimo – Levanzo – Favignana – Trapani μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τουλάχιστον μία σύνδεση ημερησίως)<br><br>ALD/3A: Trapani – Favignana – Levanzo – Trapani (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τουλάχιστον δύο συνδέσεις ημερησίως) |

([55]) Στο σύνολο της παρούσας απόφασης, ο όρος «περίοδος αυξημένης κίνησης» υποδηλώνει το καλοκαίρι, ενώ ο όρος «περίοδος μειωμένης κίνησης» υποδηλώνει το υπόλοιπο, πολύ μεγαλύτερο, διάστημα του έτους.

| Πορθμειακές συνδέσεις (μεικτές) | Συνδέσεις επιβατικών μεταφορών (ταχύπλοα) |
|---|---|
| *Ομάδα Trapani – Pantelleria* | |
| D/4: Trapani – Pantelleria μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, μία σύνδεση ημερησίως την περίοδο αυξημένης κίνησης, έξι την εβδομάδα την περίοδο μειωμένης κίνησης) | |
| *Ομάδα Porto Empedocle – Πελάγιοι νήσοι* | |
| D/5: Porto Empedocle – Linosa – Lampedusa μετ' επιστροφής (καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, έξι συνδέσεις την εβδομάδα) | |

**Πίνακας 3 – Δρομολόγια που εκτελούνταν από τη CdI και αργότερα την SNS βάσει της νέας σύμβασης**

(126) Στο παράρτημα Α της νέας σύμβασης περιγράφεται αναλυτικά ο τρόπος εκτέλεσης κάθε δρομολογίου που παρατίθεται στον πίνακα 3 (π.χ. τύπος πλοίων, εποχιακή συχνότητα). Επίσης, οι ναύλοι που χρεώνονται στους χρήστες δεν μπορούν να υπερβαίνουν τα όρια που τίθενται από το άρθρο 6 της νέας σύμβασης και παρατίθενται αναλυτικά στο ίδιο παράρτημα Α.

2.3.4.3. Διάρκεια

(127) Τόσο η νέα σύμβαση μεταξύ Σικελίας και CdI όσο και η σύμβαση μεταξύ Σικελίας και SNS έχουν διάρκεια δώδεκα ετών. Η σύμβαση με την SNS άρχισε να ισχύει στις 12 Απριλίου 2016 και θα λήξει στις 11 Απριλίου 2028.

2.3.4.4. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(128) Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί αφορούν τις εκτελούμενες συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών (βλέπε αιτιολογική σκέψη 125), τον τύπο και τη χωρητικότητα των σκαφών που εκτελούν τα σχετικά θαλάσσια δρομολόγια, τη διαθεσιμότητα εφεδρικού πλοίου για τη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας, τη συχνότητα της υπηρεσίας και τους μέγιστους ναύλους που χρεώνονται στους χρήστες της υπηρεσίας σε κάθε αντίστοιχο δρομολόγιο.

2.3.4.5. Η αντιστάθμιση

(129) Η ετήσια αντιστάθμιση την οποία θα εισπράττει η εταιρεία, στην οποία έχουν ανατεθεί οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζονται στη νέα σύμβαση, ανέρχεται κατ' ανώτατο όριο βάσει του νόμου σε 55 694 895 EUR. Το ύψος της αντιστάθμισης καθορίζεται βάσει της μεθοδολογίας που ορίζεται στην οδηγία CIPE (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 48-58). Η αντιστάθμιση καταβλήθηκε στις δύο εταιρείες ως εξής:

| | Αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στη CdI | Αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην SNS |
|---|---|---|
| 2012 | 23 346 079 EUR (Αύγουστος-Δεκέμβριος) | — |
| 2013 | 55 694 895 EUR | — |
| 2014 | 55 694 895 EUR | — |
| 2015 | 55 694 895 EUR | — |
| 2016 | 15 397 836 EUR | 40 297 059 EUR |
| 2017 | — | 55 694 895 EUR |
| 2018 | — | 55 694 895 EUR |
| 2019 | — | 55 694 895 EUR |

**Πίνακας 4 – Αντιστάθμιση περιόδου 2012-2019**

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

2.3.5. *Η προτεραιότητα ελλιμενισμού*

(131) Το άρθρο 19-*ter* παράγραφος 21 του νομοθετικού διατάγματος 135/2009 όριζε ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί η εδαφική συνέχεια με τα νησιά και υπό το πρίσμα των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Siremar, θα διατηρούσαν τις θέσεις ελλιμενισμού που είχαν ήδη κατανεμηθεί και την προτεραιότητα στην κατανομή νέων θέσεων σύμφωνα με τις διαδικασίες που ορίζουν οι ιταλικές ναυτιλιακές αρχές, όπως θεσπίζονται στον νόμο αριθ. 84 της 28ης Ιανουαρίου 1994 και στον ιταλικό ναυτικό κώδικα.

2.3.6. *Τα μέτρα του νόμου του 2010*

(132) Ο νόμος του 2010 προέβλεπε τη δυνατότητα των επιχειρήσεων του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Siremar, να χρησιμοποιήσουν τους οικονομικούς πόρους που είχαν ήδη δεσμευτεί για την αναβάθμιση και τον εκσυγχρονισμό του στόλου ([56]) προκειμένου να καλύψουν επιτακτικές ανάγκες ρευστότητας. Ειδικότερα, αντλώντας πόρους από δύο διευκολύνσεις ([57]), είχε προβλεφθεί ήδη ποσό 23 750 000 EUR για τις αναβαθμίσεις ολόκληρου του ομίλου Tirrenia, εκ των οποίων 7 215 800 EUR για τη Siremar. Οι επιχειρήσεις του πρώην ομίλου Tirrenia που χρησιμοποίησαν αυτούς τους πόρους για σκοπούς ρευστότητας έπρεπε να τους επιστρέψουν αργότερα, έτσι ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες αναβαθμίσεις στα πλοία. Οι εν λόγω αναβαθμίσεις ήταν αναγκαίες για την τήρηση ορισμένων διεθνών προτύπων ασφάλειας κατόπιν της συμφωνίας της Στοκχόλμης του 1996 ([58]).

(133) Επιπλέον, στον νόμο 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 31)·

β) το άρθρο 19-*ter* του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, το οποίο μετατράπηκε χωρίς τροποποιήσεις στον νόμο του 2009, τροποποιείται με την εισαγωγή της παραγράφου 24-*bis*. Σύμφωνα με την εν λόγω παράγραφο, όλες οι επίσημες πράξεις και ενέργειες σύμφωνα με το άρθρο 19-*ter* παράγραφοι 1 έως 15 του νομοθετικού διατάγματος 135/2009 τυγχάνουν φοροαπαλλαγής. Οι εν λόγω παράγραφοι αφορούν την ελευθέρωση του τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών–καμποτάζ μέσω της ιδιωτικοποίησης του ομίλου Tirrenia·

γ) προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας και να υποστηριχθεί η διαδικασία ιδιωτικοποίησης των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, οι σχετικές περιφέρειες μπορούν να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του Fondo Aree Sottoutilizzate (στο εξής: FAS) ([59]) σύμφωνα με την οδηγία CIPE αριθ. 1/2009 της 6ης Μαρτίου 2009 ([60]).

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

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

(135) Στην επιστολή τους της 28ης Απριλίου 2009 οι ιταλικές αρχές παρείχαν λεπτομερή απάντηση:

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

— υποστηρίζοντας ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στον όμιλο Tirrenia ήταν αναγκαία για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας με τα νησιά μέσω θαλάσσιων συνδέσεων οι οποίες δεν παρέχονται από ιδιωτικούς φορείς στην αγορά·

([56]) Όπως προβλεπόταν στο άρθρο 19 παράγραφος 13-*bis* του νομοθετικού διατάγματος 78/2009, που μετατράπηκε στον νόμο 102/2009 (στο εξής: νόμος 102/2009), και στο άρθρο 19-*ter* παράγραφος 19 του νομοθετικού διατάγματος 135/2009.

([57]) Όλοι οι πόροι (δηλαδή 7 000 000 EUR) που προβλέπονταν από το άρθρο 19-*ter* παράγραφος 19 του νομοθετικού διατάγματος 135/2009 και 16 750 000 EUR από τους πόρους που προβλέπονταν από τον νόμο 102/2009.

([58]) Αυτά τα πρότυπα ασφάλειας ορίστηκαν 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.

([59]) Το FAS είναι εθνικό ταμείο που υποστηρίζει την εφαρμογή της περιφερειακής πολιτικής της Ιταλίας.

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

— επισημαίνοντας ότι στις 10 Μαρτίου 2009 είχε ολοκληρωθεί μια διεξοδική διαδικασία εξορθολογισμού των δρομολογίων. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής λήφθηκαν υπόψη οι σχετικές κοινωνικές, εργασιακές και οικονομικές πτυχές, καθώς και η ανάγκη διαφύλαξης βασικών συνδέσεων με σκοπό την εδαφική συνέχεια, και διεξήχθη διαβούλευση με τις έξι ενδιαφερόμενες περιφέρειες. Ο εξορθολογισμός αυτός θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του καθαρού κόστους της δημόσιας υπηρεσίας ύψους περίπου 66 εκατ. EUR και την απόλυση περίπου 600 απασχολούμενων 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·

— εξηγώντας ότι οι στόχοι του εξορθολογισμού ήταν i) η διατήρηση των συνδέσεων που ήταν αναγκαίες για τη διασφάλιση εδαφικής συνέχειας με και μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας, καθώς και του δικαιώματος στην υγεία, στις σπουδές και στην κινητικότητα, ii) ο εξορθολογισμός των συνδέσεων σε περιπτώσεις στις οποίες ιδιωτικοί φορείς παρέχουν 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 την περίοδο αυξημένης κίνησης και των συνδέσεων με ταχύπλοα που μεταφέρουν μόνο άτομα·

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

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

— 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, σύμφωνα με τις ιταλικές αρχές, εάν οι διαδικασίες υποβολής προσφορών πραγματοποιούνταν βάσει μιας απλής σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για την ανάθεση τέτοιου είδους συμβάσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες ήταν αποδεκτή —καταρχήν και κατ' εξαίρεση— για τον σκοπό της διασφάλισης της συμμόρφωσης με το κριτήριο της μη δημιουργίας διακρίσεων μεταξύ των πλοιοκτητών της Κοινότητας, το οποίο προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου ([61]) (στο εξής: κανονισμός για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ)·

— η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας έπρεπε να περιοριστεί στις γραμμές στις οποίες ήταν περιορισμένη η συνεχής παρουσία άλλων φορέων εκμετάλλευσης καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Στο πλαίσιο αυτό, ζητήθηκαν διευκρινίσεις σχετικά με την ανεπάρκεια της αγοράς σε ορισμένα δρομολόγια που εκτελούσαν η Tirrenia και η Caremar. Στην επιστολή επισημάνθηκε επίσης ότι μόνο η συμπερίληψη των εσωτερικών (και όχι των διεθνών) γραμμών σε μια σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορεί να είναι δικαιολογημένη βάσει του στόχου της εδαφικής συνέχειας·

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

(137) Στις 22 Ιανουαρίου 2010 οι ιταλικές αρχές απάντησαν στην επιστολή των υπηρεσιών της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 2009:

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

— παρέχοντας εξηγήσεις σχετικά με τα δρομολόγια για τα οποία η Επιτροπή είχε θέσει ορισμένα ερωτήματα·

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

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

(138) Στις 29 Ιανουαρίου 2010 ([62]) η Επιτροπή απέστειλε προειδοποιητική επιστολή σχετικά με την παραβίαση του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ. Στην επιστολή αυτή, η Επιτροπή υπενθύμιζε ότι ο εν λόγω κανονισμός απαιτεί, κάθε φορά που ένα κράτος μέλος συνάπτει σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας ή επιβάλλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, να ενεργεί κατά τρόπο ώστε να μη δημιουργούνται διακρίσεις εις βάρος οποιουδήποτε

([61]) 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.

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

πλοιοκτήτη της Κοινότητας. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ, οι υφιστάμενες συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας δύνανται να εξακολουθήσουν να ισχύουν έως την ημερομηνία λήξης της αντίστοιχης σύμβασης. Ωστόσο, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι εταιρείες του ομίλου Tirrenia συνέχισαν να παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών μετά τη λήξη ισχύος των αντίστοιχων συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (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 τις ιταλικές αρχές να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους.

(139) Επίσης, στις 29 Ιανουαρίου 2010 ο αρμόδιος για την ενέργεια και τις μεταφορές γενικός διευθυντής της Επιτροπής απάντησε στην επιστολή των ιταλικών αρχών της 22ας Ιανουαρίου 2010. Ο γενικός διευθυντής ανέφερε ότι οι αιτιολογήσεις που παρασχέθηκαν σχετικά με τις γραμμές που εξυπηρετεί η Tirrenia ήταν επαρκείς για την άρση των αμφιβολιών που είχαν διατυπωθεί προηγουμένως. Επίσης, ο γενικός διευθυντής σημείωσε θετικά το γεγονός ότι, σε συνέχεια προηγούμενου αιτήματός του, η Ιταλία είχε αφαιρέσει μια διεθνή σύνδεση από το νέο σχέδιο σύμβασης για την Tirrenia. Όσον αφορά τα ερωτήματα σχετικά με τα δρομολόγια που εκτελούσε η Caremar, οι αιτιολογήσεις κρίθηκαν επαρκείς μόνο για ορισμένα από αυτά τα δρομολόγια. Ως εκ τούτου, ζητήθηκε από την Ιταλία να παράσχει περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με ορισμένα δρομολόγια της Caremar. Ο γενικός διευθυντής υπενθύμισε ότι οι συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να καλύπτουν μόνο δρομολόγια για τα οποία υπάρχει ανεπάρκεια της αγοράς. Ο γενικός διευθυντής τόνισε επίσης ότι η απάντησή του αφορούσε μόνο τη συμμόρφωση με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ και όχι ζητήματα κρατικών ενισχύσεων.

(140) Στις 29 Μαρτίου 2010 οι ιταλικές αρχές απάντησαν στην προειδοποιητική επιστολή της Επιτροπής της 29ης Ιανουαρίου 2010:

— υπενθυμίζοντας ότι οι υπηρεσίες της Επιτροπής, με την επιστολή τους της 21ης Δεκεμβρίου 2009 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 136), συμφώνησαν καταρχήν με την ιδιωτικοποίηση του ομίλου Tirrenia μέσω σύνδεσης των εταιρειών με τις νέες συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

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

— επιβεβαιώνοντας την πρόθεσή τους να υλοποιήσουν τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2010, ώστε να ελευθερωθεί ο τομέας των θαλάσσιων ενδομεταφορών–καμποτάζ έως την εν λόγω ημερομηνία·

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

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

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

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

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

(142) Μετά τις εξελίξεις αυτές, η Επιτροπή απέστειλε συμπληρωματική προειδοποιητική επιστολή στις 24 Νοεμβρίου 2010. Στην εν λόγω επιστολή, η Επιτροπή:

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

— επισήμανε ότι, ενώ οι εν λόγω συμβάσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εξακολουθούσαν να ισχύουν, δεν είχε ολοκληρωθεί καμία ανταγωνιστική διαδικασία·

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

(143) Στις 21 Ιουνίου 2012 η Επιτροπή εξέδωσε αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με την καθυστέρηση στην ιδιωτικοποίηση τριών εταιρειών (Caremar, Laziomar και Saremar) του πρώην ομίλου Tirrenia. Καθώς οι διαδικασίες υποβολής προσφορών για τις άλλες τρεις εταιρείες (Tirrenia, Toremar και Siremar) είχαν ολοκληρωθεί εντός του 2011 ([63]), οι εν λόγω εταιρείες δεν καλύπτονταν από την αιτιολογημένη γνώμη. Η Επιτροπή επισήμανε ότι η Ιταλία δεν είχε εφαρμόσει ανταγωνιστικές διαδικασίες για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την εκτέλεση θαλάσσιων ενδομεταφορών από τις εταιρείες Caremar, Laziomar και Saremar, πάνω από τρία έτη μετά την κανονική λήξη των αντίστοιχων αρχικών συμβάσεων. Αντίθετα, οι εν λόγω συμβάσεις είχαν παραταθεί αυτόματα και επ' αόριστον, με αποτέλεσμα να εμποδίζονται άλλοι πλοιοκτήτες της Κοινότητας να ανταγωνιστούν για την ανάληψη των εν λόγω συμβάσεων.

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

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

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

## 3. ΛΟΓΟΙ ΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

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

#### 3.1.1. *Συμμόρφωση με τα κριτήρια Altmark και ύπαρξη ενίσχυσης*

(147) Στην απόφαση του 2011 η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι ο ορισμός των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν ήταν επαρκώς σαφής και, επομένως, δεν επέτρεπε στην Επιτροπή να συναγάγει οριστικό συμπέρασμα ως προς το αν περιείχε πρόδηλο σφάλμα. Ειδικότερα, παρόλο που οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι οι ανταγωνιστές της Siremar στα δρομολόγια που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της αποστολής ΥΓΟΣ ήταν φορείς εκμετάλλευσης που παρείχαν ομοίως υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών βάσει δημόσιας αντιστάθμισης, καθώς δεν είχε καθοριστεί προηγουμένως το επίπεδο των απαιτούμενων υπηρεσιών, η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν υπήρχε πραγματική ανάγκη για δημόσια υπηρεσία σε αυτά τα δρομολόγια.

(148) Η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι πληρούνταν το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark ([64]), 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).

(149) Ωστόσο, η Επιτροπή θεώρησε ότι το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark φαινόταν να μην πληρούται και ότι οι φορείς εκμετάλλευσης ενδεχομένως να είχαν λάβει υπεραντιστάθμιση για την εκτέλεση των καθηκόντων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. 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 Siremar φαινόταν να μην αναλαμβάνει τους κινδύνους που ενέχει συνήθως η παροχή τέτοιου είδους υπηρεσιών.

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

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

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

([63]) Παρόλο που η επίσημη μεταβίβαση της κυριότητας επί της Tirrenia, της Toremar και της Siremar πραγματοποιήθηκε μόλις το 2012.
([64]) Βλέπε απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003 Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

3.1.2. *Συμβατότητα*

(153) 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 ([65]) ούτε του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2005 ([66]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε το εν λόγω μέτρο απευθείας βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και διαπίστωσε ότι υπήρχαν αμφιβολίες ως προς το αν πληρούνταν οι εφαρμοστέες προϋποθέσεις συμβατότητας.

(154) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή επισήμανε ότι στις 31 Ιανουαρίου 2012 είχε τεθεί σε ισχύ μια νέα δέσμη κανόνων για τις ΥΓΟΣ η οποία συνίστατο στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2011 ([67]) και στο πλαίσιο ΥΓΟΣ 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 συμβατή με την εσωτερική αγορά ούτε να απαλλαγεί από την απαίτηση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(155) Ο νόμος του 2010 προέβλεπε την παράταση της αρχικής σύμβασης από τις 30 Σεπτεμβρίου 2010 έως το τέλος της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Η Siremar ήταν προβληματική κατά τον χρόνο έκδοσης του νόμου του 2010 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 67). Κατά συνέπεια, η αντιστάθμιση την οποία λάμβανε η εταιρεία από την 1η Οκτωβρίου 2010 έως την ιδιωτικοποίησή της δεν μπορούσε να αξιολογηθεί βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Αντιθέτως, με βάση την παράγραφο 9 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η ενίσχυση αυτή έπρεπε να αξιολογηθεί βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

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

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

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

3.3. **Ιδιωτικοποίηση της Siremar, αντεγγύηση και αύξηση του κεφαλαίου της CdI**

3.3.1. *Ιδιωτικοποίηση της Siremar*

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

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

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

([65]) 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).

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

([67]) 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).

(161) Οι διαδικασίες πώλησης των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar βασίστηκαν στη διαδικασία που προβλέπεται στον νόμο Marzano (βλέπε αιτιολογική σκέψη 70). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αξιολόγησε τις δύο διαδικασίες από κοινού. Θεώρησε ότι με την πώληση των επιχειρηματικών κλάδων στους οποίους είχαν ανατεθεί οι νέες συμβάσεις επιβλήθηκε στους αγοραστές η υποχρέωση να παρέχουν τη δημόσια υπηρεσία βάσει προκαθορισμένης ποιότητας, συχνότητας και τιμολογιακών υποχρεώσεων που ορίζονταν στις νέες συμβάσεις. Η Επιτροπή θεώρησε ότι, επιβάλλοντας αυτές τις υποχρεώσεις, το κράτος δεν αποσκοπούσε στην εξασφάλιση της υψηλότερης τιμής, αλλά επεδίωκε στόχους δημόσιου συμφέροντος. Η Επιτροπή έκρινε ότι ήταν άκρως απίθανο ένας ιδιώτης πωλητής να έχει προσδώσει την ίδια σημασία στην απρόσκοπτη παροχή της δημόσιας υπηρεσίας.

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

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

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

3.3.2. *Η αντεγγύηση*

(165) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντεγγύηση της Σικελίας για τις πληρωτέες με προθεσμιακό διακανονισμό δόσεις της τιμής πώλησης για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar μπορεί να συνιστά ενίσχυση προς τη CdI ως δανειολήπτρια και προς τη Unicredit ως πρώτη εγγυήτρια.

(166) Πράγματι, η αντεγγύηση φαινόταν να επιτρέπει στη CdI να επωφεληθεί από εγγύηση η οποία διαφορετικά δεν θα είχε χορηγηθεί ή θα είχε χορηγηθεί με διαφορετικούς, λιγότερο ευνοϊκούς όρους. Η Επιτροπή επισήμανε ότι, με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες, η αντεγγύηση δεν φαινόταν να είχε χορηγηθεί επ' αμοιβή.

(167) Επίσης, η Επιτροπή επισήμανε ότι η θέση του γενικού λογιστή φαινόταν να επηρεάζει η ίδια τη διαδικασία λήψης αποφάσεων στη Σικελία. Δεδομένης της συμμετοχής του στην καθημερινή διαχείριση της Mediterranea και του σημαντικού μεριδίου της Mediterranea στο κεφάλαιο της CdI, η Επιτροπή θεώρησε πιθανό ότι η αντεγγύηση χορηγήθηκε για να ευνοήσει τη CdI στη διαδικασία πώλησης και όχι υπό όρους της αγοράς.

(168) Η Επιτροπή επισήμανε επίσης ότι τα έγγραφα που υπέβαλε η Ιταλία για να αποδείξει ότι η αντεγγύηση δεν είχε παραγάγει αποτελέσματα δεν ήταν προγενέστερα της κατακύρωσης του διαγωνισμού στη CdI. Αντίθετα, και τα δύο έγγραφα εκδόθηκαν μετά την υποβολή καταγγελίας από την SNS στην Επιτροπή.

(169) Τέλος, η Επιτροπή θεώρησε ότι η αντεγγύηση θα μπορούσε επίσης να προσδώσει οικονομικό πλεονέκτημα στη Unicredit, ως πρώτης εγγυήτριας, καθώς μείωνε τους κινδύνους που συνδέονταν με τη δική της εγγύηση, εκτός εάν είχε χορηγηθεί αμοιβή για την αντεγγύηση με ενδεδειγμένο ασφάλιστρο.

(170) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντεγγύηση μπορεί να συνιστά ενίσχυση υπέρ της Unicredit και της CdI.

3.3.3. *Η αύξηση του κεφαλαίου της CdI*

(171) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή έκρινε ότι η αύξηση κεφαλαίου από τη Mediterranea θα μπορούσε να παράσχει πλεονέκτημα στη CdI, στο μέτρο που η Σικελία δεν συμπεριφέρθηκε ως ιδιώτης επενδυτής στην οικονομία της αγοράς. Επίσης, η Επιτροπή έκρινε ότι η αύξηση κεφαλαίου από τη Mediterranea χρηματοδοτήθηκε με κρατικούς πόρους και μπορούσε να καταλογιστεί στο κράτος.

(172) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η αύξηση κεφαλαίου μπορεί να συνιστά ενίσχυση προς τη CdI.

3.3.4. *Συμβατότητα*

(173) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή έκρινε, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, ότι τυχόν ενίσχυση που μπορεί να είχε προκύψει κατά τη διάρκεια της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης δεν θα ήταν συμβατή.

(174) Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή έκρινε, βάσει των διαθέσιμων πληροφοριών, ότι τόσο η αντεγγύηση όσο και η αύξηση κεφαλαίου της CdI θα μπορούσαν να συνιστούν ενίσχυση λειτουργίας, η οποία είναι καταρχήν ασύμβατη με την εσωτερική αγορά.

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

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

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

α) οι ανταγωνιστές που φαινόταν να παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες είχαν παρουσία τουλάχιστον σε ορισμένα δρομολόγια τα οποία εκμεταλλευόταν η CdI·

β) ο υπολογισμός της αντιστάθμισης σύμφωνα με την οδηγία CIPE φαινόταν να έχει ως αποτέλεσμα τη χορήγηση υπεραντιστάθμισης στον φορέα εκμετάλλευσης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τους ίδιους λόγους με αυτούς που αναφέρονται στην απόφαση του 2011·

γ) το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark ([68]) φαινόταν να μην πληρούται, δεδομένου ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar στον οποίο είχε ανατεθεί νέα σύμβαση, και όχι η ίδια η σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, είχε αποτελέσει αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών και δεν είχε καταδειχθεί ότι με τον τρόπο αυτό διευκολύνθηκε η επιλογή του προσφέροντος που ήταν ικανός να παρέχει τις υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(177) Όσον αφορά τη συμβατότητα της αντιστάθμισης προς τη CdI, η Επιτροπή την αξιολόγησε αρχικά βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Ωστόσο, δεδομένου ότι η διάρκεια της σύμβασης φαινόταν να υπερβαίνει τα 10 έτη και καθώς είχε αμφιβολίες ως προς την αναλογικότητα της αντιστάθμισης, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση δεν μπορούσε να θεωρηθεί συμβατή βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Στη συνέχεια, η Επιτροπή αξιολόγησε τη συμβατότητα της ενίσχυσης βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 και διαπίστωσε ότι είχε αμφιβολίες ως προς το αν πληρούνταν όλες οι προϋποθέσεις συμβατότητας του εν λόγω πλαισίου.

### 3.5. **Η προτεραιότητα ελλιμενισμού**

(178) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι στο μέτρο που η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν χορηγείται επ' αμοιβή, το μέτρο συνιστά κανονιστικό πλεονέκτημα το οποίο δεν περιλαμβάνει μεταφορά κρατικών πόρων και, συνεπώς, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση. Εάν η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγείται επ' αμοιβή, η Επιτροπή θεώρησε ότι στο μέτρο που η Siremar παρέχει γνήσια ΥΓΟΣ και η εν λόγω προτεραιότητα χορηγείται μόνο σε σχέση με δρομολόγια που καλύπτονται από την εν λόγω ΥΓΟΣ, δεν οδηγεί σε πρόσθετο οικονομικό πλεονέκτημα καθώς είναι συμφυής με την παροχή της ΥΓΟΣ.

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

### 3.6. **Τα μέτρα του νόμου του 2010**

(180) Στην απόφαση του 2011, η Επιτροπή εξέφρασε την προκαταρκτική άποψη ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον νόμο του 2010 συνιστούσαν κρατική ενίσχυση υπέρ των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Siremar. Τα μέτρα αυτά ήταν τα εξής: 1) η δυνατότητα χρήσης, για σκοπούς ρευστότητας, των πόρων που προορίζονταν για την αναβάθμιση των πλοίων· 2) οι φοροαπαλλαγές που σχετίζονταν με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης· 3) η δυνατότητα χρήσης των πόρων του FAS. Πράγματι, η Επιτροπή επισήμανε ότι όλα τα προαναφερθέντα μέτρα επέτρεπαν στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia να αποφύγουν δαπάνες που κανονικά θα έπρεπε να καλυφθούν με δικούς τους οικονομικούς πόρους. Κατά συνέπεια, οι εν λόγω εταιρείες ήταν σε θέση να βελτιώσουν τη συνολική οικονομική τους κατάσταση.

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

## 4. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ**

(182) Μετά τις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Ιταλία υπέβαλε αρκετές επιστολές και έγγραφα σχετικά με όλα τα μέτρα που αξιολογούνται στην παρούσα απόφαση. Στην παρούσα ενότητα συνοψίζονται τα κύρια επιχειρήματα και οι εισηγήσεις που παρουσιάστηκαν ([69]).

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

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

(184) Όσον αφορά την ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ, η Ιταλία επισήμανε ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες επέβαλε στη Siremar και αργότερα στη CdI και στην SNS διασφαλίζουν, από πλευράς τακτικότητας, συνέχειας και ποιότητας, ικανοποιητικές υπηρεσίες σύνδεσης της Σικελίας με τα μικρότερα νησιά της. Οι υπηρεσίες αυτές συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη των εν λόγω νησιών, ενώ παράλληλα καλύπτουν τις βασικές ανάγκες κινητικότητας των κοινοτήτων των νησιών και διασφαλίζουν τον σεβασμό του κατοχυρωμένου στο Σύνταγμα δικαιώματος της εδαφικής συνέχειας. Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία επισήμανε ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνάδουν πλήρως με τους στόχους του άρθρου 174 και επ. της ΣΛΕΕ και τη δήλωση αριθ. 30 για τις νησιωτικές περιφέρειες (που προσαρτάται στην τελική πράξη της συνθήκης του Άμστερνταμ). Η Ιταλία παρέπεμψε επίσης στη νομολογία του

([68]) Για αναλυτική περιγραφή του κριτηρίου, βλέπε αιτιολογική σκέψη 303 στοιχείο δ).
([69]) Η Ιταλία αναφέρθηκε επίσης εκτενώς στις παρατηρήσεις της έκτακτης διαχείρισης, οι οποίες παρουσιάζονται στο τμήμα 5.1.

Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Δικαστήριο), η οποία επιβεβαιώνει ότι ο στόχος της διασφάλισης της επάρκειας τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών προς και από τα νησιά, καθώς και μεταξύ των νησιών, εμπίπτει στο θεμιτό δημόσιο συμφέρον ([70]).

(185) Ειδικότερα, η Ιταλία επισήμανε ότι οι διαρθρωτικές συνθήκες που ισχύουν για όλα αυτά τα δρομολόγια απαιτούν την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας. Οι πέντε ομάδες δρομολογίων που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 41 θεωρούνται «μητροπολιτικές θαλάσσιες περιοχές»: ο πληθυσμός όλων αυτών των νησιών εξαρτάται από το κύριο νησί της Σικελίας για την παροχή βασικών υπηρεσιών και απασχόλησης. Ταυτόχρονα, η τουριστική δραστηριότητα έχει σημασία μόνο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Ως εκ τούτου, οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν εμπορικό συμφέρον να εκτελούν τα δρομολόγια μόνο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, η ζήτηση από τουρίστες σχεδόν εξαφανίζεται, σε σημείο που είναι αδύνατη η κερδοφόρα εκτέλεση οποιουδήποτε από τα εν λόγω δρομολόγια με την τακτικότητα και τη συχνότητα που απαιτούνται για την ικανοποίηση της ζήτησης των χρηστών.

(186) Στο πλαίσιο αυτό, τόσο η Siremar όσο και άλλοι φορείς εκμετάλλευσης, οι οποίοι επιλέχθηκαν από τη Σικελία μέσω ανοικτών διαγωνισμών, έχουν αναλάβει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας για τη διασφάλιση αξιόπιστων και σταθερών συνδέσεων μεταξύ αυτών των νησιών και μεταξύ αυτών και της Σικελίας. Μη επιδοτούμενοι φορείς εκμετάλλευσης δεν θα μπορούσαν να διασφαλίσουν την εδαφική συνέχεια, διότι θα εκτελούσαν αυτές τις συνδέσεις μόνο την περίοδο αυξημένης κίνησης. Επίσης, η Ιταλία επισήμανε ότι τα πλοία που εκμεταλλευόταν η CdI και, στη συνέχεια, η SNS ελλιμενίζονται συχνά στα νησιά τη νύχτα, με υψηλότερο κόστος, για να παρέχουν πολύ πρωινή σύνδεση στους κατοίκους που μετακινούνται για λόγους εκπαίδευσης ή εργασίας και για τη διασφάλιση συνδέσεων σε περιπτώσεις ιατρικών επειγόντων περιστατικών.

(187) Επιπρόσθετα, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι τα δρομολόγια που εκτελούνται από εταιρείες που υπόκεινται σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα δρομολόγια τα οποία εκτελούνται από εταιρείες που ασκούν ελεύθερα επιχειρηματικές δραστηριότητες δεν θα ήταν πλήρως συγκρίσιμα. Ειδικότερα, μόνο τα πρώτα θα διασφάλιζαν την τακτικότητα, τη συνέχεια και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών χάρη σε σαφείς υποχρεώσεις που προβλέπονται στις συμβάσεις, ενώ οι ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης θα βασίζονταν αποκλειστικά στον υπολογισμό της απόδοσης της επένδυσής τους. Εν προκειμένω, η Ιταλία ανέφερε ως παράδειγμα το δρομολόγιο La Maddalena – Palau, το οποίο εκτελούσε η Enermar υπό εμπορικούς όρους, και το οποίο διακόπηκε χωρίς προειδοποίηση. Η Saremar, αντιθέτως, η οποία εκτελούσε το συγκεκριμένο δρομολόγιο βάσει σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ήταν υποχρεωμένη να συνεχίσει να παρέχει τη σχετική υπηρεσία και, συνεπώς, διασφάλισε αποτελεσματικά την εδαφική συνέχεια.

(188) Τέλος, η Ιταλία επισήμανε ότι, στην απόφαση του 2004 ([71]), η Επιτροπή είχε ήδη διαπιστώσει ότι στις πέντε ομάδες δρομολογίων που εκτελούσε η Siremar, κανένας άλλος ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης δεν μπορούσε να ανταποκριθεί στις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας, ειδικότερα όσον αφορά τη συνέχεια της υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και τον τύπο των πλοίων που θα χρησιμοποιούνταν. Ως εκ τούτου, υπήρχε ανάγκη δημόσιας αντιστάθμισης για την αντιμετώπιση μιας προφανούς ανεπάρκειας της αγοράς. Στη συνέχεια, η Ιταλία διευκρίνισε ότι η κατάσταση αυτή δεν είχε μεταβληθεί κατά τα έτη που μεσολάβησαν.

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

(189) Οι ιταλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι είχαν ενημερώσει την Επιτροπή, με επιστολή της 16ης Μαΐου 2011, ότι η Tirrenia και η Siremar υπό ΕΔ θα αποπλήρωναν τα εγγυημένα από το κράτος δάνεια μετά την ολοκλήρωση της πώλησης των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar, χρησιμοποιώντας τα έσοδα από οποιαδήποτε από τις πωλήσεις, καθώς και οι δύο εταιρείες καλύπτονταν από μία έκτακτη διαχείριση και έναν έκτακτο επίτροπο. Δεδομένου ότι αμφότερες οι διαδικασίες πώλησης βρίσκονταν σε εξέλιξη την άνοιξη του 2011 και ότι στις 25 Ιουλίου 2011 η CIN υπέγραψε τη σύμβαση για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, τόσο οι ιταλικές αρχές όσο και η Siremar υπό ΕΔ ήταν βέβαιες ότι η ενίσχυση μπορούσε να επιστραφεί έως την προθεσμία της 28ης Αυγούστου 2011.

(190) Ωστόσο, τα μετέπειτα γεγονότα καθυστέρησαν απροσδόκητα την ολοκλήρωση της πώλησης των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar. Ειδικότερα, η πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia καθυστέρησε λόγω της ανάγκης να ληφθεί έγκριση της συγχώνευσης από την Επιτροπή (βλέπε αιτιολογική σκέψη 65), ενώ η πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar καθυστέρησε λόγω της επανεκκίνησης της διαδικασίας και της σχετικής ένδικης διαφοράς που περιγράφεται στο τμήμα 2.3.3.2. Κατά συνέπεια, η Siremar υπό ΕΔ έπρεπε να συνεχίσει να εκτελεί τα δρομολόγιά της για σημαντικά μεγαλύτερο διάστημα από το προβλεπόμενο και να επωμιστεί τις σχετικές δαπάνες. Σύμφωνα με την Ιταλία, το σχέδιο εκκαθάρισης για τη Siremar ήταν διαθέσιμο στον ιστότοπο της έκτακτης διαχείρισης πριν από τη λήξη της εξάμηνης προθεσμίας που καθορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Η Ιταλία προσθέτει ότι η Επιτροπή ενημερωνόταν διαρκώς σχετικά με την πρόοδο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης. Το συνολικό ποσό που οφειλόταν από αμφότερες την Tirrenia και τη Siremar, συμπεριλαμβανομένων των τόκων, αποπληρώθηκε στο κράτος μόλις 48 ημέρες μετά τη λήψη από την έκτακτη διαχείριση της πρώτης πληρωμής από την πώληση των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar.

([70]) Βλέπε υπόθεση Analir κ.λπ., C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, σκέψεις 27 και 28.
([71]) Η Ιταλία παρέπεμψε ειδικότερα στις αιτιολογικές σκέψεις 105 έως 110 και 123 έως 153 της απόφασης του 2004.

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

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

(191) Η Ιταλία τόνισε ότι η ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τον νόμο Marzano. Παρότι ο εν λόγω νόμος αναφέρεται στη δυνατότητα προσδιορισμού του αγοραστή μέσω ιδιωτικής διαπραγμάτευσης, δεν εμποδίζεται η τήρηση των αρχών του ανοιχτού χαρακτήρα, της διαφάνειας και της μη διάκρισης. Επίσης, στην προκειμένη περίπτωση υπάρχουν άλλες νομοθετικές διατάξεις που απαιτούν τη διοργάνωση διαφανών ανταγωνιστικών και χωρίς διακρίσεις διαδικασιών. Ειδικότερα, το άρθρο 1 παράγραφος 5-*bis* στοιχείο β) του νόμου του 2010 απαιτεί από τον έκτακτο επίτροπο να περιορίσει τη διαδικασία «στον ελάχιστο δυνατό χρόνο βάσει της διαδικασίας έκτακτης διαχείρισης, με παράλληλη συμμόρφωση με την ανταγωνιστική, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαδικασία που απαιτείται για την πώληση».

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

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

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

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

γ) νομική απαίτηση για την υποβολή πρότασης σχετικά με την επαναπρόσληψη του προσωπικού που είναι αναγκαίο για τη λειτουργία της επιχείρησης βάσει των πινάκων στελέχωσης του στόλου (βλέπε αιτιολογική σκέψη 195 για περισσότερες λεπτομέρειες).

(194) Η Ιταλία διευκρίνισε επίσης ότι ένα από τα σκάφη της Siremar, το οποίο δεν ήταν αναγκαίο για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, πωλήθηκε στο πλαίσιο χωριστής διαδικασίας πώλησης. Ως εκ τούτου, αυτό το σκάφος δεν περιλαμβανόταν στον διαγωνισμό για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar (βλέπε επίσης τμήμα 4.3.2).

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

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

(197) Μετά τη δημοσίευση της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος στα ιταλικά και τα αγγλικά στον ιστότοπο της έκτακτης διαχείρισης και σε διάφορες εθνικές και διεθνείς εφημερίδες και ειδικούς ιστοτόπους, ελήφθησαν πέντε εκδηλώσεις ενδιαφέροντος (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 76 και 77). Η Ιταλία θεωρεί ότι αυτό αποδεικνύει ότι το περιεχόμενο της εν λόγω πρόσκλησης κατέστησε δυνατό τον σαφή προσδιορισμό των στοιχείων προς πώληση και της φύσης της ακολουθητέας διαδικασίας, με παράλληλη διαφύλαξη εμπορικά ευαίσθητων πληροφοριών (κυρίως για την προστασία των συμφερόντων των δυνητικών αγοραστών). Κατά τη διάρκεια της φάσης της δέουσας επιμέλειας, παρασχέθηκαν στις οντότητες αναλυτικές πληροφορίες όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τα συγκεκριμένα στοιχεία ενεργητικού προς πώληση, το επιχειρηματικό σχέδιο και το σχέδιο της νέας σύμβασης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 77).

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

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

(199) Η Ιταλία εξήγησε ότι ο έκτακτος επίτροπος δρομολόγησε ανεξάρτητες, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίες υποβολής προσφορών για την πώληση των επτά πλοίων ([72]) τα οποία η Tirrenia και η Siremar δεν χρειάζονταν για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Στις 10 Δεκεμβρίου 2010 δημοσιεύθηκαν προσκλήσεις εκδήλωσης ενδιαφέροντος σε εθνικές και διεθνείς εφημερίδες, καθώς και σε ορισμένα εξειδικευμένα έντυπα. Κατά τη λήξη της προθεσμίας, η οποία

([72]) Ειδικότερα, διοργανώθηκαν δύο διαδικασίες διαγωνισμού: μία διαδικασία για τα ταχύπλοα πορθμεία Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio, Scatto της Tirrenia και για το ταχύπλοο πορθμείο Guizzo της Siremar· και μία χωριστή διαδικασία για το μηχανοκίνητο πλοίο Domiziana της Tirrenia.

είχε παραταθεί δύο φορές, οι προσφορές που είχαν ληφθεί για τα έξι ταχύπλοα πορθμεία, συμπεριλαμβανομένων των πορθμείων της Siremar, αφορούσαν μόνο σκοπούς διάλυσης. Έγιναν απόπειρες να εξασφαλιστούν υψηλότερες προσφορές, αλλά δεν λήφθηκαν τέτοιες προσφορές. Στις 12 και 14 Ιουλίου 2011, αφού έλαβε άδεια από το υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης, ο έκτακτος επίτροπος πώλησε τα πλοία στον προσφέροντα που είχε υποβάλει την υψηλότερη προσφορά.

4.3.3. *Σχετικά με τη σύνδεση των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar με μια νέα σύμβαση*

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

(201) Επιπλέον, η Ιταλία θεώρησε ότι, δεδομένων των συνθηκών της αγοράς που επικρατούσαν εκείνη την περίοδο, ενδείκνυτο η σύνδεση των στοιχείων ενεργητικού των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar με νέες συμβάσεις. Σε μια περίοδο ύφεσης και σημαντικής πτώσης της ζήτησης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, η δυνατότητα χρήσης του στόλου των επιχειρηματικών κλάδων για την εκτέλεση των δρομολογίων δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στις νέες συμβάσεις θα συνιστούσε βιώσιμη επιχειρηματική ευκαιρία και όχι παράγοντα που θα μείωνε την αγοραία αξία των επιχειρηματικών κλάδων. Ως εκ τούτου, η Ιταλία θεωρούσε ότι αυτό δεν θα μπορούσε να έχει επηρεάσει αρνητικά τη διαδικασία υποβολής προσφορών και την επακόλουθη τιμή.

(202) Εν προκειμένω, η Ιταλία υπενθύμισε ότι από τα επτά πλοία που δεν περιλαμβάνονταν στο πεδίο των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar (βλέπε αιτιολογική σκέψη 199), έξι χρειάστηκε να πωληθούν για σκοπούς διάλυσης. Η Ιταλία θεωρεί ότι, λαμβανομένης υπόψη της πολυπλοκότητας της αγοράς θαλάσσιων μεταφορών και της οικονομικής ύφεσης την περίοδο εκείνη, δεν ήταν δυνατή η εξασφάλιση καλύτερης τιμής για τα στοιχεία ενεργητικού της εταιρείας, ακόμα και αν η διαδικασία υποβολής προσφορών είχε επαναληφθεί ή αν τα στοιχεία ενεργητικού δεν είχαν συνδεθεί με τη νέα σύμβαση.

(203) Τέλος, η Ιταλία επισήμανε ότι ούτε η SNS ούτε άλλοι φορείς του κλάδου διέθεταν στόλο και πληρώματα του μεγέθους και των προδιαγραφών που απαιτούνται για την παροχή των υπηρεσιών που προβλέπονται στη νέα σύμβαση ([73]). Ως εκ τούτου, ο μόνος τρόπος να ανατεθούν επιτυχώς οι υπηρεσίες αυτές ήταν η σύνδεσή τους με τα περιουσιακά στοιχεία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, έτσι ώστε ο φορέας εκμετάλλευσης να είναι κατάλληλα εξοπλισμένος για την εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

4.3.4. *Σχετικά με τον διορισμό ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα*

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

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

4.3.5. *Σχετικά με τη διαφάνεια της διαδικασίας*

(206) Η Ιταλία περιέγραψε τη διαδικασία πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar και τις αποφάσεις των ιταλικών διοικητικών δικαστηρίων (βλέπε τμήμα 2.3.3.2), οι οποίες επιβεβαίωσαν την τήρηση των γενικών αρχών της ανταγωνιστικότητας, της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε ήταν εκείνη που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 4γ του νομοθετικού διατάγματος 347/2003 και έδωσε τη δυνατότητα να εκπληρωθούν πλήρως οι στόχοι της έκτακτης διαχείρισης, συμπεριλαμβανομένης της εξασφάλισης της υψηλότερης δυνατής τιμής από την πώληση. Αυτό οφείλεται σε ορισμένες διασφαλίσεις που περιλαμβάνονταν στη διαδικασία, συμπεριλαμβανομένης ειδικότερα της ύπαρξης ελάχιστης τιμής, καθορισμένης από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα. Επίσης, όλα τα μέρη που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον για τη διαδικασία έλαβαν εγκαίρως όλες τις σχετικές πληροφορίες που θα τους επέτρεπαν να υποβάλουν προσφορά.

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

4.3.6. *Σχετικά με την πρώτη και τη δεύτερη έκθεση Ecorys*

(208) Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Ιταλία κλήθηκε να σχολιάσει (βλέπε αιτιολογική σκέψη 13) την πρώτη έκθεση Ecorys. Η Ιταλία συμφώνησε με το συμπέρασμα της Ecorys ότι ούτε η σύνδεση της ιδιωτικοποίησης με την ανάθεση της νέας σύμβασης ούτε ο όρος για το εργατικό δυναμικό μείωσαν την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar.

([73]) Από το 2010 ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar περιλάμβανε 18 πλοία και σχεδόν 500 εργαζομένους.

(209) Όσον αφορά την προαναφερόμενη σύνδεση, η Ιταλία αναφέρθηκε ειδικότερα σε δήλωση της Ecorys ότι, την περίοδο της πώλησης, η μόνη εναλλακτική επιλογή αντί της πώλησης των στοιχείων ενεργητικού υπό το καθεστώς παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν η ρευστοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Η Ιταλία επανέλαβε επίσης ότι, σε μια περίοδο κρίσης στον τομέα των πορθμείων, η οποία χαρακτηριζόταν από σημαντική μείωση της ζήτησης, η δυνατότητα χρήσης του στόλου της Siremar για τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίζονταν στη σύμβαση συνιστούσε απτή επιχειρηματική ευκαιρία, και όχι παράγοντα που ήταν πιθανό να οδηγήσει σε μείωση της αξίας των στοιχείων ενεργητικού.

(210) Όσον αφορά τον όρο για το εργατικό δυναμικό, η Ιταλία επισήμανε το συμπέρασμα της Ecorys ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο όρος αυτός είχε σημαντικό αντίκτυπο στην αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Η Ιταλία υπενθύμισε επίσης ότι αυτός ο όρος απέρρεε από το άρθρο 63 παράγραφος 2 του νομοθετικού διατάγματος 270/1999 και αφορούσε μόνο τους υπαλλήλους που απαιτούνται για τη διασφάλιση της άσκησης των σχετικών επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σύμφωνα με τους πίνακες στελέχωσης του στόλου. Οι πίνακες στελέχωσης του στόλου i) καθορίζουν την ποιοτική και ποσοτική σύνθεση του πληρώματος που απαιτείται για τη λειτουργία του σκάφους σύμφωνα με τη νομοθεσία για τη θαλάσσια ασφάλεια· ii) καθορίζονται με υπουργικό διάταγμα· και iii) καταρτίζονται από επιτροπή στην οποία συμμετέχουν, με συμβουλευτικό ρόλο, οργανώσεις που εκπροσωπούν τους εργαζόμενους και τους πλοιοκτήτες. Επίσης, η Ιταλία πρόσθεσε ότι, ενώ ο αγοραστής του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar έπρεπε να προσφέρει απασχόληση σε όλους τους υπαλλήλους που απαιτούνταν για τη διασφάλιση της εκτέλεσης της δημόσιας υπηρεσίας, η απασχόληση αυτή βασιζόταν σε διαφορετικές συμβάσεις απασχόλησης από εκείνες που ίσχυαν προηγουμένως.

(211) Γενικότερα όσον αφορά την αξία του επιχειρηματικού κλάδου, η πρώτη έκθεση της Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η εκτιμώμενη αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar θα μπορούσε να είναι κατά περίπου 4,6 % υψηλότερη από την αξία που πρότεινε ο εμπειρογνώμονας τον οποίο διόρισαν οι ιταλικές αρχές, η Banca Profilo. Ωστόσο, η Ιταλία έκρινε ότι η διαφορά αυτή μπορούσε να εξηγηθεί από το γεγονός ότι και οι δύο εμπειρογνώμονες έπρεπε να βασιστούν σε προβλέψεις για διάφορες τεχνικές παραμέτρους και ότι εκ φύσεως υπάρχει περιθώριο διαφοράς σε τέτοιου είδους προβλέψεις. Επίσης, η Ιταλία επισήμανε ότι, χάρη στην παρουσία δύο προσφορών από την SNS και τη CdI, η τιμή που επιτεύχθηκε κατά την πρώτη μεταβίβαση στη CdI (69,15 εκατ. EUR) ήταν κατά 14 εκατ. EUR υψηλότερη από την ελάχιστη τιμή που είχε ορίσει η Banca Profilo. Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν επίσης ανταποτίμηση, η οποία καταρτίστηκε από τη Banca Profilo και στην οποία εξηγούσε λεπτομερώς τις διαφορές με την έκθεση της Ecorys και υποστήριξε ότι οι δικές της παραδοχές αντικατοπτρίζουν καλύτερα την υπό εξέταση κατάσταση ([74]).

(212) Επίσης, η Ιταλία επισήμανε ότι η μεταβίβαση της κυριότητας του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar πραγματοποιήθηκε περισσότερα από δύο έτη μετά την ημερομηνία αναφοράς την οποία χρησιμοποίησαν τόσο η Banca Profilo όσο και η Ecorys για τις αποτιμήσεις τους. Κατά την περίοδο αυτή η αξία των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar υποτιμήθηκε και οι οικονομικές προοπτικές επιδεινώθηκαν σημαντικά. Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχε αμφιβολία ότι, την ημερομηνία ολοκλήρωσης της πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στη CdI, οι όροι της τιμής που συμφωνήθηκαν από τα μέρη αντικατόπτριζαν πλήρως την αγοραία αξία των εταιρικών στοιχείων ενεργητικού.

(213) Τέλος, για τα μεταγενέστερα στάδια της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, η Ιταλία υπέβαλε επίσης τη δεύτερη έκθεση Ecorys, η οποία επιβεβαίωσε ότι η προσφορά της SNS ήταν σύμφωνη με την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, όπως επικαιροποιήθηκε τέσσερα και πλέον έτη μετά την πρώτη της αξιολόγηση (βλέπε τμήμα 2.3.3.7). Ως εκ τούτου, ακόμα και αν η τελική πώληση στην SNS το 2016 πραγματοποιήθηκε σε τιμή χαμηλότερη από εκείνη που περιλαμβανόταν στην πρώτη έκθεση Ecorys, την οποία, για λόγους διαδικαστικών κανόνων, έπρεπε να αγνοήσει η έκτακτη διαχείριση, η Ιταλία θεωρεί ότι οι όροι τιμών που συμφωνήθηκαν από τα μέρη αντικατόπτριζαν πλήρως την αγοραία αξία των προς πώληση εταιρικών στοιχείων ενεργητικού.

*4.3.7. Σχετικά με την ένδικη διαφορά ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων και την τελική ανάθεση στην SNS*

(214) Η Ιταλία υπέβαλε αρκετές επιστολές για να ενημερώσει την Επιτροπή σχετικά με τα διάφορα στάδια της ένδικης διαφοράς ενώπιον των εθνικών διοικητικών δικαστηρίων και σχετικά με την τελική ανάθεση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στην SNS (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 93 έως 100).

(215) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι οι εξελίξεις αυτές δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση τον ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις χαρακτήρα της διαδικασίας πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar (βλέπε τμήμα 4.3.5). Πράγματι, η Ιταλία τόνισε ότι οι αποφάσεις των ιταλικών διοικητικών δικαστηρίων δεν κήρυξαν πλημμελή την οργάνωση και εκτέλεση της διαδικασίας πώλησης, αλλά επικεντρώθηκαν σε ένα στοιχείο της προσφοράς της CdI, δηλαδή στην αντεγγύηση, που δεν γνώριζε η Siremar υπό ΕΔ όταν ο διαγωνισμός κατακυρώθηκε για πρώτη φορά στη CdI ([75]). Επομένως, η Ιταλία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, με την εφαρμογή της απόφασης 592/14, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 96 έως 100, η διαδικασία είχε ολοκληρωθεί ορθά με την ανάθεση του επιχειρηματικού κλάδου στην SNS.

([74]) Ειδικότερα, οι διαφορές αυτές αφορούν τα επιτόκια μηδενικού κινδύνου, τα επιτόκια βάσει του κινδύνου αγοράς, τους συντελεστές βήτα και το κόστος χρέους. Για παράδειγμα, η Banca Profilo χρησιμοποίησε το επιτόκιο του 10ετούς ιταλικού κρατικού ομολόγου ως επιτόκιο μηδενικού κινδύνου, καθώς ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar δραστηριοποιείται αποκλειστικά στην Ιταλία. Η Ecorys, ωστόσο, χρησιμοποίησε το χαμηλότερο επιτόκιο του γερμανικού κρατικού ομολόγου, με το οποίο ωστόσο υποτιμάται, σύμφωνα με τη Banca Profilo, το κόστος κεφαλαίου του επιχειρηματικού κλάδου. Επίσης, για το ασφάλιστρο κινδύνου αγοράς, τόσο η Ecorys όσο και η Banca Profilo χρησιμοποίησαν το ασφάλιστρο που ίσχυε για την Ιταλία, αλλά η δεύτερη πρόσθεσε 1 % επιτόκιο ειδικού κινδύνου που συνδέεται με το γεγονός ότι η Siremar δραστηριοποιείται μόνο στη Σικελία, όπου ο κίνδυνος είναι υψηλότερος από τον μέσο όρο της Ιταλίας.

([75]) Δεδομένου ότι η δήλωση προθέσεων της Unicredit δεν ανέφερε την ύπαρξη αντεγγύησης.

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

(216) Η Ιταλία επανέλαβε ότι είχε κοινοποιήσει την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που επρόκειτο να καταβληθεί στο πλαίσιο της νέας σύμβασης μόνο για λόγους ασφάλειας δικαίου, καθώς δεν θεωρούσε ότι το μέτρο αυτό συνιστούσε κρατική ενίσχυση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 9). Ειδικότερα, οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι τα τέσσερα κριτήρια Altmark πληρούνται για τους ακόλουθους λόγους:

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

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

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

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

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

(217) Η Ιταλία επισήμανε ότι, ανεξάρτητα από το προβλεπόμενο από τον νόμο ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 %, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στη Siremar το 2009 ανερχόταν σε 67 009 405 EUR. Από το 2010 και μετά, το μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης ορίστηκε σε 55 694 895 EUR. Η Ιταλία επισήμανε ότι αυτό αντιστοιχεί σε μείωση κατά 25 %. Αυτό θα ανάγκαζε τον αγοραστή του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar να ενισχύσει σε μεγάλο βαθμό την αποδοτικότητα των δραστηριοτήτων προκειμένου τα έξοδα να μην υπερβαίνουν τα όρια του πάγιου ύψους της επιδότησης επί της συνολικής διάρκειας της νέας σύμβασης και να αντισταθμιστεί ο πληθωρισμός επί μακράς περιόδου στο μέλλον.

(218) Η Ιταλία επισήμανε ότι η οδηγία CIPE προβλέπει ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % θα χρησιμοποιείται για τον καθορισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου βάσει του ΜΣΚΚ (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 49 έως 58). Ωστόσο, καθώς ο νόμος του 2009 θέτει ανώτατο όριο στο ύψος της αντιστάθμισης, ο υπολογισμός απλουστεύθηκε με χρήση του 6,5 % ως πάγιου συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου για τον έλεγχο τυχόν υπεραντιστάθμισης. Η προσέγγιση αυτή εφαρμόζεται στο πλαίσιο της νέας σύμβασης. Οι ιταλικές αρχές απέδειξαν επίσης ότι η εφαρμογή της πλήρους μεθοδολογίας που προβλέπεται στην οδηγία CIPE ενδέχεται να είχε ως αποτέλεσμα απόδοση επί του κεφαλαίου η οποία, τουλάχιστον σε ορισμένα έτη, θα είχε υπερβεί το 6,5 % (δηλαδή 8,87 %). Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία θεωρεί ότι η απλουστευμένη προσέγγισή της είναι συντηρητική και δεν επιτρέπει υψηλότερη αντιστάθμιση για τη Siremar, τη CdI ή την SNS από αυτή που καθορίζεται στην οδηγία CIPE.

(219) Η Ιταλία ισχυρίστηκε επίσης ότι η απόδοση επί του κεφαλαίου του 6,5 % αντικατοπτρίζει τον κίνδυνο των δραστηριοτήτων που ανατέθηκαν στη Siremar, τη CdI ή την SNS, και ότι δεν υπήρξε υπεραντιστάθμιση της δημόσιας υπηρεσίας, για τους ακόλουθους λόγους:

α) ορισμένες μακροοικονομικές μελέτες ορίζουν ασφάλιστρο κινδύνου για συγκεκριμένη χώρα ή γεωγραφική περιοχή. Σύμφωνα με το IESE Business School, ένα ποσοστό 6,4 % θα αποτελούσε κατάλληλο συντελεστή κινδύνου χώρας για την Ιταλία. Ως εκ τούτου, ένα ασφάλιστρο κινδύνου της τάξης του 6,5 % θα αποτελούσε εύλογη απόδοση·

β) η νέα σύμβαση προβλέπει τον υπολογισμό του επιπέδου της αντιστάθμισης βάσει της προβλεπόμενης εξέλιξης των εσόδων και των δαπανών. Αντίθετα με τις αρχικές συμβάσεις, η νέα σύμβαση δεν προβλέπει πλήρη και αυτόματη αντιστάθμιση για την αύξηση των λειτουργικών δαπανών (όπως του εργατικού κόστους, των καυσίμων, των ναυλώσεων κ.λπ.). Οι κίνδυνοι που σχετίζονται με τυχόν αύξηση των δαπανών, καθώς και οι κίνδυνοι που συνδέονται με τους όγκους κίνησης, θα βάρυναν εξολοκλήρου τον φορέα εκμετάλλευσης. Ειδικότερα, ο φορέας εκμετάλλευσης επωμίζεται όλους τους κινδύνους που συνδέονται με την υπηρεσία και δεν έχει εγγύηση αντιστάθμισης σε επίπεδο επαρκές για την κάλυψη των δαπανών του. Αυτό θα ίσχυε ακόμα και αν ληφθούν υπόψη τα άρθρα 8 και 9 της νέας

σύμβασης, καθώς ο φορέας εκμετάλλευσης εξακολουθεί να εκτίθεται στον κίνδυνο καθυστερήσεων μεταξύ της εμφάνισης τέτοιων ανισορροπιών και του σημείου πιθανής πραγματοποίησης προσαρμογών. Η Ιταλία υπέβαλε τους ετήσιους ανά δρομολόγιο λογαριασμούς της CdI και της SNS για την περίοδο από τον Αύγουστο του 2012 έως τον Δεκέμβριο του 2019 προκειμένου να αποδείξει ότι δεν υπήρχε υπεραντιστάθμιση στο πλαίσιο της νέας σύμβασης ([76])·

γ) για το πρώτο έτος της παράτασης της αρχικής σύμβασης, το 2009, εφαρμόστηκε η μεθοδολογία υπολογισμού της αντιστάθμισης που προβλεπόταν στην αρχική σύμβαση, η οποία δεν περιλάμβανε το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 %. Για το εν λόγω έτος, η Ιταλία υπέβαλε τον λεπτομερή υπολογισμό της αντιστάθμισης βάσει της αρχικής σύμβασης και τους λογαριασμούς ανά δρομολόγιο. Για τα επόμενα έτη της παράτασης, δηλαδή το 2010, το 2011 και την περίοδο από τον Ιανουάριο έως τον Ιούλιο του 2012, εφαρμόστηκε η μεθοδολογία CIPE για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, η οποία περιλάμβανε το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 %. Ωστόσο, η Ιταλία τόνισε ότι, πέραν της μεθοδολογίας CIPE, εφαρμόστηκε επίσης από το 2010 το ανώτατο όριο των 55,7 εκατ. EUR που καθορίστηκε με τον νόμο του 2009. Το εν λόγω ποσό δεν θα επαρκούσε για τη στήριξη των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας της Siremar, λόγω της αύξησης του κόστους των καυσίμων, των αλλαγών στη συναλλαγματική ισοτιμία EUR/USD και της κρίσης στον τομέα των θαλάσσιων εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών στην Ιταλία. Για να τεκμηριώσει αυτόν τον ισχυρισμό, η Ιταλία υπέβαλε τριμηνιαίες εκθέσεις της έκτακτης διαχείρισης, τους λογαριασμούς ανά δρομολόγιο για το 2010 και επιστολές που απέστειλαν η Tirrenia και η Siremar υπό ΕΔ τον Απρίλιο και τον Ιούνιο του 2010 στο υπουργείο Μεταφορών ([77]).

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

(220) Παρότι η Ιταλία θεωρούσε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της νέας σύμβασης 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.

(221) Η Ιταλία υπενθύμισε ότι η αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά τον γνήσιο χαρακτήρα μιας ΥΓΟΣ περιορίζεται στον έλεγχο της διάπραξης πρόδηλου σφάλματος από το κράτος μέλος κατά τον καθορισμό μιας υπηρεσίας ως ΥΓΟΣ. Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία περιέγραψε τα δρομολόγια που προσδιορίζονται στη νέα σύμβαση και επισήμανε ότι όλες οι συνδέσεις απαιτούν από διαρθρωτική άποψη την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη Siremar καθώς και σε άλλους φορείς εκμετάλλευσης.

(222) Η Ιταλία παρείχε επίσης ετήσια δεδομένα κυκλοφορίας επιβατών για τα δύο οικονομικά έτη που προηγήθηκαν του έτους κατά το οποίο ανατέθηκε η ΥΓΟΣ (δηλαδή για το 2010 και το 2011), ώστε να υποστηρίξει ότι το όριο των 300 000 επιβατών που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία δ) και ε) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 δεν είχε παραβιαστεί στα επιμέρους δρομολόγια που εκτελούσε η Siremar. Επιπρόσθετα, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι υπάρχει συμμόρφωση με το άρθρο 2 παράγραφος 4 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, καθώς, με την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar μέσω ανταγωνιστικής, διαφανούς και χωρίς διακρίσεις διαδικασίας υποβολής προσφορών, εκπληρώθηκαν πλήρως οι απαιτήσεις του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ.

(223) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η νέα σύμβαση πληροί όλες τις προϋποθέσεις που ισχύουν για τις πράξεις ανάθεσης, όπως προσδιορίζονται στα άρθρα 4 έως 9 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Ειδικότερα, η σύμβαση καθορίζει αναλυτικά τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τη διάρκειά τους, τον μηχανισμό αντιστάθμισης (βάσει της οδηγίας CIPE και του νόμου του 2009) και τους μηχανισμούς αποτροπής και ανάκτησης τυχόν υπεραντιστάθμισης. Τέλος, η Ιταλία επισήμανε τα μέτρα που εφαρμόζονται για τη διασφάλιση της αυστηρής συμμόρφωσης με τους όρους της νέας σύμβασης, τα οποία περιλαμβάνουν ένα σύστημα ένδικων μέσων και οικονομικών κυρώσεων.

### 4.7. **Σχετικά με την αντεγγύηση**

(224) Η Ιταλία υποστήριξε ότι τα έγγραφα που υπέβαλαν οι δυνητικοί προσφέροντες κατά τη διαδικασία του διαγωνισμού δεν παρείχαν καμία ένδειξη για την ύπαρξη αντεγγύησης που να στηρίζει τη δήλωση προθέσεων της Unicredit η οποία συνόδευε την επιτυχή προσφορά της CdI. Πράγματι, η εν λόγω δήλωση δεν αναφερόταν, ρητά ή υπόρρητα, στην ύπαρξη αντεγγύησης από τη Σικελία. Σύμφωνα με την Ιταλία, ο διαγωνισμός κατακυρώθηκε στη CdI, καθώς η προσφορά της πληρούσε όλες τις αναγκαίες απαιτήσεις και ήταν πιο συμφέρουσα από την προσφορά της SNS. Η Ιταλία υποστήριξε επίσης ότι η απουσία οποιασδήποτε σχέσης μεταξύ της δήλωσης προθέσεων και της αντεγγύησης της Σικελίας επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι, ακόμα και μετά την ανάκληση αυτής της αντεγγύησης από τη Σικελία ([78]), η Unicredit επιβεβαίωσε τη δέσμευσή της έναντι της CdI και στη συνέχεια εξέδωσε τραπεζική εγγύηση προς τη Siremar υπό ΕΔ για την κάλυψη των δόσεων πληρωμής της CdI ([79]).

([76]) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι υπήρχαν κενά στα εν λόγω στοιχεία που συνδέονταν με την ένδικη διαφορά ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων και τις δύο αναθέσεις του επιχειρηματικού κλάδου (ειδικότερα, τα αριθμητικά στοιχεία για το 2015 δεν επικυρώθηκαν από εξωτερικό σύμβουλο και δεν παρασχέθηκαν στοιχεία για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου έως τις 10 Απριλίου 2016).

([77]) Στις εν λόγω επιστολές, οι εταιρείες ισχυρίστηκαν ότι τα ποσά αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στον νόμο του 2009 δεν θα επαρκούσαν για την κάλυψη του καθαρού κόστους της υπηρεσίας, λόγω της αύξησης των τιμών του πετρελαίου. Στην επιστολή του Ιουνίου του 2010, το ποσό εξακολουθούσε να θεωρείται επαρκές «προς το παρόν» για τη Siremar, αλλά υπήρχε ήδη προβλεπόμενη απόκλιση ύψους 23,1 εκατ. EUR για την Tirrenia.

([78]) Με επιστολή του γενικού λογιστή της Περιφέρειας.

([79]) Στις 3 Φεβρουαρίου 2012 η Unicredit επέστρεψε την αντεγγύηση της CdI στη Σικελία και επιβεβαίωσε ότι η δική της εγγύηση δεν συνδεόταν με την αντεγγύηση από τη Σικελία. Η εγγύηση άρχισε να ισχύει στη συνέχεια στις 31 Ιουλίου 2012, όταν οριστικοποιήθηκε η πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar.

(225) Η Ιταλία υπέβαλε επίσης ορισμένα έγγραφα για να αποδείξει ότι η αντεγγύηση δεν παρείχε επιλεκτικό πλεονέκτημα στη CdI και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση. Ειδικότερα, η Ιταλία υπέβαλε: συμφωνία εγγύησης που υπογράφηκε στις 20 Νοεμβρίου 2011 από τους μετόχους της CdI (δηλαδή, τη Σικελία, τη Mediterranea, την Isolemar S.r.l., τη Lauro.it SpA και τη Davimar), με την οποία συμφώνησαν να αντεγγυηθούν από κοινού την επιτυχή προσφορά της CdI έως το ποσό των 35 εκατ. EUR· και επιστολή της Unicredit, της 10ης Μαΐου 2012, με την οποία ενημερώνει τη CdI σχετικά με τους όρους που ισχύουν για την εγγύησή της, κυρίως ένα ασφάλιστρο τουλάχιστον 250 μονάδων βάσης ετησίως. Σύμφωνα με την Ιταλία, δεν θα μπορούσαν να υπάρχουν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης στην αντεγγύηση, εάν η μεταγενέστερη ανάκλησή της δεν είχε καμία επίπτωση στα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του δικαιούχου της. Τα έγγραφα αυτά θα καταδείκνυαν, συνεπώς, ότι οι προϋποθέσεις για τη διαπίστωση της ύπαρξης ενίσχυσης στο πλαίσιο εγγύησης, όπως καθορίζονται από την πάγια νομολογία της Ένωσης, δεν συντρέχουν στην προκειμένη περίπτωση.

### 4.8. **Σχετικά με την προτεραιότητα ελλιμενισμού**

(226) Οι ιταλικές αρχές υποστήριξαν ότι δεν υπήρξε ή υπάρχει απώλεια κρατικών πόρων μέσω της κατανομής της προτεραιότητας ελλιμενισμού. Πράγματι, όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων καταβάλλουν κανονικά τέλη ελλιμενισμού στις αρμόδιες λιμενικές αρχές, ανεξάρτητα από το αν παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες ή όχι. Αυτή η προτεραιότητα ελλιμενισμού εφαρμόζεται μόνο στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας και έγινε δεκτή από την Επιτροπή με επιστολή της 24ης Ιανουαρίου 2011, η οποία εστάλη στο πλαίσιο της διαδικασίας επί παραβάσει αριθ. 2007/4609 (βλέπε τμήμα 2.4), στο μέτρο που ισχύει μόνο για τα εν λόγω δρομολόγια. Επίσης, η Ιταλία διευκρίνισε ότι η Siremar και οι διάδοχοί της δεν κατέβαλαν και δεν καταβάλλουν κανένα πρόσθετο τέλος για αυτήν την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

(227) Δεδομένου ότι δεν οφείλεται τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού, το χρηματικό πλεονέκτημα που χορηγήθηκε στη Siremar και στους διαδόχους της, εάν υπάρχει, δεν μπορεί να προσδιοριστεί ποσοτικά. Ωστόσο, η Ιταλία επισήμανε ότι, στην πράξη, η προτεραιότητα ελλιμενισμού θα εφαρμοζόταν μόνο σε περιορισμένες περιπτώσεις, λόγω του μεγέθους των περισσότερων λιμένων και του εκ των προτέρων προγραμματισμού των αφίξεων και αναχωρήσεων.

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

(228) Η Ιταλία δεν αμφισβήτησε ότι η Siremar έλαβε περίπου 7 215 800 EUR για να προβεί σε αναβαθμίσεις των πλοίων οι οποίες ήταν απαραίτητες για την τήρηση των διεθνών πρότυπων ασφάλειας (τα οποία αποκαλούνται «κεφάλαια της Στοκχόλμης»). Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι τα κεφάλαια αυτά χρησιμοποιήθηκαν μόνο για την πληρωμή των αναβαθμίσεων των πλοίων. Πράγματι, όταν υπογράφηκε η σύμβαση πώλησης με τη CdI στις 21 Οκτωβρίου 2011, απέμεναν για να δαπανηθούν μόνο 580 600 EUR. Η Siremar υπό ΕΔ δαπάνησε τα εν λόγω εναπομείναντα κεφάλαια τον Ιανουάριο του 2012, πριν από τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου στη CdI, για την εκτέλεση ορισμένων αναγκαίων εργασιών στο σκάφος Martini, οι οποίες εξακολουθούσαν να εκκρεμούν.

(229) Όσον αφορά τις φοροαπαλλαγές για τις πράξεις και τις συναλλαγές που σχετίζονται με την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, οι οποίες προβλέπονται στον νόμο του 2010, οι ιταλικές αρχές επισήμαναν καταρχάς ότι, για τις εταιρείες που εμπλέκονται σε διαδικασία αφερεγγυότητας, τα έσοδα καθορίζονται σύμφωνα με τους κανόνες του άρθρου 183 του ενοποιημένου νόμου για τον φόρο εισοδήματος. Βάσει της εν λόγω διάταξης, τα έσοδα μιας επιχείρησης για την περίοδο από την έναρξη της πτωχευτικής διαδικασίας έως την περάτωσή της υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ των στοιχείων ενεργητικού της επιχείρησης στην αρχή της διαδικασίας και των εναπομεινάντων στοιχείων ενεργητικού στο τέλος. Πριν από τη λήξη της διαδικασίας δεν είναι, ως εκ τούτου, δυνατό να προβλεφθεί η ύπαρξη φορολογικής υποχρέωσης ούτε το μέγεθός της.

(230) Όσον αφορά τους έμμεσους φόρους, οι ιταλικές αρχές τόνισαν ότι οι προβλεπόμενες απαλλαγές σχεδιάστηκαν με σκοπό την επίτευξη διοικητικής απλούστευσης. Από την πλευρά της φορολογίας, τα αποτελέσματά τους θα μπορούσαν να θεωρηθούν αμελητέα και με μικρό αντίκτυπο σε σχέση με φόρους που επιβάλλονται σε έγγραφα βάσει κατ' αποκοπήν συντελεστών. Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω απαλλαγή αφορά το τέλος καταχώρισης (168 EUR ανά έγγραφο), τα τέλη κτηματολογίου και εγγραφής υποθήκης (168 EUR έκαστο) και το τέλος χαρτοσήμου (14,62 EUR για τέσσερις πλευρές). Επίσης, οι ιταλικές αρχές επισήμαναν ότι, σύμφωνα με το άρθρο 9 των συμβάσεων για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar υπό ΕΔ στη CdI και την SNS, όλα τα τέλη ήταν πληρωτέα από τον αγοραστή. Στην περίπτωση της μεταβίβασης στην SNS, οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν ότι εφαρμόζεται πάγιο τέλος καταχώρισης ύψους 245 EUR, σύμφωνα με το άρθρο 19-ter παράγραφος 24-bis του νομοθετικού διατάγματος 135/2009.

(231) Τέλος, οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν ότι οι πόροι του FAS δεν χρησιμοποιήθηκαν για την παροχή πρόσθετης αντιστάθμισης στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Siremar. Αντίθετα, οι πόροι αυτοί κατέστησαν διαθέσιμοι για τη συμπλήρωση των δημοσιονομικών πιστώσεων που είχαν διατεθεί για την πληρωμή των αντισταθμίσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, σε περίπτωση που οι εν λόγω δημοσιονομικές πιστώσεις αποδεικνύονταν ανεπαρκείς. Η Ιταλία επισημαίνει ότι το άρθρο 1 παράγραφος *5-ter* του νομοθετικού διατάγματος 125/2010 παρείχε στις περιφέρειες τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του FAS για να χρηματοδοτήσουν τη συνήθη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ή μέρος αυτής) και, με αυτόν τον τρόπο, να διασφαλίσουν τη συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Επίσης, η Ιταλία διευκρίνισε ότι, σύμφωνα με το άρθρο 26 του νομοθετικού διατάγματος 185/2008, 65 εκατ. EUR για καθένα από τα έτη 2009, 2010 και 2011 προορίζονταν για τον όμιλο Tirrenia και, ως εκ τούτου, 195 εκατ. EUR αντλήθηκαν από

τους πόρους του FAS. Τα εν λόγω κεφάλαια 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 ιταλικό κρατικό προϋπολογισμό για την πληρωμή των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

### 4.10. **Σχετικά με την έλλειψη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI**

(232) Η Ιταλία υποστήριξε ότι δεν υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI για τους ακόλουθους λόγους:

α) *Αντικείμενο της πώλησης*: η Ιταλία επισήμανε ότι η Siremar επρόκειτο αρχικά να πωληθεί ως μέρος της Tirrenia (της οποίας ήταν θυγατρική). Αφού η εν λόγω απόπειρα ιδιωτικοποίησης απέβη άκαρπη, διοργανώθηκαν χωριστές διαδικασίες υποβολής προσφορών για μέρος των σχετικών στοιχείων ενεργητικού της εταιρείας (δηλαδή για τους επιχειρηματικούς κλάδους της Tirrenia και της Siremar αντίστοιχα). Επίσης, η πώληση αφορούσε περιορισμένο αριθμό στοιχείων ενεργητικού της Siremar υπό ΕΔ, τα οποία προηγουμένως δεν είχαν λειτουργική αυτονομία· στοιχεία ενεργητικού τα οποία δεν ήταν ουσιώδη για τη δημόσια υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένου ενός ταχύπλοου πορθμείου, πωλήθηκαν χωριστά. Επίσης, τα χρέη που είχε συνάψει η Siremar υπό ΕΔ πριν από τη μεταβίβαση δεν αναλήφθηκαν από τη CdI.

β) *Οικονομική δραστηριότητα*: οι όροι για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στη νέα σύμβαση για τη CdI διαφέρουν σημαντικά από εκείνους που καθορίζονταν στην αρχική σύμβαση για τη Siremar. Ειδικότερα, η νέα σύμβαση προβλέπει διαφορετικά κριτήρια για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (η οποία ορίζεται σε ένα μέγιστο ποσό, αντί της πλήρους κάλυψης των ζημιών από τη δημόσια υπηρεσία) και εισάγει μεγαλύτερη ευελιξία στις τιμές που προσφέρονται στους επιβάτες (με τη χρήση ανώτατων αντί πάγιων τιμών). Η Ιταλία θεώρησε ότι η σημαντική αλλαγή στη μέθοδο αντιστάθμισης ανάγκασε τον αγοραστή να αυξήσει την οργανωτική αποδοτικότητα του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Τέλος, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι απλώς και μόνο η μετάβαση από δημόσια σε ιδιωτική ιδιοκτησία συνεπάγεται δραστική αλλαγή στην οργάνωση και τη διαχείριση του επιχειρηματικού κλάδου.

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

δ) *Τιμή μεταβίβασης*: η Ιταλία επισήμανε ότι ένας ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας εκτίμησε την αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar και ότι το μοναδικό κριτήριο για την επιλογή των προσφορών στη διαδικασία υποβολής προσφορών για την πώληση του εν λόγω επιχειρηματικού κλάδου ήταν η υψηλότερη τιμή.

ε) *Διαφορετικοί μέτοχοι του πωλητή και του αγοραστή:* η Ιταλία επισήμανε ότι ο αγοραστής εντοπίστηκε μέσω διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού που ήταν ανοικτή στον ευρύτερο δυνατό αριθμό δυνητικών προσφερόντων. Ο εν λόγω διαγωνισμός βασίστηκε στις αρχές του ανταγωνισμού, της διαφάνειας και της μη εισαγωγής διακρίσεων και κατακυρώθηκε με χρήση του κριτηρίου της υψηλότερης τιμής. Επίσης, η Ιταλία αναφέρθηκε στην απόφαση της AGCM αριθ. 23023, της 23ης Νοεμβρίου 2011 ([80]), σύμφωνα με την οποία κανένας μεμονωμένος μέτοχος της Mediterranea δεν θα ήταν σε θέση να ασκήσει αποκλειστικό ή κοινό έλεγχο επί του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Πράγματι, ο επιτυχών προσφέρων, η CdI, ελεγχόταν κατά 65,32 % από τη Mediterranea. Η Σικελία κατείχε το 43,02 % των μετοχών της Mediterranea, ενώ τρεις ιδιώτες κατείχαν από κοινού τις υπόλοιπες μετοχές. Τα εν λόγω μέρη κατείχαν κοινές μετοχές ή «μετοχές τύπου Α», αλλά η Σικελία κατείχε «μετοχές τύπου Β», οι οποίες υπόκεινται σε ορισμένους περιορισμούς. Για παράδειγμα, η Σικελία δεν μπορούσε να διορίσει υπαλλήλους ή διευθυντές της στο διοικητικό συμβούλιο της εταιρείας. Για τους λόγους αυτούς, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η ταυτότητα του πωλητή διέφερε από την ταυτότητα του αγοραστή και ότι ο πωλητής δεν ήταν σε θέση να ασκήσει κανενός είδους έλεγχο ή ακόμα και απλή παρέμβαση στη διαχείριση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, μετά τη μεταβίβασή του στη CdI.

στ) *Η οικονομική λογική της πράξης*: στόχος της πράξης ήταν η ελευθέρωση των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών που ασκούνται από τη Siremar ώστε να επιτευχθεί συμμόρφωση με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ. Επίσης, η πρώτη πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος δημοσιεύθηκε στις 4 Οκτωβρίου 2010, ενώ η επίσημη διαδικασία έρευνας της Επιτροπής κινήθηκε με την απόφαση της 5ης Οκτωβρίου 2011. Επομένως, η Ιταλία θεώρησε ότι η πράξη δεν είχε ως στόχο την καταστρατήγηση των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, αλλά σχεδιάστηκε και εκτελέστηκε με σκοπό την υλοποίηση ενός σημαντικού βιομηχανικού έργου.

([80]) C11320 – Compagnia delle Isole/Ramo di azienda di Tirrenia di Navigazione (Siremar), Provvedimento n. 23023 del 23 novembre 2011.

## 5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

### 5.1. **Παρατηρήσεις της Siremar υπό έκτακτη διαχείριση**

(233) Η Siremar υπό ΕΔ υπέβαλε ένα κύριο σύνολο παρατηρήσεων και μία μεταγενέστερη επιστολή. Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκαν επίσης άτυπες ανταλλαγές πληροφοριών, με πλήρη γνώση των ιταλικών αρχών, για να διευκρινιστούν ορισμένα εκκρεμή ζητήματα ή να συγκεντρωθούν συγκεκριμένες πληροφορίες. Επίσης, όσον αφορά τα περισσότερα μέτρα ενίσχυσης, η Siremar υπό ΕΔ προέβαλε επιχειρήματα παρεμφερή με εκείνα που προέβαλε η Ιταλία.

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

(234) Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012, η οποία ελήφθη στις 19 Απριλίου 2013, η Siremar υπό ΕΔ αναφέρθηκε καταρχάς στη διαδικασία επί παραβάσει αριθ. 2007/4609 της Επιτροπής σχετικά με την εσφαλμένη εφαρμογή του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ (βλέπε επίσης τμήμα 2.4). Στο πλαίσιο αυτό, η Siremar υπό ΕΔ αναφέρθηκε στην επιστολή της 21ης Δεκεμβρίου 2009 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 136), η οποία αφορούσε την πρόθεση της Ιταλίας να δρομολογήσει διαγωνισμούς όχι για τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας αλλά για την πώληση των ναυτιλιακών εταιρειών που είχαν συνάψει αυτές τις συμβάσεις. Στην εν λόγω επιστολή, επισημάνθηκε ότι, λαμβανομένης υπόψη της σχεδιαζόμενης ριζικής αναμόρφωσης του τομέα και δεδομένων των κοινωνικών επιπτώσεων που θα είχαν οι διαγωνισμοί αν δεν περιλάμβαναν τις εταιρείες, οι διαδικασίες που επιλέχθηκαν ήταν αποδεκτές —καταρχήν και κατ' εξαίρεση— για τον σκοπό της διασφάλισης της συμμόρφωσης με την αρχή της μη εισαγωγής διακρίσεων μεταξύ των πλοιοκτητών της Κοινότητας.

(235) Στις 21 Ιουνίου 2012 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 143), η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλία αιτιολογημένη γνώμη σχετικά με την καθυστέρηση στην υλοποίηση ανταγωνιστικών διαδικασιών για την ανάθεση των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τις οποίες εκτελούσαν η Caremar, η Laziomar και η Saremar, πάνω από τρία έτη μετά την κανονική λήξη των σχετικών συμβάσεων. Καθώς οι ιταλικές αρχές είχαν ολοκληρώσει τις ανταγωνιστικές διαδικασίες για την ανάθεση των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών τις οποίες εκτελούσαν η Tirrenia, η Siremar και η Toremar, η αιτιολογημένη γνώμη δεν αφορούσε αυτές τις εταιρείες. Βάσει των ανωτέρω και υπό το πρίσμα των προγενέστερων ανταλλαγών επιστολών μεταξύ των ιταλικών αρχών και των υπηρεσιών της Επιτροπής, η Siremar υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι η Επιτροπή είχε διαπιστώσει ότι η ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar ήταν σύμφωνη με το άρθρο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ.

(236) Βάσει της νομολογίας των ευρωπαϊκών δικαστηρίων ([81]), η Siremar υπό ΕΔ υποστήριξε ότι, αφού καθοριστούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σύμφωνα με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ, οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να θεωρούνται σύμφωνες με το ενωσιακό δίκαιο χωρίς να απαιτείται περαιτέρω έλεγχος σύμφωνα με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Σύμφωνα με τη Siremar υπό ΕΔ, δεδομένου ότι στο πλαίσιο της διαδικασίας επί παραβάσει συνάχθηκε το συμπέρασμα ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί στα δρομολόγια τα οποία εκτελούσε ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar πριν από την ιδιωτικοποίηση ήταν αιτιολογημένες υπό το πρίσμα του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ, το συμπέρασμα αυτό δεν μπορεί να αμφισβητηθεί στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας της Επιτροπής που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ ([82]). Ως εκ τούτου, τυχόν πρόσθετες ενέργειες βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ θα πρέπει να περιοριστούν σε άλλα μέτρα, διαφορετικά από την αντιστάθμιση για το πρόσθετο κόστος που δημιουργείται από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν ανατεθεί νομίμως και εκτελούνται βάσει του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ.

(237) Τέλος, η Siremar υπό ΕΔ αναφέρθηκε στην απόφαση του 2009 με την οποία ακυρώθηκε η απόφαση του 2004 και στη δυνατότητα χαρακτηρισμού ως υφιστάμενης ενίσχυσης της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που αξιολογήθηκε στην εν λόγω απόφαση. Εάν η ενίσχυση που χορηγήθηκε στον πρώην όμιλο Tirrenia χαρακτηριζόταν πράγματι ως υφιστάμενη ενίσχυση, ο χαρακτηρισμός αυτός θα ίσχυε πιθανόν και για την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που εκτελούνταν από τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar έως την ιδιωτικοποίηση για τους ακόλουθους λόγους:

α) η επέκταση της αρχικής σύμβασης ήταν αυστηρά απαραίτητη για τη διασφάλιση της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας εν αναμονή της ανάθεσης της νέας σύμβασης, στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Ως εκ τούτου, θεωρήθηκε αιτιολογημένη ενόψει της έκβασης της διαδικασίας επί παραβάσει της Επιτροπής·

β) οι μόνες ουσιώδεις αλλαγές που επήλθαν από την 1η Ιανουαρίου 2009 είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση του συνολικού ποσού της χορηγηθείσας αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

#### 5.1.2. *Σχετικά με την παράταση της αρχικής σύμβασης*

(238) Όσον αφορά την ύπαρξη πραγματικής ΥΓΟΣ στα δρομολόγια που εξυπηρετούσε ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar βάσει της αρχικής σύμβασης, η Siremar υπό ΕΔ απαρίθμησε πρώτα τις συνδέσεις στις οποίες εκτελούσε δημόσια υπηρεσία κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης. Υπήρχε ανταγωνισμός σε ορισμένα δρομολόγια για ορισμένες περιόδους του έτους. Ωστόσο, αυτοί οι φορείς εκμετάλλευσης παρείχαν επίσης δημόσια υπηρεσία και λάμβαναν ανάλογη αντιστάθμιση. Επομένως, η Siremar υπό ΕΔ επισήμανε ότι η παρουσία των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης δεν θέτει υπό

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

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

αμφισβήτηση την ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ. Επιπρόσθετα, η Siremar υπό ΕΔ υπέβαλε στοιχεία επιβατών για τα δρομολόγια που εκτελούνταν το 2010 και το 2011, τα οποία έδειξαν ότι, σε όλα τα επιμέρους δρομολόγια, η μέση ετήσια επιβατική κίνηση ήταν μικρότερη των 300 000 επιβατών ([83]). Σε αυτήν τη βάση, θα πληρούνταν οι όροι που προβλέπονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία δ) και ε) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Επίσης, δεδομένου ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε βάσει της παράτασης των αρχικών συμβάσεων εκκαθαρίστηκε στο πλαίσιο της διαδικασίας επί παραβάσει, πληρούται επίσης ο όρος που προβλέπεται στο άρθρο 2 παράγραφος 4 και στο άρθρο 2 παράγραφος 2 των αποφάσεων ΥΓΟΣ του 2011 και του 2005 αντίστοιχα.

(239) Επίσης, η Siremar υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι δεν είχε λάβει υπεραντιστάθμιση από την Ιταλία. Πρώτον, η εταιρεία παρέπεμψε σε έκθεση του Corte dei Conti που ενέκρινε τη μεθοδολογία που προβλέπεται στο άρθρο 3 της αρχικής σύμβασης για τον καθορισμό του ποσού της αντιστάθμισης των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia. Δεύτερον, η Siremar υπό ΕΔ επισήμανε ότι, στη διάρκεια της περιόδου κατά την οποία τελούσε υπό έκτακτη διαχείριση (Σεπτέμβριος 2010 – Ιούλιος 2012), το ύψος της επιδότησης ήταν κατά περίπου 16 εκατ. EUR χαμηλότερο σε απόλυτους όρους και κατά περίπου 25 % χαμηλότερο σε σχετικούς όρους, σε σύγκριση με το μέσο ύψος των επιδοτήσεων που είχε λάβει η εταιρεία τα δύο προηγούμενα έτη (2008 και 2009). Η Siremar υπό ΕΔ επισήμανε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που καταβαλλόταν έως το τέλος του 2009 παρείχε στη Siremar τη δυνατότητα να εξισορροπήσει το εισόδημα και τις δαπάνες της και να συνεχίσει να λειτουργεί παρά τη σταδιακή επιδείνωση των οικονομικών και χρηματοοικονομικών προοπτικών της. Ωστόσο, με την πάροδο του χρόνου, η Siremar εξαρτιόταν περισσότερο από τις επιδοτήσεις: μεταξύ του 1999 και του 2008, το μερίδιό τους στον κύκλο εργασιών αυξήθηκε από 64 % σε 77 %. Στη συνέχεια, από το 2010 και μετά, ο νόμος του 2009 περιόρισε το ανώτατο ποσό της αντιστάθμισης σε επίπεδο σημαντικά χαμηλότερο από εκείνο των προηγούμενων ετών. Η Siremar υπό ΕΔ υποστήριξε ότι, ως εκ τούτου, η δημόσια επιδότηση δεν επαρκούσε να καλύψει τα λειτουργικά της έξοδα. Επομένως, η Siremar υπό ΕΔ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, κατά τα έτη κατά τα οποία παρατάθηκε η αρχική σύμβαση, δεν θα μπορούσε να υπάρξει υπεραντιστάθμιση και ότι η νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης θα υποχρέωνε τον νέο ιδιοκτήτη του επιχειρηματικού κλάδου να αναδιοργανώσει τις δραστηριότητές του ώστε να αυξήσει την αποδοτικότητά του.

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

(240) Η Siremar υπό ΕΔ υπενθύμισε ότι οι ιταλικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή στις 16 Μαΐου 2011 ότι η έκτακτη διαχείριση της Tirrenia και της Siremar θα αποπλήρωνε την ενίσχυση διάσωσης που εγκρίθηκε με την απόφαση του 2010 μετά την ολοκλήρωση της πώλησης των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar, χρησιμοποιώντας τις εισπράξεις από την πώληση αυτών των κλάδων. Ωστόσο, η Siremar υπό ΕΔ επισήμανε ότι η ολοκλήρωση της πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar καθυστέρησε λόγω απρόβλεπτων συμβάντων και, συνεπώς, η Siremar υπό ΕΔ έπρεπε να συνεχίσει να εκτελεί τα δρομολόγιά της για σημαντικά μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από το προβλεπόμενο, επωμιζόμενη το σχετικό κόστος. Ωστόσο, ολόκληρη η ενίσχυση διάσωσης επιστράφηκε στο κράτος μέσω εφάπαξ πληρωμής στις 18 Σεπτεμβρίου 2012, δηλαδή μόλις 48 ημέρες μετά τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, η οποία πραγματοποιήθηκε την 1η Αυγούστου 2012.

(241) Όσον αφορά την απαίτηση της παραγράφου 25 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων γραμμών περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Siremar υπό ΕΔ επισήμανε ότι το σχέδιο εκκαθάρισης τόσο για την Tirrenia όσο και για τη Siremar είχε δημοσιευθεί στον δικτυακό τόπο της έκτακτης διαχείρισης ([84]) πολύ πριν από τη λήξη της προαναφερθείσας εξάμηνης προθεσμίας. Η Siremar υπό ΕΔ πρόσθεσε ότι κάθε πληροφορία σχετικά με τη μετέπειτα πρόοδο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης —η οποία, κατά τους ισχυρισμούς της, αποτελούσε στην ουσία σχέδιο αναδιάρθρωσης όπως ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης— υποβαλλόταν τακτικά στην Επιτροπή στο πλαίσιο των διαδικασιών έγκρισης της κρατικής ενίσχυσης και της συγχώνευσης. Ως εκ τούτου, η Siremar υπό ΕΔ υποστήριξε ότι η Επιτροπή ήταν πλήρως ενημερωμένη και ότι το εν λόγω σχέδιο ήταν εφικτό, συνεκτικό και φιλόδοξο, ώστε να αποκατασταθεί η βιωσιμότητα της Siremar, όπως απαιτείται από τις κατευθυντήριες γραμμές περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

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

([83]) Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σε ένα δρομολόγιο (ALC/2), ο μέσος αριθμός επιβατών το 2010 και το 2011 ήταν 300 357,5.
([84]) Βλέπε: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/ (αναφέρεται από την εταιρεία), καθώς και http://www.siremar-in-as.it/.

5.1.4. *Σχετικά με τη νέα σύμβαση*

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

(244) Επί της ουσίας, η Siremar υπό ΕΔ παρουσίασε τα τέσσερα κριτήρια Altmark και υποστήριξε τους λόγους για τους οποίους θεωρούσε ότι πληρούνταν όλα τα κριτήρια, αποκλείοντας με τον τρόπο αυτόν την ύπαρξη οποιουδήποτε στοιχείου κρατικής ενίσχυσης στη νέα σύμβαση.

(245) Πρώτον, ανατέθηκε στην εταιρεία η παροχή ΥΓΟΣ (πρώτο κριτήριο Altmark): το άρθρο 3 της νέας σύμβασης καθορίζει σαφώς τις υπηρεσίες προς παροχή, ενώ στο παράρτημα Α περιγράφονται αναλυτικά τα είδη των πλοίων που πρέπει να χρησιμοποιούνται και οι ζώνες ωρών που πρέπει να καλύπτονται, με παράλληλο προσδιορισμό των απαιτήσεων για απογευματινά και βραδινά δρομολόγια και των περιορισμών όσον αφορά τους ναύλους. Δεύτερον, οι παράμετροι για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης καθορίστηκαν εκ των προτέρων με διαφανή και αντικειμενικό τρόπο (δεύτερο κριτήριο Altmark): στη νέα σύμβαση, στα παραρτήματά της και στην οδηγία CIPE περιγραφόταν λεπτομερώς η διαδικασία υπολογισμού. Τρίτον, αντισταθμίστηκε μόνο το καθαρό κόστος παροχής της δημόσιας υπηρεσίας (τρίτο κριτήριο Altmark): η νέα σύμβαση ορίζει ότι θα παρέχεται αντιστάθμιση μόνο για τα δρομολόγια που εκτελούνται ως δημόσια αποστολή. Τα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του κόστους και του εύλογου κέρδους, δηλαδή απόδοση 6,5 % επί των επιχειρηματικών κεφαλαίων, απαριθμούνται στην οδηγία CIPE και στα παραρτήματα Β και Γ της νέας σύμβασης. Τέταρτον, η αντιστάθμιση πρέπει να καθοριστεί στο ελάχιστο επίπεδο (τέταρτο κριτήριο Altmark): η Siremar υπό ΕΔ υποστήριξε ότι ο διαγωνισμός για την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar ήταν διαφανής, ανοικτός και δεν εισήγαγε διακρίσεις και ότι η μέθοδος υπολογισμού της αναγκαίας αντιστάθμισης αύξανε την αποδοτικότητα εκ μέρους του φορέα παροχής της υπηρεσίας.

(246) Παρά το σκεπτικό σχετικά με τα κριτήρια Altmark, η Siremar υπό ΕΔ διασκέδασε επίσης τις αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη συμμόρφωση της νέας σύμβασης με τους όρους που προβλέπονται στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2011.

(247) Ειδικότερα, η Siremar υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι, βάσει των δεδομένων επιβατών για το 2010 και το 2011, το όριο των επιβατών που καθορίζεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχεία δ) και ε) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 δεν παραβιάστηκε. Επιπρόσθετα, η Siremar υπό ΕΔ υποστήριξε ότι, ενόψει της έκβασης της διαδικασίας επί παραβάσει (βλέπε επίσης τμήμα 5.1.1) και κατόπιν της ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, ο όρος του άρθρου 2 παράγραφος 4 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 τηρείται επίσης.

(248) Η Siremar υπό ΕΔ παρέπεμψε στα επιχειρήματα με τα οποία στήριξε το σκεπτικό της για τα κριτήρια Altmark για να αποδείξει τη συμμόρφωση με τους όρους που απαιτούνται από το άρθρο 4 στοιχεία α) και β) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Επίσης, η νέα σύμβαση καθορίζει τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την αναθεώρηση της αντιστάθμισης και τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης, καθώς και δεσμευτικές απαιτήσεις που καλύπτουν ουσιώδεις πτυχές (τιμή, ποιότητα και ποσότητα) των παρεχόμενων υπηρεσιών [άρθρο 4 στοιχεία δ) και ε) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011]. Επίσης, για κάθε δρομολόγιο, οι μέγιστοι ναύλοι ανά επιβάτη ή όχημα προβλέπονται στο παράρτημα Α της νέας σύμβασης, με διάκριση μεταξύ κανονικών ναύλων και μειωμένων ναύλων για τους κατοίκους νησιών. Η ετήσια αντιστάθμιση για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι σταθερή για όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Ωστόσο, υπάρχει μηχανισμός για την τριετή αναθεώρηση των οικονομικών παραμέτρων αναφοράς, καθώς και ρήτρα διασφάλισης υπέρ και των δύο μερών σε περίπτωση απρόβλεπτων και διαρθρωτικών αλλαγών, πάνω από ένα καθορισμένο όριο, για ορισμένες οικονομικές παραμέτρους Επίσης, για τη διασφάλιση της πλήρους συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που περιγράφονται ανωτέρω, η νέα σύμβαση εισήγαγε ένα αυστηρό και συνολικό σύστημα κυρώσεων για τον φορέα παροχής υπηρεσίας, το οποίο βασίζεται στην αρχή της αποτροπής. Τα υπουργεία που ασκούν εποπτεία έχουν επίσης την εξουσία να διενεργούν επιθεωρήσεις και ελέγχους και να εξασφαλίζουν πληροφορίες για την αξιολόγηση της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που προβλέπονται στη σύμβαση (άρθρο 5 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011). Τέλος, η Siremar υπό ΕΔ ισχυρίστηκε ότι συμμορφώθηκε με τις άλλες εφαρμοστέες διατάξεις της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 (άρθρα 6 έως 9) μέσω των γενικών διατάξεων που ρυθμίζουν έναν ανοικτό, διαφανή και χωρίς διακρίσεις διαγωνισμό, όπως αυτόν που πραγματοποιήθηκε για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar.

5.1.5. *Σχετικά με την ιδιωτικοποίηση της Siremar και την αντεγγύηση*

(249) Η Siremar υπό ΕΔ υπενθύμισε τα κύρια στάδια της διαδικασίας υποβολής προσφορών και τις μετέπειτα εξελίξεις. Τόνισε ότι ο έκτακτος επίτροπος σχεδίασε και διεξήγαγε τη διαδικασία υποβολής προσφορών κατά τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο για τη διασφάλιση της επίτευξης της υψηλότερης δυνατής αξίας και ότι ο εν λόγω επίτροπος υποχρεούτο εκ του νόμου να καθορίσει εγγυήσεις για τη διασφάλιση της διαφάνειας, της αντικειμενικότητας και του δίκαιου χαρακτήρα της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Ειδικότερα, ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας είχε καθορίσει την ελάχιστη τιμή και η

επιλογή της επιτυχούς προσφοράς βασίστηκε στο κριτήριο της υψηλότερης τιμής. Επίσης, η Siremar υπό ΕΔ επισήμανε ότι, κατά την εξέταση της ενίσχυσης που ενδεχομένως χορηγήθηκε στο πλαίσιο ιδιωτικοποίησης, η Επιτροπή θα πρέπει να ακολουθήσει τη νομολογία GRAWE ([85]), στην οποία αναφέρεται ότι, όταν μια κρατική επιχείρηση ιδιωτικοποιείται, μπορεί να θεωρηθεί ότι η αγοραία τιμή αντιστοιχεί στην υψηλότερη ληφθείσα προσφορά, εάν η εν λόγω προσφορά είναι αξιόπιστη και έχει οικονομική αξία.

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

(251) Όσον αφορά το συγκεκριμένο ζήτημα της αντεγγύησης της Σικελίας, η Siremar υπό ΕΔ υποστήριξε ότι δεν υπήρχαν στοιχεία που να αποδεικνύουν την ύπαρξη αντεγγύησης στα έγγραφα που υπέβαλαν οι προσφέροντες κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών. Ειδικότερα, η δήλωση προθέσεων της Unicredit, της 12ης Οκτωβρίου 2011, δεν περιείχε ρητή ή υπόρρητη αναφορά σε αντεγγύηση εκδοθείσα από τη Σικελία. Επίσης, η Unicredit διατήρησε τη δέσμευσή της να εγγυηθεί την πληρωμή με προθεσμιακό διακανονισμό μέρους της τιμής πώλησης ακόμα και μετά την ανάκληση της αντεγγύησης από τη Σικελία. Πράγματι, το γεγονός ότι η πώληση ολοκληρώθηκε πολύ μετά την ανάκληση της αντεγγύησης από τη Σικελία θα αρκούσε για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι δεν υπήρχε ουσιώδης σύνδεση μεταξύ της δήλωσης προθέσεων της Unicredit και της αντεγγύησης της Σικελίας.

(252) Για τους λόγους αυτούς, η Siremar υπό ΕΔ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης στην ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, συμπεριλαμβανομένης της αντεγγύησης που εξέδωσε η Σικελία, δεν ήταν δικαιολογημένες.

5.1.6. *Σχετικά με την έλλειψη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI*

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

(254) Ειδικότερα, η Siremar υπό ΕΔ επισήμανε ότι:

α) το αντικείμενο της μεταβίβασης στη CdI ήταν πιο περιορισμένο από το αρχικά προβλεπόμενο, καθώς μόνο ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar τέθηκε προς πώληση και όχι η Tirrenia στο σύνολό της (συμπεριλαμβανομένης της Siremar). Επίσης, μετά την ολοκλήρωση της πώλησης, όλες οι εκκρεμείς υποχρεώσεις που συνδέονταν με τα στοιχεία ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar ακυρώθηκαν·

β) η ίδια η φύση της πράξης —δηλαδή η επίτευξη της ιδιωτικοποίησης— συνεπαγόταν προφανώς την ασυνέχεια της οικονομικής δραστηριότητας, από άποψη οργανωτικής δομής, διαδικασιών λήψης αποφάσεων, κριτηρίων διαχείρισης και επιχειρηματικών στρατηγικών·

γ) όπως ορίζεται στο άρθρο 56 παράγραφος 3-bis του νομοθετικού διατάγματος 270/1999, το άρθρο 2112 του ιταλικού αστικού κώδικα δεν έχει εφαρμογή στην πώληση εταιρειών που παρέχουν βασικές δημόσιες υπηρεσίες, διασφαλίζοντας ότι δεν υπάρχει συνέχεια στο εργατικό δυναμικό·

δ) ανεξάρτητος εμπειρογνώμονας είχε καθορίσει την ελάχιστη τιμή πώλησης· η διαδικασία πώλησης ήταν διαφανής και χωρίς διακρίσεις, με μοναδικό κριτήριο ανάθεσης την υψηλότερη τιμή·

ε) τα δύο μέρη ήταν ανεξάρτητα μεταξύ τους, δεδομένου ότι οι μετοχές της Σικελίας στη Mediterranea δεν της επέτρεπαν να ασκεί καμία επιρροή στις επιχειρηματικές δραστηριότητες [βλέπε αιτιολογική σκέψη 232 στοιχείο ε)]·

στ) η διαδικασία υποβολής προσφορών για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar ξεκίνησε στις 4 Οκτωβρίου 2010, ενώ η Επιτροπή κίνησε την επίσημη διαδικασία έρευνας με την απόφαση που εξέδωσε μόλις στις 5 Οκτωβρίου 2011. Ως εκ τούτου, η πράξη δεν μπορούσε να έχει ως σκοπό την καταστρατήγηση των κανόνων σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις. Αντιθέτως, στόχος της πράξης ήταν η ελευθέρωση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως επιβλήθηκε από τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ, μέσω ιδιωτικοποίησης.

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

5.1.7. *Συμπληρωματική υποβολή της απόφασης του CdS σχετικά με την αντεγγύηση*

(255) Στις 12 Φεβρουαρίου 2014 η Siremar υπό ΕΔ υπέβαλε την απόφαση 592/14 σχετικά με το ζήτημα της αντεγγύησης που χορήγησε η Σικελία (βλέπε αιτιολογική σκέψη 96) και παρουσίασε τη δική της προσωρινής αξιολόγησης. Ειδικότερα, η απόφαση 592/14:

α) βασιζόταν στην εθνική νομοθεσία, αναγνωρίζοντας ότι η Επιτροπή έχει την αποκλειστική αρμοδιότητα να αξιολογεί τη συμβατότητα κάθε κοινοποιηθείσας ή παράνομης κρατικής ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά·

β) βασιζόταν στην παραδοχή ότι η αντεγγύηση έχει θέσει σε κίνδυνο την πλήρη αποτελεσματικότητα της αρχής της απαγόρευσης των διακρίσεων μεταξύ των δύο συμμετεχόντων στη διαδικασία υποβολής προσφορών·

γ) κήρυξε, επομένως, εν μέρει άκυρη τη διαδικασία πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar.

(256) Όσον αφορά το τελευταίο σημείο, ήδη σε εκείνο το στάδιο, η έκτακτη διαχείριση επισήμανε ότι δεν μπορούσε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να κληθεί εκ νέου να εκτελέσει τις δραστηριότητες που απαιτούνται από τον νόμο για την ολοκλήρωση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Siremar.

5.2. **Παρατηρήσεις της SNS**

(257) Η SNS υπέβαλε τέσσερις επιστολές κατά τη διάρκεια της έρευνας: τρεις επιστολές πληροφόρησης και ένα επίσημο αίτημα προς την Επιτροπή να δώσει προτεραιότητα στο τμήμα που αφορούσε τη Siremar στο πλαίσιο της έρευνας σχετικά με τον όμιλο Tirrenia. Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκαν επίσης άτυπες ανταλλαγές πληροφοριών, με πλήρη γνώση των ιταλικών αρχών, για να διευκρινιστούν ορισμένα εκκρεμή ζητήματα ή να συγκεντρωθούν συγκεκριμένες πληροφορίες. Στην παρούσα ενότητα συνοψίζονται μόνο οι τρεις επιστολές πληροφόρησης ([86]).

5.2.1. *Πρώτη υποβολή παρατηρήσεων*

(258) Στην πρώτη υποβολή παρατηρήσεων, η οποία εστάλη στις 22 Φεβρουαρίου 2012 μετά την έκδοση της απόφασης του 2011, η εταιρεία ενημέρωσε σχετικά με την πορεία της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Siremar και υπέβαλε ορισμένες διευκρινίσεις σχετικά με την αντεγγύηση που εξέδωσε η Σικελία στις 12 Οκτωβρίου 2011, μετά το τελευταίο αίτημα υποβολής αυξημένων προσφορών της 29ης Σεπτεμβρίου 2011. Ειδικότερα, η SNS επισήμανε ότι η εν λόγω αντεγγύηση: 1) δεν ήταν ανάλογη των μετοχών της Σικελίας στη Mediterranea· 2) εκδόθηκε από τη Σικελία με δική της πρωτοβουλία και δεν χορηγήθηκε επ' αμοιβή· 3) χορηγήθηκε χωρίς να μεσολαβήσει αντιστάθμιση ή μείωση του κινδύνου εκ μέρους των μετόχων της CdI. Η SNS υπέβαλε επίσης η ίδια την αντεγγύηση στην Επιτροπή. Επιπρόσθετα, ισχυρίστηκε ότι το κείμενο της εν λόγω αντεγγύησης καθιστούσε σαφές ότι αυτή αποτελούσε προϋπόθεση για την έκδοση της εγγύησης των πληρωτέων με προθεσμιακό διακανονισμό δόσεων της τιμής πώλησης από τη Unicredit. Ως εκ τούτου, η SNS κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αντεγγύηση ισοδυναμούσε με παράνομη κρατική ενίσχυση προς τη CdI και, ενδεχομένως, προς τη Unicredit.

5.2.2. *Δεύτερη υποβολή παρατηρήσεων*

(259) Στη δεύτερη υποβολή παρατηρήσεων, η οποία εστάλη στις 21 Μαρτίου 2013 μετά την έκδοση της απόφασης του 2012, η εταιρεία ανέτρεξε στα διάφορα στάδια της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης και στις σχετικές ένδικες διαφορές μέχρι την εν λόγω ημερομηνία (βλέπε τμήμα 2.3.3.2). Αναφέρθηκε επίσης σε καταγγελία που υπέβαλε ο φορέας εκμετάλλευσης πορθμείων NGI στο υπουργείο Μεταφορών, κατά της ανάθεσης σύμβασης στη CdI για την παροχή υπηρεσιών στις Αιγάδες νήσους, στην Pantelleria και στην Ustica ([87]). Στη συνέχεια, διευκρίνισε τη φύση της έμμεσης συμμετοχής της Σικελίας στη CdI και υποστήριξε τους λόγους για τους οποίους τόσο η αντεγγύηση όσο και η αύξηση κεφαλαίου συνιστούσαν μέτρα κρατικής ενίσχυσης.

(260) Πρώτον, κατά την άποψη της SNS, η έμμεση συμμετοχή της Σικελίας στη CdI δεν μπορεί να θεωρηθεί μειοψηφική συμμετοχή χωρίς καμία επιρροή στη διαχείριση της εταιρείας. Πράγματι, η Σικελία θα είχε παρέμβει σε όλες τις στρατηγικές αποφάσεις της CdI. Ειδικότερα, η καταγγέλλουσα επισήμανε ότι ο κ. Vincenzo Emanuele κατείχε ταυτόχρονα τη θέση του γενικού λογιστή της Σικελίας και του προέδρου του εποπτικού συμβουλίου της Mediterranea και, ως εκ τούτου, ήταν σε θέση να επηρεάσει τις αποφάσεις της CdI. Σύμφωνα με το άρθρο 2409-octies του ιταλικού αστικού κώδικα, το εποπτικό συμβούλιο ασκεί καθήκοντα ελέγχου. Είναι επιφορτισμένο, μεταξύ άλλων, με τις ακόλουθες αρμοδιότητες: τον διορισμό και την ανάκληση των μελών του διοικητικού συμβουλίου· την έγκριση του ισολογισμού· την εκτέλεση των καθηκόντων που ανατίθενται στο Collegio Sindacale βάσει του άρθρου 2403 του ιταλικού αστικού κώδικα· την προώθηση αγωγών αποζημίωσης κατά μελών του διοικητικού συμβουλίου· την υποβολή ετήσιας γραπτής ενημέρωσης στους μετόχους. Επίσης, το καταστατικό της Mediterranea αναθέτει στο εποπτικό συμβούλιό της την πρόσθετη αρμοδιότητα ψηφοφορίας επί των στρατηγικών πράξεων και των οικονομικών και επιχειρηματικών σχεδίων που εκπονεί το διοικητικό συμβούλιο. Η SNS επισήμανε επίσης ότι, κατά τη σύσταση της Mediterranea, η Σικελία διόρισε δύο από τα τρία μέλη του διοικητικού συμβουλίου της εταιρείας. Τέλος, η SNS επισήμανε ότι οι μειοψηφούντες μέτοχοι της Mediterranea και της CdI ήταν εν μέρει οι ίδιοι, γεγονός που αυξάνει την επιρροή της Σικελίας. Ειδικότερα, η Lauro.it SpA και η Isolemar S.r.l. ήταν μειοψηφούντες μέτοχοι τόσο της Mediterranea όσο και της CdI.

([86]) Η SNS είχε υποβάλει επίσης καταγγελία κατά της διαδικασίας πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στις 30 Ιανουαρίου 2012, η οποία καταχωρίστηκε με αριθμό υπόθεσης SA.34292.

([87]) Το υπουργείο Μεταφορών απέρριψε τους ισχυρισμούς της NGI, ωστόσο αυτή δεν τους απέσυρε και αντ' αυτού ζήτησε από το υπουργείο να αναστείλει την καταβολή αντιστάθμισης ύψους περίπου 55 εκατ. EUR ετησίως. Η SNS δεν υπέβαλε την εν λόγω αλληλογραφία και δεν παρείχε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τη συνέχεια που ενδεχομένως δόθηκε.

(261) Δεύτερον, όσον αφορά την αντεγγύηση, η SNS επισήμανε ότι, όταν ο διαγωνισμός επρόκειτο να κατακυρωθεί στην SNS και μετά τη λήξη της διαδικαστικής προθεσμίας, η CdI τροποποίησε την προσφορά της προτείνοντας να αντικατασταθεί η εγγύηση που είχε υποβληθεί προηγουμένως από την Commercial Fidi με εγγύηση της Unicredit, την οποία αντεγγυόταν η Σικελία. Στη συνέχεια, στις 12 Οκτωβρίου 2011, μετά το τελευταίο αίτημα υποβολής αυξημένων προσφορών, η Unicredit εξέδωσε νέα δήλωση προθέσεων προς τη CdI, χωρίς να αναφέρει αντεγγύηση. Ωστόσο, την ίδια ημέρα, η Σικελία επιβεβαίωσε την αντεγγύησή της προς τη Unicredit, τροποποιώντας τα ποσά ώστε να αντιστοιχούν σε εκείνα που περιλαμβάνονταν στην επιστολή της Unicredit. Η SNS επισήμανε επίσης ότι, εκτός από την έμμεση συμμετοχή της στο μετοχικό κεφάλαιο της CdI, η Σικελία κατείχε επίσης μειοψηφική συμμετοχή στη Unicredit (0,62 %) και είχε στενή σχέση με αυτήν ([88]).

(262) Η SNS θεωρεί ότι η έκτακτη διαχείριση θα είχε αναθέσει τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar στην SNS, αν η Unicredit δεν είχε χορηγήσει εγγύηση στη CdI. Στο πλαίσιο αυτό, η SNS ισχυρίστηκε ότι, με βάση τη νομολογία για τις κρατικές ενισχύσεις και την ανακοίνωση για τις εγγυήσεις, η αντεγγύηση ανταποκρίνεται στον ορισμό του μέτρου κρατικής ενίσχυσης, καθώς παρέχει επιλεκτικό οικονομικό πλεονέκτημα στη CdI μέσω της δυνατότητας που της δίνει να κερδίσει τον διαγωνισμό για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar, με τη χρήση κρατικών πόρων και με στρέβλωση του ανταγωνισμού και των συναλλαγών. Πράγματι, η SNS παρατήρησε ότι το μέτρο θα μπορούσε επίσης να περιλαμβάνει ενίσχυση υπέρ της Unicredit, δεδομένου ότι το προφίλ κινδύνου της εγγύησης της υπέρ της CdI θα μειωνόταν αναλόγως.

(263) Τρίτον, η SNS περιέγραψε την αύξηση κεφαλαίου της CdI και τις μεταβολές των μετοχικών δομών τόσο της CdI όσο και της Mediterranea με την πάροδο του χρόνου. Η SNS επισήμανε καταρχάς ότι, μετά την αύξηση κεφαλαίου που πραγματοποιήθηκε σε δύο στάδια, από 1 εκατ. EUR σε 21 480 263 EUR, η Mediterranea εξακολουθούσε να κατέχει την πλειονότητα των μετοχών της CdI. Η SNS επισήμανε επίσης ότι, κατά τα δύο στάδια της αύξησης κεφαλαίου, η Σικελία ήταν ο πλειοψηφών μέτοχος της CdI, αν και το μερίδιό της μειώθηκε αργότερα στο 43,02 %. Η SNS θεωρεί ότι οι αποφάσεις για την πραγματοποίηση της αύξησης κεφαλαίου και τη χορήγηση της αντεγγύησης ήταν συνδεδεμένες και καμία από αυτές δεν επιδίωκε τελικά το κέρδος. Πράγματι, κανένας ιδιώτης επενδυτής δεν θα είχε αναλάβει την αύξηση κεφαλαίου και ταυτόχρονα θα είχε εκδώσει τέτοια αντεγγύηση, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών ποσών και του χρονοδιαγράμματος και των δύο μέτρων. Τέλος, η SNS επισήμανε ότι οι ιδιώτες εταίροι, οι οποίοι συμμετείχαν στην αύξηση κεφαλαίου της CdI, είχαν πολύ μικρότερη συμμετοχή από τη Σικελία (περίπου τη μισή) και δεν θα είχαν συμμετάσχει ποτέ στην εν λόγω αύξηση κεφαλαίου αν η Σικελία δεν παρείχε το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων με τη χρήση δημόσιων πόρων. Ως εκ τούτου, η SNS ισχυρίστηκε ότι η αύξηση κεφαλαίου από τη CdI πληρούσε επίσης όλες τις προϋποθέσεις για να θεωρηθεί κρατική ενίσχυση.

(264) Τέλος, η εταιρεία περιέγραψε προβλήματα στην εκτέλεση της νέας σύμβασης από τη CdI, με σημαντικές καθυστερήσεις, ακυρώσεις και αυξήσεις ναύλων που επηρέασαν τους τελικούς χρήστες, και ζήτησε από την Επιτροπή να ολοκληρώσει την έρευνα σχετικά μόνο με την αντεγγύηση και την αύξηση κεφαλαίου.

5.2.3. *Τρίτη υποβολή παρατηρήσεων*

(265) Στην τρίτη υποβολή παρατηρήσεων, η οποία εστάλη στις 31 Ιουλίου 2019, η SNS προέβη σε προκαταρκτικές παρατηρήσεις σχετικά με τα μικρά νησιά που εξυπηρετούνταν στο πλαίσιο της νέας σύμβασης. Τα μικρά νησιά της Σικελίας είναι δεκατέσσερα, καθένα με τον δικό του πληθυσμό και τις δικές του ανάγκες ναυτιλιακής σύνδεσης, για την εξυπηρέτηση των οποίων απαιτούνται τακτικές και συχνές υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών από και προς την ηπειρωτική χώρα, μεταξύ άλλων για την παροχή βασικών προμηθειών, όπως τροφίμων, νερού, καυσίμων και αλληλογραφίας. Πολλά από αυτά τα νησιά δεν διαθέτουν νοσοκομεία ή λύκεια και έτσι οι ασθενείς και οι μαθητές βασίζονται σε σταθερές και οικονομικά προσιτές συνδέσεις για την κάλυψη των αναγκών τους στην εκπαίδευση και την υγεία ([89]). Η SNS σημείωσε επίσης ότι όλα τα σχέδια εκκένωσης για τα νησιά αυτά, σε περιπτώσεις φυσικών καταστροφών ή για λόγους πολιτικής προστασίας, βασίζονται στις θαλάσσιες συνδέσεις που προβλέπονται στη νέα σύμβαση.

(266) Στη συνέχεια, η SNS υποστήριξε ότι θεωρεί ότι η αντιστάθμιση που της καταβλήθηκε βάσει της νέας σύμβασης δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, δεδομένου ότι πληρούσε τα κριτήρια Altmark. Ειδικότερα, η SNS συνέκρινε την περίπτωσή της με τις υπηρεσίες που παρείχε η Saremar, οι οποίες αξιολογήθηκαν στην απόφαση του 2014, και επισήμανε διάφορα στοιχεία που ισχύουν για την SNS, αλλά δεν ίσχυαν στην παροχή των εν λόγω υπηρεσιών:

α) σαφώς καθορισμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες είναι αναγκαίες για την αντιμετώπιση μιας ιστορικής ανεπάρκειας της αγοράς (πρώτο κριτήριο Altmark). Πράγματι, ορίζονται σαφώς όλα τα χαρακτηριστικά των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατέθηκαν στην SNS, όσον αφορά τα δρομολόγια, τον τύπο των πλοίων, τη συχνότητα των υπηρεσιών μεταφοράς, τα πρότυπα, την άνεση, την ασφάλεια, τις ανώτατες τιμές κ.λπ., και το καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας είναι απαραίτητο για την αντιμετώπιση των ιστορικών ανεπαρκειών της αγοράς που υφίστανται στις θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ της Σικελίας και των μικρών νησιών της. Για παράδειγμα, η SNS επισήμανε ότι τα οικεία ετήσια έσοδα από εισιτήρια ανέρχονται μόλις στο 30 % του κόστους των δρομολογίων στο πλαίσιο της νέας σύμβασης, γεγονός που υποδηλώνει έντονα ότι οι εν λόγω υπηρεσίες δεν θα μπορούσαν να παρασχεθούν από την αγορά, σε καμία περίπτωση, όπως δεν είχαν παρασχεθεί ποτέ και στο παρελθόν. Οι μόνες

([88]) Η Σικελία είχε εκπρόσωπο στο διοικητικό συμβούλιο της Unicredit και η Unicredit διαχειριζόταν τα ταμειακά διαθέσιμα και τα συνταξιοδοτικά ταμεία της Σικελίας.

([89]) Πράγματι, μόνο τρία από αυτά τα νησιά έχουν λύκειο και μόνο δύο διαθέτουν νοσοκομείο (ένα από τα οποία δεν διαθέτει γυναικολογική και μαιευτική πτέρυγα).

εξαιρέσεις είναι οι συνδέσεις που προσφέρουν οι εταιρείες SNAV και Alilauro στην ομάδα δρομολογίων Νάπολη – Αιολίδες νήσοι, οι οποίες παρέχονται χωρίς δημόσια αντιστάθμιση. Ωστόσο, οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται μόνο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης, με διαφορετικό τύπο σκαφών από εκείνα που απαιτούνται στη νέα σύμβαση, και δεν φθάνουν έως το Milazzo (στη Σικελία). Εξυπηρετούν κυρίως τουρίστες που ταξιδεύουν από την υπόλοιπη Ιταλία στις Αιολίδες νήσους και επιστρέφουν κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης και, ως εκ τούτου, δεν μπορούν να συγκριθούν με τις υπηρεσίες που προσφέρει η SNS·

β) μηχανισμός αντιστάθμισης που προβλέπεται σαφώς στην οδηγία CIPE και στη νέα σύμβαση (δεύτερο κριτήριο Altmark). Πράγματι, το επίπεδο της αντιστάθμισης έχει καθοριστεί σαφώς με βάση την οδηγία CIPE και η μέθοδος υπολογισμού της αντιστάθμισης, δηλαδή τα στοιχεία κόστους που λαμβάνονται υπόψη και η απόδοση του επενδεδυμένου κεφαλαίου, περιγράφονται λεπτομερώς σε αυτήν. Η SNS επισήμανε ότι αυτό συνάδει επίσης με την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής που διατυπώθηκε στις αποφάσεις του 2011 και του 2012·

γ) ποσό αντιστάθμισης ανάλογο προς τις πραγματοποιηθείσες δαπάνες (συμπεριλαμβανομένου εύλογου περιθωρίου — τρίτο κριτήριο Altmark). Πράγματι, η αντιστάθμιση που χορηγείται στην SNS είναι αναγκαία και αναλογική για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και για τη διασφάλιση εύλογου κέρδους. Το ασφάλιστρο κινδύνου που καθορίζεται στο 6,5 % είναι σύμφωνο με τη μακροοικονομική ανάλυση για την Ιταλία και είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί ότι καλύπτονται όχι μόνο οι δαπάνες που πραγματοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, αλλά και κατάλληλη αποζημίωση για το κεφάλαιο που επενδύθηκε. Η SNS επισήμανε ότι, ελλείψει αυτού, κανένας ιδιωτικός φορέας εκμετάλλευσης δεν θα αποφάσιζε ποτέ να εκπληρώσει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως ορίζονται στη νέα σύμβαση·

δ) ανάθεση του επιχειρηματικού κλάδου και νέα σύμβαση μετά από καλά σχεδιασμένη, ανοικτή διαδικασία υποβολής προσφορών (τέταρτο κριτήριο Altmark). Πράγματι, η SNS επισήμανε ότι είχε επιλεγεί κατόπιν διαδικασίας υποβολής προσφορών που παρείχε δυνατότητα επιλογής του προσφέροντος που ήταν σε θέση να παράσχει τις υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Ειδικότερα, μεταξύ των άλλων απαιτήσεων του διαγωνισμού, η επιλογή να απαιτηθεί από τον επιλεγέντα φορέα εκμετάλλευσης να αναλάβει τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar ήταν ο μόνος δυνατός τρόπος για να διασφαλιστεί η εδαφική συνέχεια, δεδομένου ότι καμία από τις εταιρείες που υπέβαλαν προσφορές δεν ήταν ήδη επαρκώς εξοπλισμένη με πλοία και πληρώματα για την εκτέλεση των απαιτούμενων δρομολογίων.

(267) Επιπρόσθετα και επικουρικά, η SNS επισήμανε ότι η αντιστάθμιση βάσει της νέας σύμβασης πληρούσε επίσης τους όρους συμβατότητας που ορίζονται στην απόφαση ΥΓΟΣ του 2011. Πράγματι, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που πρέπει να εκπληρώνει η SNS προσδιορίζονται σαφώς και ορίζονται όσον αφορά όλα τα χαρακτηριστικά τους. Επίσης, η σύμβαση με την SNS:

α) προσδιορίζει το περιεχόμενο και τη διάρκεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

β) προσδιορίζει την επιχείρηση και τη γεωγραφική περιοχή τις οποίες αφορά·

γ) περιέχει περιγραφή του μηχανισμού αντιστάθμισης και τις παραμέτρους για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την επανεξέταση της αντιστάθμισης·

δ) περιέχει τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.

### 5.3. **Παρατηρήσεις της Pan Med**

(268) Στην απάντησή της στην απόφαση του 2011, η οποία εστάλη στις 29 Φεβρουαρίου 2012, η Pan Med δήλωσε ότι συμφωνούσε με ορισμένα τμήματα της εν λόγω απόφασης σχετικά με την προσωρινή αξιολόγηση της Επιτροπής όσον αφορά την ύπαρξη ενίσχυσης στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης, την προτεραιότητα ελλιμενισμού και τα μέτρα που προβλέπει ο νόμος του 2010.

(269) Στην απάντησή της στην απόφαση του 2012, η οποία εστάλη στις 19 Απριλίου 2013, η Pan Med επισήμανε ότι σκόπευε να αρχίσει να εκτελεί ορισμένα νέα δρομολόγια, αλλά ισχυρίστηκε ότι ο ανταγωνισμός παρακωλυόταν από την ασύμβατη ενίσχυση που χορηγείτο στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia και στους αγοραστές τους. Στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις συνοψίζονται οι παρατηρήσεις της Pan Med που αφορούν τη Siremar.

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

(271) Όσον αφορά τις νέες συμβάσεις, η Pan Med διατύπωσε τις παρατηρήσεις της σχετικά με τον γνήσιο χαρακτήρα της ΥΓΟΣ που παρείχαν η CIN και η CdI, εστιάζοντας τη συλλογιστική της στα δρομολόγια που εκτελούσε η πρώτη (δηλαδή στις συνδέσεις μεταξύ Σικελίας και ηπειρωτικής χώρας, σε αντίθεση με τις συνδέσεις μεταξύ Σικελίας και των μικρότερων νησιών, τις οποίες εκτελούσε η CdI). Η Pan Med υποστήριξε ότι ούτε οι ανάγκες κινητικότητας των τοπικών κοινοτήτων

ούτε τα επιχειρήματα οικονομικής ανάπτυξης θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν τη δημόσια αντιστάθμιση που χορηγήθηκε σε αυτούς τους φορείς εκμετάλλευσης. Η Pan Med επισήμανε ότι ο στόχος της διασφάλισης της εδαφικής συνέχειας δεν θα πρέπει να επιδιώκεται μέσω ομαδοποιήσεων δρομολογίων που επιλέγονται αυθαίρετα, κάτι που δεν φαίνεται να αντανακλούσε το γενικό συμφέρον και είχε καθοριστεί σχεδόν 25 χρόνια νωρίτερα. Επίσης, η Pan Med υποστήριξε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας παρείχε στους φορείς εκμετάλλευσης τη δυνατότητα να αποκομίζουν κέρδη που ήταν παραπάνω από εύλογα και, ως εκ τούτου, δεν πληρούσε το τρίτο κριτήριο Altmark ([90]). Ειδικότερα, η Pan Med ισχυρίστηκε ότι το ασφάλιστρο κινδύνου ύψους 6,5 % που ορίζεται στην οδηγία CIPE δεν ήταν δικαιολογημένο, καθώς δεν θα απέμενε επιχειρηματικός κίνδυνος τον οποίο να αναλάβουν οι φορείς εκμετάλλευσης.

(272) Στην επιστολή της, η Pan Med περιέγραψε επίσης ορισμένα νέα δρομολόγια που είχε αποφασίσει να εκτελεί και μια νέα καθημερινή υπηρεσία στο δρομολόγιο Gaeta–Milazzo, την οποία αξιολογούσε ακόμη. Η Pan Med θεώρησε την υπηρεσία αυτή εμπορικά βιώσιμη. Ωστόσο, το έργο είχε καθυστερήσει λόγω της γραφειοκρατίας και της αντίστασης της CdI και άλλων φορέων εκμετάλλευσης ([91]). Η υπηρεσία αυτή ανταγωνιζόταν τις πορθμειακές υπηρεσίες που παρείχε η CdI στο δρομολόγιο Νάπολη – Αιολίδες νήσοι – Milazzo (καθώς και την υπηρεσία που παρείχε η Tirrenia στο δρομολόγιο Νάπολη–Παλέρμο). Όσον αφορά την κατάσταση του ανταγωνισμού στα δρομολόγια ενδομεταφορών που εξυπηρετούσε η CdI, η Pan Med υπενθύμισε ότι η Επιτροπή είχε ήδη επισημάνει ότι ανταγωνιζόμενοι φορείς εκμετάλλευσης παρείχαν συγκρίσιμες μεικτές υπηρεσίες τουλάχιστον στα ακόλουθα δρομολόγια: Milazzo – Αιολίδες νήσοι – Νάπολη, Trapani – Pantelleria και Παλέρμο – Ustica. Αυτό δείχνει, κατά την άποψη της Pan Med, ότι η αγορά είναι πράγματι ικανή να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανατέθηκαν αυθαίρετα στη CdI.

(273) Η Pan Med κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ενίσχυση που χορηγήθηκε βάσει της παράτασης της αρχικής σύμβασης, η ενίσχυση διάσωσης και η ενίσχυση που χορηγήθηκε βάσει της νέας σύμβασης είναι παράνομες και ασύμβατες και έπρεπε να ανακτηθούν από τους αντίστοιχους δικαιούχους (δηλαδή από τις αρχικές εταιρείες ή τους νέους ιδιοκτήτες, ανάλογα με το υπό εξέταση μέτρο και την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας).

### 5.4. **Παρατηρήσεις της Grandi Navi Veloci**

(274) Την 1η Μαρτίου 2012, απαντώντας στην απόφαση του 2011, η Grandi Navi Veloci υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τα ακόλουθα σημεία:

α) την παράβαση του άρθρου 4 του κανονισμού για τις ενδομεταφορές–καμποτάζ·

β) την ετήσια αντιστάθμιση που χορηγούνταν στη Saremar για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας·

γ) την ιδιωτικοποίηση των επιχειρηματικών κλάδων της Tirrenia και της Siremar·

δ) την προτεραιότητα ελλιμενισμού που χορηγήθηκε στη Saremar·

ε) άλλα μέτρα ενίσχυσης που χορηγήθηκαν στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia στο πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων·

στ) τον παράνομο χαρακτήρα της ενίσχυσης που είχε ήδη χορηγηθεί στη Saremar και την ανάγκη αναστολής και προσωρινής ανάκτησης της εν λόγω ενίσχυσης ([92]).

Η Grandi Navi Veloci ισχυρίστηκε ότι τα μέτρα ενίσχυσης που απαριθμούνται στα στοιχεία β) και ε) συνιστούν νέα ενίσχυση, η οποία είναι τόσο παράνομη όσο και ασύμβατη με τη ΣΛΕΕ. Ωστόσο, οι παρατηρήσεις της Grandi Navi Veloci επικεντρώνονται συγκεκριμένα στην περίπτωση της Saremar, η οποία δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης. Οι παρατηρήσεις που αφορούν επίσης την παρούσα απόφαση συνοψίζονται κατωτέρω.

(275) Όσον αφορά την εικαζόμενη παράβαση του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ, η Grandi Navi Veloci επισήμανε ότι, σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό, τα κράτη μέλη μπορούν να παρεμβαίνουν σε περίπτωση αδυναμίας της αγοράς να παρέχει επαρκείς υπηρεσίες, χορηγώντας επιδοτήσεις που συνδέονται με υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε δρομολόγια που προσδιορίζονται από τα ίδια τα κράτη μέλη. Ωστόσο, τα κράτη μέλη πρέπει να περιορίζουν την παρέμβασή τους στις ουσιώδεις απαιτήσεις που καθορίζονται στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ και πρέπει να πληρούν την απαίτηση της μη διακριτικής μεταχείρισης για όλους τους πλοιοκτήτες της Κοινότητας που ενδιαφέρονται να εξυπηρετήσουν τα εν λόγω δρομολόγια. Δεδομένου ότι η Ιταλία ανέθεσε τα δρομολόγια στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia αποκλειστικά, χωρίς να προκηρύξει ανοικτό διαγωνισμό, παρέβη το άρθρο 4 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ. Επίσης, η Grandi Navi Veloci επισημαίνει ότι, εάν υπάρχουν ανταγωνιστές που προσφέρουν τις ίδιες υπηρεσίες στα εν λόγω δρομολόγια, δεν πληρούνται οι προϋποθέσεις που θέτει η νομολογία στην υπόθεση Analir ([93]).

([90]) Η Pan Med παρέθεσε χάριν παραδείγματος υπολογισμό των δαπανών και εσόδων στο δρομολόγιο Ravenna–Catania το 2010, το οποίο απέφερε κέρδος 8,3 εκατ. EUR, με αποτέλεσμα την παροχή υπεραντιστάθμισης στον φορέα εκμετάλλευσης, την Tirrenia. Ωστόσο, στην παράγραφο 259 και στην υποσημείωση 91 της απόφασης Tirrenia/CIN του 2020, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, δεδομένου ότι η Tirrenia είχε καταγράψει ζημία στο δρομολόγιο αυτό το 2010, δεν ήταν αναγκαίο να αξιολογηθεί περαιτέρω αυτός ο μη τεκμηριωμένος ισχυρισμός.

([91]) Η Pan Med προσκόμισε ορισμένες επιστολές που εστάλησαν στις τοπικές δημοτικές και λιμενικές αρχές, με τις οποίες ζητούσε τις αναγκαίες άδειες για την έναρξη λειτουργίας αυτού του δρομολογίου.

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

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

(276) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού, η Grandi Navi Veloci δεν αμφισβήτησε την προκαταρκτική άποψη της Επιτροπής ότι το μέτρο δεν συνιστά κρατική ενίσχυση διότι δεν υπάρχει απώλεια κρατικών πόρων. Ωστόσο, η Grandi Navi Veloci υποστήριξε ότι η μεταβίβαση της προτεραιότητας ελλιμενισμού στους νέους ιδιοκτήτες των εταιρειών του πρώην ομίλου Tirrenia, όπως ορίζει το άρθρο 19-*ter* παράγραφος 21 του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, συνιστά επίσης παράβαση του άρθρου 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ. Η Grandi Navi Veloci αναφέρθηκε σε δύο αποφάσεις (segnalazioni) που έλαβε η AGCM το 1995 και το 1997 και αφορούσαν την Caremar, αναφέροντας ότι η προτεραιότητα αυτή ενδέχεται να έχει αρνητικό αντίκτυπο στον ανταγωνισμό, ειδικότερα εάν ο δικαιούχος έχει αποκλειστικό δικαίωμα επί των θέσεων ελλιμενισμού που είναι πιο προσοδοφόρες.

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

### 5.5. **Επιστολή του δημάρχου του Lipari**

(278) Στις 2 Δεκεμβρίου 2019 ο δήμαρχος του Lipari και των άλλων Αιολίδων νήσων πλην του Salina ([94]) υπέβαλε επιστολή, μετά την παρέλευση των διαδικαστικών προθεσμιών για τη γνωστοποίηση των απόψεων των ενδιαφερόμενων τρίτων μερών σχετικά με τις αποφάσεις του 2011 και του 2012.

(279) Στην επιστολή αυτή, ο δήμαρχος τόνισε τη σημασία του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών για την καθημερινή ζωή των κατοίκων των Αιολίδων νήσων. Ειδικότερα, ο δήμαρχος τόνισε ότι τα εν λόγω νησιά είναι πολύ μικρότερα από τη Σαρδηνία ή τη Σικελία και, για τον λόγο αυτόν, οι συνδέσεις θαλάσσιων ενδομεταφορών είναι ζωτικής σημασίας. Ο δήμαρχος σημείωσε ότι τα νησιά αυτά —ιδίως τα μικρότερα— χρειάζονται αυτές τις συνδέσεις για τον βασικό εφοδιασμό με τρόφιμα και φάρμακα. Χωρίς αξιόπιστες και συχνές συνδέσεις, τα νησιά αυτά θα κινδύνευαν από μαζική μετανάστευση των κατοίκων έως ότου να καταστούν ακατοίκητα. Επιπλέον, ο δήμαρχος υπογράμμισε το γεγονός ότι ο τουρισμός αντιπροσωπεύει τη βασική οικονομική δραστηριότητα των νησιών αυτών και ότι οι αποτελεσματικές και αποδοτικές μεταφορές είναι απαραίτητες για τον τουρισμό, ειδικότερα κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Σχετικά με το θέμα αυτό, ο δήμαρχος επισήμανε ότι η ζήτηση των χρηστών για αυτές τις υπηρεσίες μεταφορών είναι σχετικά μικρή αλλά σταθερή κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης, οπότε αφορά κυρίως μετακινούμενους εργαζομένους και κατοίκους των νησιών, ενώ είναι μεγαλύτερη κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης, οπότε αφορά κυρίως τουρίστες. Κατά συνέπεια, οι συνδέσεις με τις Αιολίδες νήσους χρειάζονται κρατική στήριξη και η απόσυρσή της θα αποτελούσε καταστροφή για τα βασικά δικαιώματα και τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών αυτών.

## 6. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ COMPAGNIA DELLE ISOLE

(280) Στις 23 Οκτωβρίου 2014 η CdI συμμετείχε σε συνάντηση με την Επιτροπή και τις ιταλικές αρχές. Η εταιρεία υπέβαλε επίσης τρεις δέσμες παρατηρήσεων, οι οποίες υποβλήθηκαν στο σύνολό τους μετά την παρέλευση των διαδικαστικών προθεσμιών που είχαν χορηγηθεί στους ενδιαφερόμενους τρίτους για να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους σχετικά με τις αποφάσεις του 2011 και του 2012. Για καμία από τις παρατηρήσεις δεν συμπλήρωσε η CdI το υποχρεωτικό έντυπο καταγγελίας που αναφέρεται στο άρθρο 24 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([95]). Ωστόσο, η Επιτροπή θα παρουσιάσει συνοπτικά τις παρατηρήσεις αυτές στις ενότητες που ακολουθούν, τις έλαβε δε υπόψη στην αξιολόγησή της.

### 6.1. **Πρώτη υποβολή παρατηρήσεων**

(281) Στην πρώτη επιστολή της 8ης Αυγούστου 2013, η οποία εστάλη κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η CdI παρείχε λεπτομερή στοιχεία σχετικά με τα δρομολόγια που εκτελούσε κατά την περίοδο μεταξύ της 1ης Αυγούστου 2012 και της 31ης Δεκεμβρίου 2012. Οι πληροφορίες που παρασχέθηκαν περιλάμβαναν, μεταξύ άλλων στοιχείων, κατάλογο των δρομολογίων που εκτελούνταν με τα ακόλουθα δεδομένα:

1) την περίοδο κατά την οποία εκτελείται το δρομολόγιο ([96])·

2) τη χωρητικότητα των χρησιμοποιούμενων σκαφών·

3) τον συνολικό αριθμό ταξιδιών·

4) τον μέσο αριθμό επιβατών και αυτοκινήτων ανά ταξίδι·

5) τον μέσο όγκο εμπορευμάτων (σε γραμμικά μέτρα) ανά ταξίδι·

([94]) Δηλαδή των νήσων Vulcano, Panarea, Stromboli, Filicudi και Alicudi.

([95]) 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).

([96]) Στην περίπτωση της CdI, όλα τα δρομολόγια εκτελούνται καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

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

7) τον μέσο αριθμό μελών προσωπικού και το μέσο κόστος (σε EUR) ανά ταξίδι ([97]).

(282) Επίσης, η CdI δήλωσε ότι είχε εξαγοράσει τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar μετά από αποτίμηση από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα και ότι δεν υπήρχε οικονομική συνέχεια με τη Siremar υπό ΕΔ.

### 6.2. **Δεύτερη υποβολή παρατηρήσεων**

(283) Στη δεύτερη δέσμη παρατηρήσεων που απέστειλε στις 23 και 30 Οκτωβρίου 2014, η CdI υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με την αντεγγύηση.

(284) Πρώτον, σημείωσε ότι η Σικελία αποφάσισε να συστήσει τη Mediterranea με σαφείς πολιτικούς και οικονομικούς στόχους: να υποστηρίξει τις μικρές νησιωτικές κοινότητες με την «εσωτερική» παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων ενδομεταφορών και να παράσχει το απαραίτητο κεφάλαιο για μια κατάλληλη και σαφώς καθορισμένη συμμετοχή στην παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Στο πλαίσιο αυτό, για την εκπλήρωση του επιχειρηματικού της σκοπού, η CdI υπέβαλε διάφορες προσφορές αγοράς για τη Siremar, εκ των οποίων οι τελευταίες υποβλήθηκαν στις 9 Ιουνίου, 18 Ιουλίου και 13 Οκτωβρίου 2011.

(285) Δεύτερον, ισχυρίστηκε ότι η ανάθεση του επιχειρηματικού κλάδου ήταν νόμιμη και προσκόμισε έγγραφα σχετικά με τη διαδικασία υποβολής προσφορών και τις σχετικές ένδικες διαφορές ενώπιον των εθνικών δικαστηρίων. Η CdI ισχυρίστηκε ότι η Siremar υπό ΕΔ και το υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης γνώριζαν την ύπαρξη της αντεγγύησης και, παρ' όλα αυτά, πραγματοποίησαν τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στη CdI, 10 ολόκληρους μήνες μετά την κατακύρωση του διαγωνισμού. Ειδικότερα, η CdI κοινοποίησε στην Επιτροπή απόφαση του Δικαστηρίου της Ρώμης, της 15ης Απριλίου 2014, με την οποία απαλλάχθηκαν οι ενάγοντες από τυχόν ποινικές κατηγορίες, δεδομένου ότι το Δικαστήριο είχε καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η έκτακτη διαχείριση γνώριζε για την αντεγγύηση της Σικελίας, όταν ανέθεσε τον επιχειρηματικό κλάδο στη CdI. Δεδομένου ότι πραγματικά περιστατικά που διαπιστώνονται σε τελεσίδικες αποφάσεις στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών δεν μπορούν να αμφισβητηθούν σε συναφείς διαδικασίες, η CdI υποστήριξε ότι αυτό αποδεικνύει ότι η αντεγγύηση ήταν απολύτως κανονική και ταυτόχρονα δεν ήταν αποφασιστικής σημασίας για την έκβαση του διαγωνισμού ([98]).

(286) Τρίτον, η CdI επισήμανε ότι η Σικελία προσέφερε την αντεγγύηση με την ιδιότητά της ως επενδυτή που κατέχει συμμετοχή σε εταιρεία και όχι ως δημόσια αρχή. Δεδομένου ότι η αντεγγύηση ήταν αναγκαία για την εξασφάλιση της εγγύησης της Unicredit σχετικά με τις πληρωμές της τιμής πώλησης με προθεσμιακό διακανονισμό, όλοι οι μέτοχοί της, συμπεριλαμβανομένων των ιδιωτών μετόχων Lauro.it SpA, Davimar και Isolemar S.r.l, εξέδωσαν αντεγγύηση. Όσον αφορά την πρώτη προσφορά της CdI, το έπραξαν αυτό ακόμα και πριν από την έκδοση της αντεγγύησης της Σικελίας, λόγω των πιο χρονοβόρων διαδικασιών λήψης αποφάσεων της δημόσιας διοίκησης. Πράγματι, η εν λόγω καθυστέρηση είχε ως αποτέλεσμα η CdI να βασιστεί αρχικά στην εγγύηση της Commercial Fidi, η οποία στη συνέχεια αντικαταστάθηκε από τη δήλωση προθέσεων της Unicredit, η οποία περιείχε ρήτρα αναστολής σχετικά με την επαλήθευση της εξουσιοδότησης του γενικού λογιστή της Σικελίας να εκδώσει την αντεγγύηση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 84). Ωστόσο, αυτό δεν είχε σημασία, για δύο λόγους: πρώτον, ο έκτακτος επίτροπος δεν το έλαβε υπόψη και ζήτησε νέο γύρο προσφορών· δεύτερον, οι αντεγγυήσεις των άλλων μερών ήταν πλήρεις. Ως εκ τούτου, η CdI κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αντεγγύηση της Σικελίας ήταν συνήθης επιχειρηματική συναλλαγή και δεν παρείχε κανένα πλεονέκτημα στη CdI ή στη Unicredit.

### 6.3. **Τρίτη υποβολή παρατηρήσεων**

(287) Στην τρίτη επιστολή της, η οποία εστάλη στις 15 Ιουλίου 2015, η CdI αναφέρθηκε καταρχάς στα επιχειρήματα που προέβαλαν οι ιταλικές αρχές σχετικά με την τιμή του επιχειρηματικού κλάδου, η οποία πληρούσε το κριτήριο του ιδιώτη πωλητή, και σχετικά με τη μη ύπαρξη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI. Η CdI ισχυρίστηκε, ειδικότερα, ότι οι αποφάσεις 5172/2012 και 592/14 δεν μετέβαλαν το συμπέρασμα αυτό, καθώς επικεντρώθηκαν σε ένα στοιχείο της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης και, συγκεκριμένα, στην αντεγγύηση της Σικελίας. Οι αποφάσεις του TAR και του CdS δεν είχαν καμία επίπτωση στους μηχανισμούς που εφαρμόζονταν για τη διασφάλιση της απουσίας οικονομικής συνέχειας: το πεδίο εφαρμογής της μεταβίβασης και των δημόσιων υπηρεσιών βάσει της νέας σύμβασης, όπως ορίζεται στον νόμο του 2010· και τις διατάξεις για το εργατικό δυναμικό που προβλέπονται στο άρθρο 56 παράγραφος 3-bis του νομοθετικού διατάγματος 270/1999. Επίσης, η Σικελία είχε εκδώσει την αντεγγύηση, ενώ η έκτακτη διαχείριση και το υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης επέβλεπαν τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου. Επομένως, η ύπαρξη μιας τέτοιας αντεγγύησης δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τη νομιμότητα της διαδικασίας πώλησης. Η CdI ενημέρωσε επίσης την Επιτροπή ότι τα διάφορα θεσμικά όργανα και ενδιαφερόμενα μέρη συναντήθηκαν στις 20 Απριλίου 2015 για να διασφαλίσουν την ορθή εφαρμογή των αποφάσεων 5172/2012 και 592/14 ([99]).

([97]) Αυτό περιλάμβανε τον αριθμό των μελών του πληρώματος, καθώς και τον αριθμό του διοικητικού προσωπικού και του προσωπικού στη στεριά για κάθε δρομολόγιο.

([98]) Η CdI υπέβαλε επίσης πληροφορίες σχετικά με διαδικασίες ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων στην Ιταλία και ενημέρωσε την Επιτροπή ότι είχε ασκήσει προσφυγή κατά της απόφασης 592/14 του CdS ενώπιον του Corte di Cassazione (βλέπε αιτιολογική σκέψη 96 και υποσημείωση 45).

([99]) Συμμετέχοντες ήταν οι εξής: ο υφυπουργός παρά τω πρωθυπουργώ, το υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης, το υπουργείο Μεταφορών, η Περιφέρεια, η Siremar υπό ΕΔ, η SNS και η CdI.

(288) Επίσης, η CdI ισχυρίστηκε ότι οι διασφαλίσεις της διαδικασίας εγγυώνταν ότι η τιμή που καταβλήθηκε για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar ήταν η πραγματική αγοραία τιμή του μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης, πράγμα που σημαίνει ότι η αξία της εν λόγω ενίσχυσης είχε ήδη συμπεριληφθεί στην τιμή πώλησης ([100]). Με την ερμηνεία αυτή, ο πωλητής θα διατηρούσε το πλεονέκτημα τυχόν κρατικής ενίσχυσης, δεδομένου ότι η αγοραία τιμή των περιουσιακών στοιχείων του ήταν αντίστοιχα υψηλότερη και, ως εκ τούτου, ο αγοραστής δεν θα ήταν υποχρεωμένος να επιστρέψει την εν λόγω ενίσχυση. Επομένως, οποιαδήποτε διαταγή ανάκτησης που ενδέχεται να απευθυνθεί στη Siremar υπό ΕΔ δεν θα πρέπει να επεκταθεί στον αγοραστή του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar.

## 7. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΣΧΟΛΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(289) Η Επιτροπή διαβίβασε στην Ιταλία τα σχόλια και τις παρατηρήσεις που συνοψίζονται στα τμήματα 5 και 6. Ωστόσο, η Ιταλία υπέβαλε παρατηρήσεις μόνο για τη δεύτερη επιστολή παρατηρήσεων της SNS (βλέπε τμήμα 5.2.2), με επιστολή της 13ης Μαΐου 2015.

(290) Ειδικότερα, η Ιταλία επισήμανε ότι, κατά το τελευταίο στάδιο της διαδικασίας πώλησης, με προθεσμία τη 13η Οκτωβρίου 2011, ο έκτακτος επίτροπος συνέστησε ρητά στους προσφέροντες να μην υποβάλουν προσφορές υποστηριζόμενες από οποιαδήποτε εγγύηση κατά παράβαση των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων. Συνεπώς, η CdI υπέβαλε την προσφορά της με τη δήλωση προθέσεων της Unicredit, η οποία δεν περιείχε καμία αναφορά σε αντεγγύηση της Σικελίας, ενώ εξακολουθούσε να εξαρτά το κύρος της δήλωσης προθέσεων από άλλους όρους ([101]). Επομένως, η υπουργική άδεια χορηγήθηκε με βάση την παραδοχή ότι τηρούνταν πλήρως οι κανόνες της διαδικασίας.

(291) Η Ιταλία υποστήριξε επίσης ότι η αύξηση κεφαλαίου από τη Mediterranea πραγματοποιήθηκε επί ίσοις όροις με τους άλλους ιδιώτες μετόχους της CdI και ότι, για τον λόγο αυτόν, δεν συνεπαγόταν καμία κρατική ενίσχυση. Επίσης, η Ιταλία επανέλαβε ότι οι μετοχές της Σικελίας διέφεραν νομικά από εκείνες των ιδιωτών μετόχων της CdI, γεγονός που περιόριζε αυστηρά την επιρροή της εντός της εταιρείας.

## 8. ΕΚΤΙΜΗΣΗ

### 8.1. Ύπαρξη ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ

(292) 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 ασύμβατες με την εσωτερική αγορά, στο μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές».

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

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

β) να ευνοεί ορισμένες επιχειρήσεις ή κλάδους παραγωγής·

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

δ) να επηρεάζει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(294) Πρώτον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η νέα σύμβαση θα πρέπει να αξιολογηθεί από κοινού με την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Αυτή η κοινή αξιολόγηση είναι ενδεδειγμένη διότι στην ουσία η Ιταλία διοργάνωσε διαγωνισμό για την ανάθεση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (δηλαδή της νέας σύμβασης) όπου ο επιτυχών προσφέρων έπρεπε να αγοράσει από τη Siremar διάφορα στοιχεία ενεργητικού (κυρίως πλοία) που ήταν αναγκαία για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη συγκεκριμένη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(295) Δεύτερον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης, οι ιταλικές αρχές και η CdI έχουν ήδη καταγγείλει τόσο τη σύμβαση πώλησης όσο και τη νέα σύμβαση που είχαν συνάψει. Η δεύτερη μεταβιβάστηκε στη συνέχεια στην SNS, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar. Πράγματι, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 99 και 100, η αρχική κατακύρωση της νέας σύμβασης και του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στη CdI ακυρώθηκε πλήρως και, τελικά, έγινε ανάθεση και των δύο στην SNS στις 11 Απριλίου 2016. Επίσης, δεδομένου ότι η ανάθεση της νέας σύμβασης και η πώληση του επιχειρηματικού κλάδου είναι άρρηκτα συνδεδεμένες, δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθεί χωριστά κανένα από τα δύο μέτρα, ούτε καν για περιορισμένο χρονικό διάστημα. Στο πλαίσιο αυτό, η ολοκλήρωση της έρευνας σχετικά με την αρχική ανάθεση της νέας σύμβασης στη CdI, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar, κατά την περίοδο από την 1η Αυγούστου 2012 έως τις 10 Απριλίου 2016, θα ήταν λογικά αδύνατη, καθώς θα ισοδυναμούσε με αξιολόγηση της ίδιας διαδικασίας δύο φορές (μία για την ενδιάμεση

([100]) Η εταιρεία παρέπεμψε στις αποφάσεις της 20ής Σεπτεμβρίου 2001, Banks, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456, και της 29ης Απριλίου 2004, Γερμανία κατά Επιτροπής, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

([101]) Οι δύο όροι ήταν οι εξής: η CdI έπρεπε να κερδίσει τον διαγωνισμό για τον επιχειρηματικό κλάδο και η σύμβαση πώλησης έπρεπε να υπογραφεί έως τις 31 Δεκεμβρίου 2011.

ανάθεση στη CdI και μία για την τελική ανάθεση στην SNS) ([102]). Επομένως, η παρούσα απόφαση θα αξιολογήσει μόνο την ανάθεση της νέας σύμβασης, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar, από τη Siremar υπό ΕΔ στην SNS. Δεδομένου ότι η νέα σύμβαση, η οποία άρχισε να ισχύει από τις 11 Απριλίου 2016, είχε ουσιαστικά τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις με εκείνη που ίσχυε κατά την περίοδο από την 1η Αυγούστου 2012 έως τις 10 Απριλίου 2016 και δεδομένου ότι ο επιχειρηματικός κλάδος ήταν επίσης ουσιαστικά ο ίδιος, η Επιτροπή ενσωμάτωσε όλες τις σχετικές πληροφορίες που συνέλεξε κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας που αφορούσε την περίοδο από την 1η Αυγούστου 2012 έως τις 10 Απριλίου 2016 στην αξιολόγηση της ανάθεσης της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar στην SNS.

(296) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού, η οποία εφαρμόζεται στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της ΥΓΟΣ από τη Siremar και την αγοράστριά της, την SNS. Ως εκ τούτου, το μέτρο αυτό θα αξιολογηθεί από κοινού με την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που έχει χορηγηθεί στις εν λόγω εταιρείες (βλέπε τμήματα 8.1.1, 8.1.3 και 8.3.1).

8.1.1. *Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ της Siremar και της Ιταλίας*

8.1.1.1. Κρατικοί πόροι

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

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

(299) 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 Siremar δεν κατέβαλλε και δεν καταβάλλει 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. Επίσης, δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού χορηγείται από τον νόμο, καταλογίζεται στο κράτος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 131).

8.1.1.2. Επιλεκτικότητα

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

8.1.1.3. Οικονομικό πλεονέκτημα

(301) 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.

(302) Ειδικότερα, στην απόφαση Altmark ([103]), το Δικαστήριο έκρινε ότι, εφόσον μια κρατική παρέμβαση θεωρείται 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 παρεμβάσεως, σε ευνοϊκότερη θέση ως προς τον ανταγωνισμό σε σχέση με τις επιχειρήσεις που τις ανταγωνίζονται, η παρέμβαση αυτή δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

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

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

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

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

([102]) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η CdI τελεί επί του παρόντος υπό εκκαθάριση και είναι ανενεργή. Ως εκ τούτου, η έρευνα σχετικά με οποιαδήποτε ενίσχυση που χορηγήθηκε σε αυτήν δεν θα είχε κανένα αντικείμενο (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 408 και 413).

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

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

(304) Η Επιτροπή διευκρίνισε τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζει τα κριτήρια Altmark στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή ΥΓΟΣ (στο εξής: ανακοίνωση ΥΓΟΣ) ([104]).

(305) Δεδομένου ότι τα κριτήρια Altmark πρέπει να πληρούνται σωρευτικά, εάν δεν πληρούται οποιοδήποτε από αυτά τα κριτήρια, η Επιτροπή καταλήγει 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.

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

(307) Για καμία από τις παρατάσεις της αρχικής σύμβασης την περίοδο μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2009 και της 31ης Ιουλίου 2012 δεν επιλέχθηκε η Siremar κατόπιν διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού. Η Ιταλία απλώς παρέτεινε το ισχύον σύστημα δίνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη δυνατότητα στον προκαθορισμένο φορέα εκμετάλλευσης να συνεχίσει να λαμβάνει αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

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

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

(310) 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 στη Siremar οικονομικό πλεονέκτημα.

(311) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού, η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχήν ότι η ιταλική αρχή ανταγωνισμού AGCM θεώρησε τουλάχιστον δύο φορές ότι το μέτρο αυτό έχει οικονομική αξία (βλέπε αιτιολογική σκέψη 276). Ωστόσο, η Siremar δεν καταβάλλει κανένα τέλος για την προτεραιότητα ελλιμενισμού (βλέπε αιτιολογική σκέψη 226). Επίσης, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού έχει τουλάχιστον θεωρητικά τη δυνατότητα να μειώσει το κόστος του φορέα εκμετάλλευσης (π.χ. διότι ο εγγυημένος ελλιμενισμός μπορεί να μειώσει τον χρόνο αναμονής στους λιμένες και, συνεπώς, να οδηγήσει σε χαμηλότερο κόστος καυσίμων) ή να αυξήσει τα έσοδά του (π.χ. διότι ορισμένα ωράρια προσελκύουν πιθανόν μεγαλύτερη ζήτηση από τους επιβάτες). Πράγματι, στον βαθμό που η προτεραιότητα ελλιμενισμού επιτρέπει μια ταχύτερη διαδικασία πρόσδεσης, οι χρήστες της πορθμειακής υπηρεσίας μπορεί να προτιμήσουν τον φορέα εκμετάλλευσης που επωφελείται από αυτό το μέτρο. Ακόμα και αν αυτά τα αποτελέσματα γίνονται ορατά σε σπάνιες περιπτώσεις ή είναι περιορισμένα, η προτεραιότητα ελλιμενισμού μπορεί ωστόσο να συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα για τη Siremar.

8.1.1.4. Επίπτωση στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές

(312) Όταν η ενίσχυση που χορηγείται από ένα κράτος μέλος ενισχύει τη θέση μιας επιχείρησης έναντι άλλων επιχειρήσεων που ασκούν ανταγωνιστική δραστηριότητα σε επίπεδο εμπορικών συναλλαγών εντός της Ένωσης, πρέπει να θεωρείται ότι η εν λόγω ενίσχυση επηρεάζει τις συναλλαγές αυτές ([105]). Αρκεί ο αποδέκτης της ενίσχυσης να ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις σε αγορές που είναι ανοικτές στον ανταγωνισμό ([106]).

([104]) ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4.
([105]) 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.
([106]) Υπόθεση Het Vlaamse Gewest κατά Επιτροπής, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

(313) Στην παρούσα υπόθεση, η δικαιούχος επιχείρηση λειτουργεί σε ανταγωνισμό με άλλες επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στην Ένωση, ειδικότερα μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86 του Συμβουλίου ([107]) και του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ, με τους οποίους ελευθερώθηκε η αγορά των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και των θαλάσσιων ενδομεταφορών αντίστοιχα. Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση για την εκτέλεση των θαλάσσιων δρομολογίων στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης είναι πιθανό να επηρεάσει τις ενωσιακές συναλλαγές και να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά. Για τους ίδιους λόγους, το ίδιο συμπέρασμα ισχύει και για την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

8.1.1.5. Συμπέρασμα

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

8.1.1.6. Νέα ή υφιστάμενη ενίσχυση

(315) Η Επιτροπή υπενθυμίζει πρώτα ότι, κατά το άρθρο 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589, 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». Πράγματι, 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 ([108]).

(316) Η Siremar υπό ΕΔ θεωρεί ότι, εάν η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνταν στη Siremar έως και το 2008 θεωρηθεί υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 4 παράγραφος 3 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ, το ίδιο ισχύει επίσης για την αντιστάθμιση που καταβαλλόταν βάσει της παράτασης της αρχικής σύμβασης (αιτιολογική σκέψη 237). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αντιστάθμιση που καταβαλλόταν στη Siremar για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών έως το 2008 αξιολογήθηκε στην απόφαση για τον όμιλο Tirrenia του 2020 και πράγματι χαρακτηρίστηκε υφιστάμενη ενίσχυση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 19).

(317) Ωστόσο, σύμφωνα με τη θέση των ευρωπαϊκών δικαστηρίων ([109]), η Επιτροπή θεωρεί ότι η τροποποίηση (δηλαδή η παράταση) της διάρκειας ενός καθεστώτος ενισχύσεων που είχε σαφή ημερομηνία λήξης (εν προκειμένω, 31 Δεκεμβρίου 2008) επαρκεί ώστε να συνιστά νέα ενίσχυση ανεξάρτητα από το αν μεταβλήθηκαν άλλα χαρακτηριστικά του μέτρου ή όχι. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που έχει καταβληθεί στο πλαίσιο των διαδοχικών παρατάσεων της αρχικής σύμβασης θα πρέπει να θεωρηθεί νέα ενίσχυση. Επομένως, τα επιχειρήματα της Siremar υπό ΕΔ θα πρέπει να απορριφθούν.

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

8.1.2. *Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Siremar*

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

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

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

(322) Η Ιταλία δεν υπέβαλε στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης (ή εκκαθάρισης) έως την εν λόγω προθεσμία. Στις 11 Ιουλίου 2011 η εγγύηση κατέστη απαιτητή από τη BIIS και η Siremar έγινε οφειλέτης του Δημοσίου (βλέπε αιτιολογική σκέψη 63). Στις 18 Σεπτεμβρίου 2012 η Siremar επέστρεψε στο κράτος το οφειλόμενο ποσό (βλέπε αιτιολογική σκέψη 65). Μέχρι την ημερομηνία εκείνη, η Siremar εξακολουθούσε να επωφελείται πλήρως από το μέτρο ενίσχυσης διάσωσης.

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

([107]) 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).

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

([109]) 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.

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

8.1.3. *Η ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού της SNS, η αύξηση κεφαλαίου της CdI και η αντεγγύηση*

(325) Προκειμένου να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με το αν η ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού συνιστά πλεονέκτημα για την SNS κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει την τήρηση των κριτηρίων Altmark (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 301 έως 304).

8.1.3.1. Πρώτο κριτήριο Altmark

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

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

(327) 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.

(328) Στον τομέα των θαλάσσιων ενδομεταφορών–καμποτάζ, λεπτομερείς κανόνες της Ένωσης σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θεσπίστηκαν στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ και, για την εξέταση 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) ([110]).

(329) 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».

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

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

— συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών,

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

— προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

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

([110]) 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).

(332) Από την πάγια νομολογία προκύπτει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να επιβληθούν μόνον εάν δικαιολογούνται από την ανάγκη διασφάλισης επαρκών θαλάσσιων δρομολογίων που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν μόνον από τις δυνάμεις της αγοράς ([111]). Η ανακοίνωση σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ ([112]) επιβεβαιώνει ότι «αποτελεί καθήκον των κρατών μελών (συμπεριλαμβανόμενων των περιφερειακών και τοπικών αρχών όπου αρμόζει) να καθορίσουν σε ποιες γραμμές πρέπει να επιβληθούν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να προβλεφθούν για τακτικές γραμμές ενδομεταφοράς σε νησιά σε περίπτωση που οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούν για τη σωστή εξυπηρέτηση των γραμμών». Επιπλέον, το άρθρο 2 σημείο 4 του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ ορίζει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ως υποχρεώσεις τις οποίες ο εν λόγω πλοιοκτήτης, αν ελάμβανε αποκλειστικά υπόψη τα δικά του εμπορικά συμφέροντα, δεν θα αναλάμβανε ή δεν θα αναλάμβανε στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.

(333) Σύμφωνα με τη νομολογία ([113]), για να επαληθεύσει αν υπάρχει πραγματική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας και αν η χρήση σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (δηλαδή της νέας σύμβασης) ήταν αναγκαία και αναλογική, και, επομένως, αν πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τα εξής:

1) αν υπήρχε ζήτηση των χρηστών·

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

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

1) Ζήτηση των χρηστών

(334) Στην παρούσα περίπτωση, η CdI και αργότερα η SNS ήταν επιφορτισμένες με την παροχή μεικτών επιβατικών και εμπορευματικών υπηρεσιών και αμιγώς επιβατικών υπηρεσιών υψηλής ταχύτητας σε πολλές γραμμές. Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στη CdI και, αργότερα, στην SNS αφορούν τις εκτελούμενες συνδέσεις θαλάσσιων μεταφορών, τον τύπο και τη χωρητικότητα των σκαφών που εκτελούν τα σχετικά θαλάσσια δρομολόγια, τη διαθεσιμότητα εφεδρικού πλοίου για τη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας, τη συχνότητα της υπηρεσίας και τους μέγιστους ναύλους που χρεώνονται στους χρήστες της υπηρεσίας σε κάθε αντίστοιχο δρομολόγιο (δηλαδή χαμηλότερους ναύλους για τους κατοίκους των μικρότερων νησιών και υψηλότερους ναύλους για τους άλλους επιβάτες).

(335) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 184, η Ιταλία επέβαλε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση με κύριο σκοπό i) τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της Σικελίας και των μικρότερων νησιών της και ii) τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών, μέσω τακτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω μπορούν πράγματι να αποτελούν θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος.

(336) Προτού ανατεθεί αρχικά στη CdI η διαχείριση των θαλάσσιων συνδέσεων όπως ορίζονται στη νέα σύμβαση, τα δρομολόγια αυτά εκτελούνταν από τη Siremar βάσει των αρχικών συμβάσεων. Πράγματι, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα εν λόγω δρομολόγια εκτελούνταν, σε μεγάλο βαθμό χωρίς μεταβολές, για πολλά έτη, δηλαδή τουλάχιστον από την έναρξη ισχύος της αρχικής σύμβασης ([114]). Κατά την ανάθεση της νέας σύμβασης το 2012, οι ιταλικές αρχές, και ειδικότερα η Σικελία, έκριναν ότι οι υπηρεσίες αυτές εξακολουθούν να είναι απαραίτητες για την κάλυψη της ζήτησης των χρηστών.

(337) Για να καταδείξει την πραγματική ζήτηση των χρηστών για τις υπηρεσίες, η Ιταλία υπέβαλε στατιστικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι το 2010 η Siremar μετέφερε 1 342 402 επιβάτες και 311 114,50 γραμμικά μέτρα φορτίου στις πέντε ομάδες δρομολογίων συνολικά. Το 2011 μετέφερε 1 332 400 κατοίκους και 290 704,70 γραμμικά μέτρα φορτίου, αντίστοιχα. Αυτό δείχνει ότι κατά τα δύο έτη πριν από την ανάθεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στη CdI, δεν υπήρχε σημαντική συνολική ζήτηση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών στα σχετικά δρομολόγια.

(338) Ωστόσο, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι υπάρχει πραγματική ζήτηση των χρηστών σε καθένα από τα επίμαχα είκοσι δρομολόγια, που έχουν χωριστεί στις πέντε ομάδες, απαιτείται λεπτομερέστερη αξιολόγηση. Για τον σκοπό αυτόν, η Ιταλία παρείχε στατιστικά στοιχεία ανά δρομολόγιο για την περίοδο 2007-2019 ([115]). Αυτά τα στατιστικά στοιχεία περιλαμβάνουν τον συνολικό αριθμό επιβατών ή γραμμικών μέτρων φορτίων που μεταφέρθηκαν ανά έτος, στοιχεία τα οποία επιτρέπουν τον υπολογισμό μέσων όρων ανά ταξίδι. Ως παράδειγμα, στον πίνακα 5 απεικονίζονται δύο τέτοιες μετρήσεις για τα έτη 2010 και 2019. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι κατά τη διάρκεια και των δύο ετών, τα

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

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

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

([114]) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι πέντε ομάδες δρομολογίων εκτελούνταν ήδη με κάποια μορφή δημόσιας αντιστάθμισης τη δεκαετία του 1950.

([115]) Η Ιταλία υπέβαλε μόνο εκτιμήσεις για το 2015, οι οποίες δεν επικυρώθηκαν από εξωτερικό σύμβουλο, όπως απαιτείται από τη νέα σύμβαση, και κανένα στοιχείο για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου έως τις 15 Απριλίου 2016, δεδομένου ότι η CdI προετοιμαζόταν για την επιστροφή του επιχειρηματικού κλάδου στη Siremar υπό ΕΔ, και για την περίοδο μεταξύ 1ης Ιανουαρίου 2011 και 30ής Ιουλίου 2012, δεδομένου ότι η Siremar υπό ΕΔ εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

περισσότερα από τα ταξίδια μετ' επιστροφής στα εν λόγω δρομολόγια μετέφεραν περισσότερους από εκατό επιβάτες. Λιγότεροι από εκατό επιβάτες κατά μέσο όρο μεταφέρθηκαν το 2010 μόνο σε τέσσερα δρομολόγια και το 2019 μόνο σε τρία. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο χαμηλός αριθμός επιβατών σε αυτά τα επιμέρους δρομολόγια μπορεί να εξηγηθεί από τον μικρό πληθυσμό και το μικρό μέγεθος των εν λόγω νησιών, καθώς και από τις σχετικά σύντομες και συχνές διαδρομές, οι οποίες είναι απαραίτητες για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας των κατοίκων των εν λόγω νησιών. Η Επιτροπή ανέλυσε επίσης τα στατιστικά στοιχεία ανά δρομολόγιο για κάθε έτος έως το τέλος του 2019 ([116]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι υπήρξαν διακυμάνσεις στον αριθμό των καταγεγραμμένων ταξιδιών και επιβατών στις διάφορες γραμμές καθ' όλη τη διάρκεια των ετών. Ωστόσο, αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι πρόκειται για πολύ μικρά νησιά, με περιορισμένες λιμενικές υποδομές, τα οποία βρίσκονται σε σχετικά κοντινή απόσταση μεταξύ τους. Αυτό απαιτεί συχνή προσαρμογή των προγραμμάτων δρομολογίων ώστε να καλύπτονται οι τοπικές ανάγκες (όπως τα μοτίβα μετακίνησης για εκπαιδευτικούς ή επαγγελματικούς σκοπούς) και να μετριάζονται τυχόν προβλήματα σύνδεσης (για παράδειγμα, εάν μια θέση ελλιμενισμού τελεί υπό συντήρηση και μπορεί να εξυπηρετεί μόνο μικρότερα πλοία ή λιγότερα πλοία ταυτόχρονα, ένα δρομολόγιο μιας ομάδας μπορεί να μην εκτελείται για κάποιο χρονικό διάστημα, ενώ τα άλλα δρομολόγια της εν λόγω ομάδας θα μπορούσαν να εκτελούνται με αυξημένη συχνότητα). Ωστόσο, με βάση τα στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η Επιτροπή, δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η ζήτηση των χρηστών σε οποιοδήποτε δρομολόγιο ή ομάδα δρομολογίων είχε ή έχει πράγματι εξαφανιστεί.

| | | **Μέσος αριθμός επιβατών/ταξίδι** ([117]) | | **Μέσος όγκος φορτίου/ταξίδι** ([118]) | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Δρομολόγια μεικτών μεταφορών** | | **2010** | **2019** | **2010** | **2019** |
| Ομάδα Milazzo – Αιολίδες νήσοι – Νάπολη | C/1 | […] | […] | […] | […] |
| | C/2 | […] | […] | […] | […] |
| | C/3 | […] | […] | […] | […] |
| | C/4 | […] | […] | […] | […] |
| | C/6 | […] | […] | […] | […] |
| Ομάδα Παλέρμο – Ustica | D/1 | […] | […] | […] | […] |
| Ομάδα Trapani — Αιγάδες νήσοι | D/2 | […] | […] | […] | […] |
| | D/3 | […] | […] | […] | […] |
| Ομάδα Trapani – Pantelleria | D/4 | […] | […] | […] | […] |
| Ομάδα Trapani – Πελάγιοι νήσοι | D/5 | […] | […] | […] | […] |

| | | **Μέσος αριθμός επιβατών/ταξίδι** | |
|---|---|---|---|
| **Αμιγώς επιβατικά δρομολόγια** | | **2010** | **2019** |
| Ομάδα Milazzo – Αιολίδες νήσοι (– Νάπολη) | ALC/2 | […] | […] |
| | ALC/2A | […] | […] |
| | ALC/3 | […] | […] |
| | ALC/4 | […] | […] |
| | ALC/6 | […] | Άνευ αντικείμενου ([119]) |
| Ομάδα Παλέρμο – Ustica | ALD/1 | […] | […] |
| Ομάδα Trapani — Αιγάδες νήσοι | ALD 2/3 | […] | […] |
| | ALD 2/3 A | […] | […] |

**Πίνακας 5 — Στατιστικά στοιχεία της ζήτησης των χρηστών για τα έτη 2010 (εκτέλεση δρομολογίων από τη Siremar) και 2019 (εκτέλεση δρομολογίων από την SNS)**

([116]) Ως παράδειγμα, ο Table 5 περιλαμβάνει αυτά τα στατιστικά στοιχεία ανά δρομολόγιο για το 2019. Για λόγους συντομίας, η Επιτροπή δεν αναφέρει τα αριθμητικά στοιχεία για τα άλλα έτη κατά τα οποία η CdI ή η SNS παρείχε την υπηρεσία.

([117]) Συνολικός αριθμός επιβατών διαιρούμενος διά του συνολικού αριθμού ταξιδιών μετ' επιστροφής κατά την περίοδο.

([118]) Συνολικός όγκος φορτίου (σε γραμμικά μέτρα) διαιρούμενος διά του συνολικού αριθμού ταξιδιών μετ' επιστροφής κατά την περίοδο.

([119]) Από την 1η Σεπτεμβρίου 2016, το δρομολόγιο χωρίστηκε σε δύο πρόσθετα δρομολόγια «ALC/2» (πρώτο σκέλος) και «ALC/2A» (επιστροφή).

(339) Για να αποδείξει ότι εξακολουθούσε να υπάρχει ζήτηση από τους χρήστες όταν η CdI και αργότερα η SNS άρχισαν να εκτελούν τα δρομολόγια βάσει της νέας σύμβασης, η Ιταλία υπέβαλε περαιτέρω στατιστικά στοιχεία. Τα αριθμητικά στοιχεία στον πίνακα 6 δείχνουν ότι από το 2013 και μετά η CdI και αργότερα η SNS μετέφεραν περισσότερους επιβάτες και φορτία απ' ό,τι η Siremar το 2010 και το 2011 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 337). Παρόλο που υπήρξαν ορισμένες διακυμάνσεις με την πάροδο του χρόνου, τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνουν ότι εξακολουθούσε να υπάρχει ζήτηση από τους χρήστες, η οποία μάλιστα αυξήθηκε τα τελευταία χρόνια.

| | **Αριθμός μεταφερθέντων επιβατών** | **Μεταφερθέντα φορτία (σε γραμμικά μέτρα)** |
|---|---|---|
| **2012 (Αύγουστος-Δεκέμβριος)** | […] | […] |
| **2013** | […] | […] |
| **2014** | […] | […] |
| **2015** ([120]) | […] | […] |
| **2016 (Απρίλιος – Δεκέμβριος)** ([121]) | […] | […] |
| **2017** | […] | […] |
| **2018** | […] | […] |
| **2019** | […] | […] |

**Πίνακας 6 — Στατιστικά στοιχεία για τα έτη 2012-2019 (δρομολόγια μεικτών μεταφορών και αμιγώς επιβατικών μεταφορών που εκτελούνταν από τη CdI και την SNS)**

(340) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω στατιστικά στοιχεία (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 337, 338 και 339) δείχνουν σαφώς ότι υπάρχει γνήσια ζήτηση για επιβατικές και εμπορευματικές υπηρεσίες σε καθένα από τα είκοσι δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας που κατατάσσονται σε πέντε ομάδες. Μπορεί, ως εκ τούτου, να συναχθεί ότι τα δρομολόγια αυτά καλύπτουν πραγματική ζήτηση των χρηστών και, επομένως, ανταποκρίνονται σε πραγματικές ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας.

2) Ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς

(341) 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» ([122]). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει αν η υπηρεσία θα ήταν ανεπαρκής, υπό το πρίσμα των απαιτήσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται από το κράτος μέλος μέσω της νέας σύμβασης, εάν η παροχή της επαφίετο αποκλειστικά στις δυνάμεις της αγοράς. 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».

(342) Η Επιτροπή έχει ήδη αναλύσει σε προηγούμενες αποφάσεις της αν υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτές τις ομάδες δρομολογίων. Ειδικότερα, στην απόφασή της του 2004, η Επιτροπή επισήμανε ότι, όσον αφορά τη Siremar, κανένας από τους ιδιωτικούς ιταλικούς φορείς εκμετάλλευσης στις ομάδες δρομολογίων που εξυπηρετούσε ο (τότε) δημόσιος φορέας εκμετάλλευσης δεν παρείχε συγκρίσιμες υπηρεσίες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ικανές να ικανοποιήσουν όλες τις απαιτήσεις δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στα πενταετή προγράμματα ([123]). Η διαπίστωση αυτή αφορά την περίοδο 1992-2008 και δεν τίθεται υπό αμφισβήτηση με την απόφαση του 2009, η οποία ακύρωσε την απόφαση του 2004, ούτε με την απόφαση του ομίλου Tirrenia του 2020, η οποία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Siremar συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση.

(343) Ωστόσο, στην απόφασή της του 2012, η Επιτροπή επισήμανε ότι, κατά τη χρονική περίοδο που προηγήθηκε της πρώτης ανάθεσης της νέας σύμβασης, άλλοι φορείς εκμετάλλευσης εξυπηρετούσαν τακτικά τα σχετικά δρομολόγια ([124]). Τότε, η Ιταλία είχε υποστηρίξει ότι η Σικελία, μέσω διαφόρων διαδικασιών υποβολής προσφορών, είχε επιλέξει τους εν λόγω άλλους φορείς εκμετάλλευσης για την παροχή πρόσθετων δημόσιων υπηρεσιών στο πλαίσιο χωριστών συμβάσεων. Πριν συνεχίσει την αξιολόγησή της, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα.

([120]) Τα στοιχεία για το 2015 δεν επικυρώθηκαν από εξωτερικό σύμβουλο όπως για τα άλλα έτη, αλλά εκπονήθηκαν εκ των υστέρων από τις ιταλικές αρχές με βάση έγγραφα της CdI.

([121]) Η Ιταλία δεν υπέβαλε στοιχεία για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου έως τις 10 Απριλίου 2016. Η Ιταλία ισχυρίζεται ότι αυτά τα στατιστικά στοιχεία δεν συλλέχθηκαν, καθώς την εποχή εκείνη η CdI προετοίμαζε τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου ξανά στη Siremar υπό ΕΔ.

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

([123]) Βλέπε αιτιολογική σκέψη 135 της απόφασης του 2004.

([124]) Βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 101–103 και 201 της απόφασης του 2012.

(344) Πρώτον, η αξιολόγηση αυτή περιορίζεται στην ανταγωνιστική κατάσταση της αγοράς κατά τα έτη πριν από τον Ιούλιο του 2012, δεδομένου ότι αυτή ήταν η κρίσιμη περίοδος για τις ιταλικές αρχές κατά τον καθορισμό των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Παρότι η νέα σύμβαση επιβάλλει συγκεκριμένες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τους ναύλους (συμπεριλαμβανομένων μειωμένων ναύλων για τους κατοίκους των μικρότερων νησιών), η Ιταλία δεν αιτιολόγησε την ανάγκη για τη δημόσια υπηρεσία υποστηρίζοντας ότι η CdI και αργότερα η SNS έπρεπε να διατηρήσουν τους ναύλους σε επίπεδο χαμηλότερο από αυτό των ναύλων που χρεώνονται από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης. Κατά τη διάρκεια της έρευνας, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, στον βαθμό που άλλοι φορείς εκμετάλλευσης παρείχαν υπηρεσίες πορθμείων στα δρομολόγια που εκτελούσε η CdI και αργότερα η SNS, αυτές οι ανταγωνιστικές υπηρεσίες θα διέφεραν ως προς τη συνέχεια και τη συχνότητα καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, δεν θα ήταν ισοδύναμες (όσον αφορά τους λιμένες ή το είδος της υπηρεσίας, π.χ. αμιγώς επιβατικές αντί για μεικτές), δεν θα ήταν της ίδιας ποιότητας ή θα επιδοτούνταν επίσης βάσει χωριστών συμβάσεων. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν διενήργησε συγκριτική ανάλυση των ναύλων που χρεώνονται από όλους τους φορείς εκμετάλλευσης στα επίμαχα δρομολόγια. Αντίθετα, η Επιτροπή επικεντρώθηκε σε πιθανές διαφορές όσον αφορά τη συνέχεια, την τακτικότητα, τη χωρητικότητα και την ποιότητα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 330), καθώς και στο αν οι ανταγωνιστές φορείς εκμετάλλευσης επιδοτήθηκαν επίσης βάσει χωριστών συμβάσεων.

(345) Δεύτερον, οι συγκρίσιμες υπηρεσίες που πρόσφεραν άλλοι φορείς εκμετάλλευσης στις ομάδες δρομολογίων που ορίζονται στη νέα σύμβαση παρέχονταν επίσης στο πλαίσιο καθεστώτων δημόσιας αντιστάθμισης, ως συμπληρωματικές ΥΓΟΣ που ορίστηκαν από τη Σικελία ([125]). Καταρχήν, η παρουσία άλλων παρόχων ΥΓΟΣ στις ομάδες δρομολογίων που προβλέπονται στη νέα σύμβαση δεν θέτει υπό αμφισβήτηση την εγκυρότητα της ΥΓΟΣ για τις εν λόγω ομάδες, αλλά την ενισχύει, καθώς υποδηλώνει ότι η ανάγκη για τις συνδέσεις αυτές ήταν τόσο ισχυρή και/ή ποικίλη που θα μπορούσε να καλυφθεί μόνο από πολλούς φορείς εκμετάλλευσης. Πράγματι, το γεγονός ότι άλλοι φορείς εκμετάλλευσης δραστηριοποιούνται σε μια συγκεκριμένη ομάδα δρομολογίων δεν μπορεί να αποτελεί ένδειξη ότι η εν λόγω ομάδα μπορεί να εξυπηρετηθεί επαρκώς μόνο από τις δυνάμεις της αγοράς, εάν οι εν λόγω άλλοι φορείς εκμετάλλευσης λαμβάνουν επίσης δημόσια αντιστάθμιση βάσει χωριστών συμβάσεων για την παροχή των υπηρεσιών τους.

(346) Τρίτον, η Ιταλία προσδιόρισε 20 δρομολόγια σε πέντε ομάδες ή δίκτυα συνδέσεων που θα περιληφθούν στη νέα σύμβαση ([126]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με το τμήμα 5.5.3 της ανακοίνωσης σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ ([127]), «[τ]α κράτη μέλη επιθυμούν συνήθως να ομαδοποιούν τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας προς και από διάφορα νησιά για να επιτυγχάνουν οικονομίες κλίμακας και να προσελκύουν μεταφορείς. *Η ομαδοποίηση αυτή δεν αντιβαίνει στο δίκαιο της Ένωσης εφόσον δεν οδηγεί σε εισαγωγή διακρίσεων και δεν προκαλεί αδικαιολόγητες στρεβλώσεις στην αγορά*. Το καταλληλότερο μέγεθος ομαδοποίησης πρέπει να αποφασίζεται με γνώμονα την καλύτερη συνέργεια που μπορεί να δημιουργηθεί για την ικανοποίηση βασικών μεταφορικών αναγκών.».

(347) Στην προκειμένη περίπτωση, τα δρομολόγια ομαδοποιήθηκαν με γεωγραφικά κριτήρια για σκοπούς προγραμματισμού, για τον εντοπισμό πιθανών κενών ή επικαλύψεων και τη διασφάλιση συνεκτικού και πλήρους συνόλου συνδέσεων για τους κατοίκους των νησιών αυτών, τόσο με τη Σικελία όσο και με τα άλλα νησιά, ειδικότερα τα σχετικά μεγαλύτερα. Πράγματι, ο Table 3 δείχνει ότι τα δρομολόγια εντός κάθε ομάδας συχνά αλληλεπικαλύπτονται και αλληλοσυμπληρώνονται ([128]). Δεδομένης της ύπαρξης ορισμένων βασικών υπηρεσιών, όπως σχολείων, μεγάλων παντοπωλείων και εξειδικευμένων ιατρικών υπηρεσιών, μόνο στη Σικελία ή στα σχετικά μεγαλύτερα νησιά, η Ιταλία επέλεξε να αναθέσει ομάδες δρομολογίων αντί για επιμέρους δρομολόγια. Πράγματι, ενώ ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης προσφέρουν πράγματι ορισμένες συνδέσεις μεταξύ των σχετικά μεγαλύτερων νησιών (π.χ. Lipari και Pantelleria) και της Σικελίας, δεν προσφέρουν συνδέσεις με όλα τα νησιά και μεταξύ όλων των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Δεδομένης της ανάγκης να διασφαλιστούν συνδέσεις μεταξύ αρκετών μικρών νησιών σε διάφορες και ενίοτε σχετικά απομακρυσμένες τοποθεσίες, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα κατά τον προσδιορισμό των πέντε ομάδων, οι οποίες περιλαμβάνουν ένα ή περισσότερα δρομολόγια ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του εν λόγω νησιού ή αρχιπελάγους. Για τους λόγους αυτούς, δεδομένων των ιδιαίτερων περιστάσεων της παρούσας υπόθεσης, η Επιτροπή δεν αξιολόγησε κάθε επιμέρους σύνδεση, αλλά επικεντρώθηκε αντίθετα σε κάθε ομάδα ως ένα συνεκτικό σύνολο συνδέσεων προς και από ένα αρχιπέλαγος ή νησί, καθώς και εντός ενός αρχιπελάγους.

(348) Στο πλαίσιο αυτό, με βάση την κατάσταση του ανταγωνισμού που επικρατούσε έως τη στιγμή της πρώτης ανάθεσης στις 30 Ιουλίου 2012 και με βάση τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών (βλέπε τμήμα 5), η Επιτροπή ανέλυσε κάθε ομάδα δρομολογίων για να επαληθεύσει ότι η Ιταλία δεν υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα όσον αφορά τη διαπίστωση της ανεπάρκειας της αγοράς:

— Milazzo – Αιολίδες νήσοι – Νάπολη. Η CdI εκτελούσε και η SNS εκτελεί πέντε δρομολόγια που εξυπηρετούνται με πορθμεία και πέντε δρομολόγια που εξυπηρετούνται με ταχύπλοα πλοία, τα οποία συνδέουν τις Αιολίδες νήσους με τη Σικελία και την ηπειρωτική χώρα ([129]). Στην ομάδα αυτή, κατά την περίοδο 2009-2012, ανταγωνίστριες εταιρείες ήταν η Ustica Lines, η NGI, η SNAV και η Alilauro. Η Ustica Lines και η NGI εκτελούσαν δρομολόγια καθ' όλη τη

([125]) Δεδομένου ότι οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι άλλοι φορείς εκμετάλλευσης δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παρούσας απόφασης, η Επιτροπή δεν θα σχολιάσει το αν οι υπηρεσίες τους συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ.

([126]) Για λεπτομέρειες σχετικά με τα δρομολόγια και τη συχνότητά τους, βλέπε Table 3. Η συχνότητα αυτή ήταν σε μεγάλο βαθμό η ίδια κατά την περίοδο παράτασης (2009-2012), με μικρές μόνο διαφορές σε λίγα επιμέρους δρομολόγια και/ή περιόδους του έτους.

([127]) Βλέπε υποσημείωση 112.

([128]) Το χρονοδιάγραμμα των επιμέρους δρομολογίων στο πλαίσιο μιας ομάδας μπορεί επίσης να τροποποιηθεί με την πάροδο του χρόνου — βλέπε υποσημείωση 119.

([129]) Επισημαίνεται ότι, από την 1η Σεπτεμβρίου 2016, η SNS εκτελεί μόνο τέσσερα διαφορετικά δρομολόγια υψηλής ταχύτητας (βλέπε υποσημείωση 119).

διάρκεια του έτους, συνδέοντας το Milazzo με τις Αιολίδες νήσους, στο πλαίσιο δημόσιας αντιστάθμισης που χορηγήθηκε μέσω χωριστών συμβάσεων: Η Ustica Lines παρείχε υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας σε δύο δρομολόγια, ενώ η NGI παρείχε μεικτές υπηρεσίες σε ένα δρομολόγιο. Η SNAV και η Alilauro εκτελούσαν δρομολόγια με ταχύπλοα πλοία μόνο κατά τη διάρκεια της περιόδου αυξημένης κίνησης σε δρομολόγια που συνδέουν τη Νάπολη με τις Αιολίδες νήσους, χωρίς να λαμβάνουν δημόσια αντιστάθμιση. Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι οι ανταγωνιστές δεν πρόσφεραν υπηρεσίες συγκρίσιμες με τις υπηρεσίες της CdI και αργότερα της SNS όσον αφορά τα καλυπτόμενα δρομολόγια, τη συχνότητα και τη χωρητικότητα. Αντίθετα, εκτελούσαν απλώς ένα ή δύο δρομολόγια, παρέχοντας πολύ πιο περιορισμένες υπηρεσίες από άποψη χωρητικότητας και χρόνου. Ειδικότερα, η NGI παρείχε πορθμειακές υπηρεσίες μέσω πλοίων που υπόκεινται σε διαφορετικές απαιτήσεις χωρητικότητας. Όσον αφορά την SNAV και την Alilauro, οι υπηρεσίες τους δεν παρείχαν σύνδεση με το Milazzo, δεδομένου ότι τα δρομολόγιά τους συνέδεαν μόνο τη Νάπολη με τις Αιολίδες νήσους και παρείχαν συνδέσεις μεταξύ των εν λόγω νήσων. Επίσης, αυτοί οι ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης δεν εξυπηρετούσαν τα δρομολόγια αυτά κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης. Ως εκ τούτου, οι υπηρεσίες αυτές δεν είναι συγκρίσιμες με εκείνες που παρείχε αρχικά η CdI και, στη συνέχεια, η SNS βάσει της νέας σύμβασης. Η Pan Med ισχυρίστηκε ότι ανταγωνιστές πρόσφεραν παρόμοιες υπηρεσίες σε αυτή την ομάδα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 272). Ωστόσο, η Pan Med δεν προσδιόρισε τους εν λόγω ανταγωνιστές ούτε απέδειξε τους λόγους για τους οποίους θεωρούσε τις υπηρεσίες τους παρόμοιες ή συγκρίσιμες με εκείνες που παρείχαν η CdI και αργότερα η SNS. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης που παρείχαν υπηρεσίες σε αυτές τις γραμμές καθ' όλη τη διάρκεια του έτους το έπραξαν στο πλαίσιο δημόσιας αντιστάθμισης. Αυτό, σε συνδυασμό με το γεωγραφικό και δημογραφικό πλαίσιο αυτών των νησιών (με πληθυσμό που κυμαίνεται μεταξύ 100 κατοίκων περίπου στο Alicudi και 10 700 περίπου στο Lipari), καταδεικνύει ότι οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν επαρκούσαν για την παροχή του επιπέδου συνδέσεων που απαιτείται για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας. Πράγματι, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης, ο οποίος θα λάμβανε υπόψη μόνο το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα παρείχε υπηρεσίες του επιπέδου που απαιτείται από τη νέα σύμβαση. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτή την ομάδα δρομολογίων·

— Trapani – Αιγάδες νήσοι. Η CdI εκτελούσε και η SNS εκτελεί δύο δρομολόγια που εξυπηρετούνται με πορθμεία και τέσσερα δρομολόγια που εξυπηρετούνται με ταχύπλοα πλοία ([130]). Η Ustica Lines και η Traghetti delle Isole ([131]) εκτελούσαν επίσης δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τα οποία συνέδεαν τις Αιγάδες νήσους με τη Σικελία, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας και πορθμειακές υπηρεσίες αντίστοιχα. Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η Ustica Lines και η Traghetti delle Isole έλαβαν αντιστάθμιση από τη Σικελία για την παροχή αυτών των υπηρεσιών βάσει χωριστών συμβάσεων. Επίσης, για την Traghetti delle Isole, η απαιτούμενη συχνότητα διέφερε από τη συχνότητα δρομολογίων που παρείχαν η CdI και αργότερα η SNS, δεδομένου ότι η Traghetti delle Isole δεν ήταν υποχρεωμένη να προσφέρει καθημερινές συνδέσεις, όπως έπραττε η CdI και αργότερα η SNS. Επίσης, η Traghetti delle Isole παρείχε πορθμειακές υπηρεσίες μέσω πλοίων που υπόκεινται σε διαφορετικές απαιτήσεις χωρητικότητας, οι οποίες περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Όσον αφορά την Ustica Lines, η απαιτούμενη συχνότητα ήταν παρόμοια με εκείνη που παρείχαν η CdI και αργότερα η SNS (πολλαπλές συνδέσεις ημερησίως). Ωστόσο, η Ustica Lines παρείχε τις υπηρεσίες της μέσω πλοίων που υπόκεινται σε διαφορετικές απαιτήσεις χωρητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης που παρείχαν υπηρεσίες σε αυτές τις γραμμές καθ' όλη τη διάρκεια του έτους το έπραξαν στο πλαίσιο δημόσιας αντιστάθμισης. Αυτό, σε συνδυασμό με το γεωγραφικό και δημογραφικό πλαίσιο αυτών των νησιών (ο συνολικός πληθυσμός των νησιών Favignana, Levanzo και Marettimo είναι περίπου 4 300 άτομα), καταδεικνύει ότι οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν επαρκούσαν για την παροχή του επιπέδου συνδέσεων που απαιτείται για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας. Πράγματι, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης, ο οποίος θα λάμβανε υπόψη μόνο το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα παρείχε υπηρεσίες του επιπέδου που απαιτείται από τη νέα σύμβαση. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτήν την ομάδα δρομολογίων·

— Porto Empedocle – Πελάγιοι νήσοι. Η CdI παρείχε και η SNS παρέχει τόσο πορθμειακές υπηρεσίες όσο και υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η Ustica Lines ήταν ο μόνος άλλος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας σε αυτό το δρομολόγιο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, με πρόσθετο δρομολόγιο υψηλής ταχύτητας κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η Ustica Lines έλαβε αντιστάθμιση από τη Σικελία για την παροχή αυτών των υπηρεσιών βάσει χωριστής σύμβασης. Επίσης, η Ustica Lines παρείχε μια αμιγώς επιβατική υπηρεσία, χωρίς μεταφορά φορτίων, και με διαφορετική συχνότητα. Επομένως, οι υπηρεσίες αυτές δεν είναι συγκρίσιμες με εκείνες που παρείχε η CdI και αργότερα η SNS βάσει της νέας σύμβασης. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο μοναδικός φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε υπηρεσίες σε αυτήν την ομάδα δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους το έπραξε στο πλαίσιο δημόσιας αντιστάθμισης. Αυτό, σε συνδυασμό με το γεωγραφικό και δημογραφικό πλαίσιο αυτών των νησιών (ο συνολικός πληθυσμός των νησιών Linosa και Lampedusa είναι περίπου 6 500 άτομα), καταδεικνύει ότι οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν επαρκούσαν για την παροχή του επιπέδου συνδέσεων που απαιτείται για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας. Πράγματι, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης, ο οποίος θα λάμβανε υπόψη μόνο το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα παρείχε υπηρεσίες του επιπέδου που απαιτείται από τη νέα σύμβαση. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτήν την ομάδα δρομολογίων·

([130]) Κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, τα τέσσερα δρομολόγια υψηλής ταχύτητας ομαδοποιήθηκαν σε δύο για σκοπούς υποβολής στοιχείων.

([131]) Επί του παρόντος, τελεί υπό τον συντονισμό και τον έλεγχο του ομίλου Caronte & Tourist.

— Trapani – Pantelleria. Η CdI παρείχε και η SNS παρέχει πορθμειακές υπηρεσίες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η Traghetti delle Isole ήταν ο μόνος άλλος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε πορθμειακές υπηρεσίες σε αυτό το δρομολόγιο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η Traghetti delle Isole έλαβε επίσης αντιστάθμιση από τη Σικελία για την παροχή αυτών των υπηρεσιών βάσει χωριστών συμβάσεων. Επίσης, η Traghetti delle Isole παρείχε πορθμειακές υπηρεσίες παρόμοιας συχνότητας με τη CdI και αργότερα την SNS μέσω πλοίων που υπόκεινται σε διαφορετικές απαιτήσεις χωρητικότητας, οι οποίες περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Η Pan Med ισχυρίστηκε ότι ανταγωνιστές πρόσφεραν παρόμοιες υπηρεσίες σε αυτή την ομάδα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 272). Ωστόσο, η Pan Med δεν προσδιόρισε τους εν λόγω ανταγωνιστές ούτε απέδειξε τους λόγους για τους οποίους θεωρούσε τις υπηρεσίες τους παρόμοιες ή συγκρίσιμες με εκείνες που παρείχαν η CdI και αργότερα η SNS. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο μοναδικός άλλος φορέας εκμετάλλευσης που παρείχε υπηρεσίες σε αυτή τη γραμμή καθ' όλη τη διάρκεια του έτους το έπραξε στο πλαίσιο δημόσιας αντιστάθμισης. Αυτό, σε συνδυασμό με το γεωγραφικό και δημογραφικό πλαίσιο της Pantelleria (ένα μικρό νησί 7 800 κατοίκων περίπου), καταδεικνύει ότι οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν επαρκούσαν για την παροχή του επιπέδου συνδέσεων που απαιτείται για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας. Πράγματι, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης, ο οποίος θα λάμβανε υπόψη μόνο το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα παρείχε υπηρεσίες του επιπέδου που απαιτείται από τη νέα σύμβαση. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτήν την ομάδα δρομολογίων·

— Παλέρμο – Ustica. Η CdI παρείχε και η SNS παρέχει τόσο πορθμειακές υπηρεσίες όσο και υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η Ustica Lines και η NGI δραστηριοποιούνταν σε αυτό το δρομολόγιο καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, καθώς η πρώτη παρείχε υπηρεσίες υψηλής ταχύτητας, ενώ η δεύτερη παρείχε πορθμειακές υπηρεσίες. Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η Ustica Lines και η NGI έλαβαν επίσης αντιστάθμιση από τη Σικελία για την παροχή αυτών των υπηρεσιών βάσει χωριστών συμβάσεων. Επίσης, και οι δύο φορείς εκμετάλλευσης παρείχαν πορθμειακές υπηρεσίες μέσω πλοίων που υπόκεινται σε διαφορετικές απαιτήσεις χωρητικότητας, οι οποίες περιλαμβάνουν, για την NGI, τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων. Επίσης, η απαιτούμενη συχνότητα διέφερε από τη συχνότητα δρομολογίων που παρείχαν η CdI και αργότερα η SNS, καθώς οι άλλοι φορείς εκμετάλλευσης δεν ήταν υποχρεωμένοι να προσφέρουν καθημερινές συνδέσεις, όπως έπραττε η CdI και αργότερα η SNS. Η Pan Med ισχυρίστηκε ότι ανταγωνιστές πρόσφεραν παρόμοιες υπηρεσίες σε αυτή την ομάδα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 272). Ωστόσο, η Pan Med δεν προσδιόρισε τους εν λόγω ανταγωνιστές ούτε απέδειξε τους λόγους για τους οποίους θεωρούσε τις υπηρεσίες τους παρόμοιες ή συγκρίσιμες με εκείνες που παρείχαν η CdI και αργότερα η SNS. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι όλοι οι φορείς εκμετάλλευσης που παρείχαν υπηρεσίες σε αυτήν την ομάδα δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους το έπραξαν στο πλαίσιο δημόσιας αντιστάθμισης. Αυτό, σε συνδυασμό με το γεωγραφικό και δημογραφικό πλαίσιο της Ustica (ένα πολύ μικρό νησί 1 300 κατοίκων περίπου), καταδεικνύει ότι οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν επαρκούσαν για την παροχή του επιπέδου συνδέσεων που απαιτείται για τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας. Πράγματι, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης, ο οποίος θα λάμβανε υπόψη μόνο το δικό του εμπορικό συμφέρον, δεν θα παρείχε υπηρεσίες του επιπέδου που απαιτείται από τη νέα σύμβαση. Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν διέπραξε πρόδηλο σφάλμα θεωρώντας ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε αυτήν την ομάδα δρομολογίων.

(349) 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. Ως προς αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει περαιτέρω ότι, σε όλες τις ομάδες δρομολογίων που εκτελεί επί του παρόντος η SNS βάσει της νέας σύμβασης, οι συγκρίσιμες έως κάποιον βαθμό υπηρεσίες που παρείχαν οι άλλοι φορείς εκμετάλλευσης επιδοτήθηκαν επίσης και, σε κάθε περίπτωση, δεν ήταν πλήρως ισοδύναμες όσον αφορά τη συνέχεια, την τακτικότητα, τη χωρητικότητα και την ποιότητα και, ως εκ τούτου, δεν ικανοποιούσαν πλήρως τις ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας που προσδιορίστηκαν από την Ιταλία στη νέα σύμβαση.

3) Λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση

(350) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ιταλικές αρχές επέλεξαν να συνάψουν σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με έναν φορέα εκμετάλλευσης (τη CdI και αργότερα την SNS) αντί να επιβάλουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε πολλούς φορείς εκμετάλλευσης. Βάσει των πληροφοριών που παρασχέθηκαν από την Ιταλία, η Επιτροπή δέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών (όπως περιγράφεται ανωτέρω, βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 334 έως 340) δεν μπορούσε να καλυφθεί με την επιβολή υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας. Σε όλες τις ομάδες δρομολογίων, η παροχή τακτικών δρομολογίων καθ' όλη τη διάρκεια του έτους απαιτεί αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Όταν υπάρχουν ιδιωτικοί φορείς εκμετάλλευσης που δεν λαμβάνουν αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, οι υπηρεσίες παρέχονται μόνο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 348). Επίσης, από την εξέταση των αναλυτικών λογαριασμών ανά δρομολόγιο βάσει της νέας σύμβασης προκύπτει ότι η εκτέλεση όλων των δρομολογίων από την SNS το 2017, το 2018 και το 2019 είναι διαρθρωτικά ζημιογόνος, με αποτέλεσμα, αν δεν χορηγούνταν αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας, τα δρομολόγια δεν θα εκτελούνταν με την επιθυμητή συχνότητα, χωρητικότητα και ποιότητα ([132]). Η Ecorys κατέληξε σε παρόμοιο συμπέρασμα στην έκθεσή της προς την Επιτροπή (βλέπε αιτιολογική

([132]) Για την περίοδο από τις 11 Απριλίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, η SNS ανέφερε θετικά αποτελέσματα στις γραμμές ALC/6 και ALD/3 Α. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, για σημαντικό μέρος της περιόδου μειωμένης κίνησης του 2016 (1 Ιανουαρίου – 10 Απριλίου), κατά το οποίο τα δρομολόγια είναι κατά κανόνα μη κερδοφόρα, την υπηρεσία παρείχε η CdI. Ως εκ τούτου, το γεγονός ότι η SNS δεν παρείχε την υπηρεσία κατά την εν λόγω περίοδο πιθανότατα επηρέασε τα οικονομικά αποτελέσματα αυτών των δρομολογίων για το 2016.

σκέψη 119). Επίσης, η Επιτροπή σημειώνει το επιχείρημα της Ιταλίας ότι η επιλογή της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ήταν επίσης αναγκαία λαμβανομένης υπόψη της ιδιωτικοποίησης της Siremar. Ειδικότερα, η Ιταλία υποστήριξε ότι η διοργάνωση διαδικασίας υποβολής προσφορών για τα στοιχεία ενεργητικού της Siremar μαζί με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας επέτρεψε i) τη διασφάλιση της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιων μεταφορών, ii) τη μεγιστοποίηση της αξίας για το κράτος και iii) τη διαφύλαξη των θέσεων εργασίας. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή συμφώνησε να διοργανώσει η Ιταλία διαδικασία υποβολής προσφορών για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar μαζί με τη νέα σύμβαση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 136). Με τον τρόπο αυτό, η Επιτροπή δέχθηκε επίσης, και επαναλαμβάνει στην παρούσα απόφαση, ότι η Ιταλία δεν θα βασιζόταν στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ισχύουν για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης, αλλά θα σύναπτε μία μόνο σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας αρχικά με τη CdI και αργότερα με την SNS.

Συμπέρασμα

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

(352) Προκειμένου να συναγάγει ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark, η Επιτροπή πρέπει να ελέγξει επίσης αν στη CdI και αργότερα στην SNS ανατέθηκαν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες ήταν σαφώς καθορισμένες. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας περιγράφονται σαφώς στη νέα σύμβαση και στα παραρτήματά της (που περιλαμβάνουν για παράδειγμα προδιαγραφές πλοίων για κάθε δρομολόγιο). Ομοίως, οι κανόνες που ρυθμίζουν την αντιστάθμιση περιγράφονται αναλυτικά στη σύμβαση, στον νόμο του 2009 και στην οδηγία CIPE. Η νέα σύμβαση έχει επίσης σαφή διάρκεια (12 έτη), ορίζει τη CdI και αργότερα την SNS ως τον φορέα παροχής της δημόσιας υπηρεσίας και περιέχει τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την ανάκτηση ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης (βλέπε επίσης τμήμα 2.3.4). Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι πληρούται το πρώτο κριτήριο Altmark.

Προτεραιότητα ελλιμενισμού

(353) Το άρθρο 19-*ter* παράγραφος 21 του νομοθετικού διατάγματος 135/2009 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 Siremar. Πράγματι, εάν δεν υπήρχε προτεραιότητα ελλιμενισμού για τις εταιρείες στις οποίες έχουν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, αυτές ενδέχεται (ενίοτε) να έπρεπε να περιμένουν τη σειρά τους για πρόσδεση και, επομένως, να αντιμετωπίζουν καθυστερήσεις, με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται ο σκοπός της διασφάλισης αξιόπιστης και βολικής συνδεσιμότητας για τους πολίτες. Ένα τακτικό χρονοδιάγραμμα είναι όντως απαραίτητο για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας του πληθυσμού των μικρότερων νησιών και για τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των σχετικών νησιών. Επίσης, δεδομένου ότι στη νέα σύμβαση προβλέπονται ορισμένες υποχρεώσεις χρονικού προγραμματισμού, όπως η συνεκτίμηση των ωραρίων άλλων μέσων μεταφοράς (όπως των λεωφορείων), η προτεραιότητα ελλιμενισμού συμβάλλει στο να διασφαλιστεί ότι οι λιμένες κατανέμουν τις θέσεις και τους χρόνους ελλιμενισμού με τρόπο ώστε να διευκολύνεται ο φορέας δημόσιας υπηρεσίας στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η προτεραιότητα αυτή μεταβιβάστηκε στη CdI και αργότερα στην SNS μετά την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό έχει ως στόχο να διευκολυνθεί η CdI και αργότερα η SNS στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 351). Ως εκ τούτου, η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληροί επίσης τον πρώτο όρο της απόφασης Altmark.

8.1.3.2. Δεύτερο κριτήριο Altmark

(354) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στην απόφαση του 2012 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 205), είχε διατυπώσει την προκαταρκτική άποψη ότι πληρούται ο δεύτερος όρος της απόφασης Altmark.

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

(356) Πιο συγκεκριμένα, οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση εξηγούνται αναλυτικά στην οδηγία CIPE και έχουν εφαρμοστεί στη νέα σύμβαση (και στα παραρτήματα αυτής), ενώ τα μέγιστα ποσά αντιστάθμισης προβλέπονται στον νόμο του 2009. Η μέθοδος υπολογισμού της αντιστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων για παράδειγμα των στοιχείων κόστους που λαμβάνονται υπόψη, παρουσιάζεται αναλυτικά στην οδηγία CIPE. Δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν περιλαμβάνει καμία μεταφορά χρηματικών ποσών στον φορέα εκμετάλλευσης της υπηρεσίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό είναι σύμφωνο με το δεύτερο κριτήριο Altmark.

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

8.1.3.3. Τρίτο κριτήριο Altmark

(358) Σύμφωνα με το τρίτο κριτήριο Altmark, η αντιστάθμιση που εισπράττεται 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.

(359) 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.

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

(361) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ορισμένες πτυχές της μεθόδου αντιστάθμισης που προβλέπεται στη νέα σύμβαση φαίνεται πράγματι να μειώνουν τον εμπορικό κίνδυνο για τη CdI και αργότερα την SNS. Ειδικότερα, οι μέγιστοι ναύλοι τους οποίους μπορεί να χρεώσει ο φορέας εκμετάλλευσης προσαρμόζονται σε ετήσια βάση, ώστε να ληφθεί υπόψη ο πληθωρισμός και να αποτυπωθούν οι διακυμάνσεις στο κόστος καυσίμων. Επίσης, η νέα σύμβαση περιέχει ορισμένες ρήτρες που στοχεύουν στη διατήρηση της οικονομικής-χρηματοοικονομικής ισορροπίας της δημόσιας υπηρεσίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 130). Ειδικότερα, σε περίπτωση που η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν επαρκεί για την κάλυψη του κόστους των υπηρεσιών που ανατέθηκαν με τη νέα σύμβαση, οι ρήτρες αυτές επιτρέπουν την αναθεώρηση i) του πεδίου εφαρμογής αυτών των υπηρεσιών, ii) του τρόπου παροχής των υπηρεσιών (π.χ. είδος πλοίων) ή iii) των μέγιστων ναύλων.

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

(363) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 49 έως 58, η οδηγία CIPE ορίζει ότι το ασφάλιστρο κινδύνου του 6,5 % θα χρησιμοποιείτο για τον καθορισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου με χρήση του τύπου ΜΣΚΚ. Ειδικότερα για τη Siremar, η Ιταλία έλαβε αρχικά υπόψη έναν συντελεστή βήτα ύψους 0,56 για τον εν λόγω μαθηματικό τύπο. Ο συντελεστής βήτα αντικατοπτρίζει τον κίνδυνο της δραστηριότητας που ασκεί ο φορέας εκμετάλλευσης και το επίπεδό του δείχνει ότι, κατά τον υπολογισμό της απόδοσης επί του κεφαλαίου, η Ιταλία έλαβε υπόψη το γεγονός ότι ο κίνδυνος της δραστηριότητας που ασκεί ο φορέας εκμετάλλευσης είναι σημαντικά χαμηλότερος από τον κίνδυνο της αγοράς. Ωστόσο, στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 218), η Ιταλία διευκρίνισε ότι, επειδή το ύψος της αντιστάθμισης υπόκειται σε ανώτατο όριο βάσει του νόμου του 2009, αποφασίστηκε να απλουστευτεί ο υπολογισμός με χρήση του 6,5 % ως πάγιου συντελεστή απόδοσης επί του κεφαλαίου. Οι ιταλικές αρχές απέδειξαν επίσης ότι η εφαρμογή της πλήρους μεθοδολογίας που ορίζεται στην οδηγία CIPE θα είχε ως αποτέλεσμα απόδοση επί του κεφαλαίου η οποία υπερβαίνει το 6,5 % (δηλαδή 8,87 %). Για τον λόγο αυτόν, η Ιταλία θεωρεί ότι η απλουστευμένη προσέγγισή της είναι συντηρητική και δεν επιτρέπει υψηλότερη αντιστάθμιση για τον φορέα εκμετάλλευσης από αυτή που καθορίζεται στην οδηγία CIPE.

(364) Με βάση τα ανωτέρω, στην αιτιολογική σκέψη 363 της απόφασης Tirrenia/CIN του 2020, η Επιτροπή συνέκρινε την απόδοση επί του κεφαλαίου 6,5 %, η οποία εφαρμόστηκε επίσης στον υπολογισμό της αντιστάθμισης για την εταιρεία που αποτελεί αντικείμενο της εν λόγω έρευνας (δηλαδή, τη CIN), με τη μέση απόδοση του κεφαλαίου που παρήγαγε μια ομάδα αναφοράς το 2011 (το έτος πριν από την πρώτη ανάθεση στη CdI). Η ομάδα αναφοράς απαρτιζόταν από επιλεγμένους φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων που παρείχαν ναυτιλιακές συνδέσεις στο εσωτερικό της Ιταλίας ή μεταξύ

της Ιταλίας και άλλων κρατών μελών ([133]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Siremar είναι φορέας εκμετάλλευσης μεγέθους συγκρίσιμου με τη CIN. Ωστόσο, τα επίμαχα δρομολόγια διαφέρουν από εκείνα που εκτελεί η CIN, δεδομένου ότι είναι συντομότερα και συνδέουν μικρότερα νησιά. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, παρόλο που η ομάδα αναφοράς είναι συναφής με τη Siremar, οι δραστηριότητες της Siremar μπορεί να θεωρηθούν πιο ριψοκίνδυνες, γεγονός που σημαίνει ότι ένα υψηλότερο ασφάλιστρο κινδύνου δεν θα ήταν παράλογο. Από την ανάλυση προέκυψε ότι η απόδοση επί του κεφαλαίου που πέτυχε η CdI και αργότερα η SNS είναι ελαφρώς χαμηλότερη από τη μέση απόδοση που παράχθηκε από την ομάδα αναφοράς. Η σύγκριση αυτή δείχνει ότι το έτος πριν από την ανάθεση στη CdI μια απόδοση επί του κεφαλαίου της τάξης του 6,5 % για τον ναυτιλιακό τομέα δεν ήταν παράλογη.

(365) Σημαντικό είναι, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, ότι ανεξάρτητα από το ποσό το οποίο θα δικαιούτο ο φορέας εκμετάλλευσης βάσει της προαναφερόμενης μεθοδολογίας (συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης επί του κεφαλαίου), στην πράξη η SNS αργότερα δεν μπορεί να λάβει ποτέ υψηλότερο ποσό από το μέγιστο ποσό που καθορίστηκε με τον νόμο του 2009 (δηλαδή 55 694 895 EUR). Το ίδιο ίσχυε για τη CdI κατά την περίοδο κατά την οποία παρείχε τις δημόσιες υπηρεσίες στο πλαίσιο της νέας σύμβασης. Το ποσό αυτό, το οποίο καθορίστηκε το 2009 και δεν προσαρμόστηκε ποτέ λόγω πληθωρισμού, ήταν πιθανότατα συντηρητικό καθώς ήταν κατά σχεδόν 17 % χαμηλότερο από το ποσό που είχε χρειαστεί η Siremar για να παράσχει την υπηρεσία κατά το ίδιο έτος ([134]). Ανεξάρτητα από το αν η CdI ή η SNS ήταν επιφορτισμένη με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, τα πραγματικά στοιχεία για την περίοδο 2012-2019 στον πίνακα 7 δείχνουν ότι σε όλα τα έτη η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν επαρκούσε για την κάλυψη του καθαρού κόστους της υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένης της απόδοσης επί του κεφαλαίου του 6,5 % ([135]). Το 2012 η CdI έλαβε μικρή υπεραντιστάθμιση, η οποία με τη σειρά της υπερκαλύφθηκε με ζημίες το 2013 και το 2014. Ωστόσο, η CdI παρείχε την υπηρεσία μόνο κατά την περίοδο από τον Αύγουστο έως τον Δεκέμβριο. Η περίοδος αυτή περιλαμβάνει τον πιο κερδοφόρο μήνα, κατά τον οποίο η τουριστική ζήτηση βρίσκεται στο υψηλότερο σημείο της (Αύγουστος), και δεν περιλαμβάνει τους πρώτους μήνες κάθε έτους, κατά τους οποίους η ζήτηση είναι πολύ χαμηλή. Το ίδιο ισχύει και για την αντιστάθμιση που έλαβε η SNS το 2016. Η υπεραντιστάθμιση που έλαβε η SNS κατά το εν λόγω έτος —η οποία με τη σειρά της υπερκαλύφθηκε τα επόμενα έτη— οφειλόταν στο γεγονός ότι η SNS παρείχε την υπηρεσία μόνο κατά την περίοδο από τις 11 Απριλίου έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, η οποία δεν περιλαμβάνει τους τρεις πρώτους μήνες του εν λόγω έτους. 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 2012-2019, η SNS και η CdI έλαβαν συνολικά περίπου 30,3 εκατ. EUR λιγότερα από το ποσό που υπολογίστηκε με χρήση της μεθοδολογίας που περιλαμβάνει την απόδοση του 6,5 %. Το στοιχείο αυτό επιβεβαιώνει ότι οι ρήτρες επανεξέτασης της νέας σύμβασης δεν προστατεύουν τον φορέα εκμετάλλευσης από όλους τους κινδύνους που σχετίζονται με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Παρά κάποιες διακυμάνσεις μεταξύ των ετών, η πραγματοποιηθείσα απόδοση επί του κεφαλαίου του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar για ολόκληρη την περίοδο (έως το 2019) ήταν, επομένως, –4,7 % περίπου, αντί για 6,5 % σύμφωνα με τις αρχικές προβλέψεις της Ιταλίας. Πράγματι, το συνολικό ποσό της αντιστάθμισης που έλαβαν η CdI και η SNS την περίοδο 2012-2019 είναι μικρότερο από το καθαρό κόστος για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας, ακόμα και αν υποτεθεί απόδοση επί του κεφαλαίου της τάξης του 0 %. Όπως φαίνεται στον πίνακα 7, η CdI και η SNS από κοινού θα χρειάζονταν πρόσθετη αντιστάθμιση ύψους περίπου 12,7 εκατ. EUR απλώς και μόνο για την κάλυψη του καθαρού κόστους τους. Το συμπέρασμα ότι οι ρήτρες επανεξέτασης της νέας σύμβασης δεν προστατεύουν τον φορέα εκμετάλλευσης από όλους τους κινδύνους ισχύει και για την SNS μεμονωμένα (περίοδος 2016-2019): η SNS έλαβε περίπου 23,3 εκατ. EUR λιγότερα από το ποσό που υπολογίστηκε με χρήση της μεθοδολογίας που περιλαμβάνει απόδοση επί του κεφαλαίου 6,5 %· η πραγματοποιηθείσα απόδοση επί του κεφαλαίου για την SNS είναι περίπου – 11,8 %, αντί του 6,5 % που προβλεπόταν αρχικά από την Ιταλία· και η SNS θα χρειαζόταν πρόσθετη αντιστάθμιση περίπου 15 εκατ. EUR απλώς και μόνο για την κάλυψη του καθαρού κόστους της.

([133]) Ειδικότερα, αφορούσε τις εταιρείες Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines (πρώην Ustica Lines), Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV και Caronte & Tourist. Οι εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia (π.χ. Caremar, Toremar) έχουν εξαιρεθεί από την ομάδα αναφοράς. Η ομάδα αναφοράς περιλαμβάνει τις δύο εταιρείες που θα εκτελούσαν αργότερα τη νέα σύμβαση —Liberty Lines (πρώην Ustica Lines) και Caronte & Tourist— στο πλαίσιο της κοινοπραξίας SNS. Ωστόσο, την εποχή εκείνη οι δύο εν λόγω εταιρείες εκτελούσαν διαφορετικά δρομολόγια, εκτός του πεδίου εφαρμογής της αρχικής σύμβασης. Επομένως, η Επιτροπή δεν τις απέκλεισε από την ομάδα αναφοράς.

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

([135]) Κατά τα εν λόγω έτη, το καθαρό κεφάλαιο που επένδυαν ετησίως η CdI και η SNS ανήλθε κατά μέσο όρο σε 33,8 εκατ. EUR.

| Δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας | 1/8/2012 - 31/12/2012 (CdI) | 2013 (CdI) | 2014 (CdI) | 2015 (CdI) | 11/4/2016 - 31/12/2016 (SNS) | 2017 (SNS) | 2018 (SNS) | 2019 (SNS) | Γενικό σύνολο |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Έσοδα | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| – Έξοδα | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| – Αποσβέσεις | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| = Καθαρό κόστος δημόσιας υπηρεσίας | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| + Εύλογο κέρδος (6,5 %) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| = Ποσό επιλέξιμο για αντιστάθμιση | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| + Πραγματική αντιστάθμιση | 23,346,079 € | 55,694,895 € | 55,694,895 € | 55,694,895 € | 40,297,059 € | 55,694,895 € | 55,694,895 € | 55,694,895 € | 397,812,508 € |
| = Υπεραντιστάθμιση/ υποαντιστάθμιση | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | – 30,340,068 € |

**Πίνακας 7 — Καθαρό κόστος της δημόσιας υπηρεσίας που παρείχαν οι CdI και SNS κατά την περίοδο 2012-2019**

(366) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ως θετικό το γεγονός ότι το άρθρο 5 της νέας σύμβασης επιβάλλει στον φορέα εκμετάλλευσης να αποστέλλει τους λογαριασμούς διαχείρισής του (με κατανομή ανά δρομολόγιο και πιστοποίηση από ανεξάρτητο ελεγκτή) κάθε έτος στη Σικελία προκειμένου αυτή να μπορεί να ελέγξει αν υπήρξε υπεραντιστάθμιση. Αυτό παρέχει πρόσθετη εγγύηση ώστε να διασφαλίζεται ότι ο φορέας εκμετάλλευσης δεν μπορεί να επωφεληθεί από τυχόν υπεραντιστάθμιση. Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν επίσης αυτούς τους λογαριασμούς διαχείρισης για την περίοδο 2012-2019, παρέχοντας έτσι στην Επιτροπή τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει τους υπολογισμούς που παρουσιάζονται στον πίνακα 7 ([136]).

(367) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στον φορέα εκμετάλλευσης 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 ορίζεται 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 επί του κεφαλαίου την οποία θα μπορούσε να αναμένει η CdI και αργότερα η SNS από μια εκ των προτέρων άποψη ήταν σύμφωνη με τους κινδύνους τους οποίους διέτρεχε κατά την παροχή των δημόσιων υπηρεσιών βάσει της νέας σύμβασης. Ως εκ τούτου, οι αμφιβολίες της Επιτροπής σχετικά με τη συμμόρφωση με το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark αίρονται.

(368) Όσον αφορά την προτεραιότητα ελλιμενισμού και κάθε πιθανή υπεραντιστάθμιση που θα μπορούσε να προκύψει από αυτήν, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι οποιοδήποτε πιθανό χρηματικό πλεονέκτημα από την προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν μπορούσε να προσδιοριστεί ποσοτικά (βλέπε αιτιολογική σκέψη 227 ανωτέρω). Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στον βαθμό που το μέτρο αυτό μείωνε τις λειτουργικές δαπάνες ή αύξανε τα έσοδα του φορέα παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, αυτές οι επιπτώσεις θα αντικατοπτρίζονταν πλήρως στους εσωτερικούς λογαριασμούς του φορέα. Η ανάλυση της Επιτροπής στην αιτιολογική σκέψη 365 επιβεβαίωσε ότι την περίοδο 2012-2019 η CdI και η SNS συνολικά δεν έλαβαν υπεραντιστάθμιση. Το ίδιο ισχύει και για την SNS μεμονωμένα, κατά τα έτη εκτέλεσης της νέας σύμβασης (την περίοδο 2016-2019). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι και η προτεραιότητα ελλιμενισμού πληροί το τρίτο κριτήριο Altmark.

8.1.3.4. Τέταρτο κριτήριο Altmark

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

(370) 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 ([137]) και την οδηγία 2004/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([138]).

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

(372) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι στην παρούσα υπόθεση η διαδικασία υποβολής προσφορών έλαβε χώρα πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 2014/24/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([139]) (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 ([140]). 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 Siremar ([141]).

([136]) Με εξαίρεση το 2015 και τους πρώτους μήνες του 2016 (βλέπε υποσημειώσεις 120 και 121). Μολονότι η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι η Ιταλία δεν υπέβαλε τα στοιχεία αυτά, σημειώνει ότι αυτό αφορά μόνο την τελευταία περίοδο κατά την οποία η CdI παρείχε την υπηρεσία, ενώ η αξιολόγηση της Επιτροπής επικεντρώνεται στην SNS, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 295.

([137]) 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).

([138]) 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).

([139]) 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).

([140]) 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).

([141]) 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.

(373) Αντίθετα, οι δημόσιες συμβάσεις για θαλάσσιες, παράκτιες ή ποτάμιες μεταφορές εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2004/18/ΕΚ, με βάση την αιτιολογική σκέψη 20 της εν λόγω οδηγίας. Ωστόσο, οι υπηρεσίες υδάτινων μεταφορών περιλαμβάνονται στο παράρτημα II Β της εν λόγω οδηγίας, με αποτέλεσμα ([142]) να υπόκεινται μόνο στο άρθρο 23 και στο άρθρο 35 παράγραφος 4 αυτής. Αυτό σημαίνει ότι, βάσει της οδηγίας 2004/18/ΕΚ, μια δημόσια σύμβαση για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών υπόκειται μόνο στις υποχρεώσεις που αφορούν τεχνικές προδιαγραφές (άρθρο 23) και στην υποχρέωση δημοσίευσης προκήρυξης ανάθεσης σύμβασης (μετά την ανάθεση της σύμβασης και, συνεπώς, στο τέλος, όχι στην αρχή, της διαδικασίας ανάθεσης: άρθρο 35 παράγραφος 4). Όλοι οι άλλοι κανόνες που υπαγορεύονται από την οδηγία 2004/18/ΕΚ —συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων σχετικά με το περιεχόμενο των προκηρύξεων προς δημοσίευση (άρθρο 36 παράγραφος 1) και των διατάξεων σχετικά με τα κριτήρια επιλογής (άρθρα 45 έως 52)— δεν ισχύουν στην περίπτωση δημόσιων συμβάσεων για υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών.

(374) Επίσης, σε κάθε περίπτωση η οδηγία 2004/18/ΕΚ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών όπως ορίζονται στο άρθρο 1 σημείο 4 ([143]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι συμβάσεις παραχώρησης υπηρεσιών που παρουσιάζουν κάποιο διασυνοριακό ενδιαφέρον εξακολουθούν, ωστόσο, να υπόκεινται στις γενικές αρχές της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης που κατοχυρώνονται στη ΣΛΕΕ.

(375) 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. Επίσης, δεδομένου ότι η παρούσα υπόθεση αφορά υπηρεσίες υδάτινων μεταφορών, μόνο ορισμένες από τις απαιτήσεις της εν λόγω οδηγίας έχουν εφαρμογή. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να βασιστεί αποκλειστικά στη συμμόρφωση με τις οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις προκειμένου να αποδείξει τη συμμόρφωση με το τέταρτο κριτήριο Altmark. Για τον λόγο αυτόν, η Επιτροπή αξιολογεί κατωτέρω αν η διαδικασία υποβολής προσφορών την οποία χρησιμοποίησε η Ιταλία ήταν ανταγωνιστική, διαφανής και χωρίς διακρίσεις. Στο πλαίσιο της αξιολόγησης αυτής η Επιτροπή θα βασιστεί στη σχετική καθοδήγηση που παρέχεται στην ανακοίνωσή της σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ([144]) (ιδίως στις παραγράφους 89 και επ.).

Ανταγωνιστικός και διαφανής χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προσφορών

(376) Η παράγραφος 90 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης ορίζει ότι μια διαδικασία υποβολής προσφορών πρέπει να είναι ανταγωνιστική ([145]), προκειμένου να μπορούν να συμμετέχουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι υποψήφιοι που πληρούν τα κριτήρια επιλογής. Επίσης, 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, έτσι ώστε να μπορούν να λάβουν γνώση αυτού όλοι οι πιθανοί υποψήφιοι.

(377) Ως προκαταρκτική παρατήρηση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ενώ η ιταλική νομοθεσία ([146]) παρείχε στον έκτακτο επίτροπο τη δυνατότητα να συμμετάσχει σε ιδιωτικές διαπραγματεύσεις με πιθανούς αγοραστές, αυτός δεν έκανε χρήση της δυνατότητας αυτής στην προκειμένη περίπτωση, εκτός από το δεύτερο στάδιο της διαδικασίας, μετά τη δημοσίευση και αναγγελία της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος και προκειμένου να επιτύχει καλύτερους όρους από τη CdI και την SNS. Πράγματι, προτιμήθηκε μια ανοικτή διαδικασία υποβολής προσφορών ώστε να διασφαλιστεί ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar θα πωλείτο στην αγοραία τιμή και, συνεπώς, τα έσοδα από την πώληση θα μεγιστοποιούνταν. Καθώς δεν πραγματοποιήθηκαν ιδιωτικές διαπραγματεύσεις χωρίς δημόσια πρόσκληση, οι αμφιβολίες τις οποίες διατύπωσε η Επιτροπή στην απόφαση του 2011 σχετικά με αυτή τη δυνατότητα αίρονται.

(378) Στην παρούσα υπόθεση, η διαδικασία υποβολής προσφορών κινήθηκε μέσω δημοσίευσης πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την εξαγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar σε μία διεθνή και διάφορες εθνικές εφημερίδες και σε επιλεγμένους ειδικούς ιστοτόπους (βλέπε αιτιολογική σκέψη 75). Η εν λόγω πρόσκληση καλούσε «οποιονδήποτε μπορεί να διασφαλίσει τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών» να εκφράσει το ενδιαφέρον και δεν επέβαλλε περαιτέρω προϋποθέσεις. Στα δυνητικά ενδιαφερόμενα μέρη δόθηκε επίσης επαρκής χρόνος (δηλαδή 16 ημέρες) για να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους. Κατά το επόμενο στάδιο δέουσας επιμέλειας αυτής της διαδικασίας, στους προσφέροντες που πληρούσαν τα κριτήρια επιλογής δόθηκε προθεσμία σχεδόν τεσσάρων μηνών για να αξιολογήσουν όλες τις σχετικές πληροφορίες προκειμένου να είναι σε θέση να καθορίσουν εάν και τον βαθμό στον οποίο επιθυμούσαν να υποβάλουν προσφορά για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar.

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

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

([144]) 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).

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

([146]) Ειδικότερα, το νομοθετικό διάταγμα 134/2008.

(379) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος καθίστατο σαφές ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar θα πωλείτο υπό τους συγκεκριμένους όρους της διαδικασίας Marzano με ρητό σκοπό τη διασφάλιση της συνέχειας των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας. Επίσης, η πρόσκληση αναφερόταν στο άρθρο 19-*ter* του νομοθετικού διατάγματος 135/2009, το οποίο όριζε ότι, μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής προσφορών, θα συναπτόταν νέα σύμβαση με τον αγοραστή του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Το εν λόγω άρθρο ανέφερε επίσης ότι η διάρκεια της νέας αυτής σύμβασης δεν θα υπερβαίνει τα δώδεκα έτη και περιέγραφε τι θα πρέπει να περιλαμβάνει. Επίσης, το ίδιο άρθρο καθόριζε το μέγιστο ποσό αντιστάθμισης για τη Siremar σε 55 694 895 EUR το έτος για ολόκληρη τη διάρκεια της νέας σύμβασης. Τέλος, το άρθρο 19-*ter* όριζε ότι ο αγοραστής της Siremar θα διατηρήσει την προτεραιότητα ελλιμενισμού στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας.

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

(381) Πρώτον, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ανάφερε ότι οι προσφέροντες έπρεπε να είναι σε θέση να «διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών». Αυτό ήταν το μόνο κριτήριο επιλογής το οποίο εφάρμοσε η Ιταλία για να καθορίσει αν θα επιτρεπόταν στους ενδιαφερόμενους να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Παρότι στην πρόσκληση δεν διευκρινιζόταν με ποιον τρόπο μπορούσαν οι προσφέροντες να αποδείξουν ότι πληρούσαν αυτή την απαίτηση, εξ ορισμού αυτό σήμαινε ότι μπορούσε να χρησιμοποιηθεί κάθε κατάλληλο αποδεικτικό στοιχείο ([147]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι κανένα από τα πέντε ενδιαφερόμενα μέρη δεν αποκλείστηκε, γεγονός που καταδεικνύει ότι καθένα από αυτά είχε πράγματι προσκομίσει κατάλληλα αποδεικτικά στοιχεία κατοχής επαρκών οικονομικών μέσων για τη διασφάλιση της συνέχειας της υπηρεσίας. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό το κριτήριο επιλογής ήταν σαφές για όλους τους ενδιαφερόμενους προσφέροντες και ήταν αιτιολογημένο υπό το πρίσμα του επιδιωκόμενου στόχου.

(382) Δεύτερον, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 379, η αναφορά στο νομοθετικό διάταγμα 135/2009 κατέστησε σαφές στους ενδιαφερόμενους ότι μια νέα σύμβαση (μέγιστης διάρκειας δώδεκα ετών) θα συναπτόταν μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας υποβολής προσφορών και ότι το ετήσιο μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είχε οριστεί σε 55 694 895 EUR. Επίσης, η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ανέφερε ότι στόχος ήταν η πώληση του επιχειρηματικού κλάδου που προοριζόταν για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας. Επιπρόσθετα, όπως επιβεβαίωσε η Ιταλία, όλες οι σχετικές πληροφορίες όσον αφορά το αντικείμενο της πώλησης, συμπεριλαμβανομένου του σχεδίου της σύμβασης που θα συναπτόταν μεταξύ του αγοραστή και του Δημοσίου, τέθηκαν στη διάθεση των πέντε μερών που συμμετείχαν στη φάση της δέουσας επιμέλειας. Με τον τρόπο αυτό τα μέρη μπορούσαν να αποφασίσουν αν θα υποβάλουν προσφορά καθώς και το ποσό της προσφοράς. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι είναι συνήθης πρακτική στις διαδικασίες πωλήσεων μεταξύ ιδιωτικών φορέων οι εμπορικά ευαίσθητες πληροφορίες να διατίθενται μόνο κατά τη φάση της δέουσας επιμέλειας. Για τον ίδιο λόγο, οι ενδιαφερόμενοι έπρεπε να υπογράψουν συμφωνίες εμπιστευτικότητας πριν να τους δοθεί πρόσβαση στα σχετικά έγγραφα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 76). Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι αρκετά σαφές από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ([148]) ότι η πώληση αφορούσε τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar σε δέσμη με μια νέα σύμβαση. Αφού εκδήλωσαν το ενδιαφέρον τους, στα μέρη δόθηκε πρόσβαση σε όλες τις απαραίτητες πληροφορίες προκειμένου να αποφασίσουν σχετικά με την υποβολή προσφοράς.

(383) Τρίτον, όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα των μετέπειτα φάσεων της διαδικασίας υποβολής προσφορών, η Επιτροπή σημειώνει τα ακόλουθα. Οι ενδιαφερόμενοι προσφέροντες κλήθηκαν με την επιστολή της 24ης Νοεμβρίου 2010 να συμμετάσχουν στη φάση της δέουσας επιμέλειας. Οι πληροφορίες σχετικά με τα συγκεκριμένα επόμενα στάδια της διαδικασίας, ειδικότερα το χρονοδιάγραμμα της διαδικασίας και τα κριτήρια πρόσβασης στη δεύτερη φάση της δέουσας επιμέλειας, παρασχέθηκαν στη συνέχεια στους ενδιαφερόμενους προσφέροντες με επιστολή που εστάλη από τον έκτακτο επίτροπο στις 2 Φεβρουαρίου 2011. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η απουσία αυτών των πληροφοριών από την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος ([149]) είναι απίθανο να αποθάρρυνε πιθανούς προσφέροντες από το να εκδηλώσουν το ενδιαφέρον τους.

(384) Τέταρτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, βάσει της πρόσκλησης, έξι μέρη εκδήλωσαν ενδιαφέρον να αγοράσουν τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 76 και 77). Στα μέρη αυτά περιλαμβάνονταν ορισμένοι από τους σημαντικότερους τοπικούς φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων και πλοίων: οι εταιρείες Caronte & Tourist SpA και Ustica Lines SpA (οι οποίες υπέβαλαν από κοινού προσφορά), η Riccardo Sanges & C. S.r.l., η Traghetti delle Isole SpA και η Mediterranea Holding SpA (η οποία συμπεριλάμβανε ορισμένους πεπειραμένους τοπικούς φορείς εκμετάλλευσης μεταξύ των μετόχων της και συνεργάστηκε με άλλους για να σχηματίσει τη CdI). Η Επιτροπή θεωρεί ότι

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

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

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

αυτό επιβεβαιώνει ότι σε όλους τους δυνητικούς προσφέροντες δόθηκαν επαρκείς ευκαιρίες να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους για συμμετοχή στη διαδικασία υποβολής προσφορών. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ενδιαφερόμενοι δεν έπρεπε να ακολουθήσουν επαχθείς διαδικασίες και δεν θα επιβαρύνονταν με σημαντικό κόστος για να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους. Αρκούσε να αποδείξουν την ικανότητά τους να διασφαλίζουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Τα έξι μέρη που εξέφρασαν το ενδιαφέρον τους πληρούσαν επίσης αυτό το κριτήριο επιλογής και, ως εκ τούτου, κλήθηκαν στο στάδιο της δέουσας επιμέλειας. Πέντε από αυτά αποφάσισαν να πάρουν μέρος σε αυτό. Μόνο μετά το στάδιο αυτό έπρεπε τα μέρη να αποφασίσουν αν επιθυμούσαν να υποβάλουν προσφορά, καθώς και πόσο υψηλή θα ήταν η προσφορά τους.

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

Αμερόληπτος χαρακτήρας της διαδικασίας υποβολής προφορών και υψηλότερη τιμή ως κριτήριο

(386) Στην παράγραφο 92 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης επισημαίνεται ότι η χωρίς διακρίσεις μεταχείριση όλων των υποψηφίων σε όλα τα στάδια της διαδικασίας και οι αντικειμενικές διαδικασίες επιλογής και ανάθεσης που καθορίζονται εκ των προτέρων είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης της συναλλαγής με τους όρους της αγοράς. Επίσης, 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 Επιπρόσθετα, σύμφωνα με την παράγραφο 95 της ανακοίνωσης σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης, όταν οι δημόσιοι οργανισμοί πωλούν περιουσιακά στοιχεία, το μόνο κριτήριο για την επιλογή του αγοραστή θα πρέπει να είναι η υψηλότερη τιμή ([150]), λαμβανομένων επίσης υπόψη των απαιτούμενων συμβατικών ρυθμίσεων (για παράδειγμα, εγγύηση των πωλήσεων του πωλητή).

(387) Όπως αναφέρεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογική σκέψη 378), η πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος περιείχε μόνο έναν όρο επιλογής, και συγκεκριμένα να είναι οι προσφέροντες σε θέση να «διασφαλίσουν τη συνέχεια των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών». Καθένα από τα έξι μέρη που υπέβαλαν τις πέντε εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για τη διαδικασία πληρούσε επίσης τον όρο επιλογής και, ως εκ τούτου, κλήθηκε να συμμετάσχει στο στάδιο της δέουσας επιμέλειας. Η Επιτροπή θεωρεί ότι το μόνο εφαρμοστέο κριτήριο επιλογής ήταν αντικειμενικό και είχε καταστεί επαρκώς σαφές σε όλους τους ενδιαφερόμενους στην πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.

(388) Από τους έξι υποψήφιους προσφέροντες, πέντε αποφάσισαν να προχωρήσουν στο στάδιο της δέουσας επιμέλειας. Κατά τη διάρκεια του εν λόγω σταδίου, το οποίο πραγματοποιήθηκε μεταξύ του Νοεμβρίου 2010 και του Μαρτίου 2011, οι πέντε υποψήφιοι προσφέροντες απέκτησαν όλοι πρόσβαση σε αίθουσα δεδομένων που περιείχε όλες τις σχετικές πληροφορίες που τους έδιναν τη δυνατότητα να αξιολογήσουν τον επιχειρηματικό κλάδο που διατίθετο προς πώληση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 77). Στις 2 Φεβρουαρίου 2011 ο έκτακτος επίτροπος απέστειλε επιστολή στην οποία περιγράφονταν αναλυτικά η διαδικασία και οι απαιτήσεις υποβολής προσφοράς (βλέπε αιτιολογική σκέψη 383). Ειδικότερα, στην εν λόγω επιστολή ορίζονταν σαφώς οι όροι της πώλησης: κατάρτιση επιχειρηματικού σχεδίου για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ορίζονται στο σχέδιο σύμβασης και παροχή των απαραίτητων εγγυήσεων για την απόδειξη της οικονομικής ευρωστίας του προσφέροντος. Η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι, εάν λαμβάνονταν περισσότερες από μία προσφορές, το μόνο κριτήριο ανάθεσης θα ήταν η υψηλότερη τιμή. Πράγματι, ακριβώς για να επιτευχθεί η υψηλότερη δυνατή τιμή μεταξύ δύο έγκυρων και συγκρίσιμων προσφορών, η Ιταλία επανεκκίνησε τη διαδικασία αρκετές φορές, αναθέτοντας τελικά τον επιχειρηματικό κλάδο στη CdI τον Οκτώβριο του 2011 (διαδικασία που ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2012) και στη συνέχεια στην SNS τον Απρίλιο του 2016 (βλέπε τμήμα 2.3.3.2).

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

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

(390) Στην παρούσα υπόθεση, αντικείμενο διαδικασίας υποβολής προσφορών που διοργάνωσε η Ιταλία αποτέλεσε η νέα σύμβαση σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και υπό ορισμένες προϋποθέσεις όσον αφορά το επίπεδο εργατικού δυναμικού, και όχι μόνο η νέα σύμβαση αυτή καθαυτή. Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική θέση ότι, στον βαθμό που οι προσφέροντες ήταν ήδη επαρκώς εξοπλισμένοι με σκάφη και πληρώματα, θα είχαν επωμιστεί χαμηλότερες δαπάνες εάν δεν είχαν υποχρεωθεί να αναλάβουν μέρος των πάγιων στοιχείων ενεργητικού

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

και των υπαλλήλων της Siremar. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η διοργάνωση διαγωνισμού για την ανάθεση της νέας σύμβασης χωρίς υποχρέωση ανάληψης των σκαφών και του πληρώματος της Siremar που ήταν απαραίτητα για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας θα είχε ως αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(391) Δεδομένου ότι η Siremar ήταν μεγάλη εταιρεία υπό έκτακτη διαχείριση, η γενική εγχώρια νομοθεσία ([151]) απαιτούσε από τον αγοραστή της να διατηρήσει το ίδιο επίπεδο προσωπικού για περίοδο δύο ετών. Στο πλαίσιο αυτό, η σύμβαση για τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου απαιτεί από τη CdI και αργότερα την SNS να προσφέρει απασχόληση (βάσει νέων συμβάσεων) στους πρώην εργαζομένους της Siremar και να μην πραγματοποιήσει απολύσεις ([152]) για περίοδο δύο ετών. Η Επιτροπή παρατηρεί καταρχήν ότι η απαίτηση αυτή βασίζεται σε νομική υποχρέωση, την οποία οι ιταλικές αρχές δεν μπορούσαν να παραβλέψουν στην οργάνωση της μεταβίβασης του επιχειρηματικού κλάδου, καθώς και ότι αυτή η υποχρέωση είναι χρονικά περιορισμένη, συγκεκριμένα περιορίζεται σε δύο έτη. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar συνέχισε την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας βάσει των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που καθορίζονται στη νέα σύμβαση. Υπό την έννοια αυτή, η Ιταλία υποστήριξε ότι η CdI και αργότερα η SNS διατήρησαν μόνο το πλήρωμα και το διοικητικό προσωπικό που απαιτείτο για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας ([153]). Δεδομένου ότι το κόστος απασχόλησης θα καλυπτόταν από την αντιστάθμιση που θα καταβαλλόταν βάσει της νέας σύμβασης στην SNS, η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποχρέωση διατήρησης των επιπέδων απασχόλησης δεν είναι στην πράξη επαχθής για τη CdI και αργότερα την SNS. Ως εκ τούτου, είναι απίθανο αυτή η υποχρέωση να συμπίεσε την τιμή πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου και δεν μπορεί να χορήγησε πλεονέκτημα στη CdI και αργότερα στην SNS με τον τρόπο αυτό. Επιπλέον, η λύση αυτή ήταν επίσης επωφελής για τη Siremar (και συνεπώς για τον ιδιοκτήτη της, την Ιταλία), καθώς δεν έπρεπε να καταβάλει αποζημιώσεις για το προσωπικό που επαναπροσλήφθηκε από τη CdI και αργότερα την SNS. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Ecorys, το συνολικό κόστος αποζημιώσεων λόγω απόλυσης για ολόκληρο το προσωπικό της Siremar θα είχε ανέλθει σε 34 εκατ. EUR τουλάχιστον.

(392) Δεδομένου ότι τα στοιχεία ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar ομαδοποιήθηκαν με μια νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας ([154]), ο αγοραστής του επιχειρηματικού κλάδου υπόκειται αυτομάτως στην απαίτηση διασφάλισης της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας και του χορηγείται η προτεραιότητα ελλιμενισμού. Πρώτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι μόνο τα στοιχεία ενεργητικού που ήταν απαραίτητα για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας ομαδοποιήθηκαν με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, το μοναδικό ταχύπλοο πορθμείο που δεν κρίθηκε αναγκαίο για τον σκοπό αυτόν πωλήθηκε μέσω χωριστής διαδικασίας υποβολής προσφορών. Δεύτερον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ομαδοποίηση των στοιχείων ενεργητικού του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar με τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν οδηγεί σε χαμηλότερη τιμή σε σύγκριση με τη χωριστή πώληση των στοιχείων ενεργητικού και της εν λόγω σύμβασης, για τους ακόλουθους λόγους:

— Όπως προαναφέρθηκε, ο έκτακτος επίτροπος της Tirrenia και της Siremar διοργάνωσε χωριστές διαδικασίες υποβολής προσφορών για την πώληση επτά πλοίων που δεν περιλαμβάνονταν στον επιχειρηματικό κλάδο ούτε της Tirrenia ούτε της Siremar. Από αυτά τα επτά πλοία, μόνο ένα μπόρεσε να πωληθεί σε έναν προσφέροντα που σκόπευε να συνεχίσει να το χρησιμοποιεί για ναυτιλιακούς σκοπούς. Τα υπόλοιπα έξι πλοία μπόρεσαν να πωληθούν μόνο για σκοπούς διάλυσης. Επίσης, τον Μάρτιο του 2011, οι ναυλομεσίτες ([155]) από τους οποίους ζητήθηκε να καθορίσουν την αξία των πλοίων της Siremar επισήμαναν ότι τα πλοία αυτά ήταν σχετικά παλαιά και προσαρμοσμένα στα τοπικά δρομολόγια τα οποία εκτελούσαν. Ως εκ τούτου, είχαν περιορισμένη αγοραία αξία στις διεθνείς αγορές και μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν μόνο σε λίγα δρομολόγια στη Μεσόγειο. Για τους λόγους αυτούς και λαμβανομένου υπόψη του δύσκολου οικονομικού πλαισίου που επικρατούσε εκείνη την περίοδο, φαίνεται απίθανο να είχαν πωληθεί και τα 18 πλοία της Siremar για σκοπούς ναυτιλίας (δηλαδή σε τιμή υψηλότερη από την υπολειμματική τους αξία) ([156]). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ομαδοποίηση των εν λόγω πλοίων με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατέστησε δυνατή την εξασφάλιση υψηλότερης τιμής ([157]) για τα πλοία της Siremar, καθώς σε αντάλλαγμα για τη χρήση των πλοίων στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας ο αγοραστής τους θα λάμβανε αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για περίοδο δώδεκα ετών.

— Στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή είχε αναφέρει την πιθανότητα προσφέροντες που διέθεταν ήδη επαρκή σκάφη και πληρώματα να προτιμήσουν να μην υποχρεωθούν να αγοράσουν τα πλοία της Siremar και να προσλάβουν τους υπαλλήλους της. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το 2010 ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar απασχολούσε

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

([152]) Με εξαίρεση καλά καθορισμένες περιπτώσεις.

([153]) Όπως συμφωνήθηκε με τις συνδικαλιστικές οργανώσεις τον Νοέμβριο του 2011, αυτοί αντιστοιχούσαν στην πράξη με το σύνολο των εργαζομένων του επιχειρηματικού κλάδου κατά τον χρόνο υπογραφής της σύμβασης πώλησης.

([154]) Σχέδιο αυτής της σύμβασης τέθηκε στη διάθεση όλων των προσφερόντων στην αίθουσα δεδομένων. Επίσης, οι βασικές της διατάξεις προβλέπονταν ήδη στο άρθρο 19-*ter* του νομοθετικού διατάγματος 135/2009.

([155]) Ferrando & Massone Srl.

([156]) Πράγματι, σύμφωνα με την έκθεση της Ferrando & Massone Srl, δύο από τα πλοία δεν είχαν καμία οικονομική αξία.

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

συνολικά περίπου 500 άτομα και 18 πλοία. Η Επιτροπή θεωρεί απίθανο να είχαν οι δυνητικοί προσφέροντες τόσο σημαντικούς πόρους και περιουσιακά στοιχεία άμεσα διαθέσιμα προς (ανα)κατανομή για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στη νέα σύμβαση. Αυτό ισχύει ακόμα περισσότερο, καθώς η νέα σύμβαση περιέχει ειδικές απαιτήσεις, όπως χωρητικότητα και ταχύτητα, σχετικά με τα πλοία που χρησιμοποιούνται στα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας. Οποιοσδήποτε φορέας εκμετάλλευσης που διέθετε τους απαιτούμενους πόρους θα τους χρησιμοποιούσε πιθανόν ήδη σε άλλα δρομολόγια και η ανακατανομή τους σύμφωνα με τη νέα σύμβαση θα είχε αναγκαστικά οδηγήσει σε απώλεια των εσόδων από την προηγούμενη χρήση τους. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι ούτε η SNS ούτε η CdI υποστήριξαν στην Επιτροπή ότι θα προτιμούσαν να μη χρειαζόταν να αγοράσουν τα πλοία της Siremar.

(393) Προκειμένου να επαληθευτεί ότι η ομαδοποίηση της νέας σύμβασης με τον επιχειρηματικό κλάδο της Tirrenia και ο όρος για το εργατικό δυναμικό δεν ήταν επαχθείς για τη CdI και αργότερα την SNS, η Επιτροπή, στο πλαίσιο της επίσημης έρευνας, ανέθεσε την εκπόνηση μελέτης σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα, την Ecorys (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 117 έως 121). Από την Ecorys ζητήθηκε να καθορίσει την αγοραία αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar χωρίς σχετικούς όρους Η Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, εάν ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar είχε πωληθεί χωρίς σχετικούς όρους και, ειδικότερα, χωρίς τη νέα σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (και συνεπώς χωρίς την υποχρέωση διασφάλισης της συνέχειας της εν λόγω δημόσιας υπηρεσίας), η εταιρεία θα είχε πωληθεί στην αξία ρευστοποίησής της, η οποία εκτιμήθηκε στα – 0,3 εκατ. EUR. Η Ecorys βάσισε το συμπέρασμα αυτό στην παραδοχή ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar δεν θα μπορούσε να συνεχίσει επικερδώς τις δραστηριότητές του χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Η Ecorys παρατήρησε ότι αυτή η αξία ρευστοποίησης ήταν χαμηλότερη από την αξία που προέκυψε από τη διαδικασία υποβολής προσφορών και ανέφερε ότι, συνεπώς, η άμεση ρευστοποίηση (υπό την έννοια της πώλησης των πλοίων) δεν συνιστούσε βιώσιμη εναλλακτική επιλογή για έναν φορέα της οικονομίας της αγοράς. Επίσης, η Ecorys συνέκρινε το μερίδιο του κόστους εργασίας στα συνολικά έσοδα και την αναλογία κόστους εργασίας/προσωπικού του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar με εκείνο αρκετών συγκρίσιμων εταιρειών πορθμείων. Από την ανάλυση δεν προέκυψε σημαντική διαφορά όσον αφορά τον αριθμό του προσωπικού και τη διάρθρωση των δαπανών προσωπικού η οποία θα μπορούσε να υποδηλώνει πλεονάζον προσωπικό ή υπερβολικό κόστος εργασίας. Ως εκ τούτου, ένας δυνητικός αγοραστής θα διέθετε μικρό περιθώριο ελιγμών όσον αφορά την απόλυση ή την αντικατάσταση μέρους του εργατικού δυναμικού. Βάσει των ανωτέρω, η Ecorys κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι ο όρος για το εργατικό δυναμικό είχε σημαντικό αντίκτυπο στην αξία του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ούτε η ομαδοποίηση της νέας σύμβασης με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar ούτε ο όρος για το εργατικό δυναμικό μείωσαν την τιμή πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου.

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

(395) Βάσει της αξιολόγησης που περιγράφεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 376 έως 394), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών ήταν ανοικτή, διαφανής και χωρίς διακρίσεις σύμφωνα με τους κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις.

(396) Ωστόσο, στην παράγραφο 68 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ επισημαίνεται ότι «στην περίπτωση διαδικασιών στις οποίες υποβάλλεται μόνο μία προσφορά, τούτη δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκής για να εξασφαλίσει ότι η διαδικασία θα οδηγήσει στο μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο».

(397) Ως προς αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι υποβλήθηκαν αρχικά δύο προσφορές στο πλαίσιο της διαδικασίας για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar σε δέσμη με τη νέα σύμβαση. Ο κλάδος ανατέθηκε αρχικά σε έναν από τους εν λόγω προσφέροντες, τη CdI. Κατά το τελικό στάδιο της διαδικασίας, αφού οι αποφάσεις των ιταλικών διοικητικών δικαστηρίων είχαν ως αποτέλεσμα τον αποκλεισμό της CdI, η SNS επιβεβαίωσε την προηγούμενη προσφορά της, η οποία μπορούσε να ερμηνευθεί ως η μόνη έγκυρη προσφορά που υποβλήθηκε τελικά.

(398) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό τις συγκεκριμένες πραγματικές συνθήκες αυτής της διαδικασίας, το κρίσιμο χρονικό σημείο για να προσδιοριστεί αν υποβλήθηκαν περισσότερες από μία προσφορές και, ως εκ τούτου, εάν μπορεί να θεωρηθεί ότι η προσφορά συνεπάγεται το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο, θα πρέπει να είναι η χρονική στιγμή κατά την οποία καταρτίστηκε αρχικά η νικητήρια προσφορά της SNS, δηλαδή ο Μάιος του 2011. Αυτή είναι η

στιγμή κατά την οποία η SNS αποτίμησε την αξία του επιχειρηματικού κλάδου που είχε ομαδοποιηθεί με τη νέα σύμβαση και, κατά την περίοδο εκείνη, υπήρχαν δύο ανταγωνιστικά μέρη στη διαδικασία: η CdI και η SNS. Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η CdI κέρδισε πράγματι προσωρινά τον διαγωνισμό, ανέλαβε τον επιχειρηματικό κλάδο και παρείχε την υπηρεσία από το 2012 έως το 2016, προτού οι αποφάσεις των διοικητικών δικαστηρίων να επιφέρουν την επανεκκίνηση της διαδικασίας και την τελική ανάθεση του επιχειρηματικού κλάδου στην SNS. Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να θεωρηθεί, για σκοπούς αξιολόγησης της συμμόρφωσης με το τέταρτο κριτήριο Altmark, ότι η CdI υπέβαλε επίσης προσφορά στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας και ότι, ως εκ τούτου, η προσφορά αυτή μπορεί να θεωρηθεί επαρκής για να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία έχει οδηγήσει στο μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο.

(399) Επομένως, βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το τέταρτο κριτήριο Altmark πληρούται στην παρούσα υπόθεση.

Ισχυρές διασφαλίσεις κατά τον σχεδιασμό της διαδικασίας

(400) Επικουρικά, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, εάν το κρίσιμο χρονικό σημείο για να προσδιοριστεί αν επιτεύχθηκε αγοραία τιμή μέσω του διαγωνισμού είναι η χρονική στιγμή κατά την οποία επιβεβαιώθηκε τελικά η τελευταία προσφορά της SNS, δηλαδή ο Ιανουάριος του 2016, κάτι που η Επιτροπή αμφισβητεί, τότε υποβλήθηκε μόνο μία προσφορά, δεδομένου ότι η SNS ήταν το μόνο μέρος στη διαδικασία κατά το εν λόγω στάδιο. Ως εκ τούτου, μια τέτοια διαδικασία δεν θα αρκούσε κανονικά για να διασφαλιστεί η απουσία πλεονεκτήματος για τον νικητή.

(401) Ωστόσο, η Επιτροπή διαφοροποίησε τη θέση που διατυπώνεται στην παράγραφο 68 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ στον οδηγό της για τις ΥΓΟΣ ([158]) αναφέροντας ότι «αυτό δεν σημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να υπάρξουν περιπτώσεις κατά τις οποίες, λόγω εξαιρετικά ισχυρών διασφαλίσεων κατά τον σχεδιασμό της διαδικασίας, και μια διαδικασία κατά την οποία υποβάλλεται μία μόνο προσφορά μπορεί να είναι επαρκής για να εξασφαλίσει την παροχή της υπηρεσίας με το "μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο"».

(402) Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην υπό εξέταση υπόθεση, όπως και στην ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia που αξιολογήθηκε με την απόφαση Tirrenia/CIN του 2020, υπήρχαν τέτοιες διασφαλίσεις. Πιο συγκεκριμένα:

— η διαδικασία υποβολής προσφορών διοργανώθηκε κατά τρόπο ώστε να μεγιστοποιηθεί το ενδιαφέρον από δυνητικούς προσφέροντες. Επιπλέον, αυτοί οι δυνητικοί προσφέροντες δεν έπρεπε να ακολουθήσουν επαχθείς διαδικασίες και δεν θα επιβαρύνονταν με σημαντικό κόστος για να εκφράσουν το ενδιαφέρον τους. Κατά συνέπεια, λήφθηκαν πέντε εκδηλώσεις ενδιαφέροντος από έξι ιταλικές οντότητες, οι οποίες προσκλήθηκαν όλες στο στάδιο της δέουσας επιμέλειας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 388),

— έως το τέλος της διαδικασίας υποβολής προσφορών ήταν δυνατό να υπάρξει πραγματικός ανταγωνισμός. Ειδικότερα, έξι υποψήφιοι προσφέροντες προσκλήθηκαν στο στάδιο της δέουσας επιμέλειας. Δύο από αυτούς (δηλαδή η Ustica Lines SpA και η Caronte & Tourist SpA) δημιούργησαν κοινή επιχείρηση και υπέβαλαν δεσμευτική προσφορά με την επωνυμία SNS. Η Mediterranea, ενώνοντας επίσης τις δυνάμεις της με τοπικούς ιδιωτικούς φορείς για τη σύσταση της CdI, υπέβαλε επίσης προσφορά. Η Επιτροπή θεωρεί ότι, βάσει του προφίλ τους, τα άλλα δύο μέρη που συμμετείχαν στο στάδιο της δέουσας επιμέλειας είχαν λόγους να έχουν πραγματικό συμφέρον να υποβάλουν προσφορά (π.χ. δραστηριοποιούνταν ήδη στον τομέα και/ή στην Ιταλία),

— καθορίστηκε εκ των προτέρων ελάχιστη τιμή βάσει της αξιολόγησης που διενεργήθηκε από τον ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τον οποίο όρισε η Ιταλία (βλέπε αιτιολογική σκέψη 78). Η εν λόγω ελάχιστη τιμή τέθηκε στη διάθεση όλων των δυνητικών προσφερόντων στην αίθουσα δεδομένων και αποτέλεσε ένα σχετικό υψηλό σημείο εκκίνησης για τις προσφορές. Πράγματι, όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 79, ο πρώτος γύρος δεν παρήγαγε δεσμευτικές προσφορές, γεγονός που αποτελεί ένδειξη ότι η ελάχιστη τιμή για τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar ήταν αρκετά υψηλή. Πράγματι, παρότι η υψηλή αυτή ελάχιστη τιμή συνέβαλε στο να διασφαλιστεί ότι η διαδικασία θα οδηγούσε στο μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο, ενδέχεται παράλληλα να αποθάρρυνε τους άλλους δύο δυνητικούς προσφέροντες από το να υποβάλουν προσφορά,

— η πρώτη έγκυρη προσφορά της CdI ήταν διαθέσιμη στην αίθουσα δεδομένων και οι άλλοι προσφέροντες κλήθηκαν ρητά να υποβάλουν καλύτερη προσφορά. Στη συνέχεια, η προθεσμία για την υποβολή καλύτερων προσφορών παρατάθηκε από τον έκτακτο επίτροπο, κατόπιν αιτήματος της SNS. Αφού η SNS υπέβαλε επίσης την προσφορά της, δεδομένου ότι οι δύο δεσμευτικές προσφορές που ελήφθησαν δεν ήταν εύκολα συγκρίσιμες, η διαδικασία επανεκκινήθηκε αρκετές φορές και κάθε φορά που τα μέρη κλήθηκαν να υποβάλουν βελτιωμένες προσφορές. Η πρόσκληση υποβολής καλύτερων προσφορών αποτελεί ιδιαίτερα ισχυρή διασφάλιση για την εξασφάλιση της υψηλότερης δυνατής προσφοράς (και, συνεπώς, του μικρότερου κόστους για το κοινωνικό σύνολο). Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, η ύπαρξη δύο σοβαρών υποψηφίων και η αλληλογραφία μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ, αφενός, και τόσο της CdI όσο και της SNS, αφετέρου, συνηγορούν υπέρ της ύπαρξης πραγματικού ανταγωνισμού. Το γεγονός ότι ο εν λόγω ανταγωνισμός στρεβλώθηκε προσωρινά με την αντεγγύηση, η οποία έδωσε στη CdI τη δυνατότητα να

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

κερδίσει αρχικά τον διαγωνισμό, δεν αναιρεί το συμπέρασμα αυτό. Αντίθετα, είναι ένας ακόμα δείκτης ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των διαγωνιζομένων ήταν πραγματικός, ακόμα και αν, υπό τις ιδιαίτερες αυτές περιστάσεις, δεν τηρήθηκαν οι διαδικαστικοί κανόνες.

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

— στη διαδικασία υποβολής προσφορών για την εκτέλεση ταχέων δρομολογίων μεταφοράς επιβατών μεταξύ Messina και Reggio Calabria, μόνο η Ustica Lines υπέβαλε προσφορά. Ωστόσο, η εν λόγω εταιρεία ήταν επίσης η μόνη που εκδήλωσε ενδιαφέρον, οπότε δεν ήταν ποτέ δυνατό να υπάρξει πραγματικός ανταγωνισμός. Ως εκ τούτου, στην εν λόγω υπόθεση η Επιτροπή κατέληξε αναγκαστικά στο συμπέρασμα ότι δεν πληρούνταν ο τέταρτος όρος Altmark και ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστούσε κρατική ενίσχυση ([159]). Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, στην υπό εξέταση υπόθεση, έξι μέρη εκδήλωσαν ενδιαφέρον και πέντε από αυτά συμμετείχαν στην τελική φάση της διαδικασίας υποβολής προσφορών,

— στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών για την ανάθεση παραχωρήσεων διανομής Τύπου στο Βέλγιο, μόνο η bpost (ο κατεστημένος πάροχος αυτής της ΥΓΟΣ) υπέβαλε προσφορά. Παρότι αρχικά τρεις εταιρείες είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον να συμμετάσχουν στη διαδικασία υποβολής προσφορών, η μία εταιρεία αποσύρθηκε πριν από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής προσφοράς, ενώ η άλλη ανακοίνωσε ότι δεν επιθυμούσε πλέον να υποβάλει προσφορά (αν και τρεις ημέρες αφού η bpost είχε υποβάλει την προσφορά της). Ωστόσο, οι βελγικές αρχές υποστήριξαν ότι υπήρξε πραγματικός ανταγωνισμός κατά τη διαδικασία υποβολής προσφορών και ότι υπήρχαν επαρκείς διασφαλίσεις ώστε να εξασφαλιστεί ότι η διαδικασία θα οδηγούσε στο μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο. Ωστόσο, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι στη συγκεκριμένη υπόθεση οι διασφαλίσεις ήταν ανεπαρκείς και, συνεπώς, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν πληρούνταν ο τέταρτος όρος Altmark και ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας συνιστούσε κρατική ενίσχυση ([160]). Ενώ οι ιταλικές αρχές χρησιμοποίησαν ανοικτή διαδικασία υποβολής προσφορών, οι βελγικές αρχές διοργάνωσαν διαδικασία με διαπραγμάτευση ([161]) η οποία, σύμφωνα με την παράγραφο 66 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ. «μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι επαρκ[εί] για την εκπλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark». Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, πέραν της σημαντικής αυτής διαφοράς, και οι διασφαλίσεις στην υπόθεση bpost ήταν επίσης εντελώς διαφορετικές από τις διασφαλίσεις στην προκειμένη υπόθεση. Τέλος, πρέπει να σημειωθεί ότι στην υπόθεση bpost ο κατεστημένος πάροχος ΥΓΟΣ κέρδισε τον διαγωνισμό αφού υπέβαλε τη μόνη προσφορά με μόνο έναν πιθανό προσφέροντα-ανταγωνιστή. Στην υπό εξέταση υπόθεση, τον διαγωνισμό κέρδισε προσφέρων (SNS) που δεν συνδεόταν με τον κατεστημένο πάροχο ΥΓΟΣ με άλλους πιθανούς προσφέροντες-ανταγωνιστές και με τις προαναφερόμενες διασφαλίσεις. Για τους λόγους αυτούς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι περιστάσεις στην υπόθεση bpost δεν είναι συγκρίσιμες με εκείνες στην παρούσα υπόθεση.

(404) Επιπλέον, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διαδικασία υποβολής προσφορών που χρησιμοποιήθηκε για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar διαφέρει σημαντικά από τη διαδικασία που χρησιμοποιήθηκε για την επιλογή του φορέα εκμετάλλευσης των ναυτιλιακών υπηρεσιών μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής ([162]) (στο εξής: υπόθεση SNCM) με τους εξής τρόπους:

— Οι γαλλικές αρχές ανέθεσαν τις συμβάσεις δημόσιας υπηρεσίας βάσει διαδικασίας με διαπραγμάτευση χωρίς προηγούμενη δημοσίευση. Σύμφωνα με την παράγραφο 66 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ η διαδικασία αυτή «μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ότι επαρκ[εί] για την εκπλήρωση του τέταρτου κριτηρίου Altmark». Αντίθετα, οι ιταλικές αρχές χρησιμοποίησαν μια ανοικτή διαδικασία υποβολής προσφορών με διενέργεια ιδιωτικών διαπραγματεύσεων μόνο κατά το τελευταίο στάδιο της διαδικασίας, για τη σύγκριση και τη βελτίωση των προσφορών που είχαν ήδη ληφθεί.

— Παρότι στην υπόθεση SNCM υποβλήθηκαν δύο προσφορές, η μία προσφορά απορρίφθηκε βάσει ενός κριτηρίου επιλογής. Ως εκ τούτου, οι δύο προσφορές δεν συγκρίθηκαν καν επί της ουσίας τους ώστε να επιλεγεί η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη. Επομένως, ακόμα και αν στην πραγματικότητα υποβλήθηκαν δύο προσφορές, αυτό δεν αρκούσε για τη διασφάλιση πραγματικού ανταγωνισμού. Ωστόσο, στη διαδικασία υποβολής προσφορών για τη Siremar, συμμετείχαν πέντε μέρη στην τελική φάση και υποβλήθηκαν δύο προσφορές (βλέπε αιτιολογική σκέψη 398). Ακόμα και αν θεωρηθεί ότι, για τους σκοπούς της αξιολόγησης του τέταρτου κριτηρίου Altmark, μόνο η SNS είχε υποβάλει έγκυρη προσφορά, κάτι που αμφισβητεί η Επιτροπή, υπήρχε πραγματικός ανταγωνισμός έως το τέλος της διαδικασίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 402).

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

([160]) Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA.42366, Αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκαν στην bpost την περίοδο 2016-2020 – Βέλγιο (ΕΕ C 341 της 16.9.2016, σ. 5).

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

([162]) Απόφαση της Επιτροπής στην υπόθεση SA.22843, σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για την Κορσική 2007-2013 που ανατέθηκε στη SNCM και στη CMN (ΕΕ L 220 της 17.8.2013, σ. 20).

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

— Επίσης, στην υπόθεση SNCM η Επιτροπή έκρινε ότι η πολύ μικρή προθεσμία (κάτω του ενός μηνός) που ορίστηκε μεταξύ της ημερομηνίας για την ανάθεση της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και της ημερομηνίας έναρξης των υπηρεσιών μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο εισόδου για νεοεισερχόμενους. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην υπόθεση Siremar, πέρασε σχεδόν ένα έτος μεταξύ της πρώτης ολοκλήρωσης της διαδικασίας υποβολής προσφορών (Οκτώβριος 2011) και της έναρξης της παροχής της δημόσιας υπηρεσίας από τη CdI (Αύγουστος 2012) και ότι παρήλθαν πάνω από τέσσερα έτη πριν από την ανάληψη του επιχειρηματικού κλάδου και της εκτέλεσης της νέας σύμβασης από την SNS (Απρίλιος 2016).

(405) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, ακόμα και με βάση αυτό το επικουρικό σκεπτικό, το τέταρτο κριτήριο Altmark πληρούται στην παρούσα υπόθεση.

(406) Δεδομένου ότι οι τέσσερις όροι που καθορίζονται από το Δικαστήριο στην υπόθεση Altmark πληρούνται σωρευτικά, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στην SNS δεν χορηγεί οικονομικό πλεονέκτημα στην τελευταία.

#### 8.1.3.5. Συμπέρασμα σχετικά με την ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού της SNS

(407) Δεδομένου ότι δεν πληρούνται όλα τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση της νέας σύμβασης σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στην SNS, δεν συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της SNS.

#### 8.1.3.6. Η αύξηση του κεφαλαίου της CdI

(408) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης, η CdI είναι ανενεργή και τελεί υπό εκκαθάριση. Με συμβολαιογραφική πράξη του Απριλίου 2016, η εταιρεία άλλαξε την επωνυμία και την εταιρική μορφή της από Compagnia delle Isole SpA σε Compagnia delle Isole S.r.l. in liquidazione. Μετέφερε επίσης τη νομική της έδρα από το Παλέρμο στη Νάπολη και διόρισε εκκαθαριστή. Έκτοτε, η εταιρεία δεν έχει πλέον εμπορικό αντικείμενο, δεν ασκεί καμία εμπορική δραστηριότητα, έχει πωλήσει όλα τα πλοία της και δεν απασχολεί υπαλλήλους (εκτός από τους προβλεπόμενους υπαλλήλους που απαιτούνται από τον νόμο για τις υπό εκκαθάριση εταιρείες). Ακόμα και αν η διαδικασία εκκαθάρισης βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη, η Επιτροπή θεωρεί ότι κάθε πιθανή στρέβλωση του ανταγωνισμού τερματίστηκε με την παύση των εμπορικών δραστηριοτήτων της CdI. Στο πλαίσιο αυτό, δεν συντρέχουν πλέον λόγοι για τη συνέχιση της επίσημης διαδικασίας έρευνας όσον αφορά οποιοδήποτε από τα υπό εξέταση μέτρα που εκκρεμούν ακόμη στην παρούσα υπόθεση κρατικής ενίσχυσης που αφορά αυτή την εταιρεία. Ως εκ τούτου, η έρευνα σχετικά με την αύξηση του κεφαλαίου της CdI κατέστη άνευ αντικειμένου ([163]).

#### 8.1.3.7. Η αντεγγύηση

(409) Όπως περιγράφεται στο τμήμα 3.3.2, στην απόφαση του 2012, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντεγγύηση ενδέχεται να συνεπαγόταν κρατική ενίσχυση υπέρ της CdI και/ή της Unicredit. Με βάση τις πληροφορίες που έλαβε κατά τη διάρκεια της επίσημης έρευνας, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η πιθανή κρατική ενίσχυση προς τις δύο αυτές εταιρείες θα πρέπει να αξιολογηθεί χωριστά, δεδομένου ότι ο ρόλος τους στη διαδικασία ήταν διαφορετικός.

##### Ενίσχυση υπέρ της Unicredit

(410) *Οικονομικό πλεονέκτημα*: Προκειμένου να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση, ένα μέτρο πρέπει να αποφέρει οικονομικό πλεονέκτημα στον αποδέκτη του. Στην απόφασή της του 2012, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι, σύμφωνα με την ανακοίνωση για τις εγγυήσεις, η ενίσχυση χορηγείται τη στιγμή που παρέχεται η εγγύηση, όχι όταν γίνεται επίκλησή της, ούτε όταν πραγματοποιούνται πληρωμές βάσει των όρων της εγγύησης. Το σημείο 2.3.1 της ανακοίνωσης για τις εγγυήσεις ορίζει επίσης ότι «[α]κόμα και εάν συνήθως ο δικαιούχος της ενίσχυσης είναι ο δανειολήπτης, δεν αποκλείεται υπό ορισμένες συνθήκες να επωφελείται από την ενίσχυση και ο δανειοδότης». Επίσης, η ανακοίνωση για τις εγγυήσεις διευκρινίζει ότι οι εγγυήσεις μπορούν να παρέχονται απευθείας από το κράτος ή μπορούν να παρέχονται ως αντεγγυήσεις σε εγγυητή πρώτου επιπέδου. Τέλος, η ανακοίνωση για τις εγγυήσεις εξηγεί ότι, σε τέτοιες περιπτώσεις, «σε περίπτωση που μία

([163]) Βλέπε επίσης προηγούμενες αποφάσεις της Επιτροπής σχετικά με την απουσία αντικειμένου, όπως τις αποφάσεις Mines de potasse d' Alsace (ΕΕ L 86 της 24.3.2006, σ. 20) και Ducatt (υπόθεση SA.39990, δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*).

κρατική εγγύηση παρέχεται εκ των υστέρων για δάνειο ή άλλη οικονομική υποχρέωση που έχει ήδη συμφωνηθεί, χωρίς να προσαρμοστούν οι όροι της υποχρέωσης αυτής, ή στην περίπτωση που ένα εγγυημένο δάνειο χρησιμοποιηθεί για την αποπληρωμή άλλου, μη εγγυημένου δανείου προς το ίδιο πιστωτικό ίδρυμα, μπορεί να υπάρχει ενίσχυση και προς τον δανειοδότη, στο βαθμό που εξασφαλίζεται περισσότερο το δάνειο. Εάν η εγγύηση περιλαμβάνει ενίσχυση στον δανειοδότη, πρέπει να δοθεί προσοχή στο γεγονός ότι μια τέτοια ενίσχυση μπορεί, καταρχήν, να συνιστά ενίσχυση λειτουργίας».

(411) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην προκειμένη περίπτωση η Σικελία εξέδωσε την αντεγγύηση υπέρ της CdI έμμεσα, δηλαδή μέσω της Unicredit που ενεργούσε ως εγγυητής πρώτου επιπέδου. Πράγματι, η Σικελία εξέδωσε την αντεγγύηση προς τη Unicredit σχετικά με τα πληρωτέα με προθεσμιακό διακανονισμό ποσά της τιμής αγοράς του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar την ίδια ημέρα που η Unicredit εξέδωσε τη δική της εγγύηση προς τη CdI (βλέπε τμήμα 2.3.3.5). Η έκδοση της αντεγγύησης από τη Σικελία αποτελούσε προϋπόθεση για την έκδοση της οικείας εγγύησης από τη Unicredit υπό τους εν λόγω όρους, όπως έκρινε το CdS στην απόφαση 592/14. Σύμφωνα με την ανακοίνωση για τις εγγυήσεις, η αντεγγύηση θα παρείχε πλεονέκτημα στη Unicredit εάν η εγγύηση της Σικελίας είχε χορηγηθεί εκ των υστέρων σε σχέση με ήδη αναληφθείσα οικονομική υποχρέωση, χωρίς προσαρμογή των όρων της εν λόγω οικονομικής υποχρέωσης. Ωστόσο, δεδομένου ότι στην προκειμένη περίπτωση η αντεγγύηση εκδόθηκε την ίδια ημέρα που χορηγήθηκε η εγγύηση της Unicredit υπέρ της CdI —μάλιστα, αποτελούσε απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση της εν λόγω εγγύησης— δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η Unicredit, ως εγγυητής πρώτου επιπέδου, μείωσε τους κινδύνους που συνδέονταν με τη δική της εγγύηση. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντεγγύηση δεν παρείχε κανένα πλεονέκτημα στη Unicredit.

(412) *Συμπέρασμα*: Δεδομένου ότι δεν πληρούνται όλα τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντεγγύηση που παρείχε η Σικελία στην εγγύηση της Unicredit για τα πληρωτέα με προθεσμιακό διακανονισμό ποσά της τιμής αγοράς του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar δεν συνιστά ενίσχυση υπέρ της Unicredit.

Ενίσχυση υπέρ της CdI

(413) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης, η CdI είναι ανενεργή και τελεί υπό εκκαθάριση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 408). Ακόμα και αν η διαδικασία εκκαθάρισης βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη, η Επιτροπή θεωρεί ότι κάθε πιθανή στρέβλωση του ανταγωνισμού τερματίστηκε με την παύση των εμπορικών δραστηριοτήτων της CdI. Στο πλαίσιο αυτό, δεν συντρέχουν πλέον λόγοι για τη συνέχιση της επίσημης διαδικασίας έρευνας όσον αφορά οποιοδήποτε από τα υπό εξέταση μέτρα που εκκρεμούν ακόμη στην παρούσα υπόθεση κρατικής ενίσχυσης που αφορά αυτή την εταιρεία. Ως εκ τούτου, η έρευνα σχετικά με ενδεχόμενη ενίσχυση που χορηγήθηκε υπέρ της CdI μέσω της αντεγγύησης κατέστη άνευ αντικειμένου.

8.1.4. *Τα μέτρα του νόμου του 2010*

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

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

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

(416) Δεδομένου ότι τα κριτήρια για να χαρακτηριστεί ένα μέτρο ως κρατική ενίσχυση είναι σωρευτικά, η Επιτροπή μπορεί να ξεκινήσει την αξιολόγησή της με οποιοδήποτε από αυτά. Στην περίπτωση αυτή, θα αξιολογήσει πρώτα αν το μέτρο παρέχει πράγματι πλεονέκτημα στη Siremar.

(417) Οικονομικό πλεονέκτημα: η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Siremar έλαβε 7 215 800 EUR για να πραγματοποιήσει τις αναβαθμίσεις πλοίων που απαιτούνταν για την τήρηση των διεθνών προτύπων ασφάλειας και, βάσει του νόμου του 2010, μπορούσε να χρησιμοποιήσει αυτούς τους πόρους προσωρινά για σκοπούς ρευστότητας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 132). Ωστόσο, η Siremar δεν χρησιμοποίησε αυτά τα κεφάλαια για σκοπούς ρευστότητας. Αντίθετα, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι αυτά τα κεφάλαια δαπανήθηκαν για την αναβάθμιση των πλοίων, όπως προβλεπόταν αρχικά (βλέπε αιτιολογική σκέψη 228). Επομένως, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Siremar δεν χρησιμοποίησε αυτά τα κεφάλαια για σκοπούς ρευστότητας, δηλαδή για να αποφύγει δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να καλύψει με δικούς της οικονομικούς πόρους και, ως εκ τούτου, δεν αποκόμισε κανένα οικονομικό πλεονέκτημα μέσω αυτού του μέτρου.

(418) Δεδομένου ότι δεν πληρούται το κριτήριο του οικονομικού πλεονεκτήματος στην περίπτωση της Siremar, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι το μέτρο δεν συνιστά ενίσχυση και ότι αίρονται οι αμφιβολίες που εξέφρασε στην απόφαση του 2011 όσον αφορά τη Siremar.

8.1.4.2. Φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης

(419) Όπως περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 133 στοιχείο β), 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 19-*ter* 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.

(420) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι αυτή η φοροαπαλλαγή, η οποία είναι άνευ όρων, αφορά δύο χωριστές σειρές μεταβιβάσεων: 1) τις μεταβιβάσεις των πρώην θυγατρικών της Tirrenia, Caremar, Saremar και Toremar, από την Tirrenia (επί του παρόντος υπό ΕΔ) προς τις περιφέρειες της Καμπανίας, της Σαρδηνίας και της Τοσκάνης, και 2) τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar από τη Siremar υπό ΕΔ στη CdI και αργότερα στην SNS. Οι φοροαπαλλαγές αφορούν κυρίως τέλη καταχώρισης, τέλη κτηματολογίου και εγγραφής υποθήκης, τέλος χαρτοσήμου (στο εξής, από κοινού: έμμεσοι φόροι), ΦΠΑ και φόρο εισοδήματος εταιρειών. Οι δικαιούχοι αυτού του μέτρου ενίσχυσης θα είναι ο πωλητής, ο αγοραστής ή και οι δύο. Μόνο η δεύτερη σειρά μεταφορών θα αξιολογηθεί στην παρούσα απόφαση.

(421) Αρχικά, η Επιτροπή σημειώνει ότι, βάσει του προεδρικού διατάγματος αριθ. 633 της 26ης Οκτωβρίου 1972, οι μεταβιβάσεις συνεχιζόμενων δραστηριοτήτων ή επιχειρηματικών μονάδων σε άλλη εταιρεία δεν θεωρούνται παροχή αγαθών και, επομένως, απαλλάσσονται από ΦΠΑ. Επομένως, πράξεις όπως η πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar δεν υπόκεινται σε ΦΠΑ και η φοροαπαλλαγή δεν μπορεί να απέφερε πλεονέκτημα στη Siremar όσον αφορά τον ΦΠΑ. Επίσης, όσον αφορά τους έμμεσους φόρους, η Επιτροπή σημειώνει ότι η σύμβαση για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στη CdI αναφέρει σαφώς ότι ο αγοραστής πρέπει να αναλάβει όλους τους φόρους, τα τέλη και τα συμβολαιογραφικά έξοδα που συνδέονται με τη συναλλαγή. Η Ιταλία προσκόμισε επίσης στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η CdI δεν χρησιμοποίησε αυτή τη φοροαπαλλαγή κατά την καταχώριση της σύμβασης. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποδέχεται ότι η CdI δεν ωφελήθηκε από αυτό το μέτρο. Ωστόσο, η σύμβαση πώλησης για τη μεταβίβαση στην SNS, η οποία περιλαμβάνει την ίδια διάταξη, ορίζει επίσης ότι ο αγοραστής θα επωφεληθεί από πάγιο τέλος καταχώρισης βάσει των φοροαπαλλαγών που προβλέπει ο νόμος του 2010.

(422) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τα ακόλουθα:

1) αν η Siremar (υπό ΕΔ) και η SNS έτυχαν απαλλαγής από το τέλος καταχώρισης, τα τέλη κτηματολογίου και εγγραφής υποθήκης, καθώς και από το τέλος χαρτοσήμου (στο εξής: έμμεσοι φόροι) για τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στην SNS, και

2) αν η Siremar (υπό ΕΔ) έτυχε απαλλαγής από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στην SNS.

(423) Κρατικοί πόροι: μια φοροαπαλλαγή συνεπάγεται εξ ορισμού απώλεια κρατικών πόρων. Επίσης, δεδομένου ότι αυτές οι απαλλαγές χορηγήθηκαν μέσω του νόμου του 2010 [βλέπε αιτιολογική σκέψη 133 στοιχείο β)], μπορούν επίσης να καταλογιστούν στο κράτος.

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

(425) Οικονομικό πλεονέκτημα: όσον αφορά τους έμμεσους φόρους, η Siremar απαλλάχθηκε από την καταβολή τους για ενέργειες και πράξεις που σχετίζονταν με τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στην SNS και, επομένως, ωφελήθηκε από οικονομικό πλεονέκτημα ίσο με τους φόρους που κανονικά οφείλονται για τα συγκεκριμένα είδη ενεργειών και πράξεων βάσει της εθνικής νομοθεσίας.

(426) Όσον αφορά τους έμμεσους φόρους, η SNS επωφελήθηκε από πάγιο τέλος καταχώρισης της σύμβασης αγοράς του εμπορικού κλάδου της Siremar, σύμφωνα με τον νόμο του 2010, όπως προβλέπεται στο άρθρο 9 της εν λόγω σύμβασης. Επομένως, η SNS επωφελήθηκε από οικονομικό πλεονέκτημα ίσο με τη διαφορά μεταξύ του τέλους που κανονικά οφείλεται για την καταχώριση αυτών των πράξεων βάσει του εθνικού δικαίου και του τέλους που πράγματι καταβλήθηκε. […]

(427) Όσον αφορά την απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στη CdI και αργότερα στην SNS, η Επιτροπή επισημαίνει, ως προκαταρκτική παρατήρηση, ότι το κρίσιμο χρονικό σημείο για να αξιολογηθεί αν ένα μέτρο συνιστά κρατική ενίσχυση είναι ο χρόνος κατά τον οποίο χορηγείται το μέτρο, δηλαδή πότε ο δικαιούχος αποκτά το δικαίωμα, σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο, να λάβει ενίσχυση βάσει του εν λόγω μέτρου ([164]). Στην περίπτωση αυτή, αυτό το χρονικό σημείο είναι η έναρξη ισχύος του νόμου του 2010. Στη συνέχεια, κατά την έρευνα για τυχόν παράνομη χορήγηση ενίσχυσης, η Επιτροπή μπορεί να λάβει υπόψη, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή της, αν η εν λόγω ενίσχυση έχει ήδη καταβληθεί ή όχι και αν θα μπορούσε να καταβληθεί στο μέλλον, σύμφωνα με την εφαρμοστέα μεθοδολογία που προβλέπει το εθνικό δίκαιο. Από αυτό εξαρτάται αν η Επιτροπή θα διατάξει την ανάκτηση κάθε ενίσχυσης που κρίθηκε ασύμβατη ή αν θα δώσει εντολή στα κράτη μέλη να μην καταβάλουν οποιαδήποτε ενίσχυση που θα κριθεί ασύμβατη στο μέλλον, αλλά δεν αμφισβητείται η ύπαρξη ενίσχυσης κατά τον χρόνο χορήγησής της.

(428) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar πραγματοποιήθηκε έναντι ανταλλάγματος, το οποίο κατέβαλε αρχικά η CdI και στη συνέχεια η SNS. Ωστόσο, η πώληση του επιχειρηματικού κλάδου στη CdI έναντι 69,15 εκατ. EUR ακυρώθηκε (βλέπε αιτιολογική σκέψη 99). Επομένως, η εν λόγω απαλλαγή δεν είχε πρακτικό αποτέλεσμα και δεν χορηγήθηκε κανένα πλεονέκτημα στη Siremar μέσω της εν λόγω πρώτης μεταβίβασης. Αντίθετα, η πώληση στην SNS έναντι 55,1 εκατ. EUR θα υπόκειτο κανονικά σε φόρο εισοδήματος εταιρειών. Η απαλλαγή από αυτόν τον φόρο συνιστά οικονομικό πλεονέκτημα καθώς τα έσοδα από μια πώληση

([164]) Υπόθεση Arriva Italia, C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, σκέψη 36.

ορισμένων στοιχείων ενεργητικού λαμβάνονται κατά κανόνα υπόψη κατά τον υπολογισμό του φόρου εισοδήματος μιας εταιρείας. Πράγματι, σε περίπτωση διαδικασίας αφερεγγυότητας όπως αυτή που αφορά τη Siremar υπό ΕΔ, η μεθοδολογία υπολογισμού των εσόδων καθορίζεται στο άρθρο 183 του ενοποιημένου νόμου για τον φόρο εισοδήματος. Βάσει της εν λόγω διάταξης, τα έσοδα μιας επιχείρησης για την περίοδο από την έναρξη της πτωχευτικής διαδικασίας έως την περάτωσή της υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ των στοιχείων ενεργητικού της επιχείρησης στην αρχή της διαδικασίας και των εναπομενόντων στοιχείων ενεργητικού στο τέλος. Κατά την έκδοση της παρούσας απόφασης, η διαδικασία εκκαθάρισης της Siremar υπό ΕΔ βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη και δεν είναι, ως εκ τούτου, δυνατό να προβλεφθεί η τυχόν ύπαρξη φορολογικής υποχρέωσης ούτε το μέγεθός της, δεδομένου ότι δεν είναι σαφές αν θα καταστεί οφειλόμενος γενικά φόρος εισοδήματος. Ωστόσο, για τους λόγους που εξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 427, αυτό δεν επηρεάζει τη διαπίστωση της ύπαρξης οικονομικού πλεονεκτήματος, δεδομένου ότι ο νόμος του 2010 προέβλεπε ένα άνευ όρων δικαίωμα φοροαπαλλαγής.

(429) Επιπτώσεις στις συναλλαγές: για τους λόγους που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 312 και 313, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εξαίρεση της Siremar και της SNS από ορισμένους φόρους είναι πιθανό να επηρεάσει τις ενωσιακές συναλλαγές και να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά.

(430) Συμπέρασμα: οι απαλλαγές από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στην SNS και από τους έμμεσους φόρους επί των μεταβιβάσεων του ίδιου επιχειρηματικού κλάδου στην SNS, οι οποίες χορηγήθηκαν με τον νόμο του 2010, συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Siremar. Η καταβολή από την SNS πάγιου τέλους για την καταχώριση της σύμβασης αγοράς του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar σύμφωνα με τον νόμο του 2010, αντί του τέλους που οφείλεται κανονικά βάσει του εθνικού δικαίου, συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της SNS.

8.1.4.3. Δυνατότητα χρήσης πόρων του FAS

(431) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Επιτροπή ανέφερε τη δυνατότητα των πρώην εταιρειών του ομίλου Tirrenia να χρησιμοποιήσουν πόρους του FAS [βλέπε αιτιολογική σκέψη 133 στοιχείο γ)] προκειμένου να καλύψουν τρέχουσες ανάγκες ρευστότητας. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια της επίσημης διαδικασίας έρευνας, οι ιταλικές αρχές διευκρίνισαν ότι οι πόροι του FAS δεν προορίζονταν να αποτελέσουν πρόσθετη αντιστάθμιση για καμία από τις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia (συμπεριλαμβανομένης της Siremar). Αντιθέτως, οι πόροι αυτοί κατέστησαν διαθέσιμοι για τη συμπλήρωση των δημοσιονομικών πιστώσεων που κατανέμονταν για την πληρωμή των αντισταθμίσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, σε περίπτωση που οι πιστώσεις αυτές αποδεικνύονταν ανεπαρκείς. Πράγματι, το άρθρο 1 παράγραφος 5-*ter* του νόμου του 2010 παρείχε στις περιφέρειες τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν τους πόρους του FAS για να χρηματοδοτήσουν τη συνήθη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (ή μέρος αυτής) και, με τον τρόπο αυτό, να διασφαλίσουν τη συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Με άλλα λόγια, το μέτρο αυτό αφορά απλώς μια κατανομή πόρων στον ιταλικό κρατικό προϋπολογισμό για την πληρωμή της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας.

(432) 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 Siremar επιπλέον αυτών των αντισταθμίσεων για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας. Με άλλα λόγια, η πιθανή χρήση των πόρων του FAS δεν συνιστά κρατική ενίσχυση προς τη Siremar και, επομένως, δεν θα αξιολογηθεί περαιτέρω στην παρούσα απόφαση.

8.1.5. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης*

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

— η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Siremar για την εκτέλεση θαλάσσιων δρομολογίων την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Ιουλίου 2012 και η προτεραιότητα ελλιμενισμού σε αυτά τα δρομολόγια συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Siremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και χαρακτηρίζονται ως νέα ενίσχυση,

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

— η ανάθεση της νέας σύμβασης για την περίοδο από την 1η Αυγούστου 2012 έως τις 11 Απριλίου 2016, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού της CdI, ακυρώθηκε και δεν μπορούσε να αξιολογηθεί χωριστά. Η ανάθεση της νέας σύμβασης για την περίοδο από τις 11 Απριλίου 2016 έως τις 11 Απριλίου 2028, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού, στην SNS πληροί τα τέσσερα κριτήρια Altmark και, συνεπώς, δεν συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της SNS κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η έρευνα σχετικά με την αύξηση του κεφαλαίου της CdI κατέστη άνευ αντικειμένου. Η αντεγγύηση δεν συνιστά ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ προς τη Unicredit. Η έρευνα σχετικά με ενδεχόμενη ενίσχυση που χορηγήθηκε υπέρ της CdI μέσω της αντεγγύησης κατέστη άνευ αντικειμένου,

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

— οι απαλλαγές από i) έμμεσους φόρους επί της μεταβίβασης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar και από ii) τον φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, που χορηγήθηκαν με τον νόμο του 2010, συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Siremar και της SNS κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, και

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

8.2. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(434) Όλα τα μέτρα ενίσχυσης που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας απόφασης τέθηκαν σε εφαρμογή πριν από την επίσημη έγκρισή τους από την Επιτροπή. Ως εκ τούτου, στο μέτρο που δεν απαλλάσσονταν υπό την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 ή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011, αυτά τα μέτρα ενίσχυσης χορηγήθηκαν από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ ([165]).

8.3. **Συμβατότητα ενίσχυσης**

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

8.3.1. *Η παράταση της αρχικής σύμβασης μεταξύ του Δημοσίου και της Siremar*

8.3.1.1. Εφαρμοστέοι κανόνες

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

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

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

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

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

«*[ο]ποιεσδήποτε 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*».

(438) Όσον αφορά το πλαίσιο ΥΓΟΣ του 2011, οι παράγραφοι 68 και 69 προσδιορίζουν ότι η Επιτροπή θα εφαρμόσει τις αρχές του σε όλα τα σχέδια ενίσχυσης που θα της κοινοποιηθούν, ανεξάρτητα από την ημερομηνία της κοινοποίησης, καθώς και σε όλες τις παράνομες ενισχύσεις, για τις οποίες θα αποφασίσει μετά τις 31 Ιανουαρίου 2012, ακόμα και αν η εν λόγω ενίσχυση χορηγήθηκε πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012. Στην τελευταία περίπτωση δεν έχουν εφαρμογή οι διατάξεις των παραγράφων 14, 19, 20, 24, 39 και 60 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

([165]) Οι ιταλικές αρχές κοινοποίησαν μόνο την αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε βάσει της νέας σύμβασης, για την οποία η Επιτροπή διαπίστωσε ότι δεν συνιστά κρατική ενίσχυση (βλέπε αιτιολογική σκέψη 9). Επίσης, η Siremar υπό ΕΔ υποστήριξε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Siremar στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης θα ήταν συμβατή και θα απαλλασσόταν από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011. Η Επιτροπή θα εξετάσει στο τμήμα 8.3.1 αν όντως ίσχυε αυτό.

(439) Κατά συνέπεια, οι κανόνες σχετικά με την εφαρμογή της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011 και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 όπως περιγράφονται ανωτέρω σημαίνουν ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Siremar 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 εν λόγω μέτρο ενίσχυσης είναι συμβατό με την εσωτερική αγορά για ολόκληρη την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Ιουλίου 2012 ([166]).

(440) 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 υπερέβαινε τους 300 000 επιβάτες. Από τα αποδεικτικά στοιχεία που υπέβαλε η Ιταλία προκύπτει ότι, κατά τα έτη 2007 και 2008, ο αριθμός των επιβατών σε τέσσερις θαλάσσιες συνδέσεις που εκτελούσε η Siremar βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως παρατάθηκε, δεν υπερέβη κατά μέσο όρο το όριο των 300 000 επιβατών ετησίως. Πρόκειται για τις ομάδες Trapani – Pantelleria, Porto Empedocle – Πελάγιοι νήσοι, Παλέρμο – Ustica (δηλαδή τα μεικτά δρομολόγια D1, D4, D5 και το αμιγώς επιβατικό δρομολόγιο ALD/1). Όλα τα άλλα δρομολόγια είτε ήταν μεμονωμένα πάνω από το όριο (στην περίπτωση του δρομολογίου ALC/6, Lipari–Vulcano–Milazzo) είτε αποτελούσαν μέρος ομάδας δρομολογίων που υπερέβαινε κατά πολύ το όριο (οι περιπτώσεις των ομάδων Milazzo – Αιολίδες νήσοι – Νάπολη και Trapani – Αιγάδες νήσοι). Ως εκ τούτου, για τα άλλα 16 δρομολόγια που εκτελούνταν βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως παρατάθηκε, η Επιτροπή δεν μπορεί να αξιολογήσει τη συμβατότητα της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στη Siremar για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης έως τις 30 Ιουλίου 2012 ούτε βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005 ούτε βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2011.

(441) Κατά συνέπεια, η συμβατότητα της αντιστάθμισης που χορηγείτο στη Siremar για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας από το 2009 έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης εμπίπτει κανονικά στο πεδίο εφαρμογής του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Ωστόσο, σύμφωνα με την παράγραφο 9 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η ενίσχυση προς προβληματικούς παρόχους ΥΓΟΣ πρέπει να αξιολογείται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Η Siremar υπάχθηκε στη διαδικασία έκτακτης διαχείρισης στις 17 Σεπτεμβρίου 2010 και κηρύχθηκε αφερέγγυα στις 5 Οκτωβρίου 2010. Ως εκ τούτου, ήταν προβληματικός πάροχος ΥΓΟΣ κατά την έννοια του σημείου 10 στοιχείο γ) των κατευθυντήριων του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης τουλάχιστον για μέρος της περιόδου της παράτασης (από τις 5 Οκτωβρίου 2010 έως την πώλησή της στις 30 Ιουλίου 2012).

(442) Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης ([167]), οι οποίες ισχύουν από την 1η Αυγούστου 2014, εφαρμόζονται αναδρομικά σε ενισχύσεις προς παρόχους ΥΓΟΣ. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές προβλέπουν ότι η αξιολόγηση της συμβατότητας ενίσχυσης που χορηγήθηκε πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012, δηλαδή την ημερομηνία έναρξης ισχύος του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ, σε προβληματικούς παρόχους ΥΓΟΣ διενεργείται βάσει του πλαισίου του 2011 για τις ΥΓΟΣ με την εξαίρεση των διατάξεων των παραγράφων 9, 14, 19, 20, 24, 39 και 60 ([168]). Ως εκ τούτου, οι ίδιοι κανόνες ισχύουν για ολόκληρη την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδο στη CdI στις 30 Ιουλίου 2012.

(443) Καθώς 16 από τα υπό εξέταση δρομολόγια της Siremar δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των αποφάσεων ΥΓΟΣ του 2005 και του 2011 και για λόγους συντομίας και αποτελεσματικότητας, η Επιτροπή θα εξετάσει πρώτα αν η αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Siremar για την εκτέλεση και των είκοσι δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών στις πέντε ομάδες κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης συμμορφώνεται με τους όρους του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, με εξαίρεση τους όρους που αναφέρονται στις παραγράφους 9, 14, 19, 20, 24, 39 και 60. Μόνο μετά το πρώτο αυτό στάδιο θα εξετάσει η Επιτροπή αν η ίδια αντιστάθμιση (μόνο για τις ομάδες δρομολογίων που δεν υπερβαίνουν το όριο των 300 000 επιβατών) ήταν πιθανόν συμβατή με την εσωτερική αγορά και απαλλασσόταν από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, καθώς αφορά ενίσχυση η οποία χορηγήθηκε μεταξύ 19 Δεκεμβρίου 2005 και 31 Ιανουαρίου 2012 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 436).

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

([167]) ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1.

([168]) Βλέπε παράγραφο 140 των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης.

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

(444) Σύμφωνα με την παράγραφο 12 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, «[η] ενίσχυση πρέπει να χορηγείται για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως ορίζεται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης». Στην παράγραφο 13 διευκρινίζεται ότι «τα κράτη μέλη δεν μπορούν να συνδέουν με ειδικές υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις υπηρεσίες που παρέχονται ήδη ή μπορούν να παρασχεθούν ικανοποιητικά και υπό όρους, όπως τιμές, αντικειμενικά χαρακτηριστικά ποιότητας, συνέχεια και πρόσβαση στην υπηρεσία, συναφείς προς το δημόσιο συμφέρον, όπως ορίζεται από το κράτος, από επιχειρήσεις που λειτουργούν υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς. Όσον αφορά το ερώτημα εάν μια υπηρεσία μπορεί να παρέχεται από την αγορά, η εκτίμηση της Επιτροπής περιορίζεται στο να ελέγξει κατά πόσον ο ορισμός του κράτους μέλους στρεβλώνεται από πρόδηλο σφάλμα, εκτός εάν διατάξεις της νομοθεσίας της Ένωσης προβλέπουν αυστηρότερο κανόνα». Τέλος, η παράγραφος 56 του πλαισίου ΥΓΟΣ 2011 αναφέρεται στη διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών όσον αφορά τη φύση των υπηρεσιών που μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος.

(445) Η αξιολόγηση του αν οι ΥΓΟΣ είναι γνήσιες πρέπει επίσης να διενεργείται υπό το πρίσμα της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 326 και 341), του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 328 έως 330) και της νομολογίας (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 332 και 333). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή πρέπει να αξιολογήσει για την περίοδο παράτασης:

1) αν υπήρχε ζήτηση των χρηστών·

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

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

(446) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας τα οποία εκτελούσε η Siremar κατά την περίοδο της παράτασης είναι τα ίδια με αυτά που ανατέθηκαν στη CdI και αργότερα στην SNS βάσει της νέας σύμβασης. Επίσης, η Επιτροπή περιέγραψε και αξιολόγησε ήδη την ανταγωνιστική κατάσταση στις εν λόγω ομάδες δρομολογίων κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Στο πλαίσιο αυτό, η αξιολόγηση που ακολουθεί θα βασιστεί και θα παραπέμψει στα σχετικά μέρη της αξιολόγησης που διενεργήθηκε για τη νέα σύμβαση ανωτέρω (βλέπε τμήμα 8.1.3.1).

(447) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή υπενθυμίζει καταρχήν (βλέπε αιτιολογική σκέψη 184) 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 Σικελίας και των μικρότερων νησιών της και ii) τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των μικρότερων νησιών, μέσω τακτικών και αξιόπιστων υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Η Επιτροπή έχει ήδη καταλήξει στο συμπέρασμα ότι πρόκειται πράγματι για θεμιτούς στόχους δημόσιου συμφέροντος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 335).

(448) Τα εν λόγω δρομολόγια εκτελούνταν, σε μεγάλο βαθμό χωρίς μεταβολές, για πολλά έτη, δηλαδή τουλάχιστον από την έναρξη ισχύος της αρχικής σύμβασης. Η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι δεν υπήρξαν αλλαγές στο πεδίο εφαρμογής των υπηρεσιών που ανατέθηκαν στη Siremar κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης. Πριν από την περίοδο παράτασης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τη διάρκεια του 2008, σημειώθηκε μείωση των δρομολογίων που εκτελούνταν στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, το δρομολόγιο Mazara del Vallo – Pantelleria, το οποίο εκτελούσε έξι ημέρες την εβδομάδα η Siremar με το ταχύπλοο πορθμείο Guizzo, διακόπηκε και μειώθηκε η συχνότητα ορισμένων δρομολογίων κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης για τις ομάδες δρομολογίων που αφορούσαν τις Αιολίδες νήσους και τις Αιγάδες νήσους.

(449) Για να καταδείξουν την πραγματική ζήτηση των χρηστών για τις υπηρεσίες, οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν αναλυτικά στατιστικά στοιχεία από τα οποία προκύπτει ότι το 2008, το τελευταίο έτος της αρχικής σύμβασης πριν από την παράταση, η Siremar μετέφερε 1 821 387 επιβάτες και 397 626,5 γραμμικά μέτρα φορτίου στις πέντε ομάδες δρομολογίων συνολικά. Από τα αριθμητικά στοιχεία για το 2009 προκύπτει ότι η Siremar μετέφερε 1 513 214 επιβάτες και 324 540 γραμμικά μέτρα φορτίου στα εν λόγω δρομολόγια.

(450) Τα στοιχεία αυτά ήταν ελαφρώς χαμηλότερα το 2010 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 337), αλλά συγκρίσιμα. Αυτό δείχνει ότι η συνολική ζήτηση των χρηστών ήταν σημαντική και αρκετά σταθερή καθ' όλη τη διάρκεια των ετών. Πράγματι, οι ιταλικές αρχές παρείχαν επίσης αναλυτικά στατιστικά στοιχεία σε επίπεδο επιμέρους δρομολογίου για την περίοδο 2007-2019 ([169]). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι υπήρξαν διακυμάνσεις στον αριθμό των ταξιδιών και των επιβατών στις διάφορες ομάδες δρομολογίων κατά τη διάρκεια των ετών. Ωστόσο, αυτό μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι αυτά τα δρομολόγια συνδέουν πολύ μικρά νησιά, με περιορισμένες λιμενικές υποδομές, τα οποία βρίσκονται σε σχετικά κοντινή απόσταση μεταξύ τους. Αυτό συνεπάγεται συχνή προσαρμογή των προγραμμάτων δρομολογίων για την κάλυψη της ζήτησης των χρηστών σε τοπικό επίπεδο. Πράγματι, η Επιτροπή απέδειξε ήδη (βλέπε Table 5) ότι υπήρχε ζήτηση από τους χρήστες για κάθε δρομολόγιο το 2010. Από την ίδια ανάλυση για τα έτη 2009, 2011 και για την περίοδο Ιανουαρίου – Ιουλίου 2012 ([170]) δεν προέκυψαν ενδείξεις ότι η ζήτηση των χρηστών για τις πορθμειακές υπηρεσίες σε οποιαδήποτε από τις ομάδες δρομολογίων είχε εκλείψει.

([169]) Με εξαίρεση το 2015 (στοιχεία που δεν επικυρώθηκαν από εξωτερικούς συμβούλους —βλέπε υποσημείωση 120) και την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου έως τις 10 Απριλίου 2016 (λείπουν στοιχεία —βλέπε υποσημείωση 121).

([170]) Για λόγους συντομίας, η Επιτροπή δεν περιλαμβάνει τα αναλυτικά στοιχεία στην παρούσα απόφαση.

(451) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω στατιστικά στοιχεία δείχνουν σαφώς ότι υπήρχε πραγματική ζήτηση για επιβατικά και εμπορευματικά δρομολόγια σε καθεμία από τις επίμαχα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας κατά την περίοδο Ιανουαρίου 2009 – Ιουλίου 2012. Μπορεί ως εκ τούτου να συναχθεί ότι τα δρομολόγια αυτά κάλυπταν μια πραγματική ζήτηση των χρηστών και, επομένως, ανταποκρίνονταν σε πραγματικές ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας.

(452) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 341, η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει επίσης αν οι υπηρεσίες αυτές θα ήταν ανεπαρκείς εάν η παροχή τους επαφίετο μόνον στις δυνάμεις της αγοράς υπό το πρίσμα των απαιτήσεων που επιβλήθηκαν από την Ιταλία μέσω 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».

(453) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι δεν διαπιστώθηκε πρόδηλο σφάλμα στον ορισμό της ΥΓΟΣ για τη Siremar για την περίοδο 1992-2008, όπως επιβεβαιώθηκε με την απόφασή της του 2004, και ότι η διαπίστωση αυτή δεν αμφισβητήθηκε ούτε από την απόφαση του 2009 ούτε από την απόφαση για τον όμιλο Tirrenia του 2020 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 342). Επίσης, η δυσχερής οικονομική κατάσταση που επικρατούσε στην Ιταλία κατά την περίοδο 2009-2012 θα μπορούσε πιθανόν να καταστήσει ακόμα χαμηλότερη την κερδοφορία των εν λόγω δρομολογίων.

(454) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Ιουλίου 2012, σε όλες τις ομάδες δρομολογίων που έπρεπε να εκτελούνται από τη Siremar στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης, άλλοι φορείς εκμετάλλευσης παρείχαν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών, μολονότι όχι απαραιτήτως καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, συχνά με διαφορετική συχνότητα ή τύπο πλοίου και συχνά επίσης βάσει δημόσιας αντιστάθμισης. Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη ανωτέρω (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 341 έως 349) για καθεμιά από τις σχετικές ομάδες δρομολογίων αν οι υπηρεσίες που παρέχονταν από τους άλλους φορείς εκμετάλλευσης που δεν λάμβαναν δημόσια αντιστάθμιση ήταν ισοδύναμες με εκείνες που έπρεπε να παρέχει η CdI και αργότερα η SNS βάσει της νέας σύμβασης. Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αξιολόγηση αυτή βασίστηκε στην ανταγωνιστική κατάσταση στα συγκεκριμένα δρομολόγια μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2009 και της 30ής Ιουλίου 2012. Καθώς οι υπηρεσίες που έπρεπε να παρέχει η CdI και αργότερα η SNS είναι παρεμφερείς από άποψη εξυπηρετούμενων δρομολογίων και συχνοτήτων με τις υπηρεσίες που έπρεπε να παρέχει η Siremar κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, το συμπέρασμα της Επιτροπής ότι οι δυνάμεις της αγοράς δεν επαρκούσαν από μόνες τους για την κάλυψη των αναγκών δημόσιας υπηρεσίας ισχύει επίσης για τη Siremar καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τον χρόνο της ανάθεσης, κανένας άλλος φορέας εκμετάλλευσης δεν παρείχε υπηρεσίες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους σε καμία από τις ομάδες δρομολογίων που εκτελούσε η Siremar χωρίς να λαμβάνει δημόσια αντιστάθμιση. Οι άλλοι φορείς εκμετάλλευσης, στους οποίους είχαν επίσης ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, πρόσφεραν υπηρεσία η οποία δεν ήταν ισοδύναμη από άποψη συνέχειας, τακτικότητας, χωρητικότητας και ποιότητας και, συνεπώς, δεν εκπλήρωναν πλήρως τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν επιβληθεί στη Siremar δυνάμει της αρχικής σύμβασης (όπως παρατάθηκε).

(455) Τέλος, ενόψει της σχεδιαζόμενης ιδιωτικοποίησης και προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια των δημόσιων υπηρεσιών που παρέχονταν βάσει της αρχικής σύμβασης, η Ιταλία αποφάσισε να παρατείνει τη σύμβαση αυτή χωρίς μεταβολές (με την εξαίρεση της αλλαγής στη μεθοδολογία αντιστάθμισης που εφαρμόστηκε από το 2010 και μετά). Η Επιτροπή αποδέχεται ότι η ζήτηση των χρηστών, όπως περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 449 έως 451, δεν μπορούσε να καλυφθεί με την επιβολή υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε όλους τους φορείς που εκτελούσαν τα επίμαχα δρομολόγια. Πράγματι, στα δρομολόγια που εκτελούσε η Siremar, επιδοτήθηκαν επίσης όλες οι συγκρίσιμες υπηρεσίες που παρείχαν οι άλλοι φορείς εκμετάλλευσης και, σε κάθε περίπτωση, η προσφορά των εν λόγω φορέων εκμετάλλευσης δεν πληρούσε τις απαιτήσεις τακτικότητας, συνέχειας και ποιότητας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Επίσης, η εκτέλεση αυτών των δρομολογίων κατά την περίοδο μειωμένης κίνησης είναι ζημιογόνος, οπότε χωρίς αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας είναι πιθανό τα δρομολόγια να εκτελούνταν μόνο κατά την περίοδο αυξημένης κίνησης. Η Ecorys κατέληξε σε παρόμοιο συμπέρασμα στην έκθεσή της, δηλώνοντας ότι τα εν λόγω δρομολόγια δεν είναι οικονομικά βιώσιμα (βλέπε αιτιολογική σκέψη 119). Επίσης, η Επιτροπή αποδέχεται ότι, λαμβανομένης υπόψη της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της Siremar, 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.

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

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

(457) Όπως αναφέρεται στο τμήμα 2.3 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011, η ευθύνη για τη διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος, κατά την έννοια του άρθρου 106 ΣΛΕΕ, πρέπει να ανατίθεται στην οικεία επιχείρηση με μία ή περισσότερες επίσημες πράξεις.

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

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

β) την επιχείρηση και τη γεωγραφική περιοχή τις οποίες αφορά·

γ) τον χαρακτήρα των αποκλειστικών δικαιωμάτων·

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

ε) τις ρυθμίσεις για την αποφυγή και την επιστροφή της ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης.

(459) 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 Siremar κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης. Ειδικότερα, η Επιτροπή τόνισε ότι δεν είχε εγκριθεί πενταετές σχέδιο, όπως απαιτούνταν από την αρχική σύμβαση, για τις περιόδους 2000-2004 και 2005-2008. Ωστόσο, η Επιτροπή υπενθύμισε επίσης ότι διάφορα στοιχεία της ανάθεσης μπορούν να περιληφθούν σε περισσότερες πράξεις χωρίς να τίθεται υπό αμφισβήτηση η καταλληλότητα του ορισμού των υποχρεώσεων. Κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, η πράξη ανάθεσης της Siremar περιλάμβανε την αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε και παρατάθηκε με την πάροδο του χρόνου), τα επικυρωμένα πενταετή σχέδια, ορισμένες ad hoc αποφάσεις των ιταλικών αρχών, την οδηγία CIPE και τον νόμο του 2009.

(460) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχήν ότι η αρχική σύμβαση (όπως τροποποιήθηκε με την πάροδο του χρόνου), η οποία αποτελεί τον πυρήνα της πράξης ανάθεσης της Siremar, παρέμεινε σε πλήρη εφαρμογή έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης βάσει μιας σειράς νομοθετικών διαταγμάτων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 436). Στα εν λόγω έγγραφα διευκρινίζεται ότι στη Siremar είχαν ανατεθεί υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησής της.

(461) Σύμφωνα με την αρχική σύμβαση, στα πενταετή σχέδια καθορίζονται τα εξυπηρετούμενα δρομολόγια και οι λιμένες, ο τύπος και η μεταφορική ικανότητα των σκαφών που χρησιμοποιούνται στις ναυτιλιακές συνδέσεις, η συχνότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και οι επιβαλλόμενοι ναύλοι, καθώς και οι μειωμένοι ναύλοι που ισχύουν ιδίως για τους κατοίκους των μικρότερων νησιών. Ωστόσο, η Ιταλία υποστήριξε ότι, δεδομένου ότι η έρευνα της Επιτροπής με αριθμό υπόθεσης SA.15631 βρισκόταν ακόμη σε εξέλιξη μεταξύ του 1999 και του 2004 για τις εταιρείες του ομίλου Tirrenia (συμπεριλαμβανομένης της Siremar), η Ιταλία δεν ενέκρινε κανένα πενταετές σχέδιο για τις εν λόγω εταιρείες για την περίοδο 2000-2004 ([171]). Κατά συνέπεια, το τελευταίο επίσημα εγκεκριμένο πενταετές σχέδιο για τη Siremar ήταν εκείνο της περιόδου 1995-1999 και η Siremar συνέχισε να λειτουργεί τα επόμενα έτη με βάση το δίκτυο δρομολογίων του 1999. Μετά την έκδοση της απόφασης του 2004 το υπουργείο Μεταφορών κατάρτισε προσχέδιο για την περίοδο 2005-2008. Το σχέδιο αυτό δεν επέφερε σημαντικές μεταβολές στο δίκτυο δρομολογίων ή στα προγράμματά τους. Ωστόσο, δεδομένου ότι οι προπαρασκευαστικές συζητήσεις και οι εργασίες για την επικείμενη ιδιωτικοποίηση είχαν ήδη αρχίσει, η Ιταλία αποφάσισε να μην το εγκρίνει επίσημα. Επομένως, οι υποχρεώσεις της Siremar βάσει της αρχικής σύμβασης εξακολούθησαν να ισχύουν όπως καθορίστηκαν το 1999 και επιβεβαιώθηκαν στο διάταγμα του 2004 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 40). Με άλλα λόγια, με την επιφύλαξη της λήψης απόφασης για μεταβολή ορισμένων συγκεκριμένων στοιχείων (π.χ. ενός δρομολογίου, μιας συχνότητας, ενός τύπου σκάφους) σε σύγκριση με το πρόγραμμα του 2004, οι διατάξεις της αρχικής σύμβασης, όπως εφαρμόστηκαν κατά το εν λόγω έτος, συνέχισαν να έχουν πλήρη εφαρμογή κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Ιουλίου 2012. Επίσης, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι, καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης, δεν εκδόθηκαν διυπουργικά διατάγματα για την τροποποίηση των ναύλων που θα χρεώνονταν από τις εταιρείες του πρώην ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Siremar. Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, λαμβανομένων υπόψη των πολύ ειδικών περιστάσεων της ιδιωτικοποίησης του ομίλου Tirrenia γενικά και του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar ειδικότερα, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έπρεπε να εκπληρώσει η Siremar κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης καθορίστηκαν με επαρκώς σαφή τρόπο.

(462) 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 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 (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 45 έως 47). Για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2010 έως τις 30 Ιουλίου 2012, η σχετική μεθοδολογία καθορίζεται στην οδηγία CIPE (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 48 έως 58). Ειδικότερα, η οδηγία CIPE ορίζει λεπτομερώς τα στοιχεία κόστους και την απόδοση επί του κεφαλαίου που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, ενώ ο νόμος του 2009 ορίζει ότι, από το 2010 και μετά, το μέγιστο ποσό αντιστάθμισης για τη Siremar ανέρχεται σε 55 694 895 EUR. Τέλος, η αρχική σύμβαση διασφάλιζε ότι η αντιστάθμιση θα βασιζόταν σε πραγματικές δαπάνες και έσοδα από την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και προέβλεπε ότι η αντιστάθμιση θα καταβαλλόταν σε δόσεις. Με τον τρόπο αυτό, τυχόν υπεραντιστάθμιση μπορούσε εύκολα να ανιχνευθεί και να αποφευχθεί. Κατά περίπτωση, το κράτος μπορούσε στη συνέχεια να ανακτήσει την υπεραντιστάθμιση από τη Siremar.

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

([171]) Μετά την έκδοση της απόφασης του 2001, οι ιταλικές αρχές κατάρτισαν πενταετές σχέδιο για την Tirrenia di Navigazione για την περίοδο 2000-2004. Το σχέδιο αυτό εγκρίθηκε με υπουργική απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2001.

8.3.1.4. Διάρκεια της περιόδου ανάθεσης

(464) 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 απαιτείται για την παροχή της ΥΓΟΣ».

(465) Η Ιταλία υποστήριξε ότι η διάρκεια της παράτασης συνάδει με την περίοδο που απαιτείται για την απόσβεση των σημαντικότερων στοιχείων ενεργητικού που χρησιμοποιούνται στην παροχή της ΥΓΟΣ, δηλαδή των πλοίων της Siremar. Ειδικότερα, η συνολική διάρκεια της αρχικής σύμβασης, όπως παρατάθηκε, ανέρχεται σε μόλις 23,5 έτη. Τα πλοία που χρησιμοποιούσε η Siremar για την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας έχουν διάρκεια ζωής ([172]) 30 έτη (τα οχηματαγωγά) και 20 έτη (τα ταχύπλοα σκάφη αμιγούς μεταφοράς επιβατών) και η αξία τους μειώνεται κατά την περίοδο αυτή. Επίσης, η αποτίμηση εμπειρογνώμονα, η οποία πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου, έδειξε ότι τα πλοία ήταν αρκετά παλαιά και χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά για την παροχή υπηρεσιών τοπικού χαρακτήρα εντός της Μεσογείου. Ως εκ τούτου, δεν ήταν εύκολα μεταβιβάσιμα και αυτό, καταρχήν, δικαιολογεί μια μακρά περίοδο ανάθεσης. Επίσης, η Ιταλία υπενθύμισε ότι η παράταση από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Ιουλίου 2012 ήταν αναγκαία για να διασφαλιστεί η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας έως την ολοκλήρωση της ιδιωτικοποίησης.

(466) Σε αυτή τη βάση, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η διάρκεια της περιόδου ανάθεσης είναι επαρκώς αιτιολογημένη και, συνεπώς, τηρείται η παράγραφος 17 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

8.3.1.5. Συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ και διαχωρισμός λογαριασμών

(467) Σύμφωνα με την παράγραφο 18 του πλαισίου ΥΓΟΣ 2011, «η ενίσχυση θεωρείται συμβιβάσιμη με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης μόνο όταν η επιχείρηση συμμορφώνεται, κατά περίπτωση, με την οδηγία 2006/111/ΕΚ για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων» ([173]).

(468) Επίσης, 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».

(469) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η συμμόρφωση και με τις δύο αυτές παραγράφους του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 απαιτεί κατάλληλο διαχωρισμό λογαριασμών από μέρους της επιχείρησης στην οποία έχει ανατεθεί η παροχή της υπηρεσίας. Η Ιταλία υπενθύμισε σχετικά ότι το άρθρο 2 της απόφασης του 2004 απαιτούσε να αρχίσει η Siremar να τηρεί χωριστούς λογαριασμούς για κάθε δρομολόγιο από την 1η Ιανουαρίου 2004 και μετά. Στο πλαίσιο των αποφάσεων του 2001 και του 2004 και κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, η PriceWaterhouseCoopers (στο εξής: PWC) εκπόνησε μελέτη στην οποία αναπαράγονταν οι αναλυτικοί λογαριασμοί της Siremar για την περίοδο 1992-1999, η οποία συμπληρώθηκε από τις ιταλικές αρχές προκειμένου να περιλαμβάνονται τα έτη 2000 και 2001. Στο πλαίσιο αυτό, η PWC εξέδωσε γνωμοδότηση στην οποία επιβεβαιωνόταν ότι η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την κατάρτιση αυτών των λογαριασμών ήταν κατάλληλη και σύμφωνη με την ισχύουσα λογιστική πρακτική. Σύμφωνα με την Ιταλία, η Siremar συνέχισε να παράγει τους αναλυτικούς λογαριασμούς της στη βάση αυτή και, συνεπώς, συμμορφωνόταν με τις απαιτήσεις που προβλέπονταν στην απόφαση του 2004. Για την υπό εξέταση περίοδο, η Ιταλία υπέβαλε επίσης ως αποδεικτικό στοιχείο τους ανά δρομολόγιο λογαριασμούς της Siremar για τα έτη 2009 και 2010.

(470) Ο έκτακτος επίτροπος δεν κατάρτισε τέτοιους λογαριασμούς για την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2011 έως τις 30 Ιουλίου 2012. Ωστόσο, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι, κατά τη διάρκεια της περιόδου παράτασης, η Siremar δεν ασκούσε καμία δραστηριότητα που να μην εμπίπτει στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ως εκ τούτου, αποκλείεται κάθε πιθανή διεπιδότηση. Επίσης, ο έκτακτος επίτροπος υπέβαλε τριμηνιαίες οικονομικές καταστάσεις για ολόκληρο το 2011 και το 2012 στο υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης. Οι καταστάσεις αυτές είναι διαθέσιμες στον δικτυακό τόπο της Siremar υπό ΕΔ και δείχνουν ότι τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης μεταξύ Σεπτεμβρίου 2010 και Ιουνίου 2012 ήταν αρνητικά (συνολική ζημία 0,7 εκατ. EUR). Επίσης, έως τον Σεπτέμβριο του 2012, οι εν λόγω ζημίες είχαν αυξηθεί σε 4,8 εκατ. EUR. Η Επιτροπή θεωρεί ότι αυτό αποτελεί ισχυρή ένδειξη ότι, κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2011 έως τις 30 Ιουλίου 2012, κατά την οποία δεν παρήχθησαν λογαριασμοί ανά δρομολόγιο, η Siremar υπό ΕΔ δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση (βλέπε επίσης τμήμα 8.3.1.6). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι επιτυγχάνονται και για την εν λόγω περίοδο οι δύο κύριοι στόχοι του διαχωρισμού των λογαριασμών, ήτοι η αποφυγή υπεραντιστάθμισης και διεπιδότησης.

(471) Με βάση τα ανωτέρω και λαμβάνοντας υπόψη τις πολύ ειδικές συνθήκες της ιδιωτικοποίησης, η οποία πραγματοποιήθηκε από την έκτακτη διαχείριση, με παράλληλη διασφάλιση της συνέχειας των δημόσιων υπηρεσιών, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι έχουν τηρηθεί οι απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 18 και 44 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

([172]) Όπως αποφασίστηκε από τη διυπουργική διάσκεψη στις 30 Δεκεμβρίου 2004. Με την απόφαση αυτή παρατάθηκε η αρχικά προβλεπόμενη περίοδος απόσβεσης από 20 σε 30 έτη για τα οχηματαγωγά και από 15 σε 20 έτη για τα ταχύπλοα σκάφη μεταφοράς επιβατών. Η διυπουργική διάσκεψη συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 11 του νόμου 856/1986 και περιλάμβανε εκπροσώπους του υπουργείου Μεταφορών, του υπουργείου Οικονομίας και του υπουργείου Οικονομικής Ανάπτυξης.

([173]) ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17.

8.3.1.6. Ποσό της αντιστάθμισης

(472) 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 καθαρού κόστους για την εκπλήρωση της υποχρέωσης παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους».

(473) Στην προκειμένη υπόθεση, δεδομένου ότι τουλάχιστον μέρος της αντιστάθμισης συνιστά παράνομη ενίσχυση που χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος του ([174]), 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. Αντ' αυτού, μπορούν να χρησιμοποιηθούν εναλλακτικές μέθοδοι, όπως η μεθοδολογία που βασίζεται στην κατανομή του κόστους. Βάσει της τελευταίας μεθοδολογίας, το καθαρό κόστος υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ του κόστους και των εσόδων εκπλήρωσης των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως καθορίζεται και εκτιμάται στην πράξη ανάθεσης. Στις παραγράφους 28 έως 38 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 περιγράφεται αναλυτικότερα ο τρόπος εφαρμογής αυτής της μεθοδολογίας.

(474) Στις αποφάσεις του 2011 και του 2012, η Επιτροπή δεν μπόρεσε να καταλήξει σε συμπέρασμα ως προς το αν το ποσό της αντιστάθμισης ήταν αναλογικό, διότι εξακολουθούσε να έχει αμφιβολίες σχετικά με τον χαρακτηρισμό ορισμένων δημόσιων υπηρεσιών που είχαν ανατεθεί στη Siremar ως γνήσιων ΥΓΟΣ. Οι αμφιβολίες αυτές εξετάστηκαν στο τμήμα 8.3.1.2.

(475) Ωστόσο, η Επιτροπή είχε εκφράσει επίσης αμφιβολίες σχετικά με το ασφάλιστρο κινδύνου της τάξης του 6,5 %, το οποίο ίσχυε από το 2010 και μετά. Ειδικότερα, η Επιτροπή διερωτήθηκε αν αυτό το ασφάλιστρο αντικατοπτρίζει ένα κατάλληλο επίπεδο κινδύνου, λαμβανομένου υπόψη ότι εκ πρώτης όψεως η Siremar δεν αναλαμβάνει τους κινδύνους που απορρέουν συνήθως από την παροχή αυτών των υπηρεσιών. Πράγματι, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι στην απόφαση του 2011 διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η Siremar ενδέχεται να έλαβε υπεραντιστάθμιση μόνο για την εκτέλεση των καθηκόντων δημόσιας υπηρεσίας από το 2010 και μετά. Αυτό σημαίνει ότι η Επιτροπή δεν χρειάζεται να αξιολογήσει εκ των υστέρων αν υπήρξε υπεραντιστάθμιση για το έτος 2009 ([175]).

(476) Επομένως, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αν υπήρξε υπεραντιστάθμιση καθ' όλη την περίοδο μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2010 και της 30ής Ιουλίου 2012, σύμφωνα με την παράγραφο 47 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Όσον αφορά την περίοδο αυτή, η Επιτροπή επισημαίνει τα ακόλουθα:

— πρώτον, η έκθεση σχετικά με τους λόγους της αφερεγγυότητας της Tirrenia και της Siremar, η οποία εκπονήθηκε από την έκτακτη διαχείριση τον Μάιο του 2011, αναφέρει ότι η δημόσια αντιστάθμιση προς τη Siremar βάσει της αρχικής σύμβασης, πριν από το 2010, ανερχόταν κατά μέσο όρο σε 70 εκατ. EUR ετησίως. Το ποσό αυτό αντιπροσώπευε ποσοστό μεταξύ του 70 % και του 75 % του κύκλου εργασιών της Siremar κατά την εν λόγω περίοδο. Επομένως, η Siremar βασιζόταν σχεδόν εξολοκλήρου στην αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για τη διεξαγωγή των δραστηριοτήτων της. Πράγματι, ενώ η Siremar βασιζόταν όλο και περισσότερο στις δημόσιες αντισταθμίσεις μεταξύ του 1999 και του 2008, μια ετήσια αντιστάθμιση με ανώτατο όριο τα 55,7 εκατ. EUR θα ήταν ανεπαρκής για να είναι σε θέση να εκπληρώσει μακροπρόθεσμα τις οικείες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ειδικότερα, η έκθεση επισημαίνει τον τρόπο με τον οποίο η μεθοδολογία για τον υπολογισμό της δημόσιας αντιστάθμισης βάσει της αρχικής σύμβασης, η οποία εφαρμόστηκε έως και το 2009, ανέκαθεν επέτρεπε στη Siremar να αποζημιώσει δεόντως όλους τους συντελεστές παραγωγής της (δηλαδή το κεφάλαιο και την εργασία), παρά το γεγονός ότι είχε επιτύχει κατά μέσο όρο χαμηλό ποσοστό απόδοσης ιδίων κεφαλαίων. Ωστόσο, η εν λόγω μεθοδολογία δεν εφαρμοζόταν πλέον από το 2010. Αντίθετα, εφαρμόστηκε η νέα μεθοδολογία που προβλέπεται στην οδηγία CIPE και στον νόμο του 2009, η οποία περιλάμβανε ανώτατο όριο το οποίο για τη Siremar καθορίστηκε σε ποσό σημαντικά χαμηλότερο από τον μέσο όρο της αντιστάθμισης που εισπράχθηκε κατά την προηγούμενη δεκαετία·

— δεύτερον, από τα υποβληθέντα έγγραφα προκύπτει ότι, για το 2010, η Siremar είχε ζητήσει περίπου 66 εκατ. EUR, αλλά η Ιταλία ενέκρινε μόνο αντιστάθμιση ύψους 55,7 εκατ. EUR. Επίσης, το εν λόγω ποσό σημαίνει ότι η αντιστάθμιση μειώθηκε κατά 17 % μεταξύ του 2009 και του 2010, όταν άρχισε να ισχύει η νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, σε συνδυασμό με ένα σταθερό ανώτατο όριο. Αν γίνει σύγκριση μεταξύ της περιόδου 2008-2009 και της περιόδου 2010-2011, η διαφορά είναι ακόμα μεγαλύτερη: η αντιστάθμιση μειώθηκε σημαντικά κατά 22 % κατά την εν λόγω περίοδο·

— τρίτον, με βάση τους λογαριασμούς ανά δρομολόγιο που κατάρτισε η Siremar για το 2010, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το 2010 η Siremar ανέφερε θετικό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης ύψους περίπου 5,9 εκατ. EUR. Η Ιταλία διευκρίνισε ότι το ποσό αυτό ήταν ίσο με την απόδοση επί του κεφαλαίου, υπολογιζόμενη με την εφαρμογή συντελεστή 7,6 % σε επενδυμένο κεφάλαιο ύψους 77,5 εκατ. EUR. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το επενδυμένο κεφάλαιο που αναφέρεται για το 2010 είναι υπερδιπλάσιο του μέσου ετήσιου επενδυμένου κεφαλαίου που ανέφεραν

([174]) Όπως διαπιστώθηκε στην αιτιολογική σκέψη 440. Η νομιμότητα της ενίσχυσης που χορηγήθηκε για τα άλλα δρομολόγια θα εξεταστεί περαιτέρω στο τμήμα 8.3.1.8.

([175]) Οι ιταλικές αρχές υπέβαλαν ορισμένες πληροφορίες σχετικά με το εν λόγω έτος: τον υπολογισμό του ποσού της αντιστάθμισης για το 2009, δηλαδή 67 εκατ. EUR, το οποίο καθορίστηκε με βάση τη μεθοδολογία που προβλέπεται στην αρχική σύμβαση, και τους λογαριασμούς ανά δρομολόγιο. Για το εν λόγω έτος, η Siremar είχε ζητήσει περίπου 72,2 εκατ. EUR αλλά η Ιταλία απέρριψε ορισμένες από τις προτεινόμενες δαπάνες διότι δεν ήταν επιλέξιμες βάσει αυτής της μεθοδολογίας. Το χορηγηθέν ποσό των 67 εκατ. EUR αντιπροσώπευε σημαντική μείωση σε σχέση με το ποσό αντιστάθμισης που εγκρίθηκε για το 2008 (δηλαδή 75,4 εκατ. EUR). Η Ιταλία διευκρίνισε επίσης ότι η απόδοση επί του κεφαλαίου υπολογίστηκε σε 2,9 εκατ. EUR κατ' εφαρμογή της αρχικής σύμβασης. Το ποσό αυτό προστέθηκε στο συνολικό κόστος για τον καθορισμό της αντιστάθμισης ύψους 67 εκατ. EUR.

η CdI και αργότερα η SNS (βλέπε υποσημείωση 135), και ότι το ποσοστό είναι υψηλότερο από το ασφάλιστρο επιχειρηματικού κεφαλαίου 6,5 % που προβλέπεται στην οδηγία CIPE, αλλά χαμηλότερο από το ποσοστό που προκύπτει από την πλήρη εφαρμογή της μεθοδολογίας CIPE (δηλαδή 8,87 %, βλέπε αιτιολογική σκέψη 218). Εάν είχε εφαρμοστεί ποσοστό 6,5 %, θα είχε προκύψει απόδοση επί του κεφαλαίου μόλις 5 εκατ. EUR. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Siremar έλαβε υπεραντιστάθμιση περίπου 0,9 εκατ. EUR για το 2010·

— τέταρτον, μετά την υπαγωγή της Siremar σε έκτακτη διαχείριση τον Σεπτέμβριο του 2010 (στην προκειμένη περίπτωση, διαδικασία εκκαθάρισης), οι οικονομικές καταστάσεις των ετών 2010, 2011 και 2012 δεν καταρτίστηκαν. Το ίδιο ισχύει για τους λογαριασμούς ανά δρομολόγιο για το 2011 και το 2012. Αντίθετα, και σύμφωνα με το εφαρμοστέο δίκαιο, η έκτακτη διαχείριση συνέταξε και υπέβαλε τριμηνιαίες εκθέσεις στις εποπτεύουσες εθνικές αρχές, δηλαδή στο υπουργείο Οικονομικής Ανάπτυξης. Από τις εκθέσεις αυτές προκύπτει ότι τα συνολικά αποτελέσματα εκμετάλλευσης μεταξύ του Σεπτεμβρίου 2010 και του Ιουνίου 2012 ήταν αρνητικά, με ζημία ύψους 0,7 εκατ. EUR. Έως τον Σεπτέμβριο του 2012, δηλαδή μετά τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου στη CdI, οι εν λόγω ζημίες εκμετάλλευσης είχαν αυξηθεί σε 4,8 εκατ. EUR. Επομένως, η Siremar κατέγραφε ζημίες καθώς εκπλήρωνε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενόσω βρισκόταν σε εξέλιξη η διαδικασία πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar. Παρόλο που η Επιτροπή εκφράζει τη λύπη της για το γεγονός ότι δεν καταρτίστηκαν λογαριασμοί ανά δρομολόγιο για το 2011 και για το πρώτο εξάμηνο του 2012, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι η Siremar δεν εκτελούσε καμία υπηρεσία εκτός των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά τη διάρκεια της παράτασης. Δεδομένου ότι τα συνολικά οικονομικά αποτελέσματα για την περίοδο μεταξύ του Σεπτεμβρίου 2010 και του Σεπτεμβρίου 2012 ήταν αρνητικά, τα εν λόγω έγγραφα υποδηλώνουν σαφώς ότι η Siremar δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση κατά την περίοδο μετά την υπαγωγή της σε έκτακτη διαχείριση και ότι η περιορισμένη υπεραντιστάθμιση που έλαβε το 2010 απολέστηκε τα επόμενα έτη.

(477) Στο πλαίσιο αυτό, λαμβάνοντας υπόψη τις πολύ ειδικές περιστάσεις της ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar και με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλαν οι ιταλικές αρχές, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η περιορισμένη υπεραντιστάθμιση που διαπίστωσε για το 2010 απορροφήθηκε από τις ζημίες της επόμενης περιόδου. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Siremar δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση συνολικά κατά την περίοδο μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2010 και της 30ής Ιουλίου 2012. Δεδομένου ότι η Επιτροπή είχε εκφράσει αμφιβολίες στην απόφασή της του 2011 σχετικά με πιθανή υπεραντιστάθμιση υπέρ της Siremar μόνο για την εν λόγω περίοδο, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αμφιβολίες της σχετικά με το θέμα αυτό έχουν αρθεί.

(478) 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). Πράγματι, τα κράτη μέλη πρέπει να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία κατόπιν σχετικού αιτήματος της Επιτροπής. Επίσης, πρέπει να διενεργούν τακτικούς ελέγχους ή να εξασφαλίζουν τη διενέργεια τέτοιων ελέγχων, στο τέλος της περιόδου της ανάθεσης και, σε κάθε περίπτωση, ανά διαστήματα που δεν υπερβαίνουν τα τρία έτη. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ιταλικές αρχές παρείχαν τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία όπως περιγράφεται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 469 και 470). Πράγματι, το 2009 και το 2010 η Siremar υπέβαλλε τους ανά δρομολόγιο λογαριασμούς της στο υπουργείο που ασκούσε εποπτεία, με αποτέλεσμα να μπορεί αυτό να επανεξετάσει το ποσό της αντιστάθμισης. Από τις 17 Σεπτεμβρίου 2010 και μετά, η παρουσία του έκτακτου επιτρόπου, ο οποίος διορίστηκε από το ιταλικό κράτος, με την επιφύλαξη λεπτομερών κανόνων του εθνικού δικαίου και με αστική και ποινική ευθύνη, παρείχε μια ακόμα διασφάλιση έναντι της υπεραντιστάθμισης. Επίσης, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η αντιστάθμιση καταβάλλεται σε δόσεις· ότι η τελική πληρωμή πραγματοποιείται με βάση τις πραγματικές δαπάνες και τα πραγματικά έσοδα του έτους· και ότι, μετά τις 25 Νοεμβρίου 2010, με απόφαση της διυπηρεσιακής διάσκεψης, οποιοδήποτε ποσό υπεραντιστάθμισης αφαιρείται από τις μελλοντικές προκαταβολές επιδότησης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 43). Στο πλαίσιο αυτό, ενώ η Siremar έλαβε υπεραντιστάθμιση το 2010, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εν λόγω υπεραντιστάθμιση αναλώθηκε τα επόμενα έτη, καθώς η Siremar υπό ΕΔ υπέστη ζημίες (βλέπε αιτιολογική σκέψη 476). Ως εκ τούτου, δεν χορηγήθηκε υπεραντιστάθμιση συνολικά για την περίοδο μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2010 και της 30ής Ιουλίου 2012. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, λαμβανομένων υπόψη των πολύ ειδικών συνθηκών της ιδιωτικοποίησης, η οποία πραγματοποιήθηκε από την έκτακτη διαχείριση με παράλληλη διασφάλιση της συνέχειας των δημόσιων υπηρεσιών, τα μέτρα που περιγράφονται ανωτέρω θα μπορούσαν να θεωρηθούν επαρκή για την αποφυγή και τον εντοπισμό υπεραντιστάθμισης.

(479) Βάσει των στοιχείων που περιγράφονται ανωτέρω (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 472 έως 478), η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι πληρούνται οι ισχύουσες απαιτήσεις του τμήματος 2.8 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 (Ύψος της αντιστάθμισης).

8.3.1.7. Η προτεραιότητα ελλιμενισμού

(480) Το άρθρο 19-*ter* παράγραφος 21 του νομοθετικού διατάγματος 135/2009 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 Siremar. 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. Στην περίπτωση της Siremar, ένα τακτικό χρονοδιάγραμμα είναι όντως απαραίτητο για την κάλυψη των αναγκών κινητικότητας του πληθυσμού των μικρότερων νησιών και για τη συμβολή στην οικονομική

ανάπτυξη των νησιών αυτών. Επίσης, δεδομένου ότι η Siremar είχε αναλάβει ειδικές υποχρεώσεις χρονικού προγραμματισμού βάσει της αρχικής σύμβασης, η προτεραιότητα ελλιμενισμού συνέβαλε στο να διασφαλιστεί ότι οι λιμένες κατένειμαν τις θέσεις και τους χρόνους ελλιμενισμού με τρόπο ώστε να διευκολυνθεί η Siremar στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(481) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι το μέτρο αυτό έχει ως στόχο να διευκολυνθεί η Siremar στην εκπλήρωση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι οποίες συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 456). Επίσης, οι ιταλικές αρχές επιβεβαίωσαν ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού ισχύει μόνο για υπηρεσίες που παρέχονται στο πλαίσιο του καθεστώτος δημόσιας υπηρεσίας και ότι η Siremar δεν παρείχε καμία υπηρεσία εκτός των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας κατά την παράταση της αρχικής σύμβασης. Η Επιτροπή αξιολόγησε ήδη λεπτομερώς τη συμβατότητα της ΥΓΟΣ και της σχετικής αντιστάθμισης για τη Siremar κατά την παράταση της αρχικής σύμβασης (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 444 έως 479). 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.

(482) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι ενδεχόμενο οικονομικό πλεονέκτημα από την προτεραιότητα ελλιμενισμού δεν μπορεί να προσδιοριστεί ποσοτικά (βλέπε αιτιολογική σκέψη 227). Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στον βαθμό που το μέτρο αυτό μείωνε τις λειτουργικές δαπάνες ή αύξανε τα έσοδα του φορέα παροχής της δημόσιας υπηρεσίας, αυτές οι επιπτώσεις θα αντικατοπτρίζονταν πλήρως στους εσωτερικούς λογαριασμούς του φορέα. Ως εκ τούτου, οι έλεγχοι υπεραντιστάθμισης που εφαρμόστηκαν στη Siremar, όπως περιγράφονται ανωτέρω (βλέπε τμήμα 8.3.1.6), είναι επίσης κατάλληλοι για τον εντοπισμό ενδεχόμενης υπεραντιστάθμισης που προκύπτει από την προτεραιότητα ελλιμενισμού.

(483) Συνεπώς, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού, η οποία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της ΥΓΟΣ από τη Siremar, είναι επίσης συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ και του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

8.3.1.8. Συμμόρφωση με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005

(484) Όπως εξηγήθηκε στην αιτιολογική σκέψη 440, η μέση ετήσια κυκλοφορία κατά τα δύο οικονομικά έτη που προηγήθηκαν του έτους ανάθεσης της ΥΓΟΣ δεν υπερέβη τους 300 000 επιβάτες στις ακόλουθες ομάδες δρομολογίων:

— Trapani–Pantelleria (μεικτό δρομολόγιο D4),

— Porto Empedocle – Πελάγιοι νήσοι (μεικτό δρομολόγιο D5),

— Παλέρμο–Ustica (μεικτό δρομολόγιο D1 και αμιγώς επιβατικό δρομολόγιο ALD/1).

(485) Ως εκ τούτου, για τα δρομολόγια D1, D4, D5 και ALD/1 πληρούται η απαίτηση του άρθρου 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005. Επίσης, η Επιτροπή θεωρεί ότι πληρούται επίσης το άρθρο 2 παράγραφος 2 της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005, το οποίο απαιτεί συμμόρφωση με τον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ ([176]). Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι αυτά τα τέσσερα δρομολόγια μπορούν να αξιολογηθούν βάσει της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.

(486) Η Επιτροπή διαπίστωσε ήδη ανωτέρω (βλέπε τμήμα 8.3.1.3) ότι, για την περίοδο παράτασης της αρχικής σύμβασης, οι πράξεις ανάθεσης περιείχαν σαφή ορισμό των σχετικών υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, της διάρκειας, της επιχείρησης και του εδάφους, των παραμέτρων για τον υπολογισμό, τον έλεγχο και την επανεξέταση της αντιστάθμισης, καθώς και των ρυθμίσεων για την αποφυγή και επιστροφή τυχόν υπεραντιστάθμισης. Ως εκ τούτου, για τα δρομολόγια D1, D4, D5 και ALD/1 τηρείται το άρθρο 4 (Ανάθεση) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.

(487) Επίσης, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα (βλέπε τμήμα 8.3.1.6) ότι i) η Siremar δεν έλαβε υπεραντιστάθμιση συνολικά κατά την περίοδο παράτασης της αρχικής σύμβασης και ότι ii) οι ιταλικές αρχές διενεργούσαν τακτικούς ελέγχους ώστε να αποφευχθεί η λήψη υπεραντιστάθμισης από τη Siremar. Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι για τα δρομολόγια D1, D4, D5 και ALD/1 τηρούνται επίσης το άρθρο 5 (Αντιστάθμιση) και το άρθρο 6 (Έλεγχος της υπεραντιστάθμισης) της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005.

(488) Δεδομένης της άρρηκτης σύνδεσης με την παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και λαμβανομένης υπόψη της ανωτέρω αξιολόγησης (βλέπε τμήμα 8.3.1.7), και η προτεραιότητα ελλιμενισμού που χορηγήθηκε για την εκτέλεση των δρομολογίων D1, D4, D5 και ALD/1 συμμορφώνεται με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005.

8.3.1.9. Συμπέρασμα

(489) Βάσει της αξιολόγησης στις αιτιολογικές σκέψεις 436 έως 483, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Siremar για την παροχή των υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 1η Αυγούστου 2012 και η άρρηκτα συνδεδεμένη προτεραιότητα ελλιμενισμού πληρούν τις ισχύουσες προϋποθέσεις του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 και είναι, συνεπώς, συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ.

([176]) Η Επιτροπή υπενθυμίζει στο πλαίσιο αυτό ότι διαπιστώθηκε πως τα τέσσερα αυτά δρομολόγια συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ (βλέπε τμήμα 8.3.1.2) και πληρούν τις απαιτήσεις για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως καθορίζονται στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ. Επίσης, η Επιτροπή έκανε δεκτή την παράταση της αρχικής σύμβασης της Siremar ενόψει της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης της εν λόγω εταιρείας και, επομένως, η αιτιολογημένη γνώμη της 21ης Ιουνίου 2012 δεν αφορούσε τη Siremar (βλέπε αιτιολογική σκέψη 143).

(490) Επίσης, βάσει της αξιολόγησης στις αιτιολογικές σκέψεις 484 έως 488, η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Siremar και η προτεραιότητα ελλιμενισμού για την εκτέλεση των δρομολογίων D1, D4, D5 και ALD/1 κατά τη διάρκεια της περιόδου της παράτασης είναι επίσης συμβατές με την εσωτερική αγορά και απαλλάσσονται από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης σύμφωνα με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005.

8.3.2. *Παράνομη παράταση της ενίσχυσης διάσωσης υπέρ της Siremar*

(491) Βάσει της απόφασης του 2010, η ενίσχυση διάσωσης υπέρ της Siremar, στο μέτρο που περιορίζεται στην εξάμηνη περίοδο που έληξε στις 28 Αυγούστου 2011, ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά. Ωστόσο, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, η Ιταλία έπρεπε να κοινοποιήσει στην Επιτροπή εντός έξι μηνών είτε i) απόδειξη ότι το δάνειο είχε αποπληρωθεί ολοσχερώς και/ή ότι η εγγύηση είχε λήξει είτε ii) σχέδιο αναδιάρθρωσης (ή εκκαθάρισης).

(492) Η εγγύηση κατέστη απαιτητή στις 11 Ιουλίου 2011 και η Siremar επέστρεψε ολόκληρο το ποσό στο κράτος μόλις στις 18 Σεπτεμβρίου 2012 (βλέπε αιτιολογική σκέψη 65). Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν μπορούσε να παράσχει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι το δάνειο αποπληρώθηκε ολοσχερώς και/ή ότι η εγγύηση έληξε εντός της εξάμηνης προθεσμίας που εξέπνευσε στις 28 Αυγούστου 2011.

(493) Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν από την Ιταλία (βλέπε τμήμα 4.2) στο πλαίσιο της επίσημης διαδικασίας έρευνας, το σχέδιο εκκαθάρισης για τη Siremar ήταν διαθέσιμο στον ιστότοπο της Siremar υπό ΕΔ πριν από τη λήξη της εξάμηνης προθεσμίας που προβλέπεται στις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης. Επιπρόσθετα, η Ιταλία υποστηρίζει ότι τηρούσε ανά πάσα στιγμή ενήμερη την Επιτροπή σχετικά με την πρόοδο στη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar.

(494) Οι πληροφορίες στον φάκελο της υπόθεσης της Επιτροπής επιβεβαιώνουν ότι οι ιταλικές αρχές πράγματι ενημέρωναν την Επιτροπή σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar που βρισκόταν τότε σε εξέλιξη. Επιπρόσθετα, η Ιταλία επιβεβαίωσε επίσης την πρόθεση της Siremar να αποπληρώσει την ενίσχυση διάσωσης πριν από την παρέλευση της εξάμηνης προθεσμίας χρησιμοποιώντας τα έσοδα από την ιδιωτικοποίησή της. Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές δεν υπέβαλαν επισήμως σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης στην Επιτροπή. Η Επιτροπή δεν γνώριζε τότε ότι είχε δημοσιευθεί σχέδιο εκκαθάρισης στον δικτυακό τόπο της Siremar υπό ΕΔ. Επίσης, το γεγονός ότι η Επιτροπή ενημερώθηκε σχετικά με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar δεν μπορεί να υποκαταστήσει την επίσημη υποβολή σχεδίου εκκαθάρισης. Ειδικότερα, πρέπει να δίνεται στην Επιτροπή η δυνατότητα να αξιολογήσει αν το σχέδιο εκκαθάρισης συμμορφώνεται με τις κατευθυντήριες γραμμές του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης και, συνεπώς, θα έπρεπε να έχει υποβληθεί επισήμως από την Ιταλία.

(495) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι στις 5 Οκτωβρίου 2011 είχε αποστείλει επιστολή στην οποία ζήτησε από την Ιταλία να επιβεβαιώσει ότι είχε συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2004 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης και της απόφασης του 2010. Η Επιτροπή απέστειλε επιστολή υπενθύμισης στην Ιταλία στις 28 Νοεμβρίου 2011 και έλαβε απάντηση από τις ιταλικές αρχές στις 12 Δεκεμβρίου 2011. Ως εκ τούτου, όσον αφορά την Επιτροπή, έως τη δεύτερη ημερομηνία (και, συνεπώς, μετά την παρέλευση της εξάμηνης προθεσμίας) η Ιταλία δεν είχε υποβάλει ούτε i) απόδειξη ότι το δάνειο είχε αποπληρωθεί ολοσχερώς και/ή ότι είχε λήξει η εγγύηση ούτε ii) σχέδιο αναδιάρθρωσης (ή εκκαθάρισης).

(496) Στην απάντησή της στην επιστολή της Επιτροπής της 5ης Οκτωβρίου 2011, η Ιταλία επιβεβαίωσε ότι πρόθεσή της ήταν η εξόφληση της ενίσχυσης διάσωσης από τη Siremar πριν από τις 28 Αυγούστου 2011, μετά την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia, αλλά ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης του εν λόγω επιχειρηματικού κλάδου είχε καθυστερήσει λόγω της ανάγκης να εξασφαλιστεί η έγκριση της Επιτροπής για τη συγχώνευση. Καθώς τα έσοδα από την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Tirrenia ήταν απαραίτητα για την εξόφληση του κράτους, η εξόφληση δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί πριν από τη λήξη της προθεσμίας στις 28 Αυγούστου 2011. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι στην επιστολή τους της 12ης Δεκεμβρίου 2011, οι ιταλικές αρχές δεν αναφέρθηκαν καθόλου στο σχέδιο εκκαθάρισης της Siremar το οποίο, σύμφωνα με τις μεταγενέστερες παρατηρήσεις τους, θα είχε ήδη δημοσιοποιηθεί πριν από τις 28 Αυγούστου 2011. Αντιθέτως, η Ιταλία προσπάθησε μόνο να εξηγήσει για ποιον λόγο η εξόφληση δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί πριν από την παρέλευση της εξάμηνης προθεσμίας. Ωστόσο, εάν οι ιταλικές αρχές είχαν υποβάλει σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης στην Επιτροπή πριν από τις 28 Αυγούστου 2011, δεν θα χρειαζόταν να παράσχουν τέτοιες εξηγήσεις. Η Επιτροπή εκλαμβάνει τα ανωτέρω ως περαιτέρω απόδειξη ότι η Ιταλία δεν είχε υποβάλει σχέδιο αναδιάρθρωσης ή εκκαθάρισης εντός της απαιτούμενης εξάμηνης προθεσμίας.

(497) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, ακόμα και αν η Επιτροπή είχε γνώση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης, η Ιταλία δεν συμμορφώθηκε με τη δέσμευση που ανέλαβε στο πλαίσιο της απόφασης του 2010 να κοινοποιήσει στην Επιτροπή σχέδιο αναδιάρθρωσης (ή εκκαθάρισης) εντός έξι μηνών από την έγκριση της ενίσχυσης διάσωσης. Κατά συνέπεια, από την παρέλευση της εξάμηνης περιόδου στις 28 Αυγούστου 2011, η ενίσχυση διάσωσης πρέπει να θεωρηθεί παράνομη και

ασύμβατη ενίσχυση. Η Επιτροπή πιστεύει ότι η παρανόμως παραταθείσα ενίσχυση διάσωσης δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή για άλλους λόγους, καθώς δεν συμμορφώνεται ούτε με τους σχετικούς όρους των κατευθυντήριων γραμμών περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης ούτε με εκείνους του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 ([177]).

(498) Πράγματι, στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η παρανόμως παραταθείσα ενίσχυση διάσωσης δεν χορηγήθηκε για μια γνήσια και ορθώς προσδιοριζόμενη υπηρεσία γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως απαιτείται από την παράγραφο 12 του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011. Η Siremar λάμβανε ήδη αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών βάσει της αρχικής σύμβασης (όπως παρατάθηκε), ενώ η ενίσχυση διάσωσης κοινοποιήθηκε και εγκρίθηκε ως προσωρινό μέτρο ενίσχυσης διάσωσης και όχι ως αντιστάθμιση για την παροχή ΥΓΟΣ. Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να κηρυχθεί συμβατή βάσει του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011.

(499) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Siremar υπό ΕΔ επέστρεψε ήδη ποσό 15 511 529,35 EUR στις 18 Σεπτεμβρίου 2012. Η καταβολή αυτή υπερέβη το ποσό των 15 121 838,33 EUR ([178]) που οφειλόταν ήδη στο κράτος στις 11 Ιουλίου 2011. Ωστόσο, δεδομένου ότι η παρανόμως παραταθείσα ενίσχυση διάσωσης κρίθηκε ασύμβατη, η εξόφληση πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον το ποσό των εφαρμοστέων τόκων ανάκτησης. Εάν οι τόκοι που κατέβαλε ήδη η Siremar υπό ΕΔ ήταν ανεπαρκείς, το εναπομένον ποσό τόκων θα πρέπει να ανακτηθεί.

8.3.3. *Φοροαπαλλαγές που σχετίζονται με τη διαδικασία ιδιωτικοποίησης*

(500) Η Επιτροπή κατέληξε ανωτέρω στο συμπέρασμα (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 419 έως 430) ότι οι απαλλαγές από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, για τη Siremar, και από τους έμμεσους φόρους επί της μεταβίβασης του ίδιου επιχειρηματικού κλάδου, για τη Siremar και την SNS, οι οποίες χορηγήθηκαν με τον νόμο του 2010, συνιστούν κρατική ενίσχυση υπέρ της Siremar και της SNS.

(501) Και στις δύο περιπτώσεις, η ενίσχυση ισούται με τη διαφορά μεταξύ του φόρου που οφείλεται συνήθως για τέτοιου είδους πράξεις και του φόρου που καταβλήθηκε πραγματικά. Η συμβατότητα αυτής της κρατικής ενίσχυσης πρέπει, συνεπώς, να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα των εξαιρέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 και στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(502) Πρώτον, η Επιτροπή θεωρεί ότι καμία από αυτές τις εξαιρέσεις δεν μπορεί να θεωρηθεί συμβατή βάσει οποιασδήποτε από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφοι 2 και 3 της ΣΛΕΕ.

(503) Δεύτερον, η Επιτροπή σημειώνει ότι αυτές οι φοροαπαλλαγές για την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar αποτελούν έκτακτα μέτρα σχετικά με μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού η οποία αποτελούσε μέρος της ευρύτερης αναδιάρθρωσης και ιδιωτικοποίησης του ομίλου Tirrenia. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση αυτή δεν συνδέεται άρρηκτα με την ΥΓΟΣ που παρείχε η Siremar και αργότερα η SNS και δεν θα πρέπει, επομένως, να αξιολογηθεί στην ίδια βάση συμβατότητας. Πράγματι, οι απαλλαγές αυτές δεν σχετίζονται με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως ορίζονται είτε στην αρχική είτε στη νέα σύμβαση ([179]). Ως εκ τούτου, δεν μπορεί να γίνει επίκληση των λόγων συμβατότητας που προβλέπονται στο άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(504) Η Επιτροπή καταλήγει συνεπώς στο συμπέρασμα ότι οι φοροαπαλλαγές της Siremar και της SNS συνιστούν ενίσχυση λειτουργίας η οποία μειώνει τις δαπάνες που η Siremar υπό ΕΔ και η SNS θα έπρεπε διαφορετικά να πραγματοποιήσουν με δικούς τους πόρους και είναι, συνεπώς, ασύμβατη με την εσωτερική αγορά ([180]).

8.3.4. *Συμπέρασμα σχετικά με τη συμβατότητα της ενίσχυσης*

(505) Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή διαπιστώνει τα εξής:

— η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Siremar και η προτεραιότητα ελλιμενισμού για την εκτέλεση των δρομολογίων θαλάσσιων μεταφορών την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως την 1η Αυγούστου 2012 είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ, του πλαισίου ΥΓΟΣ του 2011 και, για τέσσερα δρομολόγια χωρισμένα σε τρεις ομάδες, βάσει επίσης της απόφασης ΥΓΟΣ του 2005,

— η ενίσχυση διάσωσης υπέρ της Siremar παρατάθηκε παρανόμως την περίοδο από τις 28 Αυγούστου 2011 έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2012 (οπότε και αποπληρώθηκε) και είναι ασύμβατη με την εσωτερική αγορά,

— η απαλλαγή της Siremar από έμμεσους φόρους επί των πράξεων και ενεργειών που σχετίζονται με τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στην SNS, καθώς και από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την εν λόγω μεταβίβαση, συνιστά ασύμβατη ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της Siremar,

([177]) Ακόμα και αν η ενίσχυση αυτή χορηγήθηκε πριν από την έναρξη ισχύος των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, σύμφωνα με την παράγραφο 139 των εν λόγω κατευθυντήριων γραμμών, όταν η Επιτροπή εξετάζει ενισχύσεις προς προβληματικές επιχειρήσεις παρόχους ΥΓΟΣ, όπως τη Siremar, πρέπει να εφαρμόζει τις διατάξεις των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, ανεξάρτητα από το πότε χορηγήθηκε η ενίσχυση. Όταν η Επιτροπή αξιολογεί, βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2014 περί διάσωσης και αναδιάρθρωσης, τη συμβατότητα ενίσχυσης που χορηγείται προς προβληματικό πάροχο ΥΓΟΣ πριν από τις 31 Ιανουαρίου 2012, η ενίσχυση αυτή θα θεωρείται συμβατή με την εσωτερική αγορά, εφόσον πληροί τις διατάξεις του πλαισίου για τις ΥΓΟΣ του 2011, με εξαίρεση τις παραγράφους 9, 14, 19, 20, 24, 39 και 60.

([178]) Το ποσό αυτό περιλάμβανε τόκους οφειλόμενους στο κράτος για ποσό ύψους 11 367,51 EUR, για την περίοδο μεταξύ της 30ής Ιουνίου 2011 και της 11ης Ιουλίου 2011.

([179]) Επιπρόσθετα, όσον αφορά την ενίσχυση που χορηγήθηκε στη Siremar μέσω αυτών των φοροαπαλλαγών, η Επιτροπή σημειώνει ότι, κατά τον χρόνο έκδοσης της απόφασής της, η Siremar υπό ΕΔ δεν παρέχει πλέον ΥΓΟΣ ούτε ασκεί οποιαδήποτε άλλη οικονομική δραστηριότητα.

([180]) Υπόθεση Γαλλία κατά Επιτροπής, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, σκέψη 41.

— η καταβολή από την SNS πάγιου τέλους για την καταχώριση της σύμβασης αγοράς του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar σύμφωνα με τον νόμο του 2010, αντί του τέλους που οφείλεται κανονικά βάσει του εθνικού δικαίου, συνιστά ασύμβατη ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της SNS.

8.4. **Απάντηση στις παρατηρήσεις της CdI**

(506) Όπως περιγράφεται ανωτέρω (βλέπε τμήμα 6), η CdI υπέβαλε τρεις επιστολές παρατηρήσεων στην Επιτροπή. Οι παρατηρήσεις αυτές υποβλήθηκαν μετά την παρέλευση των προθεσμιών που είχαν στη διάθεσή τους οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι για να διατυπώσουν παρατηρήσεις σχετικά με τις αποφάσεις του 2011 και του 2012.

(507) Η Επιτροπή επισημαίνει τα ακόλουθα σχετικά με τα επιχειρήματα που προέβαλε η CdI στις παρατηρήσεις της:

— όσον αφορά τα στοιχεία που παρασχέθηκαν για τα δρομολόγια που εκτελούσε κατά την περίοδο μεταξύ της 1ης Αυγούστου 2012 και της 31ης Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι έλαβε υπόψη τα στοιχεία αυτά στην αξιολόγησή της,

— όσον αφορά την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, συμπεριλαμβανομένου του αν αυτή πραγματοποιήθηκε σε αγοραία τιμή, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης, οι ιταλικές αρχές και η CdI έχουν ήδη καταγγείλει τόσο την αρχική σύμβαση πώλησης όσο και τη νέα σύμβαση και ότι η εν λόγω σύμβαση, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar, ανατέθηκε τελικά στην SNS. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 295, η ολοκλήρωση της έρευνας σχετικά με την αρχική ανάθεση της νέας σύμβασης, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar, στη CdI, κατά την περίοδο από την 1η Αυγούστου 2012 έως τις 10 Απριλίου 2016, θα ήταν λογικά αδύνατη. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν θα σχολιάσει τις παρατηρήσεις της CdI σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar,

— όσον αφορά τον έμμεσο ισχυρισμό σε αρκετές επιστολές της CdI ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που της επιβλήθηκαν με τη νέα σύμβαση για την περίοδο από την 1η Αυγούστου 2012 έως τις 10 Απριλίου 2016 συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα, στην αιτιολογική σκέψη 351, ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, όπως ανατέθηκαν στην SNS, ανταποκρίνονται σε μια πραγματική ζήτηση των χρηστών, αντιμετωπίζουν μια πραγματική ανεπάρκεια της αγοράς και μπορούν να θεωρηθούν η λιγότερο επιβλαβής προσέγγιση. Ωστόσο, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, δεδομένου ότι η νέα σύμβαση μεταξύ της Ιταλίας και της CdI καταγγέλθηκε και οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ανατέθηκαν τελικά στην SNS, για τους ίδιους λόγους που προαναφέρθηκαν, δεν είναι δυνατόν να εκτιμηθεί χωριστά αν οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν στη CdI με τη νέα σύμβαση συνιστούν γνήσια ΥΓΟΣ. Επομένως, η Επιτροπή δεν θα σχολιάσει τις παρατηρήσεις της CdI επί του θέματος,

— όσον αφορά την αντεγγύηση και την αύξηση κεφαλαίου, η Επιτροπή συμπέρανε, στις αιτιολογικές σκέψεις 408 και 413, ότι η έρευνα σχετικά με αυτά τα μέτρα δεν έχει πλέον αντικείμενο. Επομένως, η Επιτροπή δεν θα σχολιάσει τις παρατηρήσεις της CdI σχετικά με αυτά τα μέτρα,

— όσον αφορά την οικονομική ασυνέχεια μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, δεδομένου ότι ο επιχειρηματικός κλάδος της Siremar και η νέα σύμβαση ανατέθηκαν τελικά στην SNS, για τους ίδιους λόγους που προαναφέρθηκαν, δεν είναι αναγκαίο να αξιολογηθεί χωριστά η ύπαρξη ενδεχόμενης οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI. Αντιθέτως, η Επιτροπή θα αξιολογήσει στο τμήμα 11 την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της SNS ([181]). Επίσης, ως πρόσθετο επιχείρημα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η CdI τελεί επί του παρόντος υπό εκκαθάριση και είναι ανενεργή. Ως εκ τούτου, η έρευνα, στην παρούσα υπόθεση κρατικής ενίσχυσης, για οποιαδήποτε ενίσχυση που χορηγήθηκε σε αυτήν θα ήταν άνευ αντικειμένου. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι ούτε η εκτίμηση τυχόν πιθανής οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI θα είχε οποιοδήποτε αντικείμενο. Συνεπώς, η Επιτροπή δεν θα σχολιάσει τις παρατηρήσεις της CdI σχετικά με την οικονομική ασυνέχεια μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της CdI.

## 9. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(508) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ιταλία έθεσε παράνομα σε εφαρμογή ορισμένα από τα υπό εξέταση μέτρα ενίσχυσης κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Βάσει της ανωτέρω αξιολόγησης, η Επιτροπή αποφάσισε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στη Siremar στο πλαίσιο της παράτασης της αρχικής σύμβασης είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ. Επίσης, δεδομένου ότι η προτεραιότητα ελλιμενισμού είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της ΥΓΟΣ από τη Siremar, το μέτρο αυτό είναι επίσης συμβατό με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 της ΣΛΕΕ. Για τέσσερα από τα 20 επίμαχα δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας, η Ιταλία απαλλασσόταν από την υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, διότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας και η προτεραιότητα ελλιμενισμού που χορηγείτο στη Siremar για την εκτέλεση των τεσσάρων αυτών δρομολογίων συμμορφώνονταν με την απόφαση ΥΓΟΣ του 2005.

([181]) Παρεμπιπτόντως, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, δεδομένου ότι ο επιχειρηματικός κλάδος επιστράφηκε στη Siremar υπό ΕΔ και στη συνέχεια ανατέθηκε στην SNS, μαζί με τη νέα σύμβαση, δεν τίθεται θέμα ενδεχόμενης οικονομικής συνέχειας μεταξύ της CdI και της SNS, οι οποίες αποτελούν δύο διακριτά μέρη στο πλαίσιο της διαδικασίας υποβολής προσφορών.

(509) Ωστόσο, η ενίσχυση διάσωσης υπέρ της Siremar, η οποία παρατάθηκε παρανόμως την περίοδο από τις 28 Αυγούστου 2011 έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2012 δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά. Τέλος, η απαλλαγή από έμμεσους φόρους επί πράξεων και ενεργειών σχετικών με τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, για τη Siremar και την SNS, και από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, για τη Siremar, συνιστούν επίσης ενίσχυση λειτουργίας υπέρ της Siremar και της SNS η οποία είναι ασύμβατη με την εσωτερική αγορά.

(510) Η παρούσα απόφαση δεν αφορά ούτε προδικάζει τα άλλα θέματα που αποτελούν αντικείμενο των αποφάσεων του 2011 και του 2012 ή έχουν τεθεί υπόψη της Επιτροπής από τα ενδιαφερόμενα μέρη στο πλαίσιο της έρευνας που κινήθηκε σύμφωνα με τις εν λόγω αποφάσεις.

## 10. **ΑΝΑΚΤΗΣΗ**

(511) Σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, η Επιτροπή είναι αρμόδια να αποφασίσει αν το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρέπει να τροποποιήσει ή να καταργήσει ενίσχυση εφόσον διαπιστωθεί ότι είναι ασύμβατη με την εσωτερική αγορά ([182]). Από την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης προκύπτει επίσης ότι η υποχρέωση για το κράτος μέλος να καταργήσει ενίσχυση την οποία η Επιτροπή θεωρεί ασύμβατη με την εσωτερική αγορά αποσκοπεί στην επαναφορά στην πρότερη κατάσταση ([183]).

(512) Σε αυτό το πλαίσιο, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν αποφανθεί ότι ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται όταν ο δικαιούχος αποδώσει τα ποσά που χορηγήθηκαν υπό μορφή παράνομων ενισχύσεων, χάνοντας έτσι το πλεονέκτημα που απολάμβανε στην εσωτερική αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και τα πράγματα επανέλθουν στην προ της καταβολής κατάσταση ([184]).

(513) Σύμφωνα με τη νομολογία, το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([185]) ορίζει ότι «[σ]ε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο».

(514) Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι τα υπό εξέταση μέτρα εφαρμόστηκαν κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και πρέπει να θεωρηθούν παράνομη και ασύμβατη ενίσχυση, το ποσό της ενίσχυσης πρέπει να ανακτηθεί ώστε να αποκατασταθεί η κατάσταση της εσωτερικής αγοράς που επικρατούσε πριν από τη χορήγησή τους. Η ανάκτηση καλύπτει την περίοδο από την ημερομηνία κατά την οποία η ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την πραγματική ανάκτηση. Το προς ανάκτηση ποσό είναι τοκοφόρο μέχρι την πραγματική ανάκτησή του.

(515) Στην παρούσα υπόθεση, ο δικαιούχος της ενίσχυσης, η Siremar υπό ΕΔ, βρίσκεται ήδη σε διαδικασία αφερεγγυότητας. Ως εκ τούτου, η πραγματική ανάκτηση μπορεί να επιτευχθεί μέσω της εγγραφής της σχετικής με την ενίσχυση απαίτησης στον πίνακα κατάταξης ([186]). Στην περίπτωση αυτή, η εγγραφή της απαίτησης πρέπει να ακολουθείται από i) ανάκτηση του πλήρους ποσού ανάκτησης ή, εάν η ανάκτηση είναι αδύνατη, ii) εκκαθάριση της επιχείρησης και οριστική παύση των δραστηριοτήτων της.

(516) Η ασύμβατη κρατική ενίσχυση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 505 και χορηγήθηκε στη Siremar υπό ΕΔ και την SNS πρέπει να επιστραφεί στην Ιταλία στο μέτρο που έχει καταβληθεί. Ειδικότερα, η προς ανάκτηση ενίσχυση προσδιορίζεται ως εξής:

α) Το κεφάλαιο της ενίσχυσης διάσωσης, δηλαδή 15 121 838,33 EUR, συν τόκοι ανάκτησης από τις ημερομηνίες καταβολής των δύο δόσεων δανείου και από την ημερομηνία κατά την οποία η κρατική εγγύηση κατέστη απαιτητή από την BIIS (δηλαδή 28 Φεβρουαρίου 2011 για την πρώτη δόση ύψους 12 000 000 EUR, 23 Μαρτίου 2011 για τη δεύτερη δόση ύψους 3 000 000 EUR και 11 Ιουλίου 2011 για το ποσό των 121 838,33 EUR), έως την πλήρη ανάκτηση. Η Επιτροπή σημειώνει ότι το κεφάλαιο της ενίσχυσης και μέρος των τόκων ανάκτησης έχουν ήδη καταβληθεί από τη Siremar υπό ΕΔ.

β) Στον βαθμό που οι έμμεσοι φόροι επί των πράξεων και των ενεργειών που σχετίζονται με τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar είναι πληρωτέοι από τον πωλητή (δηλαδή τη Siremar υπό ΕΔ), το κεφάλαιο της ενίσχυσης ισούται με τους φόρους που κανονικά οφείλονται για αυτά τα είδη πράξεων. Η Ιταλία υπολογίζει επίσης τη διαφορά μεταξύ του πάγιου τέλους που καταβάλλει η SNS για την καταχώριση της σύμβασης για την αγορά του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar, σύμφωνα με τον νόμο του 2010, και του τέλους που οφείλεται

([182]) Απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C-70/72, EU:C:1973:87, σκέψη 13.
([183]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-142/87, EU:C:1990:125, σκέψη 66.
([184]) Απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C-75/97, EU:C:1999:311, σκέψεις 64 και 65.
([185]) 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).
([186]) Το εθνικό δίκαιο διέπει την κατάταξη της απαίτησης κρατικής ενίσχυσης στον σχετικό πίνακα, υπό την προϋπόθεση ότι η κατάταξη συμμορφώνεται με την αρχή της αποτελεσματικότητας και την αρχή της ισοδυναμίας. Βλέπε σημείο 64 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την ανάκτηση παράνομων και ασύμβατων κρατικών ενισχύσεων ΕΕ C 247 της 23.7.2019, σ. 1. Εν πάση περιπτώσει, η αίτηση κρατικής ενίσχυσης δεν μπορεί να καταταχθεί χαμηλότερα από τις συνήθεις μη εξασφαλισμένες απαιτήσεις. Η τελική εγγραφή της απαίτησης κρατικής ενίσχυσης σταματά επίσης τη συσσώρευση πρόσθετων τόκων ανάκτησης.

κανονικά βάσει της εθνικής νομοθεσίας. […] Η Ιταλία παρέχει επίσης κατάλογο όλων των εγγράφων για τα οποία πράγματι χορηγήθηκε φοροαπαλλαγή και υπολογίζει τη διαφορά μεταξύ των φόρων που οφείλονται κανονικά από τη Siremar και την SNS και των φόρων που πράγματι καταβλήθηκαν. Σε αυτά τα ποσά θα προστεθούν τόκοι ανάκτησης από την ημερομηνία ή τις ημερομηνίες των επίσημων εγγράφων για τα οποία υπήρξε φοροαπαλλαγή έως την πλήρη ανάκτηση.

(517) Επίσης, η Ιταλία δεν θα εξαιρέσει τα έσοδα από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών που πρέπει να καταβληθεί από τη Siremar υπό ΕΔ.

## 11. **ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΕΧΕΙΑ**

(518) Σε περίπτωση πώλησης ή μεταβίβασης της επιχείρησης δικαιούχου της παράνομης και ασύμβατης κρατικής ενίσχυσης, η υποχρέωση επιστροφής μπορεί να επεκταθεί σε άλλες επιχειρήσεις στις οποίες μεταβιβάστηκαν οι μετοχές ή οι δραστηριότητες της δικαιούχου ([187]). Σε περίπτωση πώλησης μετοχών, όπου η δικαιούχος επιχείρηση συνεχίζει να υπάρχει και να δραστηριοποιείται στην αγορά αλλά απλώς έχουν αλλάξει οι ιδιοκτήτες της, η υποχρέωση επιστροφής της ενίσχυσης εξακολουθεί να βαρύνει τη δικαιούχο επιχείρηση. Σε περίπτωση πώλησης στοιχείων ενεργητικού, όπου μια άλλη επιχείρηση συνεχίζει τις δραστηριότητες με ορισμένα ή όλα τα στοιχεία ενεργητικού της αρχικής δικαιούχου επιχείρησης, η άλλη επιχείρηση θα πρέπει να θεωρηθεί δικαιούχος της κρατικής ενίσχυσης, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταβίβαση ή η πώληση οδηγεί στο συμπέρασμα ότι υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ των δύο εταιρειών.

(519) Αντιθέτως, όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι, παρά τη μεταβίβαση ορισμένων ή όλων των στοιχείων ενεργητικού, το όφελος της παράνομης ενίσχυσης εξακολουθεί να το καρπώνεται ο αρχικός αποδέκτης και η αγοράστρια εταιρεία εκτελεί σημαντικά διαφορετική δραστηριότητα, η υποχρέωση επιστροφής εξακολουθεί να βαρύνει τον αρχικό αποδέκτη της ενίσχυσης. Κατά τη νομολογία, προκειμένου να εκτιμηθεί η ύπαρξη οικονομικής συνέχειας, μπορούν να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία: το αντικείμενο της μεταβίβασης (στοιχεία ενεργητικού και παθητικού, διατήρηση του ίδιου εργατικού δυναμικού, δεσμευμένα περιουσιακά στοιχεία), το τίμημα της μεταβίβασης, η ταυτότητα των ιδιοκτητών της προς ην η μεταβίβαση και της αρχικής επιχείρησης, το χρονικό σημείο κατά το οποίο πραγματοποιείται η μεταβίβαση (μετά την έναρξη της έρευνας, την κίνηση της διαδικασίας ή την έκδοση της τελικής απόφασης) ή η οικονομική λογική της συναλλαγής ([188]).

(520) Σύμφωνα με την ίδια νομολογία, τα προαναφερόμενα στοιχεία μπορούν να ληφθούν υπόψη σε διαφορετικό βαθμό, ανάλογα με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της εκάστοτε υπόθεσης. Έπεται ότι η Επιτροπή δεν οφείλει να λαμβάνει υπόψη το σύνολο αυτών των στοιχείων, πράγμα το οποίο πιστοποιείται από την έκφραση «μπορούν να ληφθούν υπόψη» ([189]) και από το γεγονός ότι δεν υπάρχει ιεράρχηση μεταξύ αυτών των στοιχείων. Ειδικότερα, στην υπό κρίση υπόθεση, η Επιτροπή θεωρεί ότι στο πλαίσιο της αξιολόγησης της οικονομικής συνέχειας θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της πράξης μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της SNS, η οποία αφορούσε την ιδιωτικοποίηση δημόσιας επιχείρησης μέσω διαδικασίας υποβολής προσφορών για σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας διάρκειας δώδεκα ετών, σε συνδυασμό με τα απαραίτητα στοιχεία ενεργητικού για την παροχή της ΥΓΟΣ που προβλεπόταν στην εν λόγω σύμβαση. Μέχρι σήμερα, η Siremar υπό ΕΔ εξακολουθεί να υφίσταται ως χωριστή οντότητα, αλλά δεν ασκεί επιχειρηματικές δραστηριότητες και εξακολουθεί να τελεί υπό πτωχευτική διαδικασία με πρωταρχικό σκοπό την εξόφληση των πιστωτών της και την ολοκλήρωση της εκκαθάρισής της.

(521) Προκειμένου να αποφασιστεί αν υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της SNS και, συνεπώς, να διαπιστωθεί αν η τελευταία θα έπρεπε να υπέχει επίσης ευθύνη για την επιστροφή της ασύμβατης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην πρώτη, η Επιτροπή εφάρμοσε τους προαναφερόμενους δείκτες στις συγκεκριμένες περιστάσεις της υπό κρίση υπόθεσης.

### 11.1. **Το αντικείμενο της μεταβίβασης**

(522) Αυτός ο δείκτης αφορά την έκταση της μεταβίβασης των υφιστάμενων στοιχείων ενεργητικού και παθητικού, συμπεριλαμβανομένων των συμβατικών σχέσεων με τους υπαλλήλους και τους προμηθευτές, από τη Siremar (αργότερα υπό ΕΔ) στην SNS. Καταρχάς, θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν μεταβιβάστηκε κανένα από τα υφιστάμενα στοιχεία παθητικού: παρέμειναν εξολοκλήρου στη Siremar υπό ΕΔ και εξακολουθούν να παραμένουν σε αυτήν κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης. Η μεταβίβαση συνεπαγόταν την πλήρη διαγραφή τυχόν απαιτήσεων επί των μεταβιβαζόμενων στοιχείων ενεργητικού, όπως υποθηκών, κατασχέσεων και προνομιούχων απαιτήσεων.

(523) Επίσης, όσον αφορά τα στοιχεία ενεργητικού, η Επιτροπή σημειώνει καταρχάς ότι η διαδικασία πώλησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar δρομολογήθηκε έπειτα από μια άκαρπη απόπειρα ιδιωτικοποίησης ολόκληρης της Tirrenia di Navigazione, με όλα τα στοιχεία ενεργητικού και παθητικού της, συμπεριλαμβανομένης της τότε θυγατρικής της, Siremar. Η δεύτερη, επιτυχημένη απόπειρα ιδιωτικοποίησης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar αφορούσε το σήμα

([187]) Υπόθεση Ιταλία κατά Επιτροπής, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.
([188]) Υπόθεση Fortischem a.s. κατά Επιτροπής, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, σκέψη 208.
([189]) Υπόθεση Ryanair κατά Επιτροπής, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, σκέψη 156.

Siremar ([190]), τα στοιχεία ενεργητικού που θεωρούνταν αναγκαία για τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονταν στη Siremar και τις συμβατικές σχέσεις με τους προμηθευτές, με διαφορετικό και πιο περιορισμένο αντικείμενο σε σύγκριση με την πρώτη απόπειρα (π.χ. περίπου 45 % όσον αφορά τον αριθμό των πλοίων). Τα στοιχεία ενεργητικού που ανήκαν στη Siremar υπό ΕΔ τα οποία δεν θεωρήθηκαν αναγκαία για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας πωλήθηκαν χωριστά, στο πλαίσιο διαφορετικών και μη συνδεδεμένων διαδικασιών υποβολής προσφορών, και περιλάμβαναν το ταχύπλοο πλοίο Guizzo.

(524) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, όσον αφορά το εργατικό δυναμικό, δεν υπήρξε μεταφορά συμβάσεων εργασίας από τη Siremar υπό ΕΔ στη CdI και αργότερα στην SNS. Πράγματι, το άρθρο 2112 του ιταλικού αστικού κώδικα ορίζει ότι, σε περίπτωση μεταβίβασης μιας επιχείρησης, οι υφιστάμενες συμβάσεις απασχόλησης πρέπει να συνεχίζονται με τον αγοραστή και κάθε υπάλληλος διατηρεί όλα τα απορρέοντα δικαιώματα. Ωστόσο, σύμφωνα με το νομοθετικό διάταγμα 270/1999, το σύνηθες αυτό καθεστώς δεν εφαρμόζεται στη μεταβίβαση κλάδου εταιρείας που υπόκειται σε διαδικασία έκτακτης διαχείρισης και παρέχει βασικές δημόσιες υπηρεσίες. Αντιθέτως, ο νέος ιδιοκτήτης υποχρεούται να αναλάβει το προσωπικό που είναι απαραίτητο για την παροχή της υπηρεσίας και να μην προχωρήσει σε συλλογικές απολύσεις για δύο έτη (βλέπε αιτιολογική σκέψη 195). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, παρότι ο γενικός κανόνας προέβλεπε τη σαφή συνέχεια στο εργατικό δυναμικό από τη Siremar υπό ΕΔ έως την SNS μέσω της CdI, αυτή η εξαίρεση επέτρεψε στην πραγματικότητα στη Siremar υπό ΕΔ να καταγγείλει όλες τις συμβάσεις με τους υπαλλήλους της. Στη συνέχεια, η CdI και αργότερα η SNS πρόσφεραν νέες συμβάσεις στους εργαζόμενους που πράγματι απασχολούνταν για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

(525) Η υποχρέωση διατήρησης του αριθμού των εργαζομένων επιβαλλόταν από γενική νομοθεσία η οποία δεν ήταν δυνατό να αγνοηθεί από τις ιταλικές αρχές κατά την οργάνωση της διαδικασίας πώλησης. Ωστόσο, ακόμα και χωρίς αυτή την εκ του νόμου υποχρέωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ναυτιλιακές δραστηριότητες απαιτούν έναν υποχρεωτικό ελάχιστο αριθμό εργαζομένων για τη λειτουργία των πλοίων, με ένα πολύ συγκεκριμένο σύνολο δεξιοτήτων, οι οποίες αναφέρονται στους πίνακες στελέχωσης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 210). Πράγματι, στην παρούσα υπόθεση, αφού της ανατέθηκε η νέα σύμβαση, η CdI και αργότερα η SNS έπρεπε να προσλάβει 500 υπαλλήλους περίπου, σε σύντομο χρονικό διάστημα, για την εκπλήρωση των υποχρεώσεών της. Ως εκ τούτου, είναι άκρως πιθανό ότι η SNS θα προσλάμβανε τους περισσότερους υπαλλήλους της Siremar υπό ΕΔ, ακόμα και αν δεν υποχρεούτο να τους προσφέρει συμβάσεις απασχόλησης, για λόγους σκοπιμότητας και για να μειωθεί το κόστος προσλήψεων.

(526) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, παρότι υπήρχε εκ των πραγμάτων συνέχεια στο εργατικό δυναμικό, αυτή οφειλόταν στις πραγματικές περιστάσεις της υπόθεσης (δηλαδή στο μέγεθος της μεταβίβασης) και στη γενικά ισχύουσα εργατική νομοθεσία. Από την άλλη πλευρά, στην SNS μεταβιβάστηκε το σύνολο σχεδόν των στοιχείων ενεργητικού της Siremar υπό ΕΔ και κανένα στοιχείο παθητικού. Συνολικά, όσον αφορά το αντικείμενο της μεταβίβασης, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν ενδείξεις οικονομικής συνέχειας μεταξύ των εταιρειών αυτών.

### 11.2. **Το τίμημα της μεταβίβασης**

(527) Σύμφωνα με την πάγια νομολογία, η μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού σε τιμή χαμηλότερη από την τιμή της αγοράς αποτελεί επίσης ένδειξη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της εκκαθαρισθείσας εταιρείας, η οποία φέρει την ευθύνη να επιστρέψει την ενίσχυση στο κράτος, και της νεοσυσταθείσας εταιρείας. Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα στοιχεία ενεργητικού μεταβιβάστηκαν ως αποτέλεσμα διαδικασίας υποβολής προσφορών που ήταν επαρκώς ανοικτή, διαφανής και χωρίς διακρίσεις ώστε να εξασφαλιστεί μια τιμή της αγοράς, όπως περιγράφεται στο τμήμα 8.1.3.4. Δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η διοργάνωση κοινής διαδικασίας υποβολής προσφορών για τα στοιχεία ενεργητικού και τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας είχε αρνητικό αντίκτυπο στο αποτέλεσμα της διαδικασίας. Αντιθέτως, η Ιταλία απέδειξε ότι, όταν διοργανώθηκαν χωριστές διαδικασίες υποβολής προσφορών για ορισμένα από τα άλλα πλοία της Tirrenia και της Siremar, αυτά πωλήθηκαν στην υπολειμματική τους αξία. Πράγματι, οι όροι που επιβλήθηκαν στον αγοραστή, όπως η απαίτηση διατήρησης των επιπέδων προσωπικού για δύο έτη, δεν συμπίεσαν την τιμή, όπως διαπιστώθηκε στην έκθεση Ecorys (βλέπε αιτιολογική σκέψη 121). Επίσης, η τιμή που κατέβαλε τελικά η SNS, δηλαδή 55,1 εκατ. EUR, ήταν υψηλότερη από την ελάχιστη τιμή που προσδιορίστηκε στην αξιολόγηση ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα της Banca Profilo, δηλαδή 55 εκατ. EUR, και η SNS πρέπει να καταβάλει ετήσιο επιτόκιο 1,5 % για τις δύο πληρωτέες με προθεσμιακό διακανονισμό δόσεις των 9 εκατ. EUR η καθεμία. Επιπρόσθετα, όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 122, κατά τον χρόνο μεταβίβασης του επιχειρηματικού κλάδου στην SNS, η αγοραία αξία εκτιμήθηκε στη δεύτερη έκθεση Ecorys σε πολύ χαμηλότερο ποσό ύψους 39,9 εκατ. EUR με τη χρήση μεθόδου αποτίμησης βάσει της καθαρής θέσης. Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι πολυάριθμες προσκλήσεις υποβολής βελτιωμένων προσφορών κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής προσφορών (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 79 έως 100) καταδεικνύουν σαφώς ότι υπήρχε ανταγωνιστική δυναμική μεταξύ της CdI και της SNS και ότι, ακόμα και αν η πρώτη αποκλείστηκε τελικά από τη διαδικασία, όταν διατυπώθηκε για πρώτη φορά η επιτυχημένη προσφορά της SNS, η CdI εξακολουθούσε να είναι ενεργή υποψήφια στη διαδικασία. Κατά πάγια νομολογία, όταν μια δημόσια αρχή προβαίνει στην πώληση μιας επιχείρησης μέσω ανοικτού, διαφανούς και άνευ προϋποθέσεων διαγωνισμού, μπορεί να θεωρηθεί ότι η αγοραία τιμή αντιστοιχεί στην υψηλότερη δεσμευτική και αξιόπιστη προσφορά που ελήφθη.

([190]) Ωστόσο, όπως περιγράφεται στην υποσημείωση 41, η SNS προσφέρει επί του παρόντος τις υπηρεσίες της αποκλειστικά είτε ως Caronte & Tourist είτε ως Liberty Lines και όχι αυτοτελώς (βλέπε για παράδειγμα τον δικτυακό τόπο της Siremar, http://siremar.it/, ο οποίος κατευθύνει αμέσως τον επισκέπτη σε έναν από τους δικτυακούς τόπους των δύο εταιρειών).

Επίσης, σύμφωνα με τη νομολογία, ακόμα και η ύπαρξη παράνομων όρων στον εν λόγω διαγωνισμό δεν θα μπορούσε να θέσει υπό αμφισβήτηση τη διαπίστωση αυτή, αν οι εν λόγω όροι δεν μείωσαν το ποσό της εν λόγω προσφοράς ([191]).

(528) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι περιστάσεις της μεταβίβασης αποκλείουν τη μεταβίβαση οποιουδήποτε οικονομικού οφέλους, το οποίο λάμβανε η Siremar υπό ΕΔ, στην SNS. Ως εκ τούτου, η τιμή της μεταβίβασης δεν μπορεί να θεωρηθεί δείκτης οικονομικής συνέχειας στην προκειμένη περίπτωση.

11.3. **Η ταυτότητα των ιδιοκτητών**

(529) Όταν η μεταβίβαση στοιχείων ενεργητικού πραγματοποιείται μεταξύ δύο συνδεδεμένων οντοτήτων, αυτό αποτελεί ένδειξη ότι σκοπός της μεταβίβασης ενδέχεται να είναι η παράκαμψη της υποχρέωσης επιστροφής ενίσχυσης που έχει προσδιοριστεί ως παράνομη και ασύμβατη σε απόφαση της Επιτροπής. Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Siremar υπό ΕΔ και η SNS δεν είχαν ούτε έχουν οποιεσδήποτε συνδέσεις. Η πρώτη ήταν δημόσια επιχείρηση, η οποία ανήκε τελικά εξολοκλήρου στο υπουργείο Οικονομίας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 22). Η δεύτερη είναι ιδιωτική εταιρεία που ανήκει κατά 50 % στην Ustica Lines SpA και κατά 50 % στην Caronte & Tourist SpA Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν μπορούσε να ασκηθεί έλεγχος από τη Siremar υπό ΕΔ στην SNS ούτε το αντίστροφο.

(530) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι και το κριτήριο της ταυτότητας των μετόχων καταδεικνύει ότι δεν υπάρχει οικονομική συνέχεια στην προκειμένη περίπτωση.

11.4. **Ο χρόνος της μεταβίβασης**

(531) Όταν η μεταβίβαση των στοιχείων ενεργητικού πραγματοποιείται μετά την έκδοση απόφασης της Επιτροπής στην οποία εγείρονται αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα ενίσχυσης που έχει ήδη χορηγηθεί, αυτό αποτελεί ακόμα μία ένδειξη ότι η μεταβίβαση αυτή μπορεί να έχει οργανωθεί με σκοπό την καταστρατήγηση μιας διαταγής ανάκτησης. Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η δημοσίευση της πρόσκλησης εκδήλωσης ενδιαφέροντος πραγματοποιήθηκε στις 4 Οκτωβρίου 2010, ενώ η SNS υπέβαλε δεσμευτική προσφορά στις 23 Μαΐου 2011. Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας, μεταξύ άλλων, σχετικά με την ιδιωτικοποίηση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar εκδόθηκε αρκετούς μήνες αργότερα, στις 5 Οκτωβρίου 2011. Στη συνέχεια, στις 20 Οκτωβρίου 2011, η CdI υπέγραψε τη σύμβαση πώλησης, βάσει της τελευταίας προσφοράς την οποία υπέβαλε στις 13 Οκτωβρίου 2011. Η μεταβίβαση ολοκληρώθηκε μόλις στις 30 Ιουλίου 2012, λόγω των νομικών προσφυγών κατά της ανάθεσης του επιχειρηματικού κλάδου και της νέας σύμβασης στη CdI. Στη συνέχεια, στις 7 Νοεμβρίου 2012, η Επιτροπή επέκτεινε την επίσημη έρευνα, μεταξύ άλλων, στη νέα σύμβαση που υπογράφηκε από τη CdI. Ο επιχειρηματικός κλάδος ανατέθηκε τελικά στην SNS τον Απρίλιο του 2016, μετά τη δικαστική διαδικασία που περιγράφεται στο τμήμα 2.3.3.2.

(532) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι, ακόμα και αν η μεταβίβαση στην SNS πραγματοποιήθηκε μετά τις αποφάσεις του 2011 και του 2012, όταν η SNS σχεδίαζε και υπέβαλε τη δεσμευτική προσφορά της, δηλαδή τον Μάιο του 2011, ούτε η SNS ούτε η Siremar υπό ΕΔ θα μπορούσαν να γνωρίζουν ότι, λίγους μήνες αργότερα, η Επιτροπή θα είχε κινήσει επίσημη διαδικασία έρευνας. Φαίνεται πολύ απίθανο οποιοδήποτε από τα μέρη να είχε ήδη λάβει γνώση του περιεχομένου των αποφάσεων του 2011 και του 2012, να είχε εκτιμήσει τους κινδύνους που συνεπάγονταν και να είχε αποφασίσει να μεταβιβάσει τα στοιχεία ενεργητικού για να ακυρώσει την έρευνα για οποιονδήποτε σκοπό.

(533) Επιπρόσθετα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Ιταλία είχε ενημερώσει πολύ νωρίς την Επιτροπή σχετικά με την πρόθεσή της να πωλήσει τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar σε δέσμη με τη νέα σύμβαση, στο πλαίσιο συζητήσεων με την Επιτροπή για την εφαρμογή του κανονισμού για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ (βλέπε επίσης τμήμα 2.4). Επίσης, η Ιταλία κοινοποίησε επίσης, για λόγους ασφάλειας δικαίου, το σχέδιο της νέας σύμβασης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 9). Αυτό αποτελεί μία ακόμα ένδειξη ότι η Ιταλία δεν σκόπευε να καταστρατηγήσει μελλοντική διαταγή ανάκτησης οργανώνοντας τη μεταβίβαση του επιχειρηματικού κλάδου και την ανάθεση της νέας σύμβασης με τον τρόπο που περιγράφεται και αξιολογείται στο τμήμα 8.1.3.

(534) Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, ακόμα και αν η μεταβίβαση στην SNS πραγματοποιήθηκε μετά την έκδοση των αποφάσεων του 2011 και του 2012, η Επιτροπή θεωρεί ότι, λαμβανομένων υπόψη των ειδικών περιστάσεων που περιγράφονται ανωτέρω, και ειδικότερα των χρονοβόρων νομικών διαδικασιών κατά της πρώτης ανάθεσης του επιχειρηματικού κλάδου στη CdI, η χρονική στιγμή των γεγονότων υποδηλώνει ότι δεν υπάρχει οικονομική συνέχεια στην προκειμένη περίπτωση.

11.5. **Η οικονομική λογική της μεταβίβασης**

(535) Ο δείκτης αυτός αφορά τόσο τις προθέσεις των μερών της μεταβίβασης των στοιχείων ενεργητικού όσο και την οικονομική λογική της μεταβίβασης, λαμβανομένων υπόψη των μελλοντικών δραστηριοτήτων της εταιρείας που θα διαχειρίζεται αυτά τα στοιχεία ενεργητικού. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει, καταρχάς, αφενός την πρόθεση των ιταλικών αρχών να συμμορφωθούν με την υποχρέωση ελευθέρωσης του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, όπως προβλέπεται στον κανονισμό για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές–καμποτάζ, προβαίνοντας στην ιδιωτικοποίηση του κύριου δημόσιου φορέα τους, του ομίλου Tirrenia, συμπεριλαμβανομένης της Siremar, και αναθέτοντας τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στην εξαγοράζουσα εταιρεία. Παρότι δεν απαιτείται από τον εν λόγω κανονισμό, αυτή η μεταβίβαση τόσο των στοιχείων ενεργητικού όσο και της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας αποτελεί πράγματι μία από τις επιλογές που είχε στη διάθεσή της η Ιταλία για την υλοποίηση της εν λόγω

([191]) Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Οκτωβρίου 2013, Land Burgenland κατά Επιτροπής, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C-214/12 P, C-215/12 P και C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, σκέψεις 94 έως 96.

ελευθέρωσης (βλέπε αιτιολογική σκέψη 136) και, υπό αυτές τις συνθήκες, ήταν επίσης η βέλτιστη επιλογή από άποψη τιμής πώλησης των στοιχείων ενεργητικού στο πλαίσιο της εφαρμογής δύο χωριστών διαδικασιών (βλέπε επίσης αιτιολογική σκέψη 393). Από την άλλη πλευρά, πρόθεση της SNS ήταν να εκτελεί τα δρομολόγια που υπάγονταν στην υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με αποδοτικότερο τρόπο απ' ό,τι η Siremar (αργότερα υπό ΕΔ) και, ως εκ τούτου, να αποκομίζει κέρδος.

(536) Το πεδίο δραστηριότητας, δηλαδή η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών προς και μεταξύ ορισμένων νήσων της Σικελίας στο πλαίσιο συγκεκριμένων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη συχνότητα, τους ναύλους και τα χαρακτηριστικά των πλοίων, παραμένει ουσιαστικά το ίδιο.

(537) Όσον αφορά τις μελλοντικές δραστηριότητες της εταιρείας, η Επιτροπή επισημαίνει ότι παρότι είναι αλήθεια ότι η SNS παρέχει τα ίδια ή πολύ παρόμοια δρομολόγια και συχνότητες με τη Siremar, αυτό δεν αποτελεί παρά λογική συνέπεια της συνεχιζόμενης ανάγκης για παροχή γνήσιων υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, όπως ορίζεται στη νέα σύμβαση. Με άλλα λόγια, η συνέχεια της δημόσιας υπηρεσίας δεν θα πρέπει να συγχέεται με την οικονομική συνέχεια βάσει των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιταλία δεν θα μπορούσε να αλλάξει αυθαίρετα το αντικείμενο των δημόσιων υπηρεσιών που παρέχει η SNS χωρίς να ματαιώσει τον ίδιο τον σκοπό της νέας σύμβασης, δηλαδή i) τη διασφάλιση της εδαφικής συνέχειας μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών και ii) τη συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των εν λόγω νησιών.

(538) Επίσης, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι όροι για την καθημερινή εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας από την SNS διαφέρουν από τους όρους που εφαρμόζονταν έως και το 2009. Το ποσό της αντιστάθμισης καθορίζεται με διαφορετικό μηχανισμό, ο οποίος απαιτεί από τον φορέα εκμετάλλευσης να λειτουργεί αποδοτικά. Επίσης, δεδομένου ότι δεν υπάρχει εγγύηση πλήρους κάλυψης του κόστους και ότι το ποσό της ονομαστικής αντιστάθμισης είναι συγκεκριμένο για αρκετά έτη (δη. μειώνεται σε πραγματικούς όρους), η SNS δεν είχε άλλη επιλογή από το να προβεί σε αναμόρφωση της επιχειρηματικής στρατηγικής την οποία εφάρμοζε η Siremar. Η τελευταία, κατά τη μακρά ιστορία της εντός του ομίλου Tirrenia, λειτουργούσε πάντα και σταθερά ως φορέας παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς στρατηγική για την επίτευξη βιώσιμης κερδοφορίας, ενώ η Siremar υπό ΕΔ στόχευε απλώς στην εύρυθμη εκκαθάριση της εταιρείας με παράλληλη διασφάλιση της συνέχειας της δημόσιας υπηρεσίας έως τη μεταβίβαση της κυριότητας στη CdI και αργότερα στην SNS κατόπιν διαδικασίας υποβολής προσφορών.

(539) Πράγματι, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο πρώτο επιχειρηματικό σχέδιο που καλύπτει την περίοδο 2011-2022 και καταρτίστηκε τον Μάιο του 2011, η SNS έθεσε ως στόχο την αύξηση της αποδοτικότητας του στόλου, όσον αφορά τη συντήρηση, την ασφάλιση και το κόστος των καυσίμων· τη βελτίωση των διαδικτυακών πωλήσεων· την εξοικονόμηση του κόστους εργασίας μέσω νέων συμβάσεων εργασίας· και τη μείωση του κόστους μέσω της σύναψης νέων συμβάσεων με προμηθευτές. Στο δεύτερο επιχειρηματικό σχέδιο, που καλύπτει την περίοδο 2016-2027 και καταρτίστηκε τον Φεβρουάριο του 2016, η SNS επικαιροποίησε τις χρηματοοικονομικές προβλέψεις και παραδοχές της βάσει στοιχείων της CdI, τροποποίησε την κατανομή ορισμένων πλοίων στα διάφορα δρομολόγια, ειδικότερα όσον αφορά τις αμιγώς επιβατικές υπηρεσίες, και άλλαξε ορισμένες παραδοχές σχετικά με το κόστος προσωπικού και τις αποσβέσεις ([192]). Τέλος, από την 1η Σεπτεμβρίου 2016, η SNS κατένειμε αποτελεσματικά τις δραστηριότητές της μεταξύ πορθμειακών υπηρεσιών και αμιγώς επιβατικών μεταφορών, αναθέτοντας τις δραστηριότητες αυτές στην Caronte & Tourist και στη Liberty Lines αντίστοιχα, και μεταβιβάζοντάς αναλογικά τα στοιχεία ενεργητικού της. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι αυτό αποτελεί βασική διαφορά στην παροχή των δημόσιων υπηρεσιών μεταξύ της SNS και της Siremar υπό ΕΔ.

(540) Ως εκ τούτου, η SNS εκπλήρωσε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας υπό διαφορετικές συνθήκες λειτουργίας σε σύγκριση με τη Siremar υπό ΕΔ, με βάση τη δική της επιχειρηματική στρατηγική. Πράγματι, οι ιταλικές αρχές δεν απαίτησαν από την SNS να ακολουθήσει κάποιο συγκεκριμένο επιχειρηματικό μοντέλο ούτε να διατηρήσει ένα συγκεκριμένο πεδίο δραστηριοτήτων, πέραν των όσων ορίζονταν στη νέα σύμβαση, ούτε να αναλάβει συγκεκριμένα στοιχεία ενεργητικού ή εργαζόμενους που δεν συνδέονταν άρρηκτα με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όπως ορίζονταν στη νέα σύμβαση. Εν προκειμένω, η SNS ήταν (και εξακολουθεί να είναι) ελεύθερη να πραγματοποιήσει αλλαγές που θεωρεί σκόπιμες στον τρόπο άσκησης των δραστηριοτήτων.

(541) Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, παρότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας αυτές καθαυτές, από άποψη δρομολογίων και συχνοτήτων, είναι αναπόφευκτα παρόμοιες καθώς ανταποκρίνονται σε παρόμοιες ανάγκες παροχής δημόσιας υπηρεσίας, οι όροι εκτέλεσής τους και η επιχειρηματική στρατηγική διαφέρουν. Πράγματι, αυτή η εκ των πραγμάτων ομοιότητα στις αναληφθείσες δραστηριότητες οφειλόταν στις πολύ ιδιαίτερες περιστάσεις της υπόθεσης και μετριαζόταν από τους διάφορους οικονομικούς περιορισμούς επί των δραστηριοτήτων της SNS. Συνολικά, όσον αφορά την οικονομική λογική της μεταβίβασης, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν κάποιες ενδείξεις ύπαρξης οικονομικής συνέχειας στην προκειμένη περίπτωση.

### 11.6. **Συμπέρασμα σχετικά με την οικονομική συνέχεια μεταξύ της Siremar υπό ΕΔ και της SNS**

(542) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το τίμημα της μεταβίβασης, ο χρόνος πραγματοποίησής της και η ταυτότητα των ιδιοκτητών δεν υποδηλώνουν οικονομική συνέχεια. Ακόμα και αν το αντικείμενο της πράξης και η οικονομική λογική της περιέχουν ορισμένα στοιχεία που υποδηλώνουν ότι μπορεί να υπάρχει οικονομική συνέχεια, για τα εν λόγω κριτήρια η Επιτροπή επισημαίνει ότι οποιοδήποτε στοιχείο πιθανής συνέχειας αποτελεί απόρροια των

([192]) Το επιχειρηματικό σχέδιο της περιόδου 2016-2027 δεν περιλάμβανε τη συχνότητα των δρομολογίων (βλέπε αιτιολογική σκέψη 123). Επίσης, δεν περιλάμβανε τους κύριους στρατηγικούς παράγοντες υλοποίησης του επιχειρηματικού σχεδίου, οι οποίοι περιλαμβάνονταν στο σχέδιο της περιόδου 2011-2022: τις νέες συμβάσεις εργασίας για το σύνολο του προσωπικού, τις πωλήσεις μέσω διαδικτύου, την αποδοτική χρήση των καυσίμων, τη λειτουργική απόδοση.

πολύ ιδιαίτερων περιστάσεων αυτής της πράξης, δηλαδή της συνενωσης της μεταβίβασης των στοιχείων ενεργητικού με τη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας σε μία μόνο διαδικασία, του μεγέθους της πράξης και της γενικά ισχύουσας εργατικής νομοθεσίας. Ειδικότερα, δεν υπάρχουν ενδείξεις καταστρατήγησης της υποχρέωσης ανάκτησης. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι συνολικά δεν υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της Siremar και της SNS. Αυτό σημαίνει επίσης ότι η υποχρέωση επιστροφής της παράνομης και ασύμβατης κρατικής ενίσχυσης που χορηγήθηκε στη Siremar δεν επεκτείνεται στην SNS,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

1. Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στη Siremar και η προτεραιότητα ελλιμενισμού που χορηγήθηκε για την παροχή θαλάσσιων υπηρεσιών βάσει της αρχικής σύμβασης, όπως παρατάθηκε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 30 Ιουλίου 2012, συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Με εξαίρεση την κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε για την εκμετάλλευση των δρομολογίων D1 (Trapani–Pantelleria), D4 (Porto Empedocle – Linosa – Lampedusa), D5 (Παλέρμο–Ustica), ALD/1 (Παλέρμο–Ustica), η ενίσχυση χορηγήθηκε παράνομα από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

2. Η ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

*Άρθρο 2*

1. Η παράταση της ενίσχυσης διάσωσης από τις 28 Αυγούστου 2011 έως τις 18 Σεπτεμβρίου 2012 συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Siremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η κρατική ενίσχυση τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

2. Η ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου —η οποία ανέρχεται σε 15 121 838,33 EUR— δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

*Άρθρο 3*

1. Η απαλλαγή από τους έμμεσους φόρους επί της μεταβίβασης του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στην SNS συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Siremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η κρατική ενίσχυση τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

2. Η καταβολή από την SNS πάγιου τέλους για την καταχώριση της σύμβασης αγοράς του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar σύμφωνα με τον νόμο του 2010, αντί του τέλους που οφείλεται κανονικά βάσει του εθνικού δικαίου, συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της SNS κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η κρατική ενίσχυση τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

3. Η απαλλαγή από τον φόρο εισοδήματος εταιρειών επί των εσόδων από την πώληση του επιχειρηματικού κλάδου της Siremar στην SNS συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Siremar κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Η κρατική ενίσχυση τέθηκε παρανόμως σε εφαρμογή από την Ιταλία κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

4. Η ενίσχυση που αναφέρεται στις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά.

5. Κατά τον χρόνο έκδοσης της παρούσας απόφασης, η Ιταλία δεν έχει καταβάλει ακόμη την ενίσχυση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου.

*Άρθρο 4*

1. Η ανάθεση της νέας σύμβασης για την περίοδο από τις 11 Απριλίου 2016 έως τις 11 Απριλίου 2028, σε δέσμη με τον επιχειρηματικό κλάδο της Siremar και την προτεραιότητα ελλιμενισμού στην SNS δεν συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

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

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

*Άρθρο 5*

1. Η Ιταλία ανακτά την ασύμβατη ενίσχυση που αναφέρεται στα άρθρα 2 και 3 από τους δικαιούχους, στο μέτρο που έχει καταβληθεί.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά βαρύνονται με τόκο από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους.

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008, ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004.

4. Βάσει των πληροφοριών που έχει στη διάθεσή της, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ο δικαιούχος έχει ήδη αποπληρώσει το κεφάλαιο της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 και μέρος των τόκων ανάκτησης.

5. Η Ιταλία ακυρώνει όλες τις εκκρεμείς πληρωμές της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 από την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

*Άρθρο 6*

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 5 είναι άμεση και πραγματική.

2. Η Ιταλία εξασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησής της.

*Άρθρο 7*

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ιταλία υποβάλλει στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες:

— το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκους ανάκτησης) που θα πρέπει να ανακτηθεί από τους δικαιούχους·

— αναλυτική περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και εκείνων που προτίθεται να λάβει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση·

— έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στους δικαιούχους να επιστρέψουν την ενίσχυση.

2. Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξη των θεσπισθέντων εθνικών μέτρων για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης έως την πλήρη ανάκτηση της ενίσχυσης που προβλέπει το άρθρο 6. Υποβάλλει αμέσως, μετά από απλό αίτημα της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίσει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με τα ποσά της ενίσχυσης και των τόκων ανάκτησης που έχουν ήδη ανακτηθεί από τους δικαιούχους.

*Άρθρο 8*

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

Η Επιτροπή μπορεί να δημοσιεύσει τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που θα ανακτηθούν κατ' εφαρμογή της παρούσας απόφασης, με την επιφύλαξη του άρθρου 30 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου.

Βρυξέλλες, 17 Ιουνίου 2021.

*Για την Επιτροπή*
Margrethe VESTAGER
*Εκτελεστική Αντιπρόεδρος*