

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Μαΐου 2013

σχετικά με την κρατική ενίσχυση SA.22843 (2012/C) (πρώην 2012/NN) που χορήγησε η Γαλλία στη Société Nationale Corse Méditerranée και την Compagnie Méridionale de Navigation

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2013) 1926]

(Το κείμενο στη γαλλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2013/435/ΕΕ)

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) ⁽¹⁾,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92 του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές — καμποτάζ) ⁽²⁾,

Αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα και έλαβε υπόψη τις παρατηρήσεις τους ⁽³⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Με επιστολές της 27ης Σεπτεμβρίου, της 30ής Νοεμβρίου και της 20ής Δεκεμβρίου 2007, η εταιρεία Corsica Ferries υπέβαλε καταγγελία στην Επιτροπή σχετικά με τη χορήγηση παράνομων και ασύμβατων ενισχύσεων στις εταιρείες Société nationale Corse-Méditerranée (εφεξής «SNCM») και Compagnie Maritime de Navigation (εφεξής «CMN»), μέσω της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (εφεξής «ΣΑΔΥ») την οποία υπέγραψαν η Collectivité territoriale de Corse (περιφερειακή διοίκηση της Κορσικής) (εφεξής «CTC») και ο Office des transports de Corse (οργανισμός μεταφορών της Κορσικής) (εφεξής «ΟΤC»), αφενός, και η SNCM και η CMN, αφετέρου. Η εν λόγω σύμβαση αφορά τις θαλάσσιες συνδέσεις μεταξύ Κορσικής και Μασσαλίας για την περίοδο 2007-2013. Με επιστολές της 20ής Μαΐου 2010, της 16ης Ιουλίου 2010, της 22ας Μαρτίου 2011, της 22ας Ιουνίου 2011, της 15ης Δεκεμβρίου 2011 και 10ης Ιανουαρίου 2012, ο καταγγέλλων απέστειλε συμπληρωματικές πληροφορίες για να τεκμηριώσει την καταγγελία του.
- (2) Με επιστολές της 17ης Μαρτίου 2008, της 12ης Νοεμβρίου 2008, της 13ης Οκτωβρίου 2011 και της 14ης Δεκεμβρίου 2011, η Επιτροπή ζήτησε συμπληρωματικές πληροφορίες από τη Γαλλία. Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν

τις παρατηρήσεις τους και τις απαντήσεις τους με επιστολές της 3ης Ιουνίου 2008, της 14ης Ιανουαρίου 2009, της 7 Δεκεμβρίου 2011 και της 20ής Ιανουαρίου 2012, αντίστοιχα.

- (3) Με επιστολή της 27ης Ιουνίου 2012, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γαλλία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ) σχετικά με το ενδεχόμενο να ενέχει η ΣΑΔΥ στοιχεία ενίσχυσης υπέρ της SNCM και της CMN. Η απόφαση της Επιτροπής (εφεξής «απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας») δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁴⁾ στις 5 Οκτωβρίου 2012.

- (4) Οι γαλλικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους και τις απαντήσεις τους στις ερωτήσεις που περιλαμβάνονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, με επιστολές της 13ης Ιουλίου 2012, της 7ης Σεπτεμβρίου 2012, της 14ης Νοεμβρίου 2012 και της 16ης Ιανουαρίου 2013.

- (5) Οι εταιρείες Corsica Ferries, SNCM και CMN υπέβαλαν παρατηρήσεις εντός της προθεσμίας που ορίστηκε προς τον σκοπό αυτό στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας. Με επιστολές της 22ας Οκτωβρίου 2012 και της 21ης Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή διαβίβασε αυτές τις παρατηρήσεις στις γαλλικές αρχές. Η Γαλλία κοινοποίησε τα σχόλιά της σχετικά με τις παρατηρήσεις των τρίτων μερών με επιστολές της 3ης Ιανουαρίου 2013 και της 12ης Φεβρουαρίου 2013.

2. ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

2.1. Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΚΟΡΣΙΚΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΧΩΡΑ

- (6) Όπως αναφέρεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η εδαφική συνοχή μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής χώρας εξασφαλίστηκε με μια πρώτη σύμβαση παραχώρησης 25 ετών που υπεγράφη το 1976 μεταξύ της SNCM και της CMN, αφενός, και του κράτους, αφετέρου. Από την 1η Ιανουαρίου 2002, η SNCM και η CMN εξυπηρετούσαν μόνο τα δρομολόγια με αναχώρηση από τη Μασσαλία στο πλαίσιο σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας η οποία υπεγράφη με την περιφερειακή διοίκηση και τον ΟΤC για χρονική περίοδο 5 ετών.

⁽¹⁾ ΕΕ L 1 της 3.1.1994, σ. 3.

⁽²⁾ ΕΕ L 364 της 12.12.1992, σ. 7.

⁽³⁾ ΕΕ C 301 της 5.10.2012, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 301, σ. 1.

- (7) Για τις άλλες γραμμές, τέθηκε παράλληλα σε εφαρμογή παρόμοιος μηχανισμός κοινωνικής πρόνοιας⁽⁵⁾. Ο μηχανισμός αυτός, καθώς και η παράταση του προγράμματος για την περίοδο 2007-2013 έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή⁽⁶⁾.
- (8) Από την 1η Ιουλίου 2007, η SNCM και η CMN εξασφαλίζουν την συγκοινωνιακή σύνδεση μεταξύ Μασσαλίας και Κορσικής στο πλαίσιο της ΣΑΔΥ, που συνήφθη στις 7 Ιουνίου 2007 (βλ. τμήμα 2.5 κατωτέρω). Η σύμβαση λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2013.
- (9) Οι κυριότερες εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής είναι η SNCM και η CMN (βλ. τμήματα 2.2 και 2.3 κατωτέρω) και η εταιρεία Corsica Ferries η οποία εκτελεί δρομολόγια από τους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας.
- (10) Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής χαρακτηρίζεται εδώ και πολλά χρόνια από έντονη εποχικότητα, εφόσον το μεγαλύτερο μέρος της επιβατικής κίνησης σημειώνεται τους θερινούς μήνες. Κατά τη δεκαετία του 2000, η κύρια τάση της αγοράς των μεταφορών μεταξύ της Κορσικής και του ηπειρωτικού εδάφους της Γαλλίας ήταν η ανάπτυξη της προσφοράς μεταφορικών υπηρεσιών από την Τουλόν, η οποία κατέστη πρώτος λιμένας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Κορσικής ως προς τον όγκο της κίνησης. Ειδικότερα, πρέπει να σημειωθεί ότι η τάση αύξησης της κυκλοφορίας από την Τουλόν άρχισε πριν από τη θέσπιση του μηχανισμού κοινωνικής βοήθειας το 2002 και έκτοτε συνεχίστηκε⁽⁷⁾. Η εξέλιξη αυτή συμβαδίζει με την αύξηση του μεριδίου αγοράς της εταιρείας Corsica Ferries.

2.2. Η SNCM

- (11) Η SNCM, η οποία επελέγη το 1976 από τη γαλλική κυβέρνηση για να εξασφαλιστεί η εδαφική συνοχή με την Κορσική, είναι ναυτιλιακή εταιρεία με έδρα τη Μασσαλία. Διασφαλίζει πλήρη συγκοινωνιακή κάλυψη προς την Κορσική από τη Μασσαλία και τη Νίκαια, συνδέοντας αυτούς τους λιμένες με τους λιμένες Ajaccio, Bastia, Calvi, τη νήσο Rousse, το Porto Vecchio και το Propriano.
- (12) Η SNCM εξασφαλίζει επίσης τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Σαρδηνίας (Porto Torres) από τη Μασσαλία και την Κορσική (Ajaccio και Porto Vecchio Propriano). Συνδέει, τέλος, την Αλγερία (Αλγέρι, Skikda, Bejaia, Oran) και την Τυνησία από τη Sète, τη Μασσαλία και την Τουλόν.
- (13) Έως τον Μάιο του 2006, η SNCM ανήκε κατά 80 % στην Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF)⁽⁸⁾ και κατά το 20 % στην εθνική εταιρεία σιδηροδρόμων (SNCF). Στις 26 Ιανουαρίου 2005, η γαλλική κυβέρνηση κίνησε διαδικασία ιδιωτικοποίησης της SNCM που κατέληξε στην επιλογή της υποψηφιότητας της Butler Capital Partners (38 % των μετοχών) συνδεδεμένης με τον όμιλο Connex, θυγατρικής της Veolia (28 % των μετοχών). Το 9 % των μετοχών διατέθηκε στους εργαζόμενους και το κράτος διατηρεί το υπόλοιπο 25 % μέσω της CGMF.
- (14) Η ιδιωτικοποίηση αυτή προέβλεπε ρήτρα λύσεως της σύμβασης προς όφελος της Butler Capital Partners και Veolia, την οποία θα μπορούσαν ιδίως να επικαλεστούν οι αγοραστές στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- σε περίπτωση που η CTC αποφάσιζε να αρχίσει διαβουλεύσεις για την ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας με έναρξη ισχύος από την 1η Ιανουαρίου 2007, η οποία θα είχε ουσιώδεις διαφορές με τις κατευθυντήριες γραμμές που ενέκρινε η περιφερειακή συνέλευση της Κορσικής για την εκμετάλλευση των θαλάσσιων δρομολογίων μεταξύ Μασσαλίας και της Κορσικής από την 1η Ιανουαρίου 2007⁽⁹⁾.
 - σε περίπτωση ανάθεσης της σύμβασης σε τρίτους ή στην SNCM με σημαντικά δυσμενέστερους οικονομικούς όρους.
- (15) Η μεταβίβαση στον ιδιωτικό τομέα συνοδεύτηκε με σύνολο μέτρων αναδιάρθρωσης που αποτέλεσαν αντικείμενο χωριστής διαδικασίας βάσει της νομοθεσίας περί κρατικών ενισχύσεων⁽¹⁰⁾.
- (16) Στις 10 Νοεμβρίου 2008, η Butler Capital Partners μεταβίβασε τις μετοχές της στη Veolia Transport. Το 2011, η

⁽⁵⁾ Ο μηχανισμός αυτός, που αποκαλείται «καθεστώς ατομικών ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα βάσει του άρθρου 87 της Συνθήκης», έχει ως αποδέκτες τους κατοίκους της νήσου, αλλά και ορισμένες σαφώς προσδιορισμένες κοινωνικές ομάδες και εφαρμόζεται στις γραμμές που συνδέουν την Κορσική με τους λιμένες της Τουλόν και της Νίκαιας. Για κάθε επιβίτη που δικαιούται προτιμησιακή τιμή, οι εταιρείες μεταφορών προγραμματοδοτούν μείωση της τιμής, η οποία στη συνέχεια τους επιστρέφεται.

⁽⁶⁾ Απόφαση της 2ας Ιουλίου 2002 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης αριθ. N 781/2001 — Γαλλία — καθεστώς μεμονωμένων ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής, και απόφαση της 23ης Απριλίου 2007 στην υπόθεση κρατικής ενίσχυσης αριθ. N 13/2007 — Γαλλία — Παράταση του καθεστώτος μεμονωμένων ενισχύσεων κοινωνικού χαρακτήρα για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής αριθ. N 781/2001.

⁽⁷⁾ Βλ. π.χ. αρχή ανταγωνισμού, no12-A-05, γνώμη της 17ης Φεβρουαρίου 2012 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Κορσικής και του ηπειρωτικού εδάφους, παράγραφος 125.

⁽⁸⁾ Της οποίας το 100 % του κεφαλαίου κατέχεται από το γαλλικό κράτος.

⁽⁹⁾ Οι κατευθύνσεις αυτές εγκρίθηκαν στις 24 Μαρτίου 2006, βλ. τμήμα 2.4.1 κατωτέρω.

⁽¹⁰⁾ C 58/2002 (πρώην N 118/02) — Γαλλία — σχετικά με τα μέτρα που έθεσε σε εφαρμογή η Γαλλία υπέρ της εταιρείας Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, που εκδόθηκε στις 25 Φεβρουαρίου 2003, EEEK L 61 της 7.2.2004, σ. 13. Στις 15 Ιουνίου 2005, στην υπόθεση T-349/03, το Πρωτοδικείο ακύρωσε την απόφαση του 2003 λόγω εσφαλμένης εκτίμησης του ελάχιστου χαρακτήρα της ενίσχυσης. Μετά τη λήψη νέων μέτρων αναδιάρθρωσης, η Επιτροπή επέκτεινε τη διαδικασία C 58/2002 με απόφαση της 13ης Σεπτεμβρίου 2006. Η Επιτροπή εξέδωσε νέα απόφαση στις 8 Ιουλίου 2008, EEEK L 255 της 27.8.2009, σ. 180. Η απόφαση αυτή έχει εν μέρει ακυρωθεί από το Γενικό Δικαστήριο (υπόθεση T-565/08) μετά από προσφυγή που άσκησε η εταιρεία Corsica Ferries France. Η SNCM και η Γαλλία υπέβαλαν αίτηση ανάρτησης αυτής της απόφασης ενώπιον του Δικαστηρίου (υπόθεση C-533/12 P και C-536/12 P).

Veolia Transport συγχωνεύθηκε με τη Transdev και συστάθηκε η Veolia Transdev⁽¹¹⁾, η οποία κατείχε 66 % των μετοχών. Στις 30 Μαρτίου 2012, η Veolia Environnement συνήψε συμφωνία με τη CDC βάσει των όρων της οποίας θα της μεταβιβαζόταν το 66 % του κεφαλαίου της SNCM που κατείχε προηγουμένως η συγχωνευθείσα επιχείρηση, με τιμή μεταβίβασης 1 ευρώ.

- (17) Η SNCM εκμεταλλεύεται επί του παρόντος στόλο 10 πλοίων, εκ των οποίων τα έξι είναι οχηματαγωγά και τα τέσσερα⁽¹²⁾ επιβατηγοφορτηγά πλοία (μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών), το Jean Nicoli⁽¹³⁾, το Pascal Paoli, το Paglia Orba και το Monte d'Oro.

2.3. Η CMN

- (18) Η CMN είναι ιδιωτική ναυτιλιακή εταιρεία που ιδρύθηκε το 1931 με έδρα τη Μασσαλία και κύρια δραστηριότητα τη θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής (μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών) καθώς και της Σαρδηνίας.
- (19) Πριν τη 2α Οκτωβρίου 2009, η CMN ανήκε κατά 53,1 % στην Compagnie Méridionale de Participations (CMP), κατά 45 % στην SNCM και κατά 1,9 % στους εργαζόμενους. Η ίδια CMP ανήκε κατά 55 % στην εταιρεία βιομηχανικών και θαλάσσιων έργων Orbigny (STIM d'Orbigny), θυγατρική του ομίλου STEF-TFE, και κατά 45 % στην Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), θυγατρική κατά 100 % της SNCM. Από εκείνη την ημερομηνία και μετά, ο όμιλος STEF εξαγόρασε τα μερίδια της SNCM που κατείχε άμεσα και έμμεσα η CMN. Ο όμιλος STEF κατέχει πλέον το 97,9 % του κεφαλαίου της CMN, ενώ οι εργαζόμενοι κατέχουν το 2,1 % των μετοχών.
- (20) Η CMN εκτελεί μέρος των υπηρεσιών σε τρεις γραμμές σύνδεσης της Κορσικής με τη Μασσαλία (Μασσαλία-Ajaccio, Μασσαλία-Bastia και Μασσαλία-Propriano) στο πλαίσιο της ΣΑΔΥ (βλ. τμήμα 2.5 κατωτέρω). Η εταιρεία εξασφαλίζει παράλληλα, εκτός του πλαισίου της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, σύνδεση με τη Σαρδηνία (Porto Torres). Για την υλοποίηση του προγράμματος δραστηριοτήτων της στο πλαίσιο της ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, η Méridionale διαθέτει τρία επιβατηγοφορτηγά πλοία, το Girolata, το Piana (που αντικατέστησε το Scandola) και το Kalliste.

2.4. Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ 2007-2013

2.4.1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΝΑΘΕΣΗΣ ΤΗΣ ΣΑΔΥ

- (21) Η Επιτροπή παρουσιάζει συνοπτικά σε αυτή την ενότητα τη διαδικασία σύναψης της ΣΑΔΥ, η οποία περιγράφεται αναλυτικά στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽¹¹⁾ Η Veolia Transdev το 2011 ανήκε εξ ημισείας στη Veolia Environnement και στο Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων (CDC).

⁽¹²⁾ Από αυτά, μόνο το Napoléon Bonaparte και το Danielle Casanova χρησιμοποιούνται τακτικά για να εκτελούν υπηρεσίες της ΑΔΥ από το 2007. Τα άλλα τέσσερα οχηματαγωγά που εκμεταλλεύεται η SNCM το 2013 είναι τα Méditerranée, Corse, Ile de Beauté και το Excelsior.

⁽¹³⁾ Το Jean Nicoli αντικατέστησε το Monte Cinto για την εκμετάλλευση των υπηρεσιών της ΑΔΥ το 2009.

- (22) Στις 24 Μαρτίου 2006, η Συνέλευση της Κορσικής ενέκρινε, με την απόφαση αριθ. 06/22, τη γενική αρχή της ανανέωσης μιας σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των λιμένων Bastia, Ajaccio, Balagne (Ile-Rousse και Calvi), Porto-Vecchio και Propriano από τον λιμένα της Μασσαλίας από την 1η Ιανουαρίου 2007.

- (23) Δημοσιεύθηκε προκήρυξη δημόσιου διαγωνισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (ΕΕΕΕ) στις 27 Μαΐου 2006 και στην εφημερίδα *Les Echos* στις 9 Ιουνίου 2006. Υποβλήθηκαν τέσσερις προσφορές⁽¹⁴⁾. Μετά την απόφαση της 11ης Δεκεμβρίου 2006 του συμβουλίου ανταγωνισμού⁽¹⁵⁾ και την απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας της 15ης Δεκεμβρίου 2006⁽¹⁶⁾, η διαδικασία ανάθεσης της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας ακυρώθηκε στο σύνολό της, προκειμένου να διασφαλιστεί η τήρηση των επιταγών του ανταγωνισμού.

- (24) Με την απόφαση αριθ. 06/263 ΑC της 22ας Δεκεμβρίου 2006, η Συνέλευση της Κορσικής αποφάσισε να επαναληφθεί η διαδικασία σύναψης της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας και να παραταθεί η τρέχουσα σύμβαση έως τις 30 Απριλίου 2007.

- (25) Δημοσιεύθηκε νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών στις 30 Δεκεμβρίου 2006 στην ΕΕΕΕ και στις εφημερίδες *Les Echos* στις 4 Ιανουαρίου 2007 και *Marine Marchande* στις 5 Ιανουαρίου 2007. Δύο υποψήφιοι υπέβαλαν προσφορές, η κοινοπραξία SNCM και CMN, αφενός,⁽¹⁷⁾ και η εταιρεία Corsica Ferries, αφετέρου⁽¹⁸⁾.

- (26) Οι οικονομικές παράμετροι της συνολικής προσφοράς της κοινοπραξίας SNCM/CMN παρουσιάστηκαν στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας⁽¹⁹⁾. Στις 28 Μαρτίου 2007, ο όμιλος SNCM/CMN διαβίβασε στον ΟΤC τροποποιημένη εκδοχή της προσφοράς του, που συνίσταται σε σημαντική μείωση της αιτούμενης επιχορήγησης με αντάλλαγμα τη συνολική προσφορά. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την τροποποίηση των προβλεπόμενων δρομολογίων, της αγοραίας αξίας ορισμένων πλοίων της κοινοπραξίας, της ημερομηνίας ναύλωσης νέων πλοίων ή και του επιπέδου της εξοικονόμησης κόστους μεταξύ της συνολικής προσφοράς και των προσφορών για κάθε γραμμή χωριστά.

⁽¹⁴⁾ Μία συνολική και αδιαίρετη προσφορά της SNCM που αφορά το σύνολο των γραμμών· μία προσφορά της εταιρίας Corsica Ferries που περιλαμβάνει διάφορες εναλλακτικές επιλογές· μία προσφορά της CMN για έξι επιμέρους προτάσεις· η προσφορά μιας προσωρινής κοινοπραξίας που συστάθηκε από την εταιρεία Corsica Ferries και την CMN με δύο επιλογές.

⁽¹⁵⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 24 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽¹⁶⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 25 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽¹⁷⁾ Η μία προσφορά αφορούσε χωριστά την κάθε μία από τις πέντε θαλάσσιες γραμμές παροχής δημόσιας υπηρεσίας και η άλλη είχε τον χαρακτήρα συνολικής και αδιαίρετης προσφοράς και αφορούσε το σύνολο των 5 γραμμών θαλάσσιων μεταφορών.

⁽¹⁸⁾ Η εταιρεία Corsica Ferries υπέβαλε προσφορές για τις γραμμές Μασσαλία -Ajaccio, Μασσαλία — Porto-Vecchio και Μασσαλία — Propriano, καθώς και μία συνολική προσφορά γι' αυτές τις τρεις γραμμές.

⁽¹⁹⁾ Βλέπε παράγραφο 30 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

(27) Αφού η Συνέλευση της Κορσικής παρέτεινε την ημερομηνία έναρξης εφαρμογής της νέας σύμβασης ανάθεσης για την 1η Ιουλίου 2007, και μετά από νέα διαδικασία διαπραγμάτευσης, ο ΟΤC πρότεινε να απορριφθεί η προσφορά της Corsica Ferries ⁽²⁰⁾.

(28) Με την απόφαση αριθ. 07/108 της 7ης Ιουνίου 2007, η Συνέλευση της Κορσικής ανέθεσε στην κοινοπραξία της SNCM με τη CMN τη σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή σύνδεση μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων της Κορσικής, και με απόφαση της ίδιας ημέρας, εξουσιοδοτήθηκε ο πρόεδρος του εκτελεστικού συμβουλίου της περιφερειακής διοίκησης της Κορσικής να υπογράψει τη ΣΑΔΥ (εφεξής «οι δύο αποφάσεις της 7ης Ιουνίου 2007»).

2.4.2. ΑΜΦΙΣΒΗΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΓΚΥΡΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΤΗΣ 7ΗΣ ΙΟΥΝΙΟΥ 2007

(29) Το διοικητικό δικαστήριο της Bastia απέρριψε στις 24 Ιανουαρίου 2008 την αίτηση της Corsica Ferries για την ακύρωση των δύο αποφάσεων της 7ης Ιουνίου 2007. Στη συνέχεια, στις 7 Νοεμβρίου 2011, το διοικητικό Εφετείο της Μασσαλίας ακύρωσε την απόφαση του διοικητικού δικαστηρίου της Bastia της 24ης Ιανουαρίου 2008, καθώς και τις δύο αποφάσεις της 7ης Ιουνίου 2007.

(30) Σύμφωνα με την απόφαση, το διοικητικό Εφετείο αποφάνθηκε ότι υπήρξε παράβαση του κανονισμού αριθ. 3577/92 για τις θαλάσσιες ενδομεταφορές ⁽²¹⁾ (εφεξής «κανονισμός για το καμποτάζ») και ότι η ΣΑΔΥ συνιστούσε παράνομη κρατική ενίσχυση. Η απόφαση αναφέρει συναφώς ότι οι διατάξεις της πρώτης παραγράφου του άρθρου 7 της ΣΑΔΥ καθιστούν την εν λόγω σύμβαση ασυμβίβαστη με το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark ⁽²²⁾. Κατά συνέπεια, το διοικητικό Εφετείο διέταξε την περιφερειακή αρχή της Κορσικής να λύσει με φιλικό διακανονισμό τη ΣΑΔΥ πριν από την 1η Σεπτεμβρίου 2012 ⁽²³⁾.

⁽²⁰⁾ Η ΟΤC θεώρησε ότι η εταιρεία Corsica Ferries δεν ήταν σε θέση να καθορίσουν σταθερά και οριστική την ημερομηνία κατά την οποία θα μπορεί να εκμεταλλευτεί η αντιπροσωπεία και ότι δεν πληρούσε επίσης εάν ανώτατη ηλικία των σκαφών που καθορίζεται από τον ειδικό κανονισμό της πρόσκλησης υποβολής προσφορών.

⁽²¹⁾ 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.

⁽²²⁾ Απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, υπόθεση C-280/00, Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft GmbH Altmark, Συλλογή 2003, σ. 7747.

⁽²³⁾ CAA της Μασσαλίας, 7 Νοεμβρίου 2011, Société Corsica Ferries c/ Collectivité Territoriale de Corse, no08MA01604. Βλ. παράγραφο 40 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

(31) Μετά από αίτηση ανάρτησης της SNCM και της CMN, το Συμβούλιο Επικρατείας ακύρωσε στις 13 Ιουλίου 2012 την απόφαση του διοικητικού Εφετείου της 7ης Νοεμβρίου 2011 ⁽²⁴⁾ και παρέπεμψε την υπόθεση στο διοικητικό Εφετείο της Μασσαλίας.

2.5. ΠΑΡΑΘΕΣΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΤΗΣ ΣΑΔΥ

(32) Η ΣΑΔΥ υπεγράφη για την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2007 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2013. Το άρθρο 1 ορίζει ως σκοπό της ΣΑΔΥ την παροχή τακτικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών σε όλες τις γραμμές της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (εφεξής «ΑΔΥ») μεταξύ του λιμένα της Μασσαλίας και των λιμένων Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano και Balagne.

(33) Η συγγραφή υποχρεώσεων στο παράρτημα 1 της ΣΑΔΥ ορίζει τη φύση των εν λόγω υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, η σύμβαση κάνει διάκριση μεταξύ:

- (i) της μόνιμης υπηρεσίας «μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων» ⁽²⁵⁾ την οποία οφείλει να παρέχει η κοινοπραξία SNCM-CMN καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (στο εξής «βασική υπηρεσία») και

⁽²⁴⁾ Το Συμβούλιο Επικρατείας έκρινε ότι ο κανονισμός 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 «δεν εμποδίζει τη συνολική εκτίμηση της πραγματικής ανάγκης για δημόσια υπηρεσία για κάθε γραμμή ή διαδρομή στο σύνολο της περιόδου εκτέλεσης της σύμβασης ή σε διακριτές περιόδους τις οποίες ορίζει, χωρίς να είναι απαραίτητο να διαπιστωθεί εάν δικαιολογείται μόνιμος η ανάγκη κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου ή των περιόδων· ότι, στη συνέχεια, κρίνοντας ότι οι διατάξεις της συγγραφής υποχρεώσεων είναι ασυμβίβαστες με αυτόν τον κανονισμό για τον λόγο ότι η συμπληρωματική υπηρεσία που απαιτείται από την ανάδοχη κοινοπραξία για τις γραμμές Μασσαλία-Ajaccio, Μασσαλία-Bastia και Μασσαλία-Propriano, που αποσκοπούν στην ενίσχυση της μόνιμης υπηρεσίας κατά τις περιόδους αιχμής που εξασφαλίζεται σε αυτές τις ίδιες γραμμές καθόλη τη διάρκεια του έτους, θα έπρεπε να ανταποκρίνεται σε μια πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας διακριτή από την ανάγκη την οποία ικανοποιούσε αυτή η μόνιμη υπηρεσία, το διοικητικό Εφετείο της Μασσαλίας υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο». Αφετέρου, το Συμβούλιο Επικρατείας έκρινε ότι το γεγονός ότι το άρθρο 7 παράγραφος 1 της σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 38 κατωτέρω) «μπορεί να οδηγήσει στη λήψη απόφασης από το δημόσιο πρόσωπο η παρέμβαση του οποίου θα υπόκειται σε προηγούμενη κοινοποίηση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, δεν επιτρέπει καθ' αυτό τον χαρακτηρισμό αυτής της ρήτρας ως ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 της Συνθήκης· κρίνοντας το αντίθετο, το Δικαστήριο προέβη σε εσφαλμένο νομικό χαρακτηρισμό των πραγματικών περιστατικών».

⁽²⁵⁾ Στις γραμμές Μασσαλία — Bastia, Μασσαλία — Ajaccio και Μασσαλία — Porto Vecchio, οι ανάδοχοι οφείλουν να παρέχουν σε κάθε διαδρομή ελάχιστη χωρητικότητα, για τη μεταφορά επιβατών, τουλάχιστον 450 θέσεων σε κρεβάτια σε τουλάχιστον 140 καμπίνες), τουλάχιστον 50 θέσεων σε κοινές εγκαταστάσεις για ειδικό προορισμό τουλάχιστον 150 θέσεις αυτοκινήτων. Η γραμμή Μασσαλία — Propriano πρέπει να προσφέρει τουλάχιστον 200 θέσεις σε κρεβάτια σε τουλάχιστον 55 καμπίνες και τουλάχιστον 55 θέσεις αυτοκινήτων. Η γραμμή Μασσαλία — Balagne πρέπει να προσφέρει τουλάχιστον 220 θέσεις σε κρεβάτια σε τουλάχιστον 70 καμπίνες, τουλάχιστον 70 θέσεις αυτοκινήτων. Όσον αφορά τις μεταφορές εμπορευμάτων, η γραμμή Μασσαλία — Bastia πρέπει να έχει χωρητικότητα τουλάχιστον 1 800 γραμμικά μέτρα· Η γραμμή Μασσαλία — Ajaccio τουλάχιστον 1 200 γραμμικά μέτρα· η γραμμή Μασσαλία — Porto Vecchio τουλάχιστον 1 000 γραμμικά μέτρα· οι γραμμές Μασσαλία — Propriano και Μασσαλία — Balagne τουλάχιστον 600 γραμμικά μέτρα.

- (ii) της συμπληρωματικής υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών⁽²⁶⁾ η οποία πρέπει να παρέχεται στις περιόδους αιχμής που καλύπτουν περίπου 37 εβδομάδες στις γραμμές Μασσαλία-Ajaccio και Μασσαλία-Bastia και την περίοδο από 1ης Μαΐου έως 30ης Σεπτεμβρίου κάθε έτος για την γραμμή Μασσαλία-Propriano (εφεξής «συμπληρωματική υπηρεσία»).
- (34) Το άρθρο 2 της ΣΑΔΥ προσδιορίζει τις χρηματικές αντιστάθμισεις αναφοράς με βάση τις οποίες οι ανάδοχοι δεσμεύονται για τη διάρκεια της ανάθεσης. Τα ποσά των χρηματικών αντιστάθμισεων αναφοράς παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα αριθ. 4 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.
- (35) Το άρθρο 3 της ΣΑΔΥ διευκρινίζει ότι η ΑΔΥ δεν παρέχει αποκλειστικότητα για τις εξεταζόμενες γραμμές, αλλά παρέχει τη δυνατότητα σε άλλες εταιρείες να εκτελούν τακτικά δρομολόγια χωρίς χρηματική αντιστάθμιση. Μια πιθανή νεοεισερχόμενη επιχείρηση θα υπέκειτο, ωστόσο, σε υποχρεώσεις που παρουσιάζονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας⁽²⁷⁾. Επιπλέον, το άρθρο 3 ορίζει ότι οι αιτήσεις των αναδόχων για τη χορήγηση χρηματικής αντιστάθμισης έχουν καθοριστεί σε συνάρτηση με τον μηχανισμό ενίσχυσης κοινωνικού χαρακτήρα⁽²⁸⁾.
- (36) Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο της ΣΑΔΥ, η τελική χρηματική αντιστάθμιση κάθε αναδόχου για κάθε έτος περιορίζεται στο λειτουργικό έλλειμμα που προκύπτει από τις δεσμεύσεις της συγγραφής υποχρεώσεων, λαμβάνοντας υπόψη απόδοση 15 % της συμβατικής αξίας του στόλου κατ' αναλογία των ημερών πραγματικής χρήσης τους για τα δρομολόγια που αντιστοιχούν σε αυτές τις υποχρεώσεις. Η συμβατική τιμή καθορίζεται στο παράρτημα III της ΣΑΔΥ⁽²⁹⁾.
- (37) Το άρθρο 7 της ΣΑΔΥ (εφεξής «ρήτρα διασφάλισης») επιτρέπει την τροποποίηση των καταβαλλόμενων στους συναδόχους κατ' αποκοπήν ποσών των ετήσιων χρηματικών αντιστάθμισεων, σύμφωνα με τις δεσμεύσεις τους, που ορίστηκαν στο άρθρο 2 της ΣΑΔΥ για τη διάρκεια ισχύος της.
- (38) Το άρθρο 7 παράγραφος 1 ορίζει ότι, σε περίπτωση σημαντικής μεταβολής των τεχνικών, κανονιστικών ή οικονομικών όρων της σύμβασης, τα μέρη λαμβάνουν μέτρα για την αποκατάσταση της αρχικής χρηματοοικονομικής ισορροπίας, «κατά προτεραιότητα ως προς τις ανώτατες τιμές και την προσαρμογή των υπηρεσιών».
- (39) Το άρθρο 7 παράγραφος 2 της ΣΑΔΥ υπενθυμίζει ότι τα ποσά της χρηματικής αντιστάθμισης καθορίζονται βάσει προβλέψεων εσόδων από τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων. Κάθε έτος, σε περίπτωση που η απόλυτη τιμή της διαφοράς ανάμεσα στα προβλεπόμενα έσοδα⁽³⁰⁾ και τα πραγματικά έσοδα είναι ανώτερη από το 2 % των προβλεπόμενων εσόδων⁽³¹⁾, προβλέπεται διόρθωση της χρηματικής αντιστάθμισης, προς τα άνω ή προς τα κάτω, για κάθε κατηγορία εσόδων και για κάθε ανάδοχο⁽³²⁾.
- (40) Η ΣΑΔΥ προβλέπει⁽³³⁾ ότι θα πρέπει να τίθεται ανώτατο όριο στις αναπροσαρμογές της αντιστάθμισης βάσει της εν λόγω ρήτρας με συμφωνία μεταξύ των μερών κατά το τρίτο έτος εφαρμογής της συμφωνίας ανάθεσης.
- (41) Τα προβλεπόμενα έσοδα για τους δύο τύπους μεταφορών και τους δύο αναδόχους παρουσιάζονται συνοπτικά στον πίνακα 5 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.
- (42) Σύμφωνα με τη ρήτρα προσαρμογής, η σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας έχει τροποποιηθεί με πρόσθετη πράξη στις 28 Δεκεμβρίου 2009. Η τροποποίηση αυτή είχε ως αποτέλεσμα την κατάργηση 108 δρομολογίων ανά έτος μεταξύ της Μασσαλίας και της Κορσικής. Ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων μειώθηκε από 9 000 σε 8 000 κατά τις διακοπές των Χριστουγέννων, από 3 500 σε 2 300 κατά τη διάρκεια της εαρινής και φθινοπωρινής περιόδου και από 85 000 σε 71 000 κατά τη θερινή περίοδο στη γραμμή Μασσαλία-Ajaccio. Η κανότητα της συμπληρωματικής υπηρεσίας μειώθηκε κατά 7 000 θέσεις στη γραμμή Μασσαλία-Propriano.
- (43) Ο ΟΤC έχει επίσης ορίσει εκ νέου τις περιόδους πυκνότητας δρομολογίων με διάκριση ανάμεσα στην περίοδο αιχμής — περίοδος 11 εβδομάδων το θέρος, από την τελευταία εβδομάδα του Ιουνίου έως τις αρχές Σεπτεμβρίου — και τη μέση περίοδο — περίοδος 22 εβδομάδων από τον Απρίλιο έως τον Ιούνιο και από τις αρχές Σεπτεμβρίου έως τα τέλη Οκτωβρίου, εκτός των εαρινών σχολικών διακοπών και της αργίας των Αγίων Πάντων.
- (44) Τροποποιήθηκαν επίσης οι ναύλοι και η χρηματική αντιστάθμιση. Όσον αφορά τις χρηματικές αντιστάθμισεις αναφοράς, η διόρθωση (τιμή 2007) από το 2010 έως το 2013 επέφερε μείωση των ετήσιων ποσών κατά 6,5 εκατ. ευρώ για τους δύο αναδόχους. Τα αναθεωρημένα ποσά της αντιστάθμισης και των προβλεπόμενων εσόδων παρουσιάζονται στους πίνακες 7 και 8 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.
- (45) Βάσει των όρων της ΣΑΔΥ⁽³⁴⁾, το 95 % των αναπροσαρμοσμένων προβλεπόμενων ποσών αντιστάθμισης καταβάλλεται σε μηνιαίες προκαταβολές εντός 7 ημερών από την υποβολή συνοπτικής έκθεσης εκτέλεσης των υπηρεσιών. Το υπόλοιπο της αντιστάθμισης, προσαυξημένο ή μειωμένο με τις προσαρμογές, καταβάλλεται ετησίως, εντός 15 ημερών από τη διαβίβαση της τελικής έκθεσης εκτέλεσης των υπηρεσιών.
- (46) Οι συνολικές προβλεπόμενες αντιστάθμισεις ανέρχονταν σε 659 εκατ. ευρώ το 2007. Βάσει των ρητρών αναπροσαρμογής (πληθωρισμός) και προσαρμογής (διαφορά μεταξύ πραγματικών και προβλεπόμενων εσόδων, εξέλιξη της τιμής των καυσίμων, ποινές), καταβλήθηκαν πραγματικά έως το 2011 τα ακόλουθα ποσά αντιστάθμισης:

⁽²⁶⁾ Η σύνθεση της συμπληρωματικής υπηρεσίας ορίζεται στα σημεία I α) 2) (Μασσαλία — Ajaccio), β) 2) (Μασσαλία — Bastia) και ιδ) του σημείου 1.4) (Μασσαλία — Propriano) της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΑΔΥ.

⁽²⁷⁾ Βλ. αιτιολογική σκέψη 44 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽²⁸⁾ Βλ. αιτιολογική σκέψη 45 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽²⁹⁾ Βλ. αιτιολογική σκέψη 46 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽³⁰⁾ Τα προβλεπόμενα έσοδα είναι τα ακαθάριστα έσοδα αναφοράς που επανεκτιμώνται σε συνάρτηση με τον προβλεπόμενο δείκτη της τιμής του ΑΕΠ κατά το εξεταζόμενο έτος.

⁽³¹⁾ Το άρθρο 7 παράγραφος 2 προβλέπει «περιθώριο» 2 % των προβλεπόμενων εσόδων.

⁽³²⁾ Βλ. αιτιολογική σκέψη 49 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽³³⁾ Το άρθρο 7 παράγραφος 2 της ΣΑΔΥ προβλέπει ότι η εν λόγω ρήτρα προσαρμογής βάσει των πραγματικών εσόδων θα ισχύει μέχρι την εφαρμογή της ρήτρας προσαρμογής που προβλέπεται στο άρθρο 8.

⁽³⁴⁾ Το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 καθορίζει τους όρους καταβολής των οικονομικών αντιστάθμισεων.

Εκατ. ευρώ	2007	2008	2009	2010	2011	Σύνολο
Σύνολο SNCM	34,242	77,779	82,672	78,577	87,275	360,545
βασική υπηρεσία	20,453	39,343	41,818	39,423	46,123	187,160
συμπληρωματική υπηρεσία	13,764	38,415	40,738	39,018	40,839	172,774
CMN	12,525	28,067	29,270	29,184	33,853	132,899
Σύνολο	46,766	105,846	111,942	107,761	121,128	493,443

(47) Τα ποσά των αντιστάθμισεων που καταβλήθηκαν στην SNCM και καθορίστηκαν συνολικά βάσει του άρθρου 2 της ΣΑΔΥ, κατανέμονται μεταξύ της βασικής υπηρεσίας (που εκτελείται από επιβατηγοφορητά πλοία) και της συμπληρωματικής υπηρεσίας (που εκτελείται από επιβατικά πλοία), σύμφωνα με ένα σύνολο κανόνων κατανομής που προβλέπουν κυρίως αναλογική κατανομή βάσει του αποτελέσματος — αρνητικό ⁽³⁵⁾ — πριν τη χρηματική αντιστάθμιση για κάθε τύπο υπηρεσίας, όπως εγγράφεται στους λογαριασμούς αποτελεσμάτων της προσφοράς της κοινοπραξίας SNCM-CMN ⁽³⁶⁾.

3. ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΣΗΜΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

(48) Καταρχάς, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες σχετικά με την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ιδίως στον βαθμό που αυτή περιλαμβάνει και τη βασική υπηρεσία και τη συμπληρωματική υπηρεσία. Η Επιτροπή έκρινε ότι η ενσωμάτωση της συμπληρωματικής υπηρεσίας μπορεί να συνιστά παραβίαση των διατάξεων του προαναφερθέντος κανονισμού 3577/92, με αποτέλεσμα τη μη τήρηση του κριτηρίου 1 της απόφασης Altmark (σαφής καθορισμός των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας). Η Επιτροπή παρατήρησε συγκεκριμένα ότι οι γαλλικές αρχές δεν απέδειξαν ότι υπήρχε πραγματική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τη συμπληρωματική υπηρεσία και ότι, εκ πρώτης όψεως, αυτή δεν ήταν απολύτως αναγκαία για την ορθή εκτέλεση της βασικής υπηρεσίας.

(49) Δεύτερον, η Επιτροπή εξέφρασε επιφυλάξεις για τις παραμέτρους της αντιστάθμισης της παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονται στο άρθρο 7 της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 86 έως 94 της απόφασης για την κίνηση διαδικασίας) και τη συμβατότητά τους με το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark (εκ των προτέρων προσδιορισμός των παραμέτρων για τον καθορισμό του ποσού της αντιστάθμισης). Επιπλέον, η Επιτροπή έκρινε καταρχάς ότι οι διακυμάνσεις του ποσού των

προβλεπόμενων εσόδων στις διάφορες προσφορές που υπέβαλαν οι ανάδοχοι ενδέχεται να είχαν ως αποτέλεσμα την αδιαφάνεια των παραμέτρων αντιστάθμισης. Τέλος, από ορισμένες πληροφορίες συναγόταν ότι οι ανάδοχοι έλαβαν ενδεχομένως χρηματικές αντιστάθμισεις εκτός του πλαισίου της ΣΑΔΥ.

(50) Τρίτον, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες για το αν ικανοποιείται το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark (δίκαιη αντιστάθμιση για τις δαπάνες που απορρέουν από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας). Επισημάνε ότι δεν διέθετε τις αναγκαίες πληροφορίες για να διαπιστώσει αν χορηγήθηκε υπεραντιστάθμιση στους συναναδόχους, ιδίως όσον αφορά την εκτίμηση του εύλογου κέρδους. Αναρωτήθηκε ιδίως αν το άρθρο 5 παράγραφος 2 της ΣΑΔΥ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 95 έως 102 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας) ήταν αρκετό για να αποτραπεί κάθε υπεραντιστάθμιση του κόστους των παρόχων.

(51) Τέλος, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες κατά πόσο η διαδικασία ανάθεσης επέτρεψε τον πραγματικό και ελεύθερο ανταγωνισμό, που μόνον αυτός θα επέτρεπε να επιλεγεί ο υποψήφιος που θα μπορούσε να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες με το μικρότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του τέταρτου κριτηρίου της απόφασης Altmark (επιλογή παρόχου υπηρεσίας). Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν απέκλεισε το ενδεχόμενο οι απαιτήσεις της συγγραφής υποχρεώσεων, ιδίως εκείνες που αφορούσαν την ανώτατη ηλικία του στόλου και τη δυνατότητα υποβολής συνολικής προσφοράς για το σύνολο των εξυπηρετούμενων γραμμών, να είχαν ως αποτέλεσμα την παρεμπόδιση του αποτελεσματικού ανταγωνισμού για την ανάθεση της ΣΑΔΥ.

(52) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή εξέφρασε σοβαρές επιφυλάξεις στην απόφασή της για την κίνηση διαδικασίας για το κατά πόσο η ΣΑΔΥ πληρούσε όλα τα κριτήρια της απόφασης Altmark. Η Επιτροπή δεν μπορούσε, συνεπώς, να αποκλείσει ότι η SNCM και η CMN αποκόμισαν επιλεκτικό πλεονέκτημα μέσω της ΣΑΔΥ. Επιπλέον, λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι οι δύο επιχειρήσεις λειτουργούν σε μια πλήρως απελευθερωμένη αγορά από την 1η Ιανουαρίου 1993 ⁽³⁷⁾, η Επιτροπή διαπίστωσε ακόμη ότι αυτό το επιλεκτικό πλεονέκτημα θα μπορούσε να δημιουργήσει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά και να επηρεάσει τις μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές.

⁽³⁵⁾ Το αποτέλεσμα πριν την επιδότηση είναι πράγματι αρνητικό για τις δύο υπηρεσίες (βασικό και συμπληρωματικό) για κάθε έτος το διάστημα 2007 και 2011.

⁽³⁶⁾ Αυτός ο κανόνας κατανομής εφαρμόζεται στις αναπροσαρμοσμένες συμβατικές αντιστάθμισεις. Οι προσαρμογές βάσει των πραγματικών εσόδων κατανέμονται αναλογικά προς την ετήσια διαφορά που διαπιστώνεται για καθεμία από τις δύο υπηρεσίες, και τα συμπληρωματικά ποσά για ειδικά εμπορεύματα καταλογίζονται στη βασική υπηρεσία. Τέλος, οι προσαρμογές για «καύσιμα» και οι παρακρατήσεις για μη παρασχεθείσες υπηρεσίες καταλογίζονται άμεσα στη σχετική υπηρεσία.

⁽³⁷⁾ Προαναφερθείς κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3577/92.

(53) Η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι δεν μπορούσε να αποκλειστεί ότι οι αντισταθμίσεις που έλαβαν η SNCM και η CMN στο πλαίσιο της ΣΑΔΥ συνιστούσαν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Επίσης, στην απόφασή της για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι, με την επιφύλαξη ότι θα ήταν σε θέση να συμπεράνει ότι οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας είχαν καθοριστεί ορθώς, θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν οι ειδικοί κανόνες σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Ειδικότερα, η Επιτροπή έκρινε ότι το Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης του 2011 για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας⁽³⁸⁾, εφεξής «Πλαίσιο ΥΓΟΣ», αποτελούσε την εφαρμοστέα νομική βάση, με την επιφύλαξη της δυνατότητας της Γαλλίας να επικαλεσθεί άλλη πιθανή βάση συμβατότητας.

4. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

(54) Οι γαλλικές αρχές επισημαίνουν καταρχάς ότι τηρούνται χωριστοί αναλυτικοί λογαριασμοί για τις υπηρεσίες συγκοινωνιών εκτός ΑΔΥ και για τα δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο της ΑΔΥ.

(55) Υπογραμμίζουν επίσης ότι το πρωτόκολλο ιδιωτικοποίησης περιλαμβάνει ενιαία ρήτρα λύσεως της συμβάσεως. Η εν λόγω ρήτρα μπορούσε ιδίως να εφαρμοστεί σε περίπτωση απόφασης της CTC να ξεκινήσει διαβούλευση σχετικά με την ανάθεση σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2007, σε περίπτωση που αυτή η ανάθεση δημόσιας υπηρεσίας θα είχε ουσιώδεις διαφορές με τις κατευθυντήριες γραμμές που ενέκρινε η περιφερειακή συνέλευση της Κορσικής⁽³⁹⁾. Οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι η εν λόγω ρήτρα μπορεί επίσης να εφαρμοστεί σε περίπτωση ανάθεσης της σύμβασης σε τρίτους ή στην SNCM με πολύ δυσμενέστερους οικονομικούς όρους.

(56) Οι γαλλικές αρχές παρατηρούν επίσης ότι η SNCM έπαψε να κατέχει έμμεση συμμετοχή στη CMN από τις 2 Οκτωβρίου 2009 και δεν υφίσταται πλέον καμία κεφαλαιακή σχέση μεταξύ των δύο συναναδόχων.

(57) Αναφέρουν, ακόμη, ότι η μεταβολή των παραμέτρων της προσφοράς της κοινοπραξίας SNCM/CMN μεταξύ Φεβρουαρίου 2007 και 28 Μαρτίου 2007 προκύπτει από τη συνεκτίμηση των τροποποιήσεων που αφορούν το επίπεδο των προβλέψεων των δρομολογίων και των λειτουργικών δαπανών. Η αποτίμηση της εμπορικής αξίας ήταν αποτέλεσμα αξιολόγησης διεθνούς ανεξάρτητου γραφείου μεσιτείας, που είχε προβεί σε αναθεώρηση της εκτίμησής του στο διάστημα μεταξύ των δύο προσφορών της SNCM.

⁽³⁸⁾ ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15-22.

⁽³⁹⁾ Η Γαλλία κάνει αναφορά στις κατευθύνσεις για την εκμετάλλευση των γραμμών θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ Μασσαλίας και της Κορσικής από την 1η Ιανουαρίου 2007, που καθορίστηκαν από την τοπική συνέλευση της Κορσικής στις 24 Μαρτίου 2006, βλ. αιτιολογική σκέψη (22).

4.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

(58) Η Γαλλία υπέβαλε τις ακόλουθες παρατηρήσεις σχετικά με την προκαταρκτική εκτίμηση της Επιτροπής στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας ως προς την εκπλήρωση των κριτηρίων της απόφασης *Altmark*.

(59) Όσον αφορά το ενδεχόμενο να ενέχει η ΣΑΔΥ στοιχεία κρατικής ενίσχυσης, οι γαλλικές αρχές παραπέμπουν καταρχάς στην απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας της 13ης Ιουλίου 2012⁽⁴⁰⁾ με την οποία κρίθηκε ότι η ρήτρα που επιτρέπει τη λήψη μέτρων αποκατάστασης της αρχικής χρηματοοικονομικής ισορροπίας δεν συνιστά καθαυτή κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ.

4.1.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ *ALTMARK*

(60) Οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν τη διάκριση που έκανε η Επιτροπή μεταξύ «βασικής υπηρεσίας» και «συμπληρωματικής υπηρεσίας». Αντίθετα, θεωρούν ότι η ΣΑΔΥ ορίζει δύο προγραμματικές περιόδους στις οποίες αντιστοιχεί διαφορετικός όγκος προσφοράς υπηρεσιών λόγω των περιόδων αιχμής. Το σύνολο θα αντιστοιχούσε σε μια μόνιμη υπηρεσία προσαυξημένη με τις ελάχιστες εφεδρικές χωρητικότητες, λαμβανομένης υπόψη της εξέλιξης της κυκλοφορίας.

(61) Όσον αφορά την τήρηση του πρώτου κριτηρίου που θέσπισε το Δικαστήριο με την απόφαση *Altmark*, οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρεία διακριτική ευχέρεια για τον καθορισμό του πεδίου μιας ΥΓΟΣ. Τονίζουν ότι η δυνατότητα ελέγχου της Επιτροπής περιορίζεται στην εκτίμηση της ύπαρξης προδήλου σφάλματος.

(62) Προσθέτουν ότι η παροχή μόνιμης υπηρεσίας είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Οι γαλλικές αρχές παραπέμπουν στην προαναφερθείσα απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας που έκρινε ότι ο κανονισμός 3577/92 δεν εμποδίζει να εκτιμηθεί η πραγματική ανάγκη για παροχή δημόσιας υπηρεσίας με συνολικό τρόπο, χωρίς να είναι απαραίτητο να εξεταστεί αν η ανάγκη αυτή δικαιολογείται σε μόνιμη βάση. Συναφώς, οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν τη σημασία του να μην περιορίζεται το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας στις μη αποδοτικές δραστηριότητες, ώστε να διασφαλίζεται εξισορρόπηση. Για να στηρίξουν τη θέση τους, διευκρινίζουν ότι η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΑΔΥ δεν απαιτεί τη χρήση διαφορετικών πλοίων για τη μόνιμη υπηρεσία και τη συμπληρωματική υπηρεσία.

⁽⁴⁰⁾ ΕΚ, 13 Ιουλίου 2012, *Compagnie Méridionale de Navigation*, εθνική εταιρεία *Corse Méditerranée*, req. no 355616.

(63) Ως προς την ικανότητα των φορέων της αγοράς να εξασφαλίζουν την υπηρεσία θαλάσσιας μεταφοράς, οι γαλλικές αρχές εκτιμούν ότι, από μόνη της, η εξέλιξη της κυκλοφορίας στη σύνδεση Μασσαλίας-Κορσικής σε σύγκριση με τη γραμμή Τουλόν-Κορσική δεν επιτρέπει να διαπιστωθεί ύπαρξη πρόδηλου σφάλματος στον ορισμό του πεδίου της ΥΓΟΣ. Υπενθυμίζουν ότι το συμβούλιο ανταγωνισμού έκρινε, στις 11 Δεκεμβρίου 2006 ⁽⁴¹⁾, ότι δεν υπάρχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των αγορών των διαφόρων συγκοινωνιακών συνδέσεων της Κορσικής. Συνεπώς, οι γαλλικές αρχές κρίνουν ότι οι θαλάσσιες συνδέσεις με αναχώρηση από τη Μασσαλία αποτελούν σχετική αγορά.

(64) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν, εξάλλου, ότι η μείωση της κυκλοφορίας με αναχώρηση από τη Μασσαλία το 2004 και 2005 οφείλεται στη διακοπή παροχής της υπηρεσίας επί έναν μήνα λόγω των συνδικαλιστικών κινητοποιήσεων στην SNCM. Αντίθετα, η αύξηση της κυκλοφορίας από τον λιμένα της Τουλόν αποδίδεται εν μέρει στο φαινόμενο των «συγκοινωνούντων δοχείων» με τις αναχωρήσεις από την Ιταλία.

(65) Τέλος, υποστηρίζουν ότι δεν υπήρξε καμία υπερδιαστασιολόγηση της προσφοράς από τη CTC. Το επίπεδο της ικανότητας ήταν ιδίως αποτέλεσμα της απαίτησης για συνεχή παροχή της δημόσιας υπηρεσίας και, γενικότερα, των διατάξεων της ΣΑΔΥ που επιβάλλουν υποχρεώσεις ως προς τους ναύλους και την ποιότητα των υπηρεσιών.

4.1.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΛΛΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ALTMARK

(66) Ως προς την τήρηση του δεύτερου και του τρίτου κριτηρίου της προαναφερθείσας απόφασης Altmark, οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν, σε ένα πρώτο στάδιο, ότι το άρθρο 7 παράγραφος 1 της ΣΑΔΥ που επιτρέπει στα μέρη να καθορίσουν τα μέτρα αποκατάστασης της αρχικής χρηματοοικονομικής ισορροπίας, δεν επιβάλλει τον εκ των προτέρων καθορισμό της μεθόδου μιας τέτοιας προσαρμογής. Αυτή η διακριτική ευχέρεια αποτελεί, κατά την άποψη τους, απαραίτητη προϋπόθεση για την ευελιξία της υπηρεσίας σε συνάρτηση με τις συνθήκες που την περιβάλλουν. Οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν στη συνέχεια ότι αυτές οι τροποποιήσεις της ΣΑΔΥ μπορούν να επιφέρουν είτε αύξηση είτε μείωση της καταβαλλόμενης χρηματικής αντιστάθμισης, αλλά εστιάζονται κατά προτεραιότητα στις υποχρεώσεις των αναδόχων ή στις τιμές που καταβάλλουν οι χρήστες. Κατά την άποψη των γαλλικών αρχών, εάν θα έπρεπε να ληφθεί απόφαση να αυξηθεί το ποσό της αντιστάθμισης που καταβάλλει η CTC, αυτό θα ήταν το μέτρο που θα έπρεπε να εκτιμηθεί με βάση τα κριτήρια της προαναφερθείσας απόφασης Altmark και όχι το ίδιο το άρθρο 7 παράγραφος 1 της ΣΑΔΥ.

(67) Όσον αφορά την τήρηση του τέταρτου κριτηρίου της απόφασης Altmark, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι η διαδικασία

ανάθεσης εξασφαλίζει επαρκές επίπεδο ανταγωνισμού. Ισχυρίζονται επίσης ότι η εν λόγω διαδικασία επέτρεψε να υποβληθούν αρκετές υποψηφιότητες και προσφορές, χωρίς να υπάρξει καμία αίτηση ή προσφυγή κατά των όρων της συγγραφής υποχρεώσεων, ότι διεξήχθη πραγματική διαπραγμάτευση όλων των προσφορών, ο πρόεδρος της CTC είχε επιλέξει ανάμεσα σε περισσότερες προσφορές και ότι οι διαφορές των προσφορών από πλευράς ποιότητας δεν επιτρέπουν να υποστηριχθεί η άποψη ότι δεν υπήρξε αποτελεσματικός ανταγωνισμός, και ότι οι διαδοχικές δικαστικές διαφορές σχετικά με την εξεταζόμενη ΑΔΥ αποδεικνύουν από μόνες τους ότι ασκείται στην πράξη ο ανταγωνισμός.

(68) Οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν ακόμη ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της SNCM είναι ανεξάρτητη από τη διαδικασία ανάθεσης της δημόσιας υπηρεσίας και ότι η CTC έχει την πλήρη και αποκλειστική ευθύνη σε θέματα θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης της Κορσικής.

(69) Απαντώντας στις επιφυλάξεις της Επιτροπής που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 51 ανωτέρω, οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν, τέλος, ότι τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν νομίμως ⁽⁴²⁾, κατά τον ορισμό μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, υποχρεώσεις που υπερβαίνουν το πεδίο των όρων σχετικά με 1/τους λιμένες που πρέπει να εξυπηρετούνται, 2/τον τακτικό χαρακτήρα, 3/τη συνέχεια της υπηρεσίας, 4/τη συχνότητα 5/την ικανότητα παροχής υπηρεσιών, 6/τους ναύλους και 7/τα πληρώματα των πλοίων.

4.2. ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

(70) Επικουρικώς, οι γαλλικές αρχές θεωρούν ότι στην προκειμένη περίπτωση πληρούνται όλοι οι όροι που ορίζει το Πλαίσιο ΥΓΟΣ σε σχέση με τον ορισμό των ΥΓΟΣ, τον ακριβή προσδιορισμό της εντολής, τη μη υπέρμετρα μεγάλη διάρκειά της, τη συμμόρφωση με την οδηγία 2006/111/ΕΚ για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών συναλλαγών ⁽⁴³⁾ και την απαγόρευση της υπεραντιστάθμισης.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

5.1. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ CORSICA FERRIES

(71) Η Corsica Ferries υπενθυμίζει πρωτίστως την οικονομική σημασία των θαλάσσιων μεταφορών προς την Κορσική για τους συντελεστές της αγοράς, υπογραμμίζοντας ιδίως ότι η

⁽⁴¹⁾ Απόφαση αριθ. 06-MC-03 της 11ης Δεκεμβρίου 2006 σχετικά με τις αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Κορσικής και του ηπειρωτικού εδάφους.

⁽⁴²⁾ Οι γαλλικές αρχές παραπέμπουν στην ανακοίνωση COM (2003) 595 τελικό, της 22ας Δεκεμβρίου 2003, σχετικά με την ερμηνεία του κανονισμού 3577/92.

⁽⁴³⁾ Οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής, της 16ης Νοεμβρίου 2006, για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των κρατών μελών και των δημοσίων επιχειρήσεων καθώς και για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια εντός ορισμένων επιχειρήσεων, ΕΕ L 318 της 17.11.2006, σ. 17-25.

εκμετάλλευση των εξεταζόμενων γραμμών αντιπροσωπεύει γενικά μερίδιο του καθαρού αποτελέσματος των φορέων εκμετάλλευσης υψηλότερο από το μερίδιο του κύκλου εργασιών που προέρχεται από αυτή τη δραστηριότητα (44).

5.1.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟ ΤΗΣ ΣΑΔΥ ΩΣ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

- (72) Η Corsica Ferries σχολιάζει καταρχάς τον χαρακτηρισμό του μέτρου ως κρατική ενίσχυση. Θεωρεί ότι πληρούνται στην προκειμένη περίπτωση τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ και εκτιμά, ιδίως, ότι η χορηγηθείσα από τον ΟΤΕ ενίσχυση συνιστά επιλεκτικό πλεονέκτημα υπέρ των δικαιούχων και νοθεύει τον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών. Όσον αφορά τα τέσσερα κριτήρια της απόφασης *Altmark*, η Corsica Ferries διατυπώνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις.

5.1.1.1. Σχετικά με το πρώτο κριτήριο της απόφασης *Altmark*

- (73) Ως προς τη δυνατότητα διαχωρισμού της βασικής υπηρεσίας από τη συμπληρωματική υπηρεσία, η Corsica Ferries εκτιμά ότι η ίδια η ΣΑΔΥ παρέχει τη δυνατότητα διαχωρισμού ανάμεσα στην εφαρμογή της και σε αυτές τις δραστηριότητες. Γενικά, υπογραμμίζει ότι οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα ήταν πιο δεσμευτικές όσον αφορά τη βασική υπηρεσία, σύμφωνα με ένα σύνολο κριτηρίων που αναλύονται στον κατωτέρω πίνακα:

Σύγκριση των τεχνικών απαιτήσεων για τη βασική και τη συμπληρωματική υπηρεσία στα δρομολόγια από τη Μασσαλία προς Ajaccio και Bastia

	Βασική υπηρεσία Μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών	Συμπληρωματική υπηρεσία Μεταφορά επιβατών
Περίοδος	Καθημερινώς καθ' όλη τη διάρκεια της ΣΑΔΥ	Διακοπές Χριστουγέννων/Φεβρουαρίου 22 εβδομάδες την άνοιξη 11 εβδομάδες το καλοκαίρι
Ωράρια	Αναχώρηση από ώρα 18.00 έως 20.00 Άφιξη από ώρα 6.00 έως 8.00	Ευχέρεια επιλογής των αναδόχων
Συχνότητα	365 ημέρες το έτος	Ευχέρεια επιλογής των αναδόχων
Ικανότητα μεταφοράς οχημάτων	Σταθερή κατά τη ΣΑΔΥ και καθοριζόμενη ανά διαδρομή	Ποικίλλει ανάλογα με τις περιόδους και ελεύθερη για κάθε διαδρομή
Αριθμός καμπινών	Σταθερός κατά τη ΣΑΔΥ και καθορισμένος ανά διαδρομή	Ποικίλλει ανάλογα με τις περιόδους και ελεύθερος για κάθε διαδρομή
Υποδοχή και εστίαση	Ενιαίο σημείο πώλησης και εστίασης	Τουλάχιστον δύο είδη εστίασης
Διαδρομή	Χωρίς ενδιάμεσο σταθμό	Πιθανές ενδιάμεσες στάσεις

(44) Με άλλους όρους, το καθαρό περιθώριο για τις θαλάσσιες μεταφορές με την Κορσική είναι ανώτερο από το μέσο καθαρό περιθώριο των εν λόγω επιχειρήσεων.

- (74) Ειδικότερα, η Corsica Ferries αμφισβητεί ότι η συμπληρωματική υπηρεσία μπορεί να θεωρηθεί απολύτως αναγκαία από τεχνική άποψη για τη βασική υπηρεσία. Επισημαίνει ακόμη ότι τα πλοία της συμπληρωματικής υπηρεσίας (οχηματαγωγά) δεν θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την εκμετάλλευση της βασικής υπηρεσίας (πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών), ότι για την εκμετάλλευση αυτών των δραστηριοτήτων απασχολείται διαφορετικό προσωπικό και ότι η συγγραφή υποχρεώσεων αναθέτει την εκμετάλλευση της συμπληρωματικής υπηρεσίας μόνο στη SNCM. Επιπλέον, παρατηρεί, ότι η συγγραφή υποχρεώσεων, όπως προβλέπεται για την περίοδο μετά το 2013, προβλέπει ότι ο ανάδοχος είναι αποκλειστικά υπεύθυνος για την παροχή της βασικής υπηρεσίας.

- (75) Όσον αφορά την έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας, η Corsica Ferries διευκρινίζει ότι οι γαλλικές αρχές δεν απέδειξαν ότι η προσφορά της υπηρεσίας σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού δεν θα ικανοποιούσε τις προσδιορισθείσες ανάγκες δημόσιας υπηρεσίας.

- (76) Θεωρεί πρωτίστως ότι μόνο η βασική υπηρεσία, λόγω των υποχρεώσεων που την συνοδεύουν, ανταποκρινόταν σε μια πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας. Αντίθετα, θα αποκλειόταν η παροχή συμπληρωματικής υπηρεσίας, διότι αφορά μόνο τη μεταφορά επιβατών σε ορισμένες περιόδους του έτους, αλλά μόνο για τρεις από τους έξι λιμένες της Κορσικής. Για την Corsica Ferries, η εκτίμηση αυτή επιβεβαιώνεται από την αύξηση κατά 40 % των ανωτάτων ορίων των ναύλων κατά τη θερινή περίοδο και από το γεγονός ότι οι επιβάτες της συμπληρωματικής υπηρεσίας ήταν κυρίως τουρίστες για τους οποίους θα ήταν αδιάφορο το αν θα μεταβούν στην Κορσική από τη Μασσαλία ή την Τουλόν. Αντίθετα, οι επιβάτες της βασικής υπηρεσίας ήταν κυρίως κάτοικοι της Κορσικής ή της νότιας Γαλλίας, που θα τους ενδιέφερε περισσότερο η απόσταση του λιμένα αναχώρησής από την κατοικία τους.

- (77) Κατά την άποψη της Corsica Ferries, η εξέλιξη της κυκλοφορίας το διάστημα από το 2002 έως το 2005, που χαρακτηρίζεται από ελαφρά αύξηση της κυκλοφορίας στη βασική υπηρεσία (45), μεγάλη μείωση της κυκλοφορίας στη συμπληρωματική υπηρεσία (46) και αύξηση της κυκλοφορίας μεταξύ της Τουλόν και της Κορσικής (47), καταδεικνύει τον άμεσο ανταγωνισμό μεταξύ της προσφοράς της συμπληρωματικής υπηρεσίας και της δικής της προσφοράς από τους λιμένες της Τουλόν. Ο ανταγωνισμός αυτός επιβεβαιώνει, κατά την άποψη της, τον εμπορικό και ανταγωνιστικό χαρακτήρα της υπηρεσίας που, ως εκ τούτου, δεν ανταποκρινόταν σε μια πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας.

- (78) Δεύτερον, η Corsica Ferries εκτιμά ότι η συμπληρωματική υπηρεσία όπως ορίστηκε στη ΣΑΔΥ δεν ήταν αναλογική ως προς την απόφαση *Anailir* (48), διότι είναι προφανώς μεγαλύτερων διαστάσεων σε σχέση με την κίνηση των θαλάσσιων γραμμών που συνδέουν τη Μασσαλία με την Κορσική.

(45) Αύξηση κατά 44 242 επιβάτες.

(46) Μείωση κατά 208 213 επιβάτες.

(47) Αύξηση κατά 324 466 επιβάτες.

(48) Απόφαση της 20ής Φεβρουαρίου 2001 στην υπόθεση C-205/99 *Anailir* EA κατά Ισπανίας, Συλλογή 2001, I-1295.

- (79) Τέλος, η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι, όταν ελήφθη η απόφαση της Συνέλευσης της Κορσικής στις 24 Μαρτίου 2006, η συμπληρωματική υπηρεσία δεν μπορούσε να θεωρηθεί ότι ανταποκρινόταν σε ανεπάρκεια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Υπογραμμίζει επίσης ότι, εάν το επίπεδο της προσφοράς της αυξήθηκε κατά 455 % με αφετηρία την Τουλόν μεταξύ 2000 και 2007, περιορίζει ηθελημένα την προσφορά αυτή, λόγω της ύπαρξης επιδοτούμενης συμπληρωματικής υπηρεσίας. Διευκρινίζει ότι οι χωρητικότητες που προσφέρει τη θερινή περίοδο και το διάστημα από την άνοιξη έως το φθινόπωρο, σε συνδυασμό με αυτό που αντιστοιχεί στη βασική υπηρεσία που προσφέρει ο ανάδοχος, θα ήταν επαρκείς για την ικανοποίηση της ζήτησης. Αναφέρει ότι το ποσοστό πληρότητας των πλοίων του αναδόχου που χρησιμοποιούνται για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας στην ΑΔΥ την περίοδο 2007-2013 δεν υπερέβη αρχικά το 30 % ⁽⁴⁹⁾. Η Corsica Ferries συνάγει εκ των ανωτέρω ότι η ανεπάρκεια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας δεν μπορεί να εκτιμηθεί με τον ίδιο τρόπο κατά τη θέσπιση των προδιαγραφών της ΑΔΥ για την περίοδο 2007-2013 και για την προηγούμενη από αυτήν περίοδο.
- (80) Συμπληρωματικά, η Corsica Ferries εκτιμά ότι η επιχειρηματολογία της εφαρμόζεται εν μέρει στη μεταφορά εμπορευμάτων. Διευκρινίζει ότι η ανάπτυξη της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών από τους λιμένες της Τουλόν δεν είχε αρνητική επίπτωση στον όγκο των εμπορευμάτων που μεταφέρονται στο πλαίσιο της ΑΔΥ, τονίζοντας τη σημασία μιας υπηρεσίας που θα ικανοποιούσε τις απαιτήσεις της συνέχειας και της ποιότητας της υπηρεσίας και θα ανταποκρινόταν σε μια μη ικανοποιούμενη ανάγκη.
- (81) Η Corsica Ferries εκτιμά ότι, με βάση τα ανωτέρω, δεν τηρείται στην προκειμένη περίπτωση το πρώτο κριτήριο της απόφασης Altmark.
- 5.1.1.2. Σχετικά με το δεύτερο κριτήριο της απόφασης Altmark**
- (82) Όσον αφορά το ποσό της αντιστάθμισης, η Corsica Ferries εκτιμά ότι πρέπει να αξιολογηθεί βάσει των εφαρμοστέων κανόνων που θα απέκλειαν κάθε δυνατότητα άσκησης ανταγωνισμού στους συναδόχους.
- (83) Η Corsica Ferries εκτιμά καταρχάς ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας δεν πληροί τις απαιτήσεις ακρίβειας, αντικειμενικότητας και διαφάνειας. Κρίνει ότι η αναφορά στην «ασυνήθη, απρόβλεπτη και ανεξάρτητη από τη βούληση των μεταφορέων αύξηση» που θα μπορούσε να δικαιολογήσει την εξέλιξη των ανώτατων τιμών δεν είναι αρκετά σαφής. Γενικά, το ποσό της χρηματικής αντιστάθμισης θα αυξανόταν με ταχύτερο ρυθμό από αυτόν της μείωσης των πραγματικών εσόδων, και αντιστρόφως.
- (84) Προσθέτει ότι η προς τα άνω αναθεώρηση των προβλεπόμενων εσόδων μεταξύ της προσφοράς του Δεκεμβρίου 2006 και της προσφοράς του Μαρτίου 2007 αποσκοπούσε, κατ'εφαρμογή της ρήτρας διασφάλισης των εσόδων (άρθρο 7 της ΣΑΔΥ), στην καταβολή αντιστάθμισης συμπληρωματικής προς την επιδότηση λειτουργίας. Επιπλέον, θεωρεί ότι η βάση που χρησιμεύει ως τιμή αναφοράς για τον προσδιορισμό της αξίας των πλοίων της SNCM δεν είναι ούτε αντικειμενική ούτε διαφανής, εφόσον η βάση αυτή έχει μεταβληθεί σημαντικά μεταξύ των διαφόρων προσφορών που υπέβαλε η εταιρεία.
- (85) Η Corsica Ferries θεωρεί επιπλέον ότι δεν καθορίστηκαν οι παράμετροι υπολογισμού της αντιστάθμισης που συνδέεται με την εφαρμογή της ρήτρας διασφάλισης. Αυτός ο μη καθορισμός συνεπαγόταν τη χορήγηση πρόσθετης χρηματοδότησης στους αναδόχους. Θεωρεί ότι η μερική αντιστάθμιση της διαφοράς ανάμεσα στα προβλεπόμενα έσοδα και πραγματικά έσοδα υπολογίστηκε βάσει υπερεκτιμημένης πρόβλεψης της κυκλοφορίας.
- 5.1.1.3. Σχετικά με το τρίτο κριτήριο της απόφασης Altmark**
- (86) Η Corsica Ferries εκτιμά, αφενός, ότι ένα ποσοστό απόδοσης 15 % του επενδεδυμένου κεφαλαίου ήταν υπερβολικό σε σχέση με τα πρότυπα των θαλάσσιων μεταφορών. Θεωρεί ότι το ποσοστό αυτό διογκώθηκε με την εκτίμηση της αγοραίας αξίας των πλοίων από την SNCM.
- (87) Αφετέρου, θεωρεί ότι δεν τέθηκε σε εφαρμογή κανένας μηχανισμός αποτελεσματικού ελέγχου για να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρξει υπεραντιστάθμιση.
- 5.1.1.4. Σχετικά με το τέταρτο κριτήριο της απόφασης Altmark**
- (88) Η Corsica Ferries ισχυρίζεται ότι η διαδικασία ανάθεσης της ΑΔΥ δεν επέτρεψε να διασφαλιστεί πραγματικός και ελεύθερος ανταγωνισμός. Θεωρεί ότι το αποτέλεσμα της διαδικασίας αυτής επηρεάστηκε από τις οικονομικές επιπτώσεις που θα είχε η εφαρμογή της ρήτρας λύσεως της συμβάσεως σε περίπτωση μη ανανέωσης της ΑΔΥ. Θεωρεί ακόμη ότι οι όροι της συγγραφής υποχρεώσεων δεν διασφάλιζαν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Αναφέρεται στη ρήτρα που αποσκοπούσε στο να μην επιδεινωθεί η οικονομική κατάσταση του αναδόχου ⁽⁵⁰⁾, στην έκταση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβλήθηκαν, την έλλειψη χρηματικών αντιστάθμισεων προς όφελος των εταιρειών που ανταγωνίζονται

⁽⁴⁹⁾ Η Corsica Ferries βασίζεται κυρίως σε στατιστικές που περιέχει η απόφαση της Συνέλευσης της Κορσικής της 26ης Νοεμβρίου 2009.

⁽⁵⁰⁾ Άρθρο 3 της ΣΑΔΥ, βλ. αιτιολογική σκέψη 35 ανωτέρω.

τους συναδόχους, τη διακριτική ευχέρεια του ΟΤC όσον αφορά τις παρεκκλίσεις από τον ειδικό κανονισμό της πρόσκλησης υποβολής προσφορών (RPAO) και τη συγγραφή υποχρεώσεων, την υποχρέωση εκμετάλλευσης των πλοίων που τέθηκαν σε λειτουργία μετά την 1η Ιανουαρίου 1987, το υπερβολικό μέγεθος της δημόσιας υπηρεσίας θαλάσσιας συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, την απουσία κατανομής μεταξύ της βασικής υπηρεσίας και της συμπληρωματικής υπηρεσίας και στην ερμηνεία της RPAO όσον αφορά την κατάθεση προσφοράς που περιλαμβάνει μη κατονομαζόμενα σκάφη.

- (89) Επιπλέον, η Corsica Ferries τονίζει ότι η διαδικασία ανάθεσης της ΑΔΥ δεν είχε ως αποτέλεσμα να επιλεγεί η λιγότερο επαχθής προσφορά. Η προσφορά της κοινοπραξίας SNCM/CMN συνεπαγόταν την καταβολή επιδότησης άνω των 15 εκατ. ευρώ ετησίως, γεγονός που αποτελούσε συνδυασμό με την προσφορά της Corsica Ferries.
- (90) Κατά συνέπεια, η Corsica Ferries τονίζει ότι το ύψος της αντιστάθμισης θα έπρεπε να καθοριστεί λαμβάνοντας ως σημείο αναφοράς μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα. Κρίνοντας ότι μπορεί να αποτελέσει αυτό το σημείο αναφοράς, θεωρεί επιπλέον ότι ήταν σε θέση να εξυπηρετήσει τους λιμένες Ajaccio, Propriano και Porto-Vecchio — με κόστος χαμηλότερο από το ήμισυ του κόστους που πρότεινε η κοινοπραξία SNCM/CMN.

5.1.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ SNCM ΚΑΙ ΤΗΣ CMN

- (91) Η Corsica Ferries τονίζει ότι το σύστημα κοινωνικής πρόνοιας έχει το πρόσθετο πλεονέκτημα ότι καταβάλλει αποζημίωση μόνο για τις διαδρομές που πραγματοποιούν όντως οι επιλέξιμοι επιβάτες, σε αντίθεση με την ΑΔΥ που χρηματοδοτεί την ικανότητα μεταφοράς. Το εν λόγω σύστημα κοινωνικής πρόνοιας μπορεί να συμβάλει στη χρηματοδότηση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας σε κόστος σημαντικά χαμηλότερο από αυτό που συνεπάγεται το καθεστώς της ΑΔΥ.

5.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ SNCM ΚΑΙ ΤΗΣ CMN

5.2.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ALTMARK

- (92) Η SNCM και η CMN θεωρούν καταρχήν ότι η ΣΑΔΥ δεν κάνει διάκριση ανάμεσα σε βασική υπηρεσία και σε συμπληρωματική υπηρεσία. Όπως και οι γαλλικές αρχές, θεωρούν ότι η ΣΑΔΥ ορίζει δύο προγραμματικές περιόδους στις οποίες αντιστοιχούν διαφορετικοί όγκοι προσφορών αναλόγως των περιόδων αιχμής. Κατά την SNCM, το κοινωνικό σύνολο επιβαρύνεται αδιαμφισβήτητα με τα πάγια έξοδα που επιβάλλονται στους αναδόχους όλη τη διάρκεια του έτους, ώστε να ικανοποιούνται οι συγκεκριμένες ανάγκες της ανάθεσης.

- (93) Η SNCM υπενθυμίζει συναφώς ότι τα κράτη μέλη διαθέτουν ευρεία εξουσία εκτίμησης του πεδίου των ΥΓΟΣ που θα μπορούσαν να τεθούν υπό αμφισβήτηση από την Επιτροπή μόνον ως προς την ύπαρξη προδήλου σφάλματος εκτίμησης. Συνεπώς, θεωρεί ότι θα ήταν υπερβολικό, όσον αφορά το βάρος της αποδείξεως, να απαιτείται από το εκάστοτε κράτος μέλος να αποδείξει ότι η εκτέλεση των τακτικών υπηρεσιών μεταφορών σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού δεν ικανοποιεί τις ανάγκες που ορίζονται ως δημόσια υπηρεσία.

- (94) Η SNCM εκτιμά ακόμη ότι από το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92 δεν συνάγεται ότι το κριτήριο της πραγματικής ανάγκης δημόσιας υπηρεσίας που συνδέεται με ανεπάρκεια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας αποτελεί γενικό κανόνα που πρέπει να εφαρμοστεί στην προκειμένη περίπτωση. Θεωρεί ότι η ερμηνεία του Δικαστηρίου στην απόφασή του στην υπόθεση Analir⁽⁵¹⁾ δεν θέτει γενικά ως προϋπόθεση τήρησης αυτού του κριτηρίου την ικανότητα των κρατών μελών να ορίζουν το εύρος των αποστολών δημόσιας υπηρεσίας.

- (95) Η SNCM και η CMN θεωρούν επίσης, σύμφωνα με τη θέση των γαλλικών αρχών, ότι, αν η Επιτροπή δεν αποδεχθεί αυτή την ερμηνεία, η ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας που συνδέεται με την έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας θα πρέπει να αξιολογείται συνολικά για ολόκληρη την περίοδο εκτέλεσης της σύμβασης. Αυτή η συνολική εκτίμηση θα συνέβαλε στην ελάφρυνση της επιβάρυνσης από την παροχή δημόσιας υπηρεσίας μέσω του συμψηφισμού με τα έσοδα της περιόδου αιχμής. Θα είχε συνεπώς καθοριστική σημασία η εκτίμηση του κατά πόσο ο ιδιώτης επιχειρηματίας είναι σε θέση να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις τακτικότητας, συνέχειας και συχνότητας κατά την παροχή της υπηρεσίας καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η CMN θεωρεί επίσης ότι η βασική υπηρεσία είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας.

- (96) Ως προς αυτό, η SNCM τονίζει ότι η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΑΔΥ δεν απαιτεί τη χρήση διαφορετικών πλοίων για τη μόνιμη υπηρεσία και τη συμπληρωματική υπηρεσία.

- (97) Επιπλέον, θεωρεί ότι η σύγκριση της κίνησης στις συνδέσεις Μασσαλίας-Κορσικής και Τουλόν-Κορσικής δεν αρκεί για να τεκμηριωθεί η ύπαρξη προδήλου σφάλματος εκτίμησης όσον αφορά την αξιολόγηση της ικανότητας της ιδιωτικής προσφοράς να ικανοποιήσει την ανάγκη όπως ορίζεται από τις ΥΔΥ. Εξάλλου, η μείωση της συνολικής κίνησης για τους συναδόχους κατά τα έτη 2004-2005 συνδεόταν, κατά την κρίση των γαλλικών αρχών, με τη διακοπή παροχής της υπηρεσίας από την SNCM λόγω των συνδικαλιστικών κινητοποιήσεων. Αντίθετα, η αύξηση της κίνησης με αφετηρία την Τουλόν οφειλόταν στο φαινόμενο των συγκοινωνούντων δοχείων με τις αναχωρήσεις από την Ιταλία.

⁽⁵¹⁾ Προαναφερθείσα υπόθεση C-205/99.

- (98) Αναφορικά με το ενδεχόμενο υπερδιαστασιολόγησης της προσφοράς υπηρεσιών της ΣΑΔΥ, η SNCM θεωρεί ότι η περίοδος αναφοράς δεν θα μπορούσε να περιλαμβάνει τα έτη 2004 και 2005, λόγω των ανωτέρω συνδικαλιστικών κινητοποιήσεων. Υπήρχε, συνεπώς, ανάγκη για οχηματαγωγά πλοία για την ικανοποίηση των αναγκών κατά την περίοδο αιχμής. Η CMN διευκρινίζει επίσης ότι η διαστασιολόγηση της προσφοράς ήταν σε συνάρτηση με το οικονομικό περιβάλλον, τις διαταραχές της υπηρεσίας ή την κατεύθυνση των δρομολογίων κατά την περίοδο αιχμής, όπου εκτελούνται δρομολόγια με χαμηλή πληρότητα.
- (99) Η SNCM και η CMN παρατηρούν επίσης ότι οι παρεχόμενες από την Corsica Ferries υπηρεσίες με αφετηρία την Τουλόν δεν υπόκεινται στις ίδιες υποχρεώσεις με εκείνες που επιβάλλει στους συναναδόχους η εφαρμογή της ΣΑΔΥ. Στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, η SNCM και η CMN υπογραμμίζουν τις υποχρεώσεις των ωραρίων, της μεταφορικής ικανότητας και των τιμών στις οποίες υπόκεινται. Στον τομέα της μεταφοράς επιβατών, η SNCM θεωρεί ότι οι περιορισμοί ως προς τα ωράρια περιορίζουν τον αριθμό των δρομολογίων με επιστροφή, ότι οι μικρότεροι τιμολογιακοί περιορισμοί της Corsica Ferries μπορούν να της εξασφαλίζουν μεγαλύτερη εμπορική ελευθερία και ότι οι απαιτήσεις ποιότητας της υπηρεσίας θα οδηγούσαν σε αύξηση του κόστους που βαρύνει τους συναναδόχους. Επίσης, η SNCM αναφέρει την ιδιαιτερότητα των τοπικών προορισμών που περιλαμβάνονται στη συγγραφή υποχρεώσεων και τις υποχρεώσεις της να εκτελεί δρομολόγια με επιστροφή σε καθημερινή βάση, όπως αναφέρει η Corsica Ferries.
- (100) Επικουρικός, η SNCM τονίζει ότι οι επιδοτήσεις που θα ελάμβαναν οι άλλοι φορείς της αγοράς, και ιδίως η κοινωνική πρόνοια, θα μπορούσαν να επηρεάσουν την εξέλιξη της κυκλοφορίας. Κατά συνέπεια, αυτό το τελευταίο στοιχείο δεν αποδεικνύει περιορισμένη ικανότητα των αναδόχων να εκτελούν τις υποχρεώσεις που τους έχουν ανατεθεί.
- (101) Τέλος, η SNCM διαπιστώνει ότι η προσφορά της υπηρεσίας της καθορίστηκε το 2007. Έτσι, η μείωση των απαιτήσεων του ΟΤC το 2009 συνδεόταν κυρίως με την οικονομική κρίση καθώς και με τις επενδύσεις που πραγματοποίησε η εταιρεία Corsica Ferries.
- 5.2.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ALTMARK
- (102) Σύμφωνα με τη θέση των γαλλικών αρχών (βλ. αιτιολογική σκέψη 66 ανωτέρω), η SNCM θεωρεί ότι το άρθρο 7 παράγραφος 1 της ΣΑΔΥ είναι αρκετό για τον καθορισμό των παραμέτρων βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση. Εξάλλου, μόνο η πράξη που εκδίδεται βάσει αυτής της διάταξης θα μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο ελέγχου, με εξαίρεση την ύπαρξη του ίδιου του άρθρου 7 παράγραφος 1.
- (103) Η SNCM και η CMN πιστεύουν, εξάλλου, ότι η συλλογιστική των γαλλικών αρχών στην ανωτέρω αιτιολογική σκέψη εφαρμόζεται επίσης και στο ζήτημα της προσαρμογής της αντιστάθμισης σε συνάρτηση με τα πραγματικά έσοδα που προβλέπονται στη ΣΑΔΥ. Η εφαρμογή της εν λόγω ρήτρας θα είναι αυτόματη και δεν θα παρέχει καμία δυνατότητα υποκειμενικής ερμηνείας. Η ρήτρα διασφάλισης για τα «καύσιμα» θα ήταν, κατά την άποψή τους, δικαιολογημένη λόγω της αδυναμίας να προβλεφθεί η εξέλιξη των αγορών και η επίπτωση των αλλαγών των κανονιστικών ρυθμίσεων. Η CMN επισημαίνει, τέλος, ότι η ρήτρα διασφάλισης των εσόδων εφαρμόζεται τόσο στη μείωση όσο και στην αύξηση των εσόδων.
- (104) Η SNCM κρίνει ότι η διακύμανση του ποσού των προβλεπόμενων εσόδων μεταξύ των διαφόρων προσφορών που προτείνονται από τους συναναδόχους δεν μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη διαφάνεια των παραμέτρων του μηχανισμού αντιστάθμισης.
- (105) Η εταιρεία SNCM διευκρινίζει επίσης ότι δεν καταβλήθηκε καμία χρηματική αντιστάθμιση εκτός του προβλεπόμενου από την ΑΔΥ πλαισίου. Τονίζει ότι η ΣΑΔΥ προβλέπει, σε ορισμένες περιπτώσεις διαταραχής της υπηρεσίας, ότι οι δαπάνες που επιβαρύνουν τον ανάδοχο για την παροχή εναλλακτικών μέσων ή αποζημίωσης πελατών θα αφαιρούνται από τη συμβατική ποινή που επιβάλλει ο ΟΤC στους αναδόχους. Ωστόσο, εάν η αίτηση που υπέβαλε η SNCM στον ΟΤC στο πλαίσιο αυτό αφορά πράγματι ποσό 600 000 ευρώ, αυτό δεν θα καταβληθεί και θα αντιστοιχούσε μόνο σε πρόβλεψη των κατ'εκτίμηση αποζημιώσεων που κατέβαλε η SNCM λόγω των κινητοποιήσεων του 2010.
- 5.2.3. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΆΛΛΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ALTMARK
- (106) Όσον αφορά το επίπεδο της αντιστάθμισης του κόστους που απορρέει από τις υποχρεώσεις της δημόσιας υπηρεσίας, η SNCM και η CMN θεωρούν ότι δεν έχουν λάβει καμία υπεραντιστάθμιση. Αντιθέτως, με βάση τις ισχύουσες απαιτήσεις όσον αφορά την απόδοση του κεφαλαίου, η SNCM επισημαίνει ότι δεν θα αντισταθμίζονταν επαρκώς οι δαπάνες που απορρέουν από την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, γεγονός που θα επέφερε αρνητικό αποτέλεσμα μετά τις εισφορές κεφαλαίου.
- (107) Όσον αφορά τη διαδικασία επιλογής του παρόχου της υπηρεσίας, η SNCM υπενθυμίζει ότι το πρωτόκολλο ιδιωτικοποίησης περιείχε ενιαία ρήτρα λύσεως της συμβάσεως. Αυτή θα έπρεπε να αναλυθεί με τους ίδιους όρους με εκείνους που ανέφεραν οι γαλλικές αρχές και οι οποίοι εκτίθενται στην αιτιολογική σκέψη 55 ανωτέρω. Επιπλέον, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της SNCM δεν μπορεί να δεσμεύσει τη CTC και δεν θα είχε καμία επίπτωση στη διαδικασία ανάθεσης της ΣΑΔΥ.
- (108) Η SNCM και η CMN θεωρούν επιπλέον ότι οι απαιτήσεις της συγγραφής υποχρεώσεων δεν αμφισβητούν τον ανταγωνιστικό χαρακτήρα της διαδικασίας ανάθεσης της υπηρεσίας. Θεωρούν ότι ο έλεγχος της τήρησης του τέταρτου κριτηρίου

της απόφασης *Altmark* δεν αφορά την καταλληλότητα των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλει η ΑΔΥ σε τρίτους φορείς εκμετάλλευσης.

- (109) Η SNCM και η CMN υπογραμμίζουν επίσης ότι οι περιορισμοί που επιβάλλει ο κανονισμός 3577/92 στο περιεχόμενο των συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν εμποδίζουν τα κράτη μέλη να επιβάλλουν και άλλες απαιτήσεις.
- (110) Με βάση το σύνολο της επιχειρηματολογίας που υποστηρίζουν οι γαλλικές αρχές, όπως παρουσιάζεται στην αιτιολογική σκέψη 67 ανωτέρω, η SNCM κρίνει επίσης ότι δεν υπήρξαν διακρίσεις κατά τη διαδικασία επιλογής του αναδόχου. Το ότι η Corsica Ferries αμφισβητεί την αμεροληψία του διοικητικού πρωτοδικείου της Bastia και της CTC αποτελεί, για την SNCM, επιβεβαίωση αυτού του γεγονότος.
- (111) Επικουρικώς, η SNCM και η CMN θεωρούν ότι, σε περίπτωση που δεν πληρούνται τα κριτήρια της απόφασης *Altmark*, οι αντισταθμίσεις που εισπράττονται θα πρέπει να χαρακτηριστούν ενισχύσεις συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του κοινοτικού Πλαισίου ΥΓΟΣ. Συναφώς, τα μέρη θεωρούν ότι η διάρκεια της ανάθεσης είναι λογική και ότι τηρούνται χωριστοί αναλυτικοί λογαριασμοί για τα δρομολόγια εκτός ΑΔΥ που πραγματοποιούνται βάσει ανάθεσης, και με τον τρόπο αυτό τηρείται η οδηγία 2006/111/ΕΚ της Επιτροπής για τη διαφάνεια των χρηματοοικονομικών συναλλαγών.

6. ΣΧΟΛΙΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΙΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

6.1. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ALTMARK

- (112) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις της Corsica Ferries σχετικά με την τήρηση του πρώτου κριτηρίου της απόφασης *Altmark*, οι γαλλικές αρχές υπενθυμίζουν καταρχάς τη θέση τους σχετικά με την αλληλεξάρτηση της βασικής υπηρεσίας και της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Θεωρούν ότι η απασχόληση προσωρινού προσωπικού για την εκμετάλλευση της συμπληρωματικής υπηρεσίας δεν αποδεικνύει το αντίθετο.
- (113) Στη συνέχεια, οι γαλλικές αρχές αμφισβητούν τον ισχυρισμό της Corsica Ferries ότι το κριτήριο της μεταφορικής ικανότητας είναι το μόνο απαιτούμενο όσον αφορά την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Υπενθυμίζουν ότι εφαρμόζεται εξίσου το κριτήριο ποιότητας που ορίζει η συγγραφή υποχρεώσεων.
- (114) Επιπλέον, η συγγραφή υποχρεώσεων της ΑΔΥ δεν απαιτεί τη χρήση διαφορετικών πλοίων για τη βασική υπηρεσία και για τη συμπληρωματική υπηρεσία.
- (115) Θεωρούν επίσης αβάσιμο το να περιοριστεί η ανάλυση μιας ενδεχόμενης έλλειψης ιδιωτικής πρωτοβουλίας μόνο στις

περιόδους παροχής της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Θεωρούν ότι είναι τελείως αβάσιμο το να μην αποδοθεί στη συμπληρωματική υπηρεσία ο χαρακτηρισμός της δημόσιας υπηρεσίας για τον λόγο ότι αυτή προορίζεται κυρίως στη μεταφορά τουριστών, εφόσον σκοπός της είναι η εξασφάλιση της εδαφικής συνοχής, ώστε να μετριαστούν οι περιορισμοί λόγω του νησιωτικού χαρακτήρα της Κορσικής.

- (116) Οι γαλλικές αρχές δεν συμμερίζονται την ανάλυση της Corsica Ferries αναφορικά με τη σκοπιμότητα του επιπέδου της προσφοράς που επέλεξε η ΣΑΔΥ, η οποία αντιστοιχεί στη συμπληρωματική υπηρεσία. Θεωρούν ότι η περίοδος αναφοράς όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών θα πρέπει να περιοριστεί στην περίοδο μετά το 2006, διότι τα έτη από το 2002 έως το 2005 χαρακτηρίστηκαν από διαταραχή της υπηρεσίας λόγω των συνδικαλιστικών κινητοποιήσεων. Επιπλέον, αποδίδουν την υπερδιαστασιολόγηση της προσφοράς κατά την περίοδο 2010-2013 στο ότι η Corsica Ferries έδωσε σε λειτουργία το πλοίο Smeralda.
- (117) Οι γαλλικές αρχές παρατηρούν τέλος ότι η Corsica Ferries είναι ο κύριος δικαιούχος του συστήματος κοινωνικής πρόνοιας, στο βαθμό που το ποσό εξαρτάται από τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών. Εξάλλου, η Corsica Ferries λαμβάνει υπόψη μόνο την ικανότητα μεταφοράς χωρίς αναφορά στα άλλα κριτήρια, όπως η ποιότητα της υπηρεσίας.

6.2. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΑ ΑΛΛΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ALTMARK

- (118) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις της Corsica Ferries για την ικανοποίηση του δεύτερου και τρίτου κριτηρίου της προαναφερθείσας απόφασης *Altmark*, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι η τροποποίηση με πρόσθετη πράξη της ΣΑΔΥ της 28ης Δεκεμβρίου 2009 οφείλεται στη διαφορά μεταξύ της προβλεπόμενης κυκλοφορίας που καταρτίστηκε βάσει φιλόδοξων στόχων οικονομικής ανάπτυξης και των πραγματικών στοιχείων που προέκυψαν λόγω της επιβράδυνσης της οικονομικής δραστηριότητας και της αύξησης της προσφοράς υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Επισημαίνουν ότι ο ασκούμενος από τα αρμόδια για χρηματοοικονομικές υποθέσεις δικαστήριο έλεγχος του προγράμματος αντιστάθμισης δεν αφορά τη συμβατότητα με το εφαρμοστέο δίκαιο σε θέματα κρατικών ενισχύσεων αλλά την κανονικότητα, την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα της διαχείρισης που αποτελεί το αντικείμενο του ελέγχου. Οι γαλλικές αρχές υπογραμμίζουν επίσης ότι οι διατυπωθείσες παρατηρήσεις αφορούσαν και το σύστημα κοινωνικής πρόνοιας από το οποίο ωφελήθηκε πρωτίτως η Corsica Ferries, εφόσον τα ποσά που διατέθηκαν γι' αυτόν τον σκοπό αυξήθηκαν από 13,8 εκατ. σε 20,8 εκατ. ευρώ το διάστημα από το 2002 έως το 2009, σύμφωνα με τις γαλλικές αρχές.
- (119) Όσον αφορά τις παρατηρήσεις της Corsica Ferries για την τήρηση του τέταρτου κριτηρίου της απόφασης *Altmark*, οι γαλλικές αρχές διευκρινίζουν ότι η απόφαση που εξέδωσε στις 11 Σεπτεμβρίου 2012 το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην υπόθεση T-565/08 δεν έχει καμία συνέπεια με την ανάθεση της ΣΑΔΥ. Αμφισβητούν και τον τρόπο με τον

οποίο ερμηνεύει την εν λόγω απόφαση η Corsica Ferries και εκτιμούν ότι η ρήτρα λύσεως της σύμβασεως μπορεί να εφαρμοστεί μόνον αν η Επιτροπή εκδώσει απόφαση που χαρακτηρίζει τα εν λόγω μέτρα κρατικές ενισχύσεις ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, ή σε περίπτωση μη ανάθεσης στην SNCM της σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας.

- (120) Οι γαλλικές αρχές θεωρούν, τέλος, ότι το να βασίζεται κάποιος σε μια δήλωση του προέδρου της τοπικής συνέλευσης για να κρίνει τον βαθμό πραγματικού ανταγωνισμού δεν είναι σύμφωνο με το ισχύον δίκαιο, εφόσον η εν λόγω αρχή δεν έχει αρμοδιότητα να εγκρίνει από μόνη της τη συγγραφική υποχρεώσεων της ΣΑΔΥ. Παράλληλα, παρατηρούν ότι η ανάλυση των προσφορών οδήγησε στο συμπέρασμα ότι η Corsica Ferries δεν τηρούσε τους όρους της συγγραφικής υποχρεώσεων, δεν κοινοποίησε τα στοιχεία για την εκτίμηση του χρηματοοικονομικού χρέους της, ούτε εγγυήθηκε την εγκυρότητα των προβλέψεων κερδών και ζημιών.

7. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

7.1. ΥΠΑΡΞΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΛΕΕ

- (121) Σύμφωνα με το άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ενοίκισης μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.
- (122) Για να χαρακτηριστεί ένα εθνικό μέτρο ως κρατική ενίσχυση πρέπει να πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθοι όροι, ήτοι: 1) ο (οι) δικαιούχος(οι) είναι επιχειρήσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, 2) το εν λόγω μέτρο χορηγείται από κρατικούς πόρους και καταλογίζεται στο κράτος, 3) το μέτρο παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα στον (στους) δικαιούχο(ους) και 4) το εν λόγω μέτρο νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών⁽⁵²⁾.

7.1.1. ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

- (123) Όπως επισημαίνεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 62), η SNCM και η CMN είναι δύο επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών και, στο πλαίσιο αυτό, ασκούν οικονομικές δραστηριότητες.

7.1.2. ΕΠΙΛΕΚΤΙΚΟ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΝΑΔΟΧΟΥΣ

- (124) Όπως αναφέρει η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας (αιτιολογικές σκέψεις 63 έως 65), η απόφαση για τη

σύναψη της ΣΑΔΥ ψηφίστηκε από τη Συνέλευση της Κορσικής και οι πόροι του ΟΤΚ, μιας δημόσιας αρχής, είναι δημόσιοι και προέρχονται ιδίως από τη χρηματοδότηση της εδαφικής συνοχής που χορηγεί το κράτος. Οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο της ΑΔΥ αποτελούν, συνεπώς, μεταφορά κρατικών πόρων που καταλογίζονται στο κράτος.

7.1.3. ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

- (125) Για να εκτιμηθεί αν ένα κρατικό μέτρο συνιστά ενίσχυση σε μια επιχείρηση, πρέπει να διαπιστωθεί αν η εν λόγω επιχείρηση αποκομίζει οικονομικό πλεονέκτημα που της επιτρέπει να αποφύγει δαπάνες τις οποίες θα έπρεπε κανονικά να καλύψει με δικούς της πόρους ή αν επωφελείται από πλεονέκτημα το οποίο δεν θα αποκόμιζε υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς⁽⁵³⁾.

- (126) Συναφώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι, σε αντίθεση με όσα ισχυρίζεται η CMN, η αύξηση των μεριδίων αγοράς των ανταγωνιστών δεν στοιχειοθετεί κατά κανένα τρόπο ότι δεν παρέχεται πλεονέκτημα στους συναναδόχους. Πράγματι, είναι βέβαιο ότι οι ανάδοχοι δεν θα είχαν ωφεληθεί χωρίς τη δημόσια παρέμβαση από την προβλεπόμενη στη ΣΑΔΥ αντιστάθμιση των λειτουργικών δαπανών τους.

- (127) Η Γαλλία παραπέμπει ειδικότερα στην απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας της 13ης Ιουλίου 2012, για να συναχθεί ότι η ΣΑΔΥ στο σύνολό της δεν ενέχει στοιχείο κρατικής ενίσχυσης. Η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο ότι, με την απόφασή του, το εθνικό δικαστήριο περιορίστηκε στο να κρίνει ότι η προβλεπόμενη στο άρθρο 7 παράγραφος 1 της ΣΑΔΥ ρήτρα διασφάλισης⁽⁵⁴⁾ δεν μπορούσε μεμονωμένα να χαρακτηριστεί κρατική ενίσχυση⁽⁵⁵⁾. Δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν εξετάζει τη ρήτρα διασφάλισης μεμονωμένα, αλλά λαμβάνει υπόψη την ΣΑΔΥ στο σύνολό της, θεωρεί ότι η αιτιολόγηση αυτής της απόφασης σχετικά με την προαναφερθείσα ρήτρα είναι αλυσιτελής για να εξακριβωθεί αν η ΣΑΔΥ ενέχει, στο σύνολό της, στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Θα εξετάσει την ουσία των επιχειρημάτων που παραθέτει η απόφαση αυτή στο πλαίσιο της εξέτασης του ορισμού των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που καλύπτονται από τη ΣΑΔΥ (βλ. σημείο 7.1.3.1 κατωτέρω).

- (128) Εφόσον η Γαλλία ισχυρίζεται ότι οι εν λόγω αντισταθμίσεις δεν απέφεραν επιλεκτικό πλεονέκτημα στους δικαιούχους σύμφωνα με την απόφαση *Altmark*, η Επιτροπή οφείλει να εξετάσει κατά πόσο οι χορηγούμενες βάσει της ΣΑΔΥ αντισταθμίσεις πληρούν όλα τα κριτήρια της απόφασης *Altmark*, όπως υποστηρίζουν οι γαλλικές αρχές και οι συνανάδοχοι.

⁽⁵²⁾ Βλ., ενδεικτικά, την απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιανουαρίου 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Συλλογή σ. I-289, σκέψη 129).

⁽⁵³⁾ Βλ. ιδίως την απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Φεβρουαρίου 1990, C-301/87, Γαλλία κατά Επιτροπής, Συλλογή σ. I-307, σκέψη 41.

⁽⁵⁴⁾ Βλ. αιτιολογική σκέψη 38 ανωτέρω.

⁽⁵⁵⁾ Βλ. υποσημείωση 24 ανωτέρω.

(129) Ως προς αυτό, πρέπει να υπομνησθεί ότι το Δικαστήριο έκρινε στην απόφαση αυτή⁽⁵⁶⁾ ότι οι αντιστάθμισεις που χορηγούνται για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν συνιστούν ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ, εάν πληρούνται σωρευτικά τέσσερα κριτήρια:

— η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, ενώ η υποχρέωση αυτή πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένη (κριτήριο 1).

— οι βασικές παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (κριτήριο 2).

— η αντιστάθμιση δεν πρέπει 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 ευλόγου κέρδους σε σχέση με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (κριτήριο 3).

— όταν η επιλογή της επιχειρήσεως στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισεως πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσεως 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 (κριτήριο 4).

(130) Στην ανακοίνωσή της σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις στις αντιστάθμισεις που χορηγούνται για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος⁽⁵⁷⁾ (εφεξής «Ανακοίνωση ΥΓΟΣ»), η Επιτροπή εξέδωσε οδηγίες για να διευκρινιστούν οι απαιτήσεις σχετικά με την αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος. Η εν λόγω ανακοίνωση εξετάζει τις διάφορες προϋποθέσεις που θέσπισε η απόφαση *Altmark*, συγκεκριμένα την έννοια της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος σύμφωνα με το άρθρο 106 της ΣΛΕΕ, την ανάγκη πράξης ανάθεσης, την υποχρέωση καθορισμού των παραμέτρων της αντιστάθμισης, τις αρχές που αφορούν την

αποτροπή της υπεραντιστάθμισης και τις αρχές που διέπουν την επιλογή του παρόχου της υπηρεσίας.

(131) Στην προκειμένη περίπτωση, η Επιτροπή κρίνει σκόπιμο να αναλύσει το πρώτο και το τέταρτο κριτήριο της απόφασης *Altmark*.

7.1.3.1. Ορισμός της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (κριτήριο 1)

Πλαίσιο εξέτασης

(132) Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι η αρμοδιότητα της Επιτροπής όσον αφορά τον ορισμό μιας ΥΓΟΣ περιορίζεται στο να ελέγξει αν το κράτος μέλος έχει διαπράξει πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης κατά τον χαρακτηρισμό μιας υπηρεσίας ως ΥΓΟΣ⁽⁵⁸⁾.

(133) Επιπλέον, όταν υφίστανται ειδικοί κανόνες στο επίπεδο της Ένωσης, αυτοί περιορίζουν περαιτέρω τη διακριτική ευχέρεια εκτίμησης των κρατών μελών, με την επιφύλαξη του καθήκοντος της Επιτροπής να εκτιμήσει αν ο ορισμός της ΥΓΟΣ είναι ορθός για τον σκοπό του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων⁽⁵⁹⁾. Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ως προς αυτό, κατ' ουσίαν, ότι το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας, για να είναι αποδεκτό από την άποψη του ελέγχου των κρατικών ενισχύσεων, πρέπει να είναι σύμφωνο με τον κανονισμό 3577/92, όπως ερμηνεύεται από τη νομολογία του Δικαστηρίου⁽⁶⁰⁾. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή δήλωσε ότι θα εκτιμούσε κατά πόσο το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζεται στη ΣΑΔΥ, ήταν αναγκαίο και αναλογικό σε σχέση με μια πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, που αποδεικνύεται από την ανεπάρκεια των τακτικών υπηρεσιών μεταφορών σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.

(134) Συνεπώς, στην προκειμένη υπόθεση, σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τα ουσιαστικά κριτήρια του κανονισμού 3577/92, όπως έχουν ερμηνευθεί από τη νομολογία, οι εν λόγω αντιστάθμισεις δεν θα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβατές βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ. Η συμμόρφωση με τον κανονισμό 3577/92 αποτελεί, συνεπώς, αναγκαία προϋπόθεση για την εφαρμογή του Πλαισίου ΥΓΟΣ στην παρούσα υπόθεση⁽⁶¹⁾.

(135) Συναφώς, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η ΣΑΔΥ αποτελεί σαφώς «σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας» κατά την έννοια του κανονισμού 3577/92⁽⁶²⁾. Θεωρεί, στο πλαίσιο αυτό, ότι οι προϋποθέσεις που διατυπώνονται στην προαναφερθείσα απόφαση *Analir* έχουν ιδιαίτερη συνάφεια για την ανάλυση της εν λόγω σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, η αντιστάθμιση συγκεκριμένων υποχρεώσεων

⁽⁵⁶⁾ Προαναφερθείσα., βλ. υποσημείωση αριθ. 22.

⁽⁵⁷⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στις αντιστάθμισεις που χορηγούνται για την παροχή υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος, που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 20.12.2011 και δημοσιεύθηκε στην ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4.

⁽⁵⁸⁾ Βλ. Ανακοίνωση ΥΓΟΣ, παράγραφος 46.

⁽⁵⁹⁾ Βλ. Ανακοίνωση ΥΓΟΣ, παράγραφος 46.

⁽⁶⁰⁾ Ιδίως προαναφερθείσα απόφαση *Analir*.

⁽⁶¹⁾ Βλ. Πλαίσιο ΥΓΟΣ παράγραφοι 8 και 13.

⁽⁶²⁾ Βλ. άρθρα 2 και 4 του κανονισμού 3577/92.

στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μέσω της επιδότησης προσφορές υπηρεσιών, συνιστά σαφώς εμπόδιο για την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών (63). Αυτό το εμπόδιο μπορεί να δικαιολογηθεί μόνο βάσει αυστηρών προϋποθέσεων ως προς την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα του ορισμού του συνόλου των υπηρεσιών που εκφεύγουν του πλαισίου του ελεύθερου ανταγωνισμού σε σχέση με μια πραγματική ανάγκη μεταφορικών υπηρεσιών η οποία δεν καλύπτεται σε συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού.

- (136) Η Επιτροπή θεωρεί, επομένως, κατ' αναλογία προς την απόφαση *Analiir*, ότι το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας, όπως ορίζεται στη σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, πρέπει να είναι αναγκαίο και αναλογικό σε σχέση με μια πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, που αποδεικνύεται από την ανεπάρκεια των τακτικών υπηρεσιών μεταφορών σε κανονικές συνθήκες της αγοράς.

Εξωριστή ανάλυση της βασικής υπηρεσίας και της συμπληρωματικής υπηρεσίας

- (137) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν εκ προοιμίου ότι η βασική υπηρεσία και η συμπληρωματική υπηρεσία, όπως ορίζονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας και περιγράφονται ανωτέρω, δεν αποτελούν χωριστές υπηρεσίες. Ως προς αυτό, ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάκριση ανάμεσα στις υπηρεσίες μεταφοράς που πρέπει να παρέχονται κατά τη διάρκεια του έτους στο πλαίσιο της βασικής υπηρεσίας και της συμπληρωματικής υπηρεσίας που πρέπει να παρέχεται κατά την περίοδο αιχμής είναι σαφής στη συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΑΔΥ (64).
- (138) Οι γαλλικές αρχές υποστηρίζουν επίσης ότι το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας πρέπει να αξιολογηθεί συνολικά και για τις δύο υπηρεσίες. Παραπέμπουν για τον σκοπό αυτό στην απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας της 13ης Ιουλίου 2012, με την οποία το εθνικό δικαστήριο έκρινε ότι ο κανονισμός 3577/92 δεν εμποδίζει να εκτιμηθεί συνολικά για κάθε γραμμή η πραγματική ανάγκη παροχής δημόσιας υπηρεσίας, χωρίς να είναι απαραίτητο να εξεταστεί αν η ανάγκη αυτή δικαιολογείται σε μόνιμη βάση. Το Συμβούλιο Επικρατείας έκρινε ότι ο κανονισμός 3577/92 δεν επέβαλε την υποχρέωση η συμπληρωματική υπηρεσία να ανταποκρίνεται σε πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας, διαφορετική από την ανάγκη την οποία ικανοποιεί η βασική υπηρεσία.
- (139) Ως προς αυτό, η Επιτροπή θεωρεί πράγματι, σύμφωνα με την πρακτική της κατά τη λήψη αποφάσεων (65), ότι, για να

αποφευχθεί η επιλεκτική παροχή υπηρεσιών (66) που είναι επίζημια τόσο για τη συνολική αποτελεσματικότητα της εκτέλεσης των υπηρεσιών, όσο και για την ποιότητα και την οικονομική βιωσιμότητα, μπορεί να είναι θεμιτό, σε περιπτώσεις όπου η ζήτηση μεταφορών έχει έντονα εποχικό χαρακτήρα, να περιληφθούν στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας υπηρεσίες που αφορούν τόσο τις περιόδους αιχμής όσο και τις περιόδους μειωμένης κίνησης. Υπό τις παρούσες συνθήκες, η Επιτροπή θεωρεί, ως εκ τούτου, ότι θα ήταν θεμιτό να θεωρηθεί ότι η συμπληρωματική υπηρεσία μπορεί να αιτιολογηθεί από την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας την οποία ικανοποιεί η βασική υπηρεσία μόνον αν διαπιστωθεί ότι η εκμετάλλευσή της είναι, όπως υποστηρίζουν οι γαλλικές αρχές, απολύτως αναγκαία για την παροχή της βασικής υπηρεσίας, βάσει ενός συνόλου τεχνικών και οικονομικών παραμέτρων.

- (140) Ωστόσο, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της Γαλλίας, της SNCM και της CMN, η εκμετάλλευση της συμπληρωματικής υπηρεσίας δεν κρίνεται εν προκειμένω απολύτως αναγκαία για την παροχή της βασικής υπηρεσίας.

- (141) Η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι η επέκταση του πεδίου της δημόσιας υπηρεσίας μπορεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να δικαιολογηθεί λόγω τεχνικής συμπληρωματικότητας ή με σαφώς καθορισμένα κριτήρια οικονομικής αποδοτικότητας (συνέργειες). Όμως, στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν αποδεικνύεται καμία τεχνική συμπληρωματικότητα μεταξύ της βασικής υπηρεσίας και της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Πράγματι, η Επιτροπή παρατηρεί ότι εφαρμόζονται σε αυτές διακριτές υποχρεώσεις, ιδίως όσον αφορά τα ωράρια και τη συχνότητα. Σχετικά με τα προγράμματα δρομολογίων, ενώ ο ορισμός της βασικής υπηρεσίας επιβάλλει ένα ελάχιστο ωράριο αναχωρήσεων και αυστηρό πλαίσιο αφίξεων (67), ο ορισμός της συμπληρωματικής υπηρεσίας δεν προέβλεπε κανένα ωράριο που θα έπρεπε να τηρείται. Όσον αφορά τη συχνότητα, η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΑΔΥ δεν επιβάλλει καμία υποχρέωση σε σχέση με τη συμπληρωματική υπηρεσία, εφόσον η μεταφορική ικανότητα ορίζεται σε ετήσια βάση για τις περιόδους αιχμής. Επιπλέον, η εκμετάλλευση υπηρεσιών που οργανώνονται βάσει παρόμοιας διάκρισης (68) ασκήθηκε με ξεχωριστά πλοία και πληρώματα για την περίοδο 2002-2006.

- (142) Θα πρέπει, συναφώς, να σημειωθεί ότι το επιχείρημα των γαλλικών αρχών ότι η συγγραφή υποχρεώσεων δεν επέβαλε τη χρήση διαφορετικών τύπων σκαφών δεν θέτει υπό

(63) Βλ., ιδίως, αποφάσεις της 25ης Ιουλίου 1991, *Säger*, C-76/90, Συλλογή, σ. 4221, σκέψη 12· της 9ης Αυγούστου 1994, *Vander Elst*, C-43/93, Συλλογή σ. I-3803, σκέψη 14· της 28ης Μαρτίου 1996, *Guiot* C-272/94, Συλλογή σ. I-1905, σκέψη 10· της 18ης Ιουνίου 1998, *Corsica Ferries France*, C-266/96, Συλλογή σ. I-3949, σκέψη 56, και της 23ης Νοεμβρίου 1999, *Arblade κ.ά.*, C-369/96 και C-376/96, Συλλογή σ. I-8453, σκέψη 33.

(64) Η σύσταση κείμενης από τις υπηρεσίες αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 33 και τις υποσημειώσεις 25 και 26 παραπάνω. Ειδικότερα, οι συνδέσεις I α) 2) (Μασσαλία—Ajaccio), β) 2) (Μασσαλία—Bastia) και ιδ) του σημείου 1.4) (Μασσαλία—Propriano) της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΑΔΥ παρουσιάζουν τη σύσταση της συμπληρωματικής υπηρεσίας.

(65) Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 30ής Οκτωβρίου 2001 σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορήγησε η Γαλλία στη *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée*, EE L 50 της 21.2.2002, σ. 66, σημείο 74.

(66) Η επιλεκτική παροχή υπηρεσιών αναφέρεται στην κατάσταση κατά την οποία οι ανταγωνιστικές επιχειρήσεις θαλάσσιων μεταφορών παρέχουν υπηρεσίες μόνο στις περιόδους αιχμής.

(67) ΣΑΔΥ, παράρτημα I. Αυτός ο χρόνος αφίξεων ήταν ώρα 06.30 έως 07.00 για τις γραμμές Μασσαλία—Ajaccio και Μασσαλία—Bastia, και 06.30 έως 07.30 για τη γραμμή Μασσαλία—Propriano, λαμβανομένων υπόψη των περιορισμών που έχουν επιβληθεί στη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

(68) Για την περίοδο 2002-2006, μια «συμπληρωματική» υπηρεσία ορίζεται με τους όρους βάσει των οποίων οι συνανόχοι δημιουργούσαν πρόσθετη ικανότητα μεταφοράς επιβατών κατά τις περιόδους αιχμής. Η εν λόγω υπηρεσία εκτελούνταν με επιβατικά πλοία. Βλ. προαναφερθείσα έκθεση του περιφερειακού ελεγκτικού συνεδρίου της Κορσικής.

αμφισβήτηση αυτό το συμπέρασμα, εφόσον η εμπειρία της προηγούμενης ΑΔΥ την περίοδο 2002-2006 έδειξε ότι οι δύο υπηρεσίες θα μπορούσαν να παρέχονται με διαφορετικά σκάφη ⁽⁶⁹⁾.

- (143) Εξάλλου, όσον αφορά το επιχείρημα των γαλλικών αρχών ότι ο συνυπολογισμός της συμπληρωματικής υπηρεσίας δικαιολογείται βάσει δημοσιονομικής εξισορρόπησης με τη βασική υπηρεσία, αρκεί η διαπίστωση ότι η αναλυτική λογιστική της SNCM εμφανίζει συνεχώς, όσον αφορά τη βασική υπηρεσία, ένα λειτουργικό έλλειμμα ⁽⁷⁰⁾. Το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να γίνει δεκτό.
- (144) Κατά συνέπεια, υπό τις ειδικές περιστάσεις της παρούσας υπόθεσης, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η εκτέλεση της συμπληρωματικής υπηρεσίας είναι απαραίτητη για την ορθή εκτέλεση της βασικής υπηρεσίας και ότι κανένα από τα επιχειρήματα που προέβλεπαν ως προς το θέμα αυτό οι γαλλικές αρχές και οι ανάδοχοι δεν μπορεί να ανατρέψει αυτό το συμπέρασμα. Η Επιτροπή θεωρεί, κατά συνέπεια, ότι ο χαρακτηρισμός της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος πρέπει να εκτιμηθεί χωριστά για τα δύο είδη υπηρεσιών.

Ανάλυση της βασικής υπηρεσίας

- (145) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι, σύμφωνα με τη νομολογία ⁽⁷¹⁾ και την πρακτική λήψης αποφάσεων ⁽⁷²⁾ σε αυτόν τον τομέα, η πολιτική της εδαφικής συνοχής που ασκείται από τις γαλλικές αρχές εντάσσεται σε ένα θεμιτό δημόσιο συμφέρον, δηλαδή τη διασφάλιση της επάρκειας των υπηρεσιών μεταφοράς, ώστε να ανταποκρίνονται στις ανάγκες της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της Κορσικής. Φαίνεται συνεπώς ότι η παροχή μιας ελάχιστης υπηρεσίας εδαφικής συνοχής μεταξύ της Μασσαλίας και των πέντε λιμένων της Κορσικής ανταποκρίνεται στην ανάγκη μιας σαφώς προσδιορισμένης δημόσιας υπηρεσίας.
- (146) Σχετικά με την ανεπάρκεια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας όσον αφορά τη βασική υπηρεσία, οι άλλοι συντελεστές της αγοράς αναγνωρίζουν και οι ίδιοι ότι δεν θα ήταν σε θέση να εξασφαλίσουν την παροχή αυτής της υπηρεσίας ⁽⁷³⁾.
- (147) Ειδικότερα, όσον αφορά την περίοδο κατά την οποία παρτηρείται αυτή η ανεπάρκεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διαπίστωση, για κάθε γραμμή, ανεπάρκειας της ιδιωτικής πρωτοβουλίας σε σχέση με μια σαφώς προσδιορισμένη ανάγκη μεταφοράς μόνο κατά τις περιόδους μειωμένης κίνησης του έτους αρκεί για να δικαιολογήσει την ενσωμάτωση της

βασικής υπηρεσίας στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας για όλο το έτος για το σύνολο των γραμμών. Πράγματι, προφανείς λόγοι τεχνικής και οικονομικής αποτελεσματικότητας δικαιολογούν τον μόνιμο χαρακτήρα της βασικής υπηρεσίας, χωρίς να είναι συνεπώς αναγκαίο να στοιχειοθετηθεί έλλειψη υπηρεσιών μεταφορών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Η αναδιάταξη ορισμένων πλοίων κατά τη διάρκεια του έτους θα επέβαλε εν προκειμένω πρόσθετη οικονομική επιβάρυνση στους αναδόχους, στερώντας τους σημαντικά έσοδα από τις περιόδους αιχμής.

- (148) Τέλος, όπως επισήμανε η Επιτροπή στην ερμηνευτική ανακοίνωση ⁽⁷⁴⁾ για τον κανονισμό 3577/92, η ομαδοποίηση των γραμμών στο πλαίσιο μίας μόνο υπηρεσίας δεν είναι καθαυτή αντίθετη με αυτό τον κανονισμό. Αντιθέτως, στη συγκεκριμένη περίπτωση, η ομαδοποίηση των πέντε συνδέσεων παρέχει τη δυνατότητα συγκέντρωσης των ναυτικών μέσων που θα μπορούσε να βελτιώσει την ποιότητα της εν λόγω υπηρεσίας ⁽⁷⁵⁾ και να μειώσει το κόστος, εφόσον οι τεχνικές απαιτήσεις για τη σύνδεση των πέντε λιμένων της Κορσικής στο πλαίσιο της βασικής υπηρεσίας είναι συγκρίσιμες όσον αφορά τα ωράρια, τη διάρκεια των δρομολογίων και την κατανομή της μεταφορικής ικανότητας μεταξύ εμπορευμάτων και επιβατών ⁽⁷⁶⁾. Πράγματι, η ΣΑΔΥ ⁽⁷⁷⁾ προβλέπει συγχρόνως τη χρήση ορισμένων πλοίων σε περισσότερες γραμμές της βασικής υπηρεσίας και τη χρήση πολλών διαφορετικών πλοίων στην ίδια γραμμή ⁽⁷⁸⁾.

- (149) Τέλος, σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού 3577/92, η ΣΑΔΥ και τα παραρτήματα καθορίζουν ακριβή πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και τιμολόγησης τα οποία οφείλουν να τηρούν οι ανάδοχοι για να εξασφαλιστεί η παροχή της βασικής υπηρεσίας (βλ. τμήμα 2.5).

- (150) Αυτό σημαίνει ότι η ενσωμάτωση της βασικής υπηρεσίας στο πεδίο της ΣΑΔΥ είναι αναγκαία και αναλογική σε σχέση με την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας.

Ανάλυση της συμπληρωματικής υπηρεσίας

- (151) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, όσον αφορά τη συμπληρωματική υπηρεσία, η ένταξη αυτής της υπηρεσίας στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας είναι αντίθετη με την υποχρέωση της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας του ορισμού του πεδίου της δημόσιας υπηρεσίας σε σχέση με την πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας (βλ. σημείο 8.1.1 κατωτέρω).

⁽⁶⁹⁾ Η βασική υπηρεσία εκτελείται από το 2002 και μετά με επιβατηγοφορητά πλοία, ενώ η συμπληρωματική υπηρεσία εκτελείται μόνο από οχηματοαγωγά (ή επιβατικά). Όπως αναφέρει ιδίως από το περιφερειακό ελεγκτικό συνέδριο της Κορσικής (έκδοση τελικών παρατηρήσεων για την υπηρεσία μεταφορών της Κορσικής, σ. 80 έως 82), η ΣΑΔΥ «προσμοιάζει στη διατύπωση της και στη γενική οργάνωσή της με την προηγούμενη σύμβαση», και «όσον αφορά τις ΥΔΥ, υπάρχει ελαφρά τροποποίηση των διατάξεων».

⁽⁷⁰⁾ Βλ. αιτιολογική σκέψη 47 ανωτέρω και υποσημείωση αριθ. 35.

⁽⁷¹⁾ Βλ. απόφαση Analir, σκέψη 27.

⁽⁷²⁾ Βλ. απόφαση της Επιτροπής της 30ής Οκτωβρίου 2001 σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις που χορήγησε η Γαλλία στην εταιρεία Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, ΕΕΕΚ C50 της 21.2.2002.

⁽⁷³⁾ Βλ. 79η αιτιολογική σκέψη της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽⁷⁴⁾ COM (2003) 595 τελικό — δεν δημοσιεύθηκε στην ΕΕΕΚ, σημείο 5.5.3.

⁽⁷⁵⁾ Ιδίως ελαχιστοποιώντας τον αντίκτυπο της μη επιχειρησιακής διαθεσιμότητας ορισμένων πλοίων.

⁽⁷⁶⁾ ΣΑΔΥ, παράρτημα Ι.

⁽⁷⁷⁾ Παράρτημα 2, διάθεση των σκαφών ανά γραμμή.

⁽⁷⁸⁾ Έτσι, το Pascal Paoli εκτελούσε κατά κύριο λόγο δρομολόγια στη γραμμή Μασσαλία-Bastia, και περιστασιακά στη γραμμή Μασσαλία-Balagne. Ομοίως, η βασική υπηρεσία για Propriano έπρεπε να εκτελείται από τα τρία πλοία της CMN, Girolata, Kalliste και Scandola.

(152) Συναφώς, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η εκμετάλλευση των τριών γραμμών της συμπληρωματικής υπηρεσίας, ήτοι των γραμμών Μασσαλία-Ajaccio, Μασσαλία-Bastia και Μασσαλία-Propriano, διεξήχθη με τρόπο αναπόσπαστο από την SNCM, με τη χρήση δύο οχηματαγωγών πλοίων, του Danielle Casanova και του Napoléon Bonaparte, για την παροχή των υπηρεσιών σε αυτές τις τρεις γραμμές.⁽⁷⁹⁾ Η Επιτροπή παρατηρεί επιπλέον ότι οι ασθενείς υποχρεώσεις που επιβλήθηκαν για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας στην προκειμένη περίπτωση⁽⁸⁰⁾ καθιστούσε εκ των πραγμάτων ακόμη πιο σημαντική την από κοινού χρήση των διαθέσιμων μέσων ναυτιλίας για την παροχή της υπηρεσίας, ευνοώντας την τεχνική και οικονομική συμπληρωματικότητα για τη λειτουργία των υπηρεσιών στις τρεις εξεταζόμενες γραμμές. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εγκυρότητα της ενσωμάτωσης της συμπληρωματικής υπηρεσίας στο πεδίο της ΣΑΔΥ πρέπει να αξιολογηθεί συνολικά.

(153) Επιπλέον, η εξέταση της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας του πεδίου της ΑΔΥ πρέπει να λάβει υπόψη την ύπαρξη υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας για το σύνολο των δρομολογίων μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής. Αφετέρου, υπό τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης και λαμβάνοντας υπόψη την επιχειρηματολογία των μερών⁽⁸¹⁾, η εξέταση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει και την παρουσία μιας προσφοράς ιδιωτικής πρωτοβουλίας από τους λιμένες της Τουλόν, που αποτελεί σημαντικό υποκατάστατο των δρομολογίων από τη Μασσαλία που αποτελούν αντικείμενο της ΑΔΥ.

Δυνατότητα υποκατάστασης των υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών από τους λιμένες της Μασσαλίας και της Τουλόν

(154) Η Επιτροπή υπενθύμισε στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας την ύπαρξη δέσμης δεικτών που διαπιστώνουν την ύπαρξη δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ των υπηρεσιών με αναχώρηση από τη Μασσαλία και των δρομολογίων από την Τουλόν. Πράγματι, η εξέλιξη της κίνησης στα δρομολόγια μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής αποδεικνύει την ταχεία ανάπτυξη ανταγωνιστικής προσφοράς προς την προσφορά των δύο συνααδόχων. Έτσι, η θαλάσσια συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής αυξήθηκε το διάστημα από το 2002 έως το 2009 κατά 31,6 % για τη μεταφορά επιβατών⁽⁸²⁾. Η κατανομή της κυκλοφορίας μεταξύ των εξυπηρετούμενων λιμένων καταδεικνύει πολύ μεγάλη αύξηση της κίνησης με αφηρητή την Τουλόν (+ 150 % από το 2002 έως το 2009) και ταυτόχρονη μείωση της κίνησης με αναχώρηση από τη Μασσαλία (- 1,7 %). Από τα στοιχεία αυτά συνάγεται ότι η συνολική αύξηση της κίνησης απορροφήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τους παρόχους της υπηρεσίας που λειτουργούν από τους λιμένες της Τουλόν, σε βάρος της προσφοράς των αναδόχων που λειτουργούν με αναχώρηση από τη Μασσαλία.

(155) Σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς των γαλλικών αρχών, που δεν παραδέχονται άλλωστε ποσοτικά επιχειρήματα, η εξέλιξη

αυτή δεν φαίνεται να αποδίδεται στο φαινόμενο των συγκοινωνούντων δοχείων με την Ιταλία. Φαίνεται ότι το μερίδιο της κυκλοφορίας της Κορσικής⁽⁸³⁾ που καταλογίζεται στις συνδέσεις μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής αυξανόταν συνεχώς από το 2002 έως το 2009, σε βάρος των συνδέσεων μεταξύ της Κορσικής και της Ιταλίας, από 60,9 % το 2002 έως 66,2 % το 2009⁽⁸⁴⁾.

(156) Αναφορικά με το επιχείρημα των γαλλικών αρχών ότι το συμβούλιο ανταγωνισμού αναγνώρισε στην απόφαση του 2006 ότι δεν μπορεί να αποκλειστεί το ότι η αγορά των επιβατικών μεταφορών με αναχώρηση από τη Μασσαλία αποτελεί σχετική αγορά, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι το συμβούλιο ανταγωνισμού απλώς επισήμανε, για να στηρίξει τα επιχειρήματά του σχετικά με την παρουσία δεσπόζουσας θέσης της SNCM στο πλαίσιο της απάντησής του στην πρόσκληση υποβολής προσφορών του ΟΤΚ⁽⁸⁵⁾, ότι υφίσταται σχετική αγορά την οποία συνδέουν οι γραμμές με αναχώρηση από τη Μασσαλία⁽⁸⁶⁾. Η θέση αυτή δεν εμπόδιζε, ωστόσο, το συμβούλιο ανταγωνισμού να κρίνει ότι «στην αγορά της μεταφοράς επιβατών που ταξιδεύουν σε περιόδους αιχμής μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής (ηπειρωτική Γαλλία και Ιταλία), δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι οι λιμένες της Νίκαιας, της Τουλόν, της Μασσαλίας, του Λιβόρνου, της Σαβόνα και της Γένοβας ασκούν αμοιβαία σχετική ανταγωνιστική πίεση»⁽⁸⁷⁾.

(157) Πράγματι, η αύξηση της κίνησης μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής με αναχώρηση από την Τουλόν είναι ακόμη εντονότερη στη συμπληρωματική υπηρεσία. Από το 2002 έως το 2005, η διαπιστωθείσα πραγματική κυκλοφορία στη συμπληρωματική υπηρεσία μειώθηκε κατά 208 213 επιβάτες στη γραμμή Μασσαλία-Κορσικής, ενώ κατά την ίδια περίοδο η κίνηση αυξήθηκε κατά 324 466 επιβάτες στη γραμμή Τουλόν-Κορσικής. Η μείωση του μεριδίου της κυκλοφορίας που εξυπηρετείται από τη συμπληρωματική υπηρεσία προς όφελος άλλων φορέων της αγοράς, σε συνθήκες συνολικής αύξησης της κυκλοφορίας από το 2002, αποτελεί ένδειξη μεγάλης δυνατότητας υποκατάστασης μεταξύ αυτών των δύο υπηρεσιών.

(158) Από μια περισσότερο ποιοτική άποψη, η μικρή απόσταση μεταξύ Μασσαλίας και Τουλόν, της τάξης των 50 χλμ., μπορεί πράγματι να παρέχει δυνατότητα υποκατάστασης μεταξύ των υπηρεσιών με προορισμό τον ίδιο λιμένα στην Κορσική. Επιπλέον, η διάρκεια της διαδρομής από τη Μασσαλία στην Τουλόν, περίπου 35 έως 45 λεπτά, είναι σημαντικά μικρότερη από τη διάρκεια της θαλάσσιας διαδρομής⁽⁸⁸⁾ και, επομένως, δεν θα μπορούσε να εμποδίσει την ανάπτυξη ανταγωνισμού μεταξύ των δύο υπηρεσιών από τους τελικούς

⁽⁷⁹⁾ Βλ. παράρτημα 2 της ΣΑΔΥ.

⁽⁸⁰⁾ Οι υποχρεώσεις αυτές περιορίζονται κυρίως σε μια ελάχιστη μεταφορική ικανότητα που πρέπει να παρέχεται για το σύνολο των περιόδων αιχμής, βλ. αιτιολογική σκέψη 141 ανωτέρω.

⁽⁸¹⁾ Βλ. τμήμα 5.1.1 ανωτέρω.

⁽⁸²⁾ Εκθεση τελικών παρατηρήσεων του περιφερειακού ελεγκτικού συνεδρίου της Κορσικής, Εδαφική συνοχή, 2010, σ. 65.

⁽⁸³⁾ Η Επιτροπή παραπέμπει στη θαλάσσια μεταφορά επιβατών από ή προς όλους τους λιμένες της Κορσικής.

⁽⁸⁴⁾ Πηγή: Περιφερειακό παρατηρητήριο μεταφορών της Κορσικής.

⁽⁸⁵⁾ Βλ. τμήμα 2.4

⁽⁸⁶⁾ Βλ. απόφαση N 06-MC-03 της 11ης Δεκεμβρίου 2006, παράγραφο 97.

⁽⁸⁷⁾ Βλ. απόφαση N 06-MC-03 της 11ης Δεκεμβρίου 2006, παράγραφος 80.

⁽⁸⁸⁾ Ο χρόνος της θαλάσσιας διαδρομής εκτεινόταν μεταξύ 5.45π.μ. από τον λιμένα της Τουλόν μέχρι περίπου 10 π.μ. με αναχώρηση από τη Μασσαλία με επιβατηγοφορτηγά (νυχτερινό ταξίδι).

αποδέκτες. Επιπλέον, η απόσταση του λιμένα της Τουλόν από την Κορσική είναι μικρότερη, περίπου κατά 50 χλμ., με αποτέλεσμα τα πλοία που αναχωρούν από την Τουλόν να διανύουν την απόσταση από την Κορσική σε μικρότερο χρόνο σε σχέση με τα πλοία που αναχωρούν από τη Μασσαλία, γεγονός που ενισχύει τη δυνατότητα υποκατάστασης των δρομολογίων που αναχωρούν από τη Μασσαλία από τα δρομολόγια από την Τουλόν⁽⁸⁹⁾.

- (159) Ο σημαντικός βαθμός δυνατότητας υποκατάστασης των υπηρεσιών⁽⁹⁰⁾ από τους λιμένες της Μασσαλίας και της Τουλόν μπορούσε κατά συνέπεια να προσδιοριστεί ποσοτικά ήδη από το 2006, λόγω της μετατόπισης της κυκλοφορίας προς την Τουλόν που παρατηρήθηκε κατά τη διάρκεια των απεργιών οι οποίες προκάλεσαν σοβαρή αναστάτωση στις υπηρεσίες με αναχώρηση από τη Μασσαλία στα τέλη του 2005⁽⁹¹⁾. Έτσι, ακόμη και αν ληφθεί υπόψη ο αντίκτυπος της αυξητικής τάσης της κυκλοφορίας από τους λιμένες της Τουλόν⁽⁹²⁾, το ποσοστό μετατόπισης της κυκλοφορίας από τη Μασσαλία στην Τουλόν⁽⁹³⁾ που παρατηρήθηκε στα δρομολόγια προς Ajaccio ήταν περίπου 89 %⁽⁹⁴⁾ τον Σεπτέμβριο — Οκτώβριο του 2005.
- (160) Με βάση το σύνολο αυτών των στοιχείων, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στις εξεταζόμενες συνθήκες, η συμπληρωματική υπηρεσία μπορούσε να υποκατασταθεί σε μεγάλο βαθμό, κατά τον χρόνο ανάθεσης της ΣΑΔΥ, από την πλευρά της ζήτησης των επιβατών από τις υπηρεσίες με αναχώρηση από την Τουλόν προς Bastia και Ajaccio.

Έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας

- (161) Η Επιτροπή θεωρεί επίσης ότι οι γαλλικές αρχές δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας για τη συμπληρωματική υπηρεσία. Αν και αμφισβητούν τη διάκριση μεταξύ βασικής και συμπληρωματικής υπηρεσίας, περιορίζονται να υπενθυμίζουν την ευρεία διακριτική ευχέρεια που διαθέτουν τα κράτη μέλη να καθορίζουν το πεδίο μιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος. Ωστόσο, δεν δικαιολογούν την προσθήκη της

συμπληρωματικής υπηρεσίας με την έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας ως προς την ανάγκη παροχής ειδικής υπηρεσίας. Στην πραγματικότητα οι γαλλικές αρχές αποδίδουν τον συνολικό χαρακτήρα της ΣΑΔΥ στη βούληση να μην περιοριστεί το πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας στις μη αποδοτικές δραστηριότητες, ώστε να εξασφαλιστεί δημοσιονομική εξισορρόπηση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 61 και 62). Έχει, όμως, κριθεί ήδη προηγουμένως ότι το επιχείρημα αυτό δεν ευσταθεί (βλ. αιτιολογική σκέψη 143 ανωτέρω).

- (162) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή συνέκρινε την πραγματική κυκλοφορία επιβατών με προορισμό κάθε έναν από τους λιμένες που καλύπτει η συμπληρωματική υπηρεσία με την προσφορά υπηρεσιών μεταφοράς που παρέχει η Corsica Ferries από την Τουλόν και τη βασική υπηρεσία της ΑΔΥ. Από την εν λόγω σύγκριση προκύπτει ότι, όσον αφορά τους λιμένες Bastia και Ajaccio, που αντιπροσωπεύουν το 90 % της μεταφορικής ικανότητας που απαιτεί η συμπληρωματική υπηρεσία, ο συνδυασμός των μεταφορικών ικανοτήτων που παρέχουν η βασική υπηρεσία της ΑΔΥ, με αφετηρία τη Μασσαλία, και η υπηρεσία της ιδιωτικής πρωτοβουλίας που υπήρχε το διάστημα 2004 έως 2006 από την Τουλόν, αρκούσε για να εξασφαλιστεί η διαπιστωθείσα πραγματική ζήτηση, τόσο κατά την εαρινή και φθινοπωρινή περίοδο όσο και κατά τη θερινή περίοδο, για τον καθένα από τους δύο λιμένες και για κάθε έτος μεταξύ του 2004 και του 2006.

- (163) Το συμπέρασμα αυτό δεν αμφισβητήθηκε στο σύνολο του από τη Γαλλία. Οι γαλλικές αρχές απλώς αναφέρονται στις έκτακτες περιστάσεις που επικρατούσαν το 2004 και το 2005⁽⁹⁵⁾, στις οποίες οφείλεται, κατά την άποψή τους, η μείωση του αριθμού των επιβατών της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Εντούτοις, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εμβέλεια αυτού του επιχειρήματος όσον αφορά τα έτη 2004 και 2005 περιορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την αποδεδειγμένη έντονη μεταστροφή της κυκλοφορίας προς τις υπηρεσίες που παρέχονται από την Τουλόν⁽⁹⁶⁾. Επιπλέον, ως προς αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί ότι θα μπορούσε να αποδειχθεί η επάρκεια των υπηρεσιών μεταφοράς για το έτος 2006, δηλ. το αμέσως προηγούμενο έτος από την έναρξη της ισχύος της ΑΔΥ⁽⁹⁷⁾, και κατά το οποίο παρατηρήθηκε ιδιαίτερα σημαντικός ανταγωνισμός.

- (164) Συνεπώς, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενσωμάτωση της συμπληρωματικής υπηρεσίας στο πεδίο της ΑΔΥ δεν ήταν ούτε αναγκαία ούτε αναλογική για να ικανοποιηθεί διαπιστωμένη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες στις γραμμές Μασσαλία-Ajaccio και Μασσαλία-Bastia. Όσον αφορά τη γραμμή Μασσαλία-Propriano, μολονότι αυτός ο λιμένας της Κορσικής δεν εξυπηρετήθηκε με κανένα τακτικό δρομολόγιο το 2006, η Επιτροπή θεωρεί ότι το χαμηλό ποσοστό κυκλοφορίας που

⁽⁸⁹⁾ Βλ. επίσης γνωμοδότηση no 12-A-05 της 17ης Φεβρουαρίου 2012, Τμήμα Γ 2) και ιδίως παράγραφο 131 η οποία διαπιστώνει σχετική δυνατότητα υποκατάστασης των υπηρεσιών μεταξύ των λιμένων της Κορσικής, αφενός, και της Μασσαλίας και της Τουλόν αφετέρου, και σε περιόδους μειωμένης κίνησης. Από κανένα στοιχείο που συνελέγη στο πλαίσιο της διαδικασίας δεν συνάγεται ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν τη δυνατότητα υποκατάστασης της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών με αφετηρία τη Μασσαλία και την Τουλόν μεταβλήθηκαν ριζικά από το 2006 έως το 2012.

⁽⁹⁰⁾ Οι υπηρεσίες στις οποίες γίνεται αναφορά είναι οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών προς Bastia και Ajaccio που εξυπηρετούνται μόνο από την Τουλόν.

⁽⁹¹⁾ Υπήρξε στη Μασσαλία σημαντική κοινωνική σύγκρουση τον Σεπτέμβριο-Οκτώβριο του 2005 στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης της SNCM.

⁽⁹²⁾ Η Επιτροπή έλαβε υπόψη της την επίπτωση αυτή διορθώνοντας την πραγματική μετατόπιση της κυκλοφορίας στις παρατηρούμενες ετήσιες μεταβολές κατά τους μήνες πριν την απεργία. Αν και είναι εύλογο τα στοιχεία σχετικά με την κυκλοφορία κατά τους αμέσως επόμενους μήνες μετά από μια σοβαρή διαταραχή να επηρεάζονται επίσης από τις ακυρώσεις κρατήσεων, αντίθετα τα στοιχεία των προηγούμενων μηνών παρέχουν σημείο αναφοράς που αποτυπώνει με μεγαλύτερη πιστότητα τις μακροπρόθεσμες εξελίξεις σε αυτές τις αγορές.

⁽⁹³⁾ Αντίθετα, η μετατόπιση της κίνησης προς τη Νίκαια, αν και δεν ήταν αμελητέα, ήταν σημαντικά μικρότερη. Πηγή: Περιφερειακό παρατηρητήριο μεταφορών της Κορσικής.

⁽⁹⁴⁾ Λαμβάνοντας υπόψη τις τάσεις αναπροσαρμογής που περιγράφονται ανωτέρω, η μείωση του αριθμού των επιβατών με αναχώρηση από τη Μασσαλία ανέρχεται σε 22 600 επιβάτες, ενώ η αύξηση του αριθμού των επιβατών στην Τουλόν είναι 20 056 επιβάτες. Δεν παρατηρείται καμία μεταβολή στη Νίκαια.

⁽⁹⁵⁾ Βλ. αιτιολογική σκέψη 159 ανωτέρω και υποσημείωση αριθ. 93.

⁽⁹⁶⁾ Ο αντίκτυπος της διατάραξης των δρομολογίων με αφετηρία τη Μασσαλία στη συνολική κυκλοφορία που διαπιστώθηκε στην πραγματικότητα περιορίζεται από την ταυτόχρονη αύξηση του αριθμού επιβατών στα δρομολόγια με αναχώρηση από την Τουλόν, βλ. αιτιολογική σκέψη 159 ανωτέρω.

⁽⁹⁷⁾ Επιπλέον, το 2006 χαρακτηρίστηκε από τη σημαντική αύξηση του αριθμού μεταφερόμενων επιβατών γενικά προς την Κορσική, της τάξης του 8,5 % σύμφωνα με την ORTC.

αντιπροσωπεύει αυτή η γραμμή δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η έλλειψη ιδιωτικής πρωτοβουλίας μόνον σε αυτή τη γραμμή θα μπορούσε να ακυρώσει το συμπέρασμα σχετικά με τη συμπληρωματική υπηρεσία στο σύνολό της ⁽⁹⁸⁾.

- (165) Ως προς αυτό, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η παρεχόμενη από την Corsica Ferries υπηρεσία είναι σύμφωνη με τα πρότυπα της υποχρέωσης δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) που ισχύουν για κάθε σύνδεση μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής και δεν διαφέρει ποιοτικά από την παρεχόμενη συμπληρωματική υπηρεσία. Πράγματι, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 141 ανωτέρω, οι ποιοτικές υποχρεώσεις που συνδέονται με την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας ήταν πολύ πιο χαλαρές από εκείνες που επιβάλλονται στη βασική υπηρεσία.
- (166) Συναφώς, η Επιτροπή θεωρεί ιδίως ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούν να ορίσουν ειδικές υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας σε υπηρεσίες που παρέχονται ήδη ή μπορούν να παρασχεθούν ικανοποιητικά από επιχειρήσεις που ασκούν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες υπό κανονικές συνθήκες της αγοράς και με όρους (ως προς την τιμή, τα αντικειμενικά ποιοτικά χαρακτηριστικά, τη συνέχεια και την πρόσβαση στην υπηρεσία) συμβατούς με το γενικό συμφέρον, όπως ορίζεται από το κράτος ⁽⁹⁹⁾. Ως προς αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα ανωτέρω στοιχεία αποδεικνύουν ότι η αντιστάθμιση του κόστους με το οποίο επιβαρύνθηκε η SNCM για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας είναι αντίθεση με την πρακτική της Επιτροπής σε αυτόν τον τομέα. Πράγματι, δεδομένης της ύπαρξης των ΥΔΥ και του συστήματος κοινωνικής πρόνοιας ⁽¹⁰⁰⁾ στο σύνολο των γραμμών μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι οι ανταγωνιστές της SNCM στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών με αφετηρία την Τουλόν ασκούν τις επιχειρηματικές τους δραστηριότητες σε κανονικές συνθήκες της αγοράς.
- (167) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενσωμάτωση της συμπληρωματικής υπηρεσίας στο πεδίο της δημόσιας υπηρεσίας δεν αντιστοιχεί σε μια πραγματική ανάγκη δημόσιας υπηρεσίας και, ως εκ τούτου, με βάση τους εφαρμοστέους ειδικούς κανόνες, η Γαλλία διέπραξε στη συγκεκριμένη περίπτωση πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης χαρακτηρίζοντας ως ΥΓΟΣ την προβλεπόμενη στη ΣΑΔΥ συμπληρωματική υπηρεσία. Δεν ικανοποιείται, συνεπώς, το πρώτο κριτήριο της απόφασης *Altmark* όσον αφορά τις χορηγηθείσες αντιστάθμισεις για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας.

7.1.3.2. Επιλογή του παρόχου της υπηρεσίας (4ο κριτήριο)

- (168) Σύμφωνα με το τέταρτο κριτήριο της απόφασης *Altmark*, η αντιστάθμιση πρέπει είτε να προκύπτει μετά από διαδικασία

σύναψης δημόσιας σύμβασης η οποία επιτρέπει την επιλογή του υποψηφίου που είναι ικανός να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες με το μικρότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο, είτε να είναι αποτέλεσμα συγκριτικής ανάλυσης που θα αφορούσε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα ⁽¹⁰¹⁾.

Σχετικά με το πρώτο επί μέρους κριτήριο

- (169) Η ανάθεση της σύμβασης για τη θαλάσσια συγκοινωνιακή σύνδεση μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής έγινε με διαδικασία με διαπραγμάτευση μετά από δημοσίευση πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου του άρθρου L.1411-1 του CGCT ⁽¹⁰²⁾. Ωστόσο, μια διαδικασία σύναψης δημόσιας σύμβασης δεν αποκλείει την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης μόνο εφόσον παρέχεται η δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι ικανός να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες με το μικρότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο ⁽¹⁰³⁾. Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή εξέφρασε αμφιβολίες αν η διαδικασία ανάθεσης επέτρεψε έναν πραγματικό και αρκούντως ανοικτό ανταγωνισμό.
- (170) Η διαδικασία που ακολούθηθηκε στην προκειμένη περίπτωση και προβλέπεται από το γαλλικό δίκαιο για την ανάθεση αποστολών δημόσιας υπηρεσίας είναι μια διαδικασία διαπραγμάτευσης με προηγούμενη δημοσίευση, υπό το πρίσμα του ευρωπαϊκού δικαίου για τις δημόσιες συμβάσεις. Πρέπει καταρχάς να υπενθυμιστεί ότι μια τέτοια διαδικασία δεν μπορεί να διασφαλίσει τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό, με την επιφύλαξη της κατά περίπτωση αξιολόγησης ⁽¹⁰⁴⁾. Στην πράξη, παρέχει ευρεία διακριτική ευχέρεια στην ανάθετσα αρχή και μπορεί να περιορίσει τη συμμετοχή των ενδιαφερομένων φορέων.
- (171) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι όροι της πρόσκλησης υποβολής προσφορών δεν μπορούσαν να διασφαλίσουν τον αποτελεσματικό ανταγωνισμό.

- (172) Πράγματι, η μόνη ανταγωνιστική προσφορά προς την προσφορά των αναδόχων δεν έχει αξιολογηθεί με βάση τα δικά της στοιχεία (κριτήρια ανάθεσης) αλλά με βάση ένα κριτήριο επιλογής, συγκεκριμένα την ικανότητα του υποψηφίου να εκτελέσει την υπηρεσία από την 1η Ιουλίου 2007. Συνεπώς, η διαδικασία δεν επέτρεψε στον ΟΤΚ να συγκρίνει περισσότερες προσφορές, ώστε να επιλέξει την πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη προσφορά.

⁽⁹⁸⁾ Τόσο από την άποψη της μεταφορικής ικανότητας που θα τεθεί σε λειτουργία στο πλαίσιο της ΣΑΔΥ την περίοδο 2007-2013 όσο και από την πλευρά της ζήτησης που διαπιστώνεται πραγματικά, η σύνδεση Μασσαλίας-Propriano αντιπροσώπευε περίπου το 10 % της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Πηγή: ORTC και έκθεση εκτέλεσης των υπηρεσιών της SNCM 2010.

⁽⁹⁹⁾ Βλ. σημείο 48 της Ανακοίνωσης ΥΓΟΣ.

⁽¹⁰⁰⁾ Βλ. αιτιολογική σκέψη 7 ανωτέρω, υποσημείωση 5.

⁽¹⁰¹⁾ Βλ. σημείο 62 της Ανακοίνωσης ΥΓΟΣ.

⁽¹⁰²⁾ Γενικός Κώδικας Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

⁽¹⁰³⁾ Βλ. παραγράφους 65 και 66 της Ανακοίνωσης ΥΓΟΣ.

⁽¹⁰⁴⁾ Βλ. Ανακοίνωση ΥΓΟΣ, αιτιολογική σκέψη 67.

- (173) Ως προς αυτό, σε αντίθεση με όσα υποστηρίζουν οι γαλλικές αρχές, η Επιτροπή θεωρεί πως το γεγονός ότι υποβλήθηκαν δύο προσφορές δεν είναι αρκετό για να υπάρξει αποτελεσματικός ανταγωνισμός, εφόσον η ανταγωνιστική προσφορά δεν μπορούσε να αποτελέσει αξιόπιστη εναλλακτική λύση. Πράγματι, στην προκειμένη περίπτωση, η προσφορά της Corsica Ferries όριζε ως ημερομηνία έναρξης παροχής των υπηρεσιών την 12η Νοεμβρίου 2007, ενώ η συγγραφή υποχρεώσεων απαιτούσε την παροχή υπηρεσιών από την 1η Ιουλίου 2007⁽¹⁰⁵⁾. Εξάλλου, σε αντίθεση με τον ισχυρισμό των γαλλικών αρχών, η Επιτροπή δεν θεωρεί τον αριθμό των προσφυγών στοιχείο ικανό να αποδείξει την αποτελεσματικότητα του ανταγωνισμού στο πλαίσιο της διαδικασίας ανάθεσης της ΣΑΔΥ.
- (174) Η διαπίστωση αυτή ενισχύεται από ένα σύνολο στοιχείων που αφορούν την κατάσταση της αγοράς και τους όρους της διαδικασίας υποβολής προσφορών.
- (175) Πρώτον, πρέπει να σημειωθεί ότι η κοινοπραξία SNCM/CMN διέθετε σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, που επισημάνθηκε ιδίως από το συμβούλιο ανταγωνισμού⁽¹⁰⁶⁾, ως εγκατεστημένος φορέας που διέθετε ήδη έναν στόλο πλοίων προσαρμοσμένο στις προδιαγραφές της συγγραφής υποχρεώσεων της ΣΑΔΥ.
- (176) Επιπλέον, η πολύ μικρή προθεσμία που ορίστηκε μεταξύ της προβλεφθείσας ημερομηνίας για την ανάθεση της ΣΑΔΥ (τελικά ανατέθηκε στις 7 Ιουνίου 2007) και της ημερομηνίας έναρξης των υπηρεσιών (1η Ιουλίου 2007) μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο εισόδου για νεοεισερχόμενους. Σε συνδυασμό με τις τεχνικές απαιτήσεις που σχετίζονται με τις ιδιαιτερότητες των εν λόγω λιμένων⁽¹⁰⁷⁾, με τον όρο σχετικά με την ηλικία του στόλου⁽¹⁰⁸⁾ και την μεταφορική ικανότητα ανά μονάδα που απαιτεί η συγγραφή υποχρεώσεων της ΣΑΔΥ, αυτή η πολύ μικρή διάρκεια μπορούσε να περιορίσει τη συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών. Πράγματι, η Επιτροπή θεωρεί ότι μια προθεσμία της τάξης των τριών εβδομάδων δεν επαρκεί για την αναδιάταξη ενός στόλου πλοίων στις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης ούτε για την η αγορά ή/και τη ναύλωση ενός σύνολο πλοίων που θα πληρούσαν τους όρους της συγγραφής υποχρεώσεων⁽¹⁰⁹⁾.
- (177) Τέλος, η ύπαρξη πολλών ρητρών απρόβλεπτης μεταβολής των συνθηκών⁽¹¹⁰⁾, σε συνδυασμό με την ελευθερία που παρέχεται στον ΟΤC να αποφασίζει εξαιρέσεις από τους εφαρμοστέους κανόνες⁽¹¹¹⁾ θα μπορούσε επίσης να αποθαρρύνει τη συμμετοχή στον διαγωνισμό, συντηρώντας τις αμφιβολίες σχετικά με ορισμένες τεχνικές και οικονομικές παραμέτρους που είναι κρίσιμες για την επεξεργασία μιας προσφοράς. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι, όπως τονίζουν οι γαλλικές αρχές, η επιβολή πρόσθετων όρων πέραν εκείνων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού 3577/92 δεν είναι αντίθετη με τον παρόντα κανονισμό στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, οι εθνικές αρχές οφείλουν να ελέγχουν κατά περίπτωση εάν, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη αυτούς τους πρόσθετους όρους που θα μπορούσαν να περιορίσουν τη συμμετοχή στη διαδικασία υποβολής προσφορών, ο πραγματικός ανταγωνισμός για την ανάθεση της ΣΑΔΥ ήταν σε θέση να εξασφαλίσει την τήρηση του τέταρτου κριτηρίου της απόφασης *Altmark* και, αν όχι, την τήρηση των αναγκαίων νομικών συνεπειών.
- (178) Με βάση το σύνολο των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή κρίνει ότι οι όροι της διαδικασίας που ακολουθήθηκε δεν επέτρεψαν στην εξεταζόμενη περίπτωση να υπάρξει αποτελεσματικός ανταγωνισμός για την ανάθεση της ΑΔΥ και, συνεπώς, για να επιλεγεί η προσφορά για την παροχή της υπηρεσίας με το μικρότερο δυνατό κόστος για το κοινωνικό σύνολο⁽¹¹²⁾.
- Ως προς το δεύτερο επί μέρους κριτήριο**
- (179) Εναπόκειται, συνεπώς, στις γαλλικές αρχές να αποδείξουν ότι η αντιστάθμιση ήταν το αποτέλεσμα συγκριτικής ανάλυσης που θα αφορούσε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με τα απαραίτητα μέσα⁽¹¹³⁾.
- (180) Η Γαλλία δεν έχει παράσχει αυτές τις πληροφορίες. Επιπλέον, όπως υπογραμμίζεται στο τμήμα 2.5 ανωτέρω, η αντιστάθμιση δεν ορίστηκε με αναφορά σε μια εκ των προτέρων καθορισμένη βάση κόστους ή σε σύγκριση με τη δομή κόστους άλλων παρόμοιων ναυτιλιακών επιχειρήσεων, αλλά με βάση τις προβλέψεις εσόδων και κόστους των καυσίμων που περιλαμβάνουν μόνο ένα μέρος των εσόδων και εξόδων της υπηρεσίας.
- (181) Εξάλλου, όπως τονίζεται στην έκθεση του *Chambre régionale des comptes* (περιφερειακό ελεγκτικό συνέδριο) της Κορσικής⁽¹¹⁴⁾, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι προβλεπόμενες αντισταθμίσεις της ΑΔΥ την περίοδο 2007-2013 ήταν σημαντικά μεγαλύτερες από τις προβλεφθείσες την περίοδο 2002-2006 για παρόμοιες υποχρεώσεις, ακόμη και ελαφρά χαμηλότερες όσον αφορά την προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα.

⁽¹⁰⁵⁾ Έκθεση της επιτροπής ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

⁽¹⁰⁶⁾ Βλέπε απόφαση αριθ. 06-MC-03 της 11ης Δεκεμβρίου 2006 σχετικά με τις αιτήσεις ασφαλιστικών μέτρων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Κορσικής και της ηπειρωτικής χώρας, ιδίως σημείο 106: «Η κατάσταση όσον αφορά την αναχώρηση από τη Μασσαλία αναλύεται επομένως, παρά την έλλειψη νομικά κατοχυρωμένης αποκλειστικότητας, ως *de facto* αποκλειστικότητα προς όφελος των δύο αναδόχων οι οποίοι, επιπλέον, διαθέτουν, λόγω της θέσης τους ως εγκατεστημένοι φορείς εκμετάλλευσης στα εν λόγω δρομολόγια, τα πλέον προσαρμοσμένα πλοία για να εξασφαλίσουν τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με αναχώρηση από τη Μασσαλία.»

⁽¹⁰⁷⁾ Έτσι, ο λιμένας της Bastia δεν επέτρεπε το 2007 τον ελιγμό πλοίων μήκους άνω των 180 μέτρων.

⁽¹⁰⁸⁾ Η αδυναμία χρήσης πλοίων ηλικίας μεγαλύτερης των 20 ετών είχε ως αποτέλεσμα να περιορίζεται το σύνολο των πλοίων που μπορούν να θέσουν σε λειτουργία οι ανταγωνιστές των εγκατεστημένων επιχειρήσεων.

⁽¹⁰⁹⁾ Στο πλαίσιο αυτό, είναι σκόπιμο να σημειωθεί ότι το υψηλό κόστος ενός πλοίου ικανού να ικανοποιήσει τους όρους των προδιαγραφών της ΣΑΔΥ, έστω και μεταχειρισμένου, αποτελούσε πρόσθετο φραγμό εισόδου. Το επιβατηγό φορτηγό Cargo Jean Nicolί αγοράστηκε από την SNCM έναντι 75 εκατ. ευρώ το 2009.

⁽¹¹⁰⁾ Βλ. τμήμα 2.5 ανωτέρω.

⁽¹¹¹⁾ Ιδίως όσον αφορά την ηλικία του στόλου ή την προσαρμογή των υπηρεσιών (βλ. ΣΑΔΥ, παράρτημα I).

⁽¹¹²⁾ Προφανώς, η σύναψη πρόσθετης πράξης με άμεσες διαπραγματεύσεις μεταξύ της αναθέτουσας αρχής και της αναδόχου κοινοπραξίας δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα όσον αφορά την περίοδο 2010-2013.

⁽¹¹³⁾ Βλ. σημείο 61 της Ανακοίνωσης ΥΓΟΣ.

⁽¹¹⁴⁾ Βλ. έκθεση τελικών παρατηρήσεων σχετικά με τον οργανισμό μεταφορών της Κορσικής, σ. 80.

(182) Αν και η οικονομική κατάσταση μεταβλήθηκε από το 2001 έως το 2007, η σύγκριση με το κόστος μιας επιχείρησης με χρηστή διαχείριση ήταν ακόμα περισσότερο αναγκαία, διότι ορισμένα στοιχεία υποδήλωναν ότι η SNCM, η οποία εξερχόταν από μια περίοδο έντονης αναδιάρθρωσης⁽¹¹⁵⁾, δεν ήταν η ίδια μια τέτοια επιχείρηση.

(183) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί, συνεπώς, ότι το τέταρτο κριτήριο της απόφασης *Altmark* δεν πληρούται στην προκειμένη περίπτωση.

7.1.3.3. Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη επιλεκτικού πλεονεκτήματος

(184) Επειδή τα κριτήρια της απόφασης *Altmark* έχουν σωρευτικό χαρακτήρα, η μη τήρηση του πρώτου κριτηρίου από τη συμπληρωματική υπηρεσία και, σε κάθε περίπτωση, του τέταρτου κριτηρίου από την ΣΑΔΥ στο σύνολό της, αρκεί για να διαπιστωθεί η παροχή επιλεκτικού οικονομικού πλεονεκτήματος στους αναδόχους.

7.1.4. ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΕΠΗΡΕΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΕΒΛΩΣΗΣ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

(185) Όπως αναφέρεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η SNCM και η CMN εκτελούν δρομολόγια μεταξύ της ηπειρωτικής Γαλλίας και της Κορσικής σε άμεσο ανταγωνισμό με εταιρείες όπως η Corsica Ferries, η Moby Lines και η Saremar. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι υπό εξέταση δημόσιες αντισταθμίσεις μπορούν να ενισχύσουν τη θέση της SNCM και της CMN έναντι των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων θαλάσσιων μεταφορών στην ΕΕ και, ως εκ τούτου, υπάρχει κίνδυνος να νοθευτεί ο ανταγωνισμός και να επηρεαστούν οι μεταξύ των κρατών μελών συναλλαγές.

7.1.5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΥΠΑΡΞΗ ΚΡΑΤΙΚΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 107 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΛΕΕ.

(186) Βάσει των ανωτέρω στοιχείων, η Επιτροπή θεωρεί ότι όλες οι αντισταθμίσεις που εισέπραξαν η SNCM και η CMN στο πλαίσιο της ΣΑΔΥ συνιστούν κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(187) Εφόσον οι εν λόγω ενισχύσεις χορηγήθηκαν χωρίς προηγούμενη κοινοποίηση στην Επιτροπή, είναι παράνομες.

8. ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟ ΜΕ ΤΗΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

8.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΙΒΑΣΙΜΟΥ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 106 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2 ΤΗΣ ΣΛΕΕ

(188) Όπως αναφέρεται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας⁽¹¹⁶⁾, η μεταφορά επιβατών βάσει της ΑΔΥ υπερβαίνει

τους 300 000 επιβάτες ετησίως και οι αντισταθμίσεις που προβλέπονται στη ΣΑΔΥ υπερβαίνουν το ποσό των 30 εκατ. ευρώ ετησίως. Οι αποφάσεις για τις ΥΓΟΣ του 2005⁽¹¹⁷⁾ και του 2011⁽¹¹⁸⁾ δεν εφαρμόζονται επομένως στη ΣΑΔΥ σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) και παράγραφος 1 στοιχείο δ) αντιστοίχως.

(189) Ως εκ τούτου, και εφόσον η Γαλλία δεν επικαλέστηκε καμία άλλη βάση συμβατότητας⁽¹¹⁹⁾, η Επιτροπή θεωρεί ότι το συμβιβασίμο με την εσωτερική αγορά των αντισταθμίσεων που χορηγούνται δυνάμει της ΣΑΔΥ πρέπει να αξιολογηθεί σύμφωνα με το κοινοτικό Πλαίσιο για τις ΥΓΟΣ. Ωστόσο, πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, σύμφωνα με το σημείο 69 του Πλαισίου για τις ΥΓΟΣ, οι αρχές που παρατίθενται στα σημεία 14, 19, 20, 24, 39 και 60 του εν λόγω πλαισίου δεν εφαρμόζονται στις παράνομες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν την 31η Ιανουαρίου 2012.

(190) Σύμφωνα με το σημείο 11 του Πλαισίου για τις ΥΓΟΣ, οι κρατικές ενισχύσεις που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της απόφασης του 2011 μπορούν να κηρυχθούν συμβιβάσιμες με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, εφόσον είναι αναγκαίες για τη λειτουργία των υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος και δεν επηρεάζουν την ανάπτυξη των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς το συμφέρον της Ένωσης. Η ισορροπία αυτή είναι δυνατή μόνο εάν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στα τμήματα 2.2 έως 2.10 του Πλαισίου.

(191) Καταρχάς, πρέπει να εξεταστεί ο ορισμός της υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος της οποίας γίνεται επίκληση στην προκειμένη περίπτωση.

8.1.1. ΓΝΗΣΙΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΥ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΟΣ

(192) Εφόσον κατά τον χαρακτηρισμό της συμπληρωματικής υπηρεσίας ως ΥΓΟΣ υπήρξε πρόδηλο σφάλμα εκτιμήσεως (βλ. παραγράφους 151 έως 167 ανωτέρω), οι αντισταθμίσεις που καταβάλλονται για την εν λόγω υπηρεσία δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

(193) Αντιθέτως, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, με βάση την ανάλυση της στις αιτιολογικές σκέψεις 145 έως 150 ανωτέρω, ότι η βασική υπηρεσία αντιστοιχούσε σε μια σαφώς προσδιορισμένη ΥΓΟΣ.

⁽¹¹⁷⁾ Απόφαση της Επιτροπής 2005/842/ΕΚ 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.

⁽¹¹⁸⁾ Απόφαση της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, σχετικά με 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.

⁽¹¹⁹⁾ Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 28ης Απριλίου 1993, C-364/90, Ιταλία κατά Επιτροπής, Συλλογή 1993, σ. I-02097, σκέψη 20.

⁽¹¹⁵⁾ Βλ. αιτιολογική σκέψη 15 ανωτέρω και υποσημείωση 10.

⁽¹¹⁶⁾ Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 118 έως 120 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

8.1.2. ΑΛΛΟΙ ΟΡΟΙ ΤΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΥΓΟΣ

- (194) Πρέπει να εξεταστεί αν πληρούνται οι άλλοι όροι του πλαισίου ΥΓΟΣ μόνο όσον αφορά τη βασική υπηρεσία, που μόνο αυτή αντιστοιχεί σε σαφώς προσδιορισμένη ΥΓΟΣ.

8.1.2.1. Πράξη ανάθεσης

- (195) Όσον αφορά την αναγκαιότητα **πράξης ανάθεσης** που καθορίζει τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας και τον τρόπο υπολογισμού της αντιστάθμισης, η ΣΑΔΥ προσδιορίζει τις εν λόγω υποχρεώσεις, καθώς και τις παραμέτρους αντιστάθμισης.

- (196) Ως προς αυτό, πρέπει καταρχάς να διευκρινιστεί ότι, αφεαυτής, η ύπαρξη της ρήτρας διασφάλισης ⁽¹²⁰⁾, που εφαρμόζεται σε περίπτωση σημαντικής τροποποίησης των τεχνικών, κανονιστικών ή οικονομικών όρων της σύμβασης, δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τον χαρακτήρα εκ των προτέρων καθορισμού των παραμέτρων της αντιστάθμισης.

- (197) Πράγματι, επιτρέπει πρωτίστως στα μέρη να συνάψουν τροποποιητική πράξη σε περίπτωση σημαντικής μεταβολής των συνθηκών εκμετάλλευσης των υπηρεσιών, που θα μπορούσαν να υπονομεύσουν τους στόχους της ΣΑΔΥ. Η εν λόγω ρήτρα εξομοιώνεται, συνεπώς, με τροποποιητική ρήτρα του κοινού δικαίου, η ενδεχόμενη εφαρμογή της οποίας θα πρέπει ωστόσο να αναλυθεί υπό το πρίσμα του δικαίου των ενισχύσεων. Η ρήτρα αυτή αποσκοπεί στην «αποκατάσταση της αρχικής χρηματοοικονομικής ισορροπίας» με προσαρμογή κατά προτεραιότητα των ανώτατων τιμών και της φύσης των υπηρεσιών. Η δυνατότητα τροποποίησης της αντιστάθμισης, που δεν προβλέπεται ρητά στο κείμενο, μπορεί συνεπώς γίνει κατανοητή μόνο με την προοπτική τροποποίησης των παρεχόμενων υπηρεσιών. Όπως επισήμανε η προαναφερθείσα απόφαση του Συμβουλίου Επικρατείας, η εν λόγω ρήτρα διασφάλισης δεν μπορεί καθ'αυτή να αποτελέσει τη βάση για υπεραντιστάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

- (198) Αυτό δεν θα ίσχυε εάν, σε αντίθεση με τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης, υπήρχε προδήλως υπέρμετρα ευρύ πεδίο εφαρμογής και επαναδιαπραγμάτευσης, ή εάν η ρήτρα προέβλεπε τη δυνατότητα πρόσθετης αντιστάθμισης για υπηρεσίες που έχουν ήδη εκτελεστεί κατά τον χρόνο επικλήσης της ρήτρας απρόβλεπτης μεταβολής των συνθηκών, χωρίς ωστόσο να διευκρινίζονται οι παράμετροι αυτής της πρόσθετης αντιστάθμισης. Ούτε η παρουσία της ρήτρας προσαρμογής ⁽¹²¹⁾ δεν θέτει υπό αμφισβήτηση αυτό το συμπέρασμα, στο μέτρο που η εφαρμογή της προέβλεπε, αφενός, τη διατήρηση της γενικής ισορροπίας της ΣΑΔΥ, περιοριζόμενη σε

προσαρμογές και αναπροσαρμογές μικρής κλίμακας, και, αφετέρου, την παράλληλη μείωση των αντιστάθμισεων και των υπηρεσιών. Ακόμη και αν θεωρηθεί ότι η τροποποιητική πράξη της 28ης Δεκεμβρίου 2009 επέφερε ουσιώδεις τροποποιήσεις των παραμέτρων της αντιστάθμισης και της συνεκτικότητας των υπηρεσιών, παρόλα αυτά, οι παράμετροι καθορίστηκαν εκ των προτέρων, πριν την εκτέλεση των υπηρεσιών την περίοδο 2010-2013, στην οποία εφαρμόζονται.

- (199) Εξάλλου, οι διακυμάνσεις του ύψους των προβλεπόμενων εσόδων μεταξύ των διαφόρων προσφορών που υπέβαλαν οι ανάδοχοι δεν φαίνονται αδικαιολόγητες. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενσωμάτωση πιο αισιόδοξων προβλέψεων εσόδων μπορεί πράγματι να αντιστοιχεί στην αναθεώρηση των προβλέψεων σε συνάρτηση με τις προοπτικές της αγοράς. Επισημαίνει επίσης ότι οι προβλέψεις της κυκλοφορίας που επελέγησαν στους όρους των διαπραγματεύσεων ήταν συνολικά χαμηλότερες από εκείνες που περιείχονταν στην ανταγωνιστική προσφορά ⁽¹²²⁾. Λαμβανομένων υπόψη των πραγματικών εσόδων και των προβλεπόμενων εσόδων μεταξύ 2002 και 2006, και της ευνοϊκής εξέλιξης της αγοράς των θαλάσσιων συγκοινωνιών με την Κορσική το 2006, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι παράμετροι αναφοράς βάσει των οποίων προβλέφθηκαν στη ΣΑΔΥ οι προσαρμογές της αντιστάθμισης είναι σε κάθε περίπτωση ευλογοφανείς βάσει της αιτιολογικής σκέψης 23 του Πλαισίου ΥΓΟΣ ⁽¹²³⁾.

- (200) Όσον αφορά τα άλλα θέματα που έθιξε ο καταγγέλλων και συνάγονται από την ύπαρξη ενός συνόλου ρητρών αναπροσαρμογής ⁽¹²⁴⁾, πρέπει να επισημανθεί ότι, σύμφωνα με τη νομολογία του Γενικού Δικαστηρίου, η πολυπλοκότητα των μηχανισμών αναπροσαρμογής της αντιστάθμισης δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση τον αντικειμενικό και διαφανή χαρακτήρα της αντιστάθμισης ⁽¹²⁵⁾.

- (201) Τέλος, έχουν αρθεί οι αμφιβολίες της Επιτροπής όσον αφορά τις χρηματικές αντιστάθμισεις που θα είχαν χορηγηθεί στους αναδόχους εκτός του πλαισίου της ΣΑΔΥ, εφόσον οι γαλλικές αρχές απέδειξαν ότι τα ποσά που αναφέρονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας αντιστοιχούσαν σε απλές αιτήσεις των αναδόχων, οι οποίες τελικά απορρίφθηκαν από τον ΟΤΚ.

8.1.2.2. Διάρκεια της πράξης ανάθεσης

- (202) Η **διάρκεια της πράξης ανάθεσης**, έξι ετών και 6 μηνών, είναι σύμφωνη με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές ⁽¹²⁶⁾, οι οποίες προβλέπουν όριο έξι ετών.

⁽¹²²⁾ Στις γραμμές Μασσαλία-Ajaccio, Μασσαλία-Propriano και Μασσαλία-Porto Vecchio, πηγή: Εκθεση της επιτροπής ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας.

⁽¹²³⁾ Τα συνολικά καθαρά έσοδα της SNCM το 2005 σχετικά με τις δραστηριότητες του ΑΔΥ ήταν π.χ. 80,3 εκατ. ευρώ, έναντι προβλεπόμενων εσόδων 85,5 εκατ. ευρώ το 2008.

⁽¹²⁴⁾ Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 38 έως 39 ανωτέρω, και αιτιολογική σκέψη 53 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

⁽¹²⁵⁾ Βλ. απόφαση του Πρωτοδικείου της 12ης Φεβρουαρίου 2008, T-289/03, BUPA κατά Επιτροπής, Συλλογή 2008, σ. II-81, αιτιολογική σκέψη 217.

⁽¹²⁶⁾ Βλέπε ανακοίνωση C (2004) 43 της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών, τμήμα 9 παράγραφος 3.

⁽¹²⁰⁾ Βλ. αιτιολογικές σκέψεις 37 και 38 ανωτέρω.

⁽¹²¹⁾ Βλ. υποσημείωση αριθ. 33 ανωτέρω, αιτιολογική σκέψη 54 της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας.

8.1.2.3. Τήρηση των διατάξεων της οδηγίας 2006/111/ΕΚ

- (203) Όσον αφορά την **τήρηση των διατάξεων της οδηγίας 2006/111/ΕΚ** σχετικά με την διαφάνεια των χρηματοοικονομικών συναλλαγών, οι ανάδοχοι επιχειρήσεις τηρούν πράγματι χωριστούς αναλυτικούς λογαριασμούς για τις δραστηριότητες εντός του πεδίου της ΑΔΥ. Για την SNCM, ο εν λόγω λογαριασμός κάνει πρόσθετη διάκριση μεταξύ των δραστηριοτήτων της βασικής υπηρεσίας και εκείνων που αφορούν τη συμπληρωματική υπηρεσία (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 46 και 47 ανωτέρω).

8.1.2.4. Ποσό της αντιστάθμισης

- (204) Σχετικά με την **απουσία υπεραντιστάθμισης**, η ΣΑΔΥ πρόβλεψε ανώτατα όρια των ακαθάριστου κέρδους (χωρίς αποσβέσεις, μισθώματα ναύλωσης και λοιπές εισφορές κεφαλαίου) 15 % της αγοραίας αξίας των πλοίων. Στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι δεν διέθετε τις πληροφορίες που θα της επέτρεπαν να αποκλείσει εκ των προτέρων το ενδεχόμενο υπεραντιστάθμισης.
- (205) Η επίσημη διαδικασία εξέτασης επέτρεψε καταρχάς να διευκρινιστεί ότι η αγοραία αξία των πλοίων καθορίστηκε βάσει εκτίμησης εμπειρογνομόνων, αφού ελήφθησαν αρκετές αξιολογήσεις για τον ορισμό των παραμέτρων της σύμβασης. Η βάση περιουσιακών στοιχείων που χρησιμοποιείται για τον καθορισμό του ανώτατου ορίου της αντιστάθμισης αντιπροσωπεύει, συνεπώς, την υπολειμματική αγοραία αξία των πλοίων που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο της ΑΔΥ ⁽¹²⁷⁾.
- (206) Εκτιμώντας ότι η απόσβεση της υπολειμματικής αγοραίας αξίας των πλοίων της ΑΔΥ συντελείται σε 8 έτη ⁽¹²⁸⁾, δυνατότητα που προβλέπεται από το φορολογικό δίκαιο της Γαλλίας, η ρήτρα καθορισμού ανώτατης τιμής καθόριζε πράγματι δείκτη απόδοσης στοιχείων ενεργητικού (ROA) και την μέση καθαρή απόδοση απασχολούμενου κεφαλαίου (ROCE) 2,5 % ⁽¹²⁹⁾. Ο συντελεστής «Safe Harbour» (όριο ασφαλείας) που ορίζεται στο Πλαίσιο ΥΓΟΣ ⁽¹³⁰⁾ από την ημερομηνία της ΑΔΥ υπερέβαινε το 5 % ⁽¹³¹⁾, ενώ οι συνανάδοχοι SNCM και CMN ανέλαβαν πράγματι σημαντικό

μέρος του εμπορικού κινδύνου των υπηρεσιών. Επιπλέον, φαίνεται ότι στην πράξη το αποτέλεσμα των αναδόχων προ εισφορών κεφαλαίου των ήταν σημαντικά χαμηλότερο από το ανώτατο αυτό όριο (βλ. κατωτέρω).

- (207) Συνεπώς, όροι της ΣΑΔΥ δεν συνεπάγονταν υπεραντιστάθμιση. Η κατανομή μεταξύ αντισταθμίσεων για τη βασική υπηρεσία και τη συμπληρωματική υπηρεσία για την SNCM δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση το συμπέρασμα αυτό σε σχέση με τη βασική υπηρεσία με γνώμονα τους όρους αναλυτικής κατανομής των αντισταθμίσεων μεταξύ των δύο υπηρεσιών (βλ. αιτιολογική σκέψη 46 ανωτέρω). Πράγματι, με βάση τα στοιχεία που διαβίβασαν η Γαλλία και η SNCM, φαίνεται ότι το αποτέλεσμα προ εισφορών κεφαλαίου της SNCM που αποδίδεται στη βασική υπηρεσία παρέμεινε σε σημαντικά χαμηλότερο επίπεδο από το προαναφερθέν ανώτατο όριο του 15 %.

Αποτέλεσμα προ εισφορών κεφαλαίου ανά εταιρεία και ανά υπηρεσία

	Βασική υπηρεσία SNCM	Σύνολο SNCM	CMN
2007 S2	... (*)
2008
2009
2010
2011

(*) Πληροφορία που καλύπτεται από το επαγγελματικό απόρρητο.

⁽¹²⁷⁾ Η αγοραία αξία κάθε σκάφους αναγνωρίζεται κατ' αναλογία της χρησιμοποίησής του για την ΑΔΥ.

⁽¹²⁸⁾ Η διάρκεια αυτή, αν και μικρή σε σχέση με τη διάρκεια της οικονομικής ζωής ενός πλοίου (που μπορεί να υπερβαίνει τα 20 έτη), δικαιολογείται εφόσον 1) Η συγγραφή υποχρεώσεων απαιτούσε ανώτατο όριο ηλικίας των πλοίων των 20 ετών, και 2) η μέση ηλικία των πλοίων της CMN ήταν άνω των 13 ετών, των πλοίων της SNCM ήταν 12 ετών, γεγονός που περιόριζε de facto την οικονομική ζωή τους ελλείψει επενδύσεων για μεγάλη συντήρηση.

⁽¹²⁹⁾ Πράγματι, η αξία των πλοίων που χρησιμοποιούνται για την ΑΔΥ αποτελεί ένα κατώτατο όριο για τα στοιχεία ενεργητικού της ναυτιλιακής εταιρείας.

⁽¹³⁰⁾ Βλ. πλαίσιο ΥΓΟΣ παράγραφος 37, με την οποία η Επιτροπή προσδιορίζει ένα ποσοστό 100 μονάδων βάσης πάνω από το επιτόκιο αναφοράς του αντίστοιχου διατραπεζικού επιτοκίου (ίδιο νόμισμα, ίδια λήξη) ως ένα εύλογο κέρδος ανεξάρτητα από το επίπεδο του εμπορικού κινδύνου τον οποίο αναλαμβάνει πράγματι ο πάροχος ΥΓΟΣ.

⁽¹³¹⁾ Ελλείψει διαθέσιμων διατραπεζικών επιτοκίων με ληκτικότητα έξι ετών και 6 μηνών, η Επιτροπή χρησιμοποίησε ως δείκτη το διατραπεζικό επιτόκιο ωρίμανσης 7 ετών. Οι ημερήσιες λήξεις αυτού του επιτοκίου κατά τη διάρκεια του μήνα που προηγείται της χορήγησης της ΑΔΥ διαμορφώθηκαν μεταξύ 4,4 % και 4,7 % (πηγή: bloomberg).

- (208) Τέλος, διενεργήθηκε έλεγχος υπεραντιστάθμισης με εξωτερικό λογιστικό έλεγχο για τον ΟΤC μετά από τρία έτη ανάθεσης (για το οικονομικό έτος 2010). Επιπλέον, μια ανεξάρτητη εταιρεία λογιστικής πραγματογνωμοσύνης ελέγχει κάθε έτος τους λογαριασμούς εκμετάλλευσης των αναδόχων για λογαριασμό του ΟΤC.

8.1.2.5. Πρόσθετες απαιτήσεις που μπορεί να είναι απαραίτητες για να εξασφαλιστεί ότι η ανάπτυξη των συναλλαγών δεν επηρεάζεται σε βαθμό αντίθετο προς το συμφέρον της Ένωσης

- (209) Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που αναφέρονται στο τμήμα 8.1.1.3, η Επιτροπή θεωρεί ότι κανένα στοιχείο δεν επιτρέπει να θεωρηθεί ότι η δημόσια υπηρεσία της εδαφικής

συνοχής θα μπορούσε να εκτελεστεί σε συνθήκες που θα επέτρεπαν να μειωθούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού τις οποίες επιφέρει μια σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας. Πράγματι, τα επιχειρήματα της Corsica Ferries, που κατατείνουν στο να αποδείξουν ότι το μέσο κόστος των δρομολογίων της ΣΑΔΥ είναι πολύ υψηλότερο από το κόστος των συνδέσεων με αφετηρία τη Νίκαια και Τουλόν στις οποίες εφαρμόζεται το σύστημα κοινωνικής πρόνοιας ⁽¹³²⁾, δεν θέτουν υπό αμφισβήτηση την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα μιας σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας για την εξυπηρέτηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους των λιμένων της Κορσικής, και ιδίως για την εξυπηρέτηση των μικρότερων λιμένων (Porto-Vecchio, Calvi — Balagne και Propriano). Επιπλέον, όπως αναφέρεται ανωτέρω στο σημείο 7.1.3.1, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ομαδοποίηση των γραμμών για τη βασική υπηρεσία ανταποκρίνεται σε αδιαμφισβήτητες απαιτήσεις τεχνικής και οικονομικής αποτελεσματικότητας.

- (210) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι γαλλικές αρχές κίνησαν διαδικασία υποβολής προσφορών για την επιλογή ενός παρόχου που θα εξασφάλιζε, για την περίοδο 2014-2023, τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της Κορσικής από Μασσαλία με όρους παραπλήσιους με τους όρους της βασικής υπηρεσίας της ΑΔΥ που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης. Η διαδικασία αυτή πρέπει να ολοκληρωθεί το θέρους του 2013.
- (211) Όσον αφορά τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η αντιστάθμιση του κόστους της βασικής υπηρεσίας δεν μπορεί να υπερβαίνει το κόστος των αναδόχων, συμπεριλαμβανομένου ενός εύλογου κέρδους (βλ. προηγούμενη ενότητα). Δεν επιτρέπει, συνεπώς, στις εν λόγω επιχειρήσεις να αποκομίσουν υπέρογκα κέρδη που θα τις επιτρέψουν να χρηματοδοτήσουν άλλες υπηρεσίες.
- (212) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υφίσταται ανάγκη επιβολής πρόσθετων όρων για να εξασφαλιστεί το συμβιβασμο των αντισταθμίσεων της βασικής υπηρεσίας με την εσωτερική αγορά.
- 9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**
- (213) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι αντισταθμίσεις που εισέπραξαν η SNCM και η CMN στο πλαίσιο της βασικής υπηρεσίας συνιστούν παράνομες κρατικές ενισχύσεις, αλλά συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.
- (214) Οι αντισταθμίσεις που εισέπραξε η SNCM για τη συμπληρωματική υπηρεσία που προβλέπεται στη ΣΑΔΥ για την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2007 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2013 συνιστούν ενισχύσεις παράνομες και ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.
- (215) Οι γαλλικές αρχές οφείλουν, συνεπώς, να ακυρώσουν, από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης, όλες τις πληρωμές υπέρ της SNCM ως αντιστάθμιση για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας. Αυτό αφορά κυρίως το ετήσιο υπόλοιπο της αντιστάθμισης για το έτος 2012 (εάν δεν έχει πραγματοποιηθεί ακόμη η καταβολή του) καθώς και τις μηνιαίες προκαταβολές για το έτος 2013 που θα καταβάλλονταν ενδεχομένως μετά την εν λόγω ημερομηνία.
- (216) Η Επιτροπή υπενθυμίζει στη συνέχεια ότι, κατ' εφαρμογή του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, κάθε ενίσχυση παράνομη και ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά πρέπει να ανακτηθεί από τον δικαιούχο ⁽¹³³⁾.
- (217) Κατά συνέπεια, η Γαλλία οφείλει να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να ανακτήσει από τη SNCM τα ποσά των αντισταθμίσεων που εισέπραξε για τη συμπληρωματική υπηρεσία της ΣΑΔΥ από την 1η Ιουλίου 2007.
- (218) Για τον καθορισμό του ποσού της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθεί, εκτός τόκων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αναλυτική λογιστική της SNCM ⁽¹³⁴⁾ αποτελεί κατάλληλη βάση για την κατανομή των αντισταθμίσεων μεταξύ της βασικής υπηρεσίας και συμπληρωματικής υπηρεσίας. Στη βάση αυτή, το προς ανάκτηση ποσό της ενίσχυσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:
- α) το ποσό των αντισταθμίσεων που καταβλήθηκαν πράγματι από το 2007 έως το 2011 για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας, που ανέρχεται σε 172 744 εκατ. ευρώ (βλ. πίνακα στην αιτιολογική σκέψη 46 ανωτέρω).
- β) το ποσό των προκαταβολών που καταβλήθηκαν μηνιαίως για το έτος 2012 για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας, που εκτιμάται σήμερα σε 38 εκατ. ευρώ ⁽¹³⁵⁾ και το υπόλοιπο της αντιστάθμισης, το οποίο πρέπει να καταβληθεί μετά την υποβολή της τελικής έκθεσης εκτέλεσης των υπηρεσιών, εάν έχει ήδη καταβληθεί.
- γ) τις προκαταβολές που καταβάλλονται μηνιαίως για το έτος 2013 για την παροχή της συμπληρωματικής υπηρεσίας έως την ημερομηνία της παρούσας απόφασης, που εκτιμάται σήμερα σε 9,5 εκατ. ευρώ, ενώ υπενθυμίζεται ότι η Γαλλία οφείλει να ακυρώσει όλες τις πληρωμές μετά την εν λόγω ημερομηνία.
- (219) Οι γαλλικές αρχές πρέπει να ανακτήσουν το ποσό που αντιστοιχεί σε όλες τις πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν για την αντιστάθμιση της συμπληρωματικής υπηρεσίας εντός 4 μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης.

⁽¹³³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου, της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ, ΕΕΕΚ L 83 της 27.3.1999, σ. 1).

⁽¹³⁴⁾ Βλ. τμήμα 2.5.

⁽¹³⁵⁾ Το ποσό αυτό υπολογίζεται με βάση την αναλυτική κατανομή μεταξύ αντισταθμίσεων για τη βασική υπηρεσία και τη συμπληρωματική υπηρεσία για το 2011, βάσει αύξησης της προβλεπόμενης αντιστάθμισης κατά 0,3 % το 2012 σε σχέση με το 2011 για την SNCM. Οι μηνιαίες προκαταβολές αντιπροσωπεύουν το 95 % της προβλεπόμενης αντιστάθμισης τιμαριθμοποιημένης (βλ. αιτιολογική σκέψη 45 ανωτέρω).

⁽¹³²⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 7 ανωτέρω, υποσημείωση 5.

(220) Για τους σκοπούς της εν λόγω ανάκτησης, οι γαλλικές αρχές οφείλουν επίσης να προσθέσουν στο ποσό της ενίσχυσης τους τόκους ανάκτησης που αρχίζουν να υπολογίζονται από την ημερομηνία κατά την οποία η εν λόγω ενίσχυση τέθηκε στη διάθεση της επιχείρησης, δηλαδή κάθε ημερομηνία πραγματικής καταβολής της αντιστάθμισης που προβλέπεται στη ΣΑΔΥ, μέχρι την πραγματική ανάκτησή της ⁽¹³⁶⁾, σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 ⁽¹³⁷⁾.

(221) Οι γαλλικές αρχές οφείλουν να επισυνάψουν στον υπολογισμό των τόκων ανάκτησης, που πρέπει να υποβληθούν στην Επιτροπή εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, πίνακα που αναφέρει τις ημερομηνίες και τα ακριβή ποσά των μηνιαίων δόσεων και των ετήσιων προσαρμογών που πραγματοποιήθηκαν από την έναρξη ισχύος της συμφωνίας έως την ημερομηνία έκδοσης της απόφασης.

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στην SNCM και τη CMN στο πλαίσιο της σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, της 7ης Ιουνίου 2007, συνιστούν κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ. Οι εν λόγω κρατικές ενισχύσεις χορηγήθηκαν κατά παράβαση των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 2

1. Οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στην SNCM για τη δημιουργία πρόσδετης μεταφορικής ικανότητας, που προβλέπονται στα σημεία I α) 2), I β) 2) και I δ) 1.4) της συγγραφής υποχρεώσεων της προαναφερόμενης σύμβασης ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας, είναι ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά.

2. Οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στην SNCM και τη CMN για την εκτέλεση των άλλων υπηρεσιών που προβλέπονται στην προαναφερόμενη σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 3

1. Η Γαλλία οφείλει να ανακτήσει από τον δικαιούχο τις ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 2, παράγραφος 1.

2. Τα προς ανάκτηση ποσά βαρύνονται με τόκο από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκαν στη διάθεση των δικαιούχων μέχρι την πραγματική ανάκτησή τους.

3. Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με το κεφάλαιο V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 ⁽¹³⁸⁾ και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 ο οποίος τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 ⁽¹³⁹⁾.

4. Η Γαλλία καταργεί από την ημερομηνία κοινοποίησης της παρούσας απόφασης όλες τις πληρωμές των ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 1, οι οποίες θα καταβάλλονταν ενδεχομένως.

Άρθρο 4

1. Η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 είναι άμεση και αποτελεσματική.

2. Η Γαλλία εξασφαλίζει την εφαρμογή της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησής της.

Άρθρο 5

1. Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Γαλλία υποβάλλει στην Επιτροπή τα ακόλουθα στοιχεία:

α) το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκοι) που θα ανακτηθεί από τον δικαιούχο·

β) αναλυτική περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και αυτών που προτίθεται να λάβει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση·

γ) τα έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί στους δικαιούχους εντολή να επιστρέψουν την ενίσχυση·

δ) την ημερομηνία και το ακριβές ποσό των μηνιαίων δόσεων και των ετήσιων προσαρμογών που πραγματοποιήθηκαν από την έναρξη ισχύος της συμφωνίας μέχρι την ημερομηνία έκδοσης της παρούσας απόφασης.

2. Η Γαλλία ενημερώνει την Επιτροπή για την πρόοδο των εθνικών μέτρων που ελήφθησαν για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης μέχρι να ολοκληρωθεί η ανάκτηση της ενίσχυσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1. Υποβάλλει άμεσα, μετά από απλή αίτηση της Επιτροπής, κάθε πληροφορία σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και αυτά που προτίθεται να λάβει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Παρέχει επίσης αναλυτικά στοιχεία για τα ποσά της ενίσχυσης και των τόκων που έχουν ήδη ανακτηθεί από τον δικαιούχο.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στη Γαλλική Δημοκρατία.

Βρυξέλλες, 2 Μαΐου 2013.

Για την Επιτροπή
Joaquín ALMUNIA
Αντιπρόεδρος

⁽¹³⁶⁾ Βλ. άρθρο 14, παράγραφος 2, του κανονισμού αριθ. 659/99 (προαναφερθείς).

⁽¹³⁷⁾ ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1.

⁽¹³⁸⁾ ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1.

⁽¹³⁹⁾ ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1-64.