II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (UE) 2020/1411 A COMISIEI

din 2 martie 2020

privind ajutorul de stat nr. C 64/99 (ex NN 68/99) pus în aplicare de Italia pentru societățile de transport maritim Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar (Tirrenia Group)

[notificată cu numărul C(2020) 1108]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

1.1. Decizia 2005/163/CE a Comisiei

(1) Ca urmare a numeroaselor plângeri, Comisia a decis în 1999 să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE") în legătură cu ajutorul acordat unui număr de șase societăți din fostul Tirrenia Group, și anume Tirrenia di Navigazione S.p.A. („Tirrenia"), Adriatica di Navigazione S.p.A. („Adriatica"), Caremar – Campania Regionale Maritima S.p.A. („Caremar"), Saremar – Sardegna Regionale Marittima S.p.A. („Saremar"), Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar") și Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. („Siremar"). La momentul respectiv, aceste societăți erau controlate de societatea publică Finmare, care deținea capitalul social al societății Tirrenia, care, la rândul său, deținea societățile regionale Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar și Toremar.

(2) Ajutorul a luat forma unor subvenții plătite direct fiecărei societăți din grup în sprijinul serviciilor de transport maritim pe care aceste societăți le ofereau în cadrul a șase contracte de servicii publice încheiate cu statul italian în 1991 („convențiile inițiale"). Scopul convențiilor inițiale a fost de a garanta furnizarea de servicii de transport maritim, majoritatea lor asigurând legătura între Italia continentală și Sicilia, Sardinia și alte insule italiene mai mici.

(3) Prin scrisoarea din 6 august 1999, Comisia a informat Italia cu privire la decizia sa de a iniția procedura oficială de investigare („decizia de deschidere"). Prin scrisoarea din 28 septembrie 1999, autoritățile italiene și-au prezentat observațiile privind decizia de deschidere.

([1]) JO C 306, 23.10.1999, p. 2.

(4) După publicarea deciziei de deschidere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([2]), mai mulți operatori privați au transmis Comisiei observațiile lor. Aceste observații au fost transmise mai departe autorităților italiene pentru a le oferi acestora posibilitatea de a răspunde.

(5) La 18 octombrie 1999, Italia a introdus o acțiune în anulare împotriva deciziei de deschidere în fața Curții de Justiție, cu privire la partea care prevedea suspendarea ajutorului. Cauza a fost înregistrată cu numărul C-400/99. În plus, la 19 octombrie 1999, Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar și Toremar au introdus în fața Tribunalului o acțiune pentru anularea deciziei de deschidere în totalitatea sa, în temeiul articolului 230 alineatul (4) din Tratatul CE [în prezent articolul 263 alineatul (4) din TFUE]. Această cerere a fost înregistrată cu numărul de cauză T-246/99.

(6) Prin Hotărârea din 10 mai 2005 pronunțată în cauza C-400/99, Curtea de Justiție a anulat decizia de deschidere „în măsura în care a implicat suspendarea tratamentului fiscal aplicat pentru furnizarea de combustibil și ulei lubrifiant pentru navele Tirrenia Group”, până la notificarea către autoritățile italiene a deciziei de închidere a procedurii în legătură cu întreprinderea în cauză ([3]). În ceea ce privește restul considerațiilor, cererea a fost respinsă.

(7) Prin hotărârea din 20 iunie 2007 pronunțată în cauza T-246/99 ([4]), Tribunalul a respins cererea prezentată de Tirrenia și Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar și Toremar pentru anularea deciziei de deschidere în totalitatea sa.

(8) În etapa de investigare, autoritățile italiene au solicitat disjungerea cauzei Tirrenia Group astfel încât să se poată acorda prioritate pronunțării unei hotărâri definitive cu privire la Tirrenia. Această solicitare a fost motivată de dorința autorităților italiene de a privatiza grupul, începând cu Tirrenia, și de intenția acestora de a accelera procesul în legătură cu societatea respectivă.

(9) În ceea ce privește această solicitare, Comisia a observat că, deși Tirrenia a acționat în calitate de lider al grupului în legătură cu strategia financiară și comercială a grupului, cele șase societăți membre de la acel moment erau independente din punct de vedere juridic și funcționau pe segmente de piață distincte din punct de vedere geografic, supuse unor grade diferite de concurență, atât din partea operatorilor italieni privați, cât și a operatorilor din alte state membre. De asemenea, Comisia a observat că subvențiile plătite de autoritățile italiene în temeiul convențiilor inițiale menționate la considerentul 2 au fost calculate astfel încât să acopere pierderea netă din exploatare pe rutele deservite de fiecare dintre societățile respective și că acestea au fost acordate direct acelor societăți fără a trece prin Tirrenia. În sfârșit, celelalte măsuri de ajutor vizate de procedură – ajutor pentru investiții și ajutor de natură fiscală – au necesitat o analiză separată pentru fiecare societate a grupului. În consecință, Comisia a decis că poate să dea curs solicitării autorităților italiene, iar prin Decizia 2001/851/CE ([5]) a închis procedura inițiată în legătură cu ajutorul acordat societății Tirrenia („Decizia din 2001”).

(10) Procedura a rămas deschisă cu privire la ajutorul acordat de Italia celorlalte cinci societăți din Tirrenia Group (și anume Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar și Toremar, denumite în continuare „societățile regionale”). În cursul diferitelor reuniuni bilaterale care au avut loc între 2001 și 2003, autoritățile italiene au furnizat informații despre fiecare dintre rutele exploatate de aceste societăți, indicând caracteristicile specifice ale pieței în cauză, tendința privind traficul, prezența societăților private concurente, dacă a fost cazul, și modificările în ceea ce privește valoarea finanțării publice acordate fiecăreia dintre societăți.

(11) În plus, în ianuarie, februarie și septembrie 2003, o serie de reclamanți, în special anumiți operatori privați care concurează cu Caremar în Golful Napoli, au transmis Comisiei informații suplimentare conținând date noi de luat în considerare în procedura de investigare. Autoritățile italiene au fost invitate să prezinte observații cu privire la aceste aspecte suplimentare. La 20 octombrie 2003 a avut loc o reuniune bilaterală în urma căreia autoritățile italiene și-au luat anumite angajamente cu privire la o serie de legături de mare viteză exploatate de Caremar în Golful Napoli. Aceste angajamente au fost oficializate prin scrisoarea din 29 octombrie 2003, care a ajuns la Comisie la 31 octombrie 2003, și au fost confirmate printr-o scrisoare din 17 februarie 2004. În ceea ce privește Adriatica, la 23 februarie 2004, autoritățile italiene au transmis Comisiei informații suplimentare prin fax.

([2]) A se vedea nota de subsol 1.

([3]) Hotărârea din 10 mai 2005 pronunțată în cauza C-400/99, Republica Italiană/Comisia Comunităților Europene, ECLI:EU:C:2005:275, punctul 34.

([4]) Hotărârea din 20 iunie 2007 pronunțată în cauza T-246/99, Tirrenia di Navigazione SpA și alții/Comisia Comunităților Europene, ECLI:EU:T:2007:186.

([5]) Decizia 2001/851/CE a Comisiei din 21 iunie 2001 (JO L 318, 4.12.2001, p. 9).

(12) În sfârșit, prin Decizia 2005/163/CE ([6]) („Decizia din 2005”), Comisia a declarat compensația acordată de Italia societăților regionale ca fiind parțial compatibilă cu piața internă, compatibilitatea parțială fiind condiționată de respectarea anumitor angajamente de către autoritățile italiene, și parțial incompatibilă. Comisia a impus recuperarea acelei părți a ajutorului care a fost declarată incompatibilă cu piața internă.

(13) În special, articolele 1, 2, 3, 4 și 5 din Decizia din 2005 prevăd:

— „Articolul 1

Fără a aduce atingere dispozițiilor alineatului (2), ajutorul acordat de Italia societății Adriatica la 1 ianuarie 1992 drept compensație pentru furnizarea unui serviciu public este compatibil cu piața comună în temeiul articolului 86 alineatul (2) din tratat.

Ajutorul acordat Adriatica pentru perioada ianuarie 1992-iulie 1994 pentru legătura Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras este incompatibil cu piața comună.

Italia va lua toate măsurile necesare pentru a recupera de la Adriatica ajutorul menționat la alineatul (2) acordat acestei societăți în mod ilegal.

Recuperarea se efectuează fără întârziere, în conformitate cu procedurile prevăzute de legislația italiană, cu condiția ca acestea să permită executarea imediată și eficace a prezentei decizii.

Ajutorul care trebuie recuperat generează dobândă de la data la care a fost pus la dispoziția beneficiarului până la data la care este recuperat. Dobânda se calculează pe baza ratei de referință utilizate pentru a calcula subvenția pentru ajutor regional echivalent pe o bază compusă, astfel cum se prevede în Comunicarea Comisiei privind rata dobânzii aplicabile în cazul recuperării ajutoarelor de stat ilegale.

De la 1 ianuarie 2004, trebuie să se țină conturi separate pentru toate activitățile specifice serviciului public impuse de Italia societății Adriatica pe fiecare dintre rutele în cauză.

— Articolul 2

Ajutorul acordat de Italia societăților Siremar, Saremar și Toremar de la 1 ianuarie 1992 drept compensație pentru furnizarea unui serviciu public este compatibil cu piața comună în temeiul articolului 86 alineatul (2) din tratat.

De la 1 ianuarie 2004, trebuie să se țină conturi separate pentru toate activitățile specifice serviciului public impuse de Italia societăților Siremar, Saremar și Toremar pe fiecare dintre rutele în cauză.

— Articolul 3

Ajutorul acordat de Italia societății Caremar de la 1 ianuarie 1992 drept compensație pentru furnizarea unui serviciu public este compatibil cu piața comună în temeiul articolului 86 alineatul (2) din tratat.

Italia își asumă angajamentul că, până la 1 septembrie 2004:

(a) va elimina ajutorului acordat societății Caremar pentru furnizarea de servicii de transport de călători de mare viteză programate pe ruta Napoli/Capri;

(b) va reduce, în ceea ce privește locurile oferite, capacitatea serviciilor de transport de călători de mare viteză programate pe ruta Napoli/Procida/Ischia de la 1 142 260 la 633 200 de locuri în perioada de iarnă și de la 683 200 la 520 400 de locuri în perioada de vară;

(c) va limita ajutorul acordat societății Caremar pentru furnizarea de servicii de transport de călători de mare viteză programate pe ruta Napoli/Procida/Ischia pentru acoperirea pierderii nete din exploatare aferente serviciilor;

(d) va impune păstrarea de conturi separate pentru toate activitățile specifice serviciului public impuse de Italia societății Caremar pe fiecare dintre rutele în cauză.

— Articolul 4

Angajamentele privind reducerea capacității menționate la articolul 3 sunt incluse în decretul interministerial de adaptare a planului pe cinci ani al societăților regionale pentru perioada 2005-2008.

([6]) Decizia 2005/163/CE a Comisiei din 16 martie 2004 (JO L 53, 26.2.2005, p. 29).

— Articolul 5

Comisiei îi este notificată în prealabil orice modificare permanentă, fie că este parțială sau totală, privind nivelul serviciilor oferite de Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar sau Caremar, în măsura în care ar presupune o creștere a cuantumului ajutorului.”

1.2. **Hotărârea Tribunalului de anulare a Deciziei din 2005**

(14) Tribunalului i-au fost înaintate trei acțiuni care contestă Decizia din 2005, și anume de către (i) Tirrenia, care, în 2004, preluase activitatea curentă a Adriatica (cauza T-265/04), (ii) Caremar, Saremar, Siremar și Toremar (cauza T-292/04) și (iii) un concurent, Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (Cauza T-504/04).

(15) Prin hotărârea din 4 martie 2009 pronunțată în cauzele conexate T-265/04, T-292/04 și T-504/04 („Hotărârea din 2009”) ([7]), Tribunalul a anulat Decizia din 2005.

(16) În special, Tribunalul a constatat că Comisia nu motivase suficient calificarea ajutoarelor ca fiind noi, mai degrabă decât existente, astfel cum au afirmat reclamanții. În special, acesta a considerat că Comisia nu a justificat în mod adecvat motivul pentru care a considerat că ajutorul nu data de dinaintea intrării în vigoare a Tratatului CE în Italia, întrucât autoritățile italiene argumentaseră în cadrul procedurii că ajutorul în cauză se baza pe dispozițiile Decretelor Regale adoptate în 1936. De asemenea, Tribunalul a considerat că Comisia nu analizase suficient afirmațiile autorităților italiene din cadrul procedurii oficiale de investigare în sensul că modificările ulterioare ale cadrului juridic relevant au dus exclusiv la o reducere a cuantumului total al ajutorului ([8]).

(17) În al doilea rând, Tribunalul a constatat că Comisia nu aplicase articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului ([9]) („Regulamentul privind cabotajul maritim”), care prevede că contractele de servicii publice existente pot rămâne în vigoare până la data la care acestea expiră. Tribunalul a considerat că compensațiile acordate societăților regionale din Tirrenia Group în cadrul convențiilor inițiale pentru exploatarea rutelor de cabotaj constituie ajutor existent, în măsura în care Comisia concluzionase deja că o astfel de compensație nu depășea ceea ce era necesar pentru finanțarea obligațiilor de serviciu public ([10]).

1.3. **Procedura după anularea Deciziei din 2005**

(18) Prin scrisoarea din 7 aprilie 2010, Comisia a invitat autoritățile italiene să își prezinte observațiile cu privire la anularea Deciziei din 2005 și să furnizeze toate informațiile necesare pentru o evaluare exhaustivă a măsurilor în cauză. În special, a solicitat autorităților italiene să furnizeze (i) clarificări privind exploatarea de către Adriatica și Saremar a rutelor internaționale, și anume perioada de exploatare, actul juridic care stabilește obligațiile de serviciu public și caracteristicile serviciului: regularitatea, capacitatea, frecvența, tipul navei, precum și orice modificări ulterioare ale obligațiilor de serviciu public și (ii) o descriere a mecanismului de compensare și a tuturor modificărilor ulterioare ale metodei de calcul a compensației și a rentabilității capitalului investit, precum și a efectului unor astfel de modificări asupra nivelului compensației.

(19) La aceeași dată, Comisia a solicitat, de asemenea, părților interesate din cadrul procedurii care a condus la adoptarea Deciziei din 2005 să prezinte observații în acest sens. Comisia a primit observații doar de la beneficiarii măsurilor care fac obiectul Deciziei din 2005. Aceste observații au fost transmise mai departe autorităților italiene pentru a le oferi acestora posibilitatea de a răspunde.

(20) Întrucât autoritățile italiene nu au răspuns la scrisoarea din 7 aprilie 2010, Comisia le-a reamintit acestora, prin scrisoarea de atenționare din 22 iunie 2010, să furnizeze informațiile solicitate.

(21) Prin scrisoarea din 27 iulie 2010, autoritățile italiene au oferit anumite clarificări cu privire la legislația aplicabilă regimurilor de serviciu public din sectorul maritim din Italia.

([7]) Hotărârea din 4 martie 2009 pronunțată în cauza T-265/04, Tirrenia di Navigazione S.p.A. și alții/Comisia Comunităților Europene, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Punctele 97-134 din Hotărârea din 2009.

([9]) Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului din 7 decembrie 1992 de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim) (JO L 364, 12.12.1992, p. 7).

([10]) Punctele 140-148 din Hotărârea din 2009.

(22) Prin scrisoarea din 22 decembrie 2010, Comisia a solicitat autorităților italiene să furnizeze următoarele informații suplimentare:

(a) compensația anuală acordată societăților Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar și Caremar în perioada 2001-2008 (inclusiv defalcarea costurilor luate în considerare pentru fiecare dintre societăți);

(b) pentru perioada 1992-2008, nivelul profitului, metodologia de calcul și justificarea faptului că acest nivel poate fi considerat rezonabil, ținând cont de riscurile cu care se confruntă societățile în cadrul furnizării serviciului public;

(c) conform Convențiilor încheiate de Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar și Caremar cu statul italian în 1991, rutele și porturile care urmau a fi deservite, tipul și capacitatea navelor alocate legăturilor maritime respective, frecvența serviciului și tarifele aferente trebuiau detaliate în planurile pe cinci ani. Autorităților italiene li s-a solicitat să prezinte planurile pe cinci ani care acoperă perioadele 2000-2004 și 2005-2008 și care nu fuseseră furnizate Comisiei la momentul Deciziei din 2005;

(d) autorităților italiene li s-a solicitat să indice măsura în care condițiile impuse prin Decizia din 2005 ([11]) fuseseră respectate.

(23) Prin scrisoarea din 29 iunie 2011, Comisia a invitat din nou autoritățile italiene să furnizeze informațiile solicitate. Comisia a comunicat în mod explicit autorităților italiene că, în cazul în care informațiile solicitate nu sunt transmise până la termenul limită, va emite un ordin de furnizare a informațiilor în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ([12]) („regulamentul de procedură”).

(24) Prin scrisoarea din 19 iulie 2011, autoritățile italiene au furnizat anumite clarificări cu privire la literele (a), (c) și (d) din cererea Comisiei din 22 decembrie 2010. În special, acestea au indicat compensația anuală acordată societății Adriatica în perioada 2001-2004, precum și societăților Saremar, Toremar, Siremar și Caremar în perioada 2001-2008, au confirmat respectarea condițiilor impuse prin Decizia din 2005 și au explicat că, mai degrabă decât să se adopte planuri pe cinci ani pentru perioadele 2000-2004 și 2005-2008, fuseseră luate măsuri de raționalizare ad-hoc, în vederea alinierii mai eficiente a serviciilor la nevoile comunităților locale, însă fără a aduce schimbări de fond sistemului de servicii publice. În ceea ce privește nivelul profitului, autoritățile italiene au explicat că, având în vedere perioada de timp considerabilă scursă de la adoptarea Deciziei din 2005 și, în special, intervalul de timp și complexitatea informațiilor solicitate, nu au putut prelua aceste informații din arhivele ministerului. Prin urmare, nu a fost transmis un răspuns complet la scrisoarea Comisiei din 22 decembrie 2010.

(25) În iunie 2012 a avut loc o întâlnire cu autoritățile italiene pentru finalizarea dosarului cauzei și pentru a permite Comisiei să finalizeze evaluarea măsurilor în cauză. În cadrul acestei reuniuni, Comisia a solicitat date detaliate, în special pentru a stabili că societățile în cauză nu beneficiaseră de o supracompensare.

(26) Întrucât informațiile furnizate de autoritățile italiene în urma acestei reuniuni nu au fost suficiente pentru a permite Comisiei să își finalizeze evaluarea, la 7 noiembrie 2012 a fost transmisă Italiei o nouă cerere de furnizare de informații cu privire la:

(a) compensația și profitul rezonabil acordate societăților Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar și Caremar pentru perioada 1992-2008;

(b) lista rutelor internaționale exploatate de Adriatica/Tirrenia și de Saremar în conformitate cu convențiile inițiale și durata exploatării acestora;

(c) aplicarea eficace a dispozițiilor privind recuperarea din Decizia din 2005;

([11]) Și anume (i) obligația de a păstra, începând cu 2004, conturi separate pentru fiecare dintre rutele aferente serviciului public deservite de Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar și Caremar; (ii) eliminarea ajutorului acordat societății Caremar pentru furnizarea de servicii de transport de călători de mare viteză pe ruta Napoli/Capri; (iii) limitarea ajutorului acordat societății Caremar pentru furnizarea de servicii de transport de călători de mare viteză pe ruta Napoli/Procida/Ischia pentru acoperirea pierderii nete din exploatare pe această rută; (iv) reducerea capacității serviciilor de transport de călători de mare viteză programate pe ruta Napoli/Procida/Ischia.

([12]) Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

(d) respectarea condițiilor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) din Decizia 2005/842/CE a Comisiei ([13]) („Decizia SIEG din 2005”);

(e) obligațiile de serviciu public impuse societății Adriatica pentru exploatarea rutei Genova/Termini Imerese, situația concurențială pe rută și durata exploatării de către Adriatica/Tirrenia a rutei în regim de serviciu public după 2004;

(f) eventualele dificultăți cu care s-au confruntat societățile în sensul Liniilor directoare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate („Liniile directoare pentru salvare și restructurare”) ([14]) și perioada în care au avut aceste dificultăți.

(27) Prin scrisoarea din 7 decembrie 2012, autoritățile italiene au oferit răspunsuri incomplete la întrebările adresate de Comisie. În special, Italia a răspuns acestor întrebări după cum urmează:

(a) în ceea ce privește compensația și profitul rezonabil pentru 1992-2008, autoritățile italiene au furnizat:

(i) conturile per linie pentru fiecare societate pentru perioada 1999-2001;

(ii) rata anuală de profit acordată societății Adriatica în perioada 1999-2003 și celorlalte societăți regionale în perioada 1998-2003. Rata anuală de profit a societății Saremar în 1999 nu a fost furnizată;

(iii) valoarea pierderilor compensate efectiv în fiecare an în perioada 2004-2008 pentru exploatarea rutelor exploatate de Adriatica/Tirrenia;

(iv) conturile per linie pentru fiecare societate pentru perioada 2004-2008, cu excepția societății Saremar. Conturile per linie au fost furnizate doar pentru 2005, 2006 și 2007 în cazul Toremar și doar pentru 2006 în cazul Siremar. Rata anuală de profit pentru anii 2004-2008 nu a fost furnizată pentru niciuna dintre societățile regionale;

(b) în ceea ce privește lista rutelor internaționale exploatate de Adriatica/Tirrenia și de Saremar în conformitate cu convențiile inițiale și durata exploatării acestora, Italia nu a furnizat datele la care a încetat exploatarea rutei Trieste/Durrës. Nu au fost furnizate documente justificative care să susțină afirmația potrivit căreia începerea exploatării rutei Santa Teresa di Gallura/Bonifacio data de dinainte de 1989;

(c) în ceea ce privește recuperarea ajutorului declarat incompatibil prin Decizia din 2005, Italia a confirmat recuperarea ajutorului incompatibil acordat societății Adriatica din ianuarie 1992 până în iulie 1994 pentru exploatarea legăturii Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras, în valoare totală de 8 651 600 EUR (3 207 810 EUR reprezentând principalul și 5 443 790 EUR reprezentând dobânzile acumulate începând cu 1 ianuarie 1992) la 31 decembrie 2006. Ajutorul a fost rambursat de beneficiar de-abia la 26 martie 2007. Nu s-a făcut nicio trimitere la vreo dobândă plătită pentru perioada 1 ianuarie 2007-26 martie 2007;

(d) în ceea ce privește respectarea condițiilor prevăzute la articolul 2 alineatul (1) din Decizia SIEG din 2005, nu au fost furnizate informații;

(e) în ceea ce privește ruta Genova/Termini Imerese, Italia a clarificat că această rută a fost suspendată în 2005 și desființată în 2006. Nu au fost furnizate informații despre situația concurențială pe această rută;

(f) în ceea ce privește potențiala calificare a societăților ca fiind în dificultate în conformitate cu Liniile directoare pentru salvare și restructurare, Italia a confirmat că societățile nu beneficiaseră de ajutor pentru salvare în perioada relevantă, fără a confirma însă în mod cert dacă vreuna dintre societăți ar fi putut să fie considerată ca aflându-se în dificultate în orice moment pe durata convențiilor inițiale.

(28) Autorităților italiene li s-a trimis o nouă atenționare la 28 ianuarie 2013, prin care li se solicita să prezinte fără întârziere toate informațiile solicitate anterior. Comisia a atenționat din nou autoritățile italiene că, dacă nu transmit toate informațiile solicitate până la termenul limită, Comisia va emite un ordin de furnizare a informațiilor în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din regulamentul de procedură.

(29) La 11 martie 2013, Comisia a decis să impună Italiei, în conformitate cu articolul 10 alineatul (3) din regulamentul de procedură, să furnizeze informațiile solicitate prin scrisorile din 22 decembrie 2010 și 7 noiembrie 2012.

([13]) Decizia 2005/842/CE a Comisiei din 28 noiembrie 2005 privind aplicarea articolului 86 alineatul (2) din Tratatul CE la ajutorul de stat, sub forma compensației pentru obligația de serviciu public, acordat anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 312, 29.11.2005, p. 67).

([14]) JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

(30) La 10 aprilie 2013, Italia a răspuns la ordinul de furnizare a informațiilor. Italia a comunicat costurile/veniturile din exploatare și subvenția anuală (ca diferență între costuri și venituri, fără marjă pentru operator) pentru toate societățile, luând în calcul perioada de după 2004. Italia nu a dat curs celorlalte solicitări din ordinul de furnizare a informațiilor emis de Comisie.

(31) La 16 octombrie 2015, Comisia a solicitat Italiei să furnizeze informații suplimentare privind fuziunea dintre Adriatica și Tirrenia, mai exact detalii despre vânzarea activelor Adriatica și despre condițiile fuziunii. La 4 noiembrie 2015, prin scrisoarea din 22 octombrie 2015, autoritățile italiene au răspuns că, prin decizia din 18 martie 2004, Tirrenia preluase activitatea curentă a filialei sale și că fuziunea nici nu a afectat activitățile desfășurate de Adriatica în cadrul convențiilor inițiale, nici nu a adus vreo modificare compensațiilor prevăzute.

(32) La 18 octombrie 2018, Comisia a solicitat Italiei să furnizeze clarificări cu privire la compensația plătită pentru ruta Bari/Durrës și la cuantumul exact al ajutorului (principal și dobândă) recuperat de autoritățile italiene pentru exploatarea rutei Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras în anii 1992-1994. Italia a răspuns la 21 decembrie 2018, precizând că nu a fost plătită nicio compensație pentru serviciile furnizate pe ruta Bari/Durrës în anii 2002-2008 și confirmând că recuperarea sumei de 8 651 600 EUR reprezentând ajutorul incompatibil acordat societății Adriatica din ianuarie 1992 până în iulie 1994 pentru exploatarea rutei Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras nu include dobânda pentru perioada 1 ianuarie 2007-26 martie 2007.

1.4. **Cazuri de ajutor de stat după expirarea convențiilor inițiale**

(33) În ianuarie 2009, Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar și Caremar prestau servicii de transport maritim în cadrul convențiilor inițiale prelungite după cum urmează:

(a) Decretul-lege nr. 207 din 30 decembrie 2008, devenit Legea nr. 14 din 27 februarie 2009, a prevăzut prelungirea convențiilor inițiale până la sfârșitul anului 2009;

(b) articolul 19b din Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009, devenit Legea nr. 166 din 20 noiembrie 2009 („Legea din 2009”), a prelungit suplimentar convențiile inițiale până la 30 septembrie 2010, când Italia intenționa să finalizeze procesul de privatizare a societăților din Tirrenia Group;

(c) Legea nr. 163 din 1 octombrie 2010 de transformare a Decretului-lege nr. 125 din 5 august 2010 a prevăzut, în sfârșit, o prelungire suplimentară a convențiilor inițiale până la sfârșitul procesului de privatizare.

(34) În temeiul Legii din 2009, urma ca achizitorilor societăților să li se încredințeze noi convenții/contracte de servicii publice.

(35) La 5 octombrie 2011, după ce a primit mai multe plângeri, Comisia a deschis procedura oficială de investigare a unei serii de măsuri adoptate de statul italian în favoarea societăților din fostul Tirrenia Group, inclusiv a compensațiilor acordate societăților ca parte a prelungirii convențiilor inițiale menționate mai sus, și a potențialului ajutor implicat în privatizări ([15]). La 19 decembrie 2012 a fost adoptată o prelungire a procedurii oficiale de investigare ([16]). Aceste măsuri sunt investigate separat, în cauzele SA.32014, SA.32015 și SA.32016, și, prin urmare, nu sunt vizate de prezenta decizie.

1.5. **Domeniul de aplicare al prezentei decizii**

(36) Prezenta decizie se referă numai la subvențiile primite de societățile regionale în perioada 1992-2008 și nu aduce atingere niciunuia dintre cazurile de ajutor de stat în curs, inclusiv procedurii oficiale de investigare privind compensația pentru obligația de serviciu public plătită societăților respective începând cu 2009 în temeiul prelungirii convențiilor inițiale (a se vedea cauzele SA.32014, SA.32015 și SA.32016).

(37) Prezenta decizie se referă numai la aspectele privind ajutoarele de stat și nu aduce atingere aplicării altor dispoziții din tratat, în special în ceea ce privește legislația în materie de contracte publice și concesionări de servicii.

([15]) JO C 28, 1.2.2012, p. 18.
([16]) JO C 84, 22.3.2013, p. 58.

2. DESCRIERE DETALIATĂ A MĂSURILOR

2.1. Beneficiarii și piețele pe care își desfășoară activitatea

2.1.1. *Adriatica*

(38) Adriatica a exploatat rute internaționale între Italia și Grecia, Albania și fosta Iugoslavie, împreună cu o rețea de legături locale de cabotaj cu Sicilia (numai marfă) și insulele arhipelagului Tremiti.

(39) Cea mai mare parte a traficului de pasageri al societății Adriatica s-a concentrat pe legăturile internaționale cu Albania și pe legăturile de cabotaj cu insulele arhipelagului Tremiti ([17]). În ceea ce privește traficul de marfă, peste 90 % din volumul total al societății Adriatica a fost reprezentat de legăturile de cabotaj cu Sicilia și de legăturile internaționale (acestea din urmă reprezentând 67 % din totalul traficului de marfă al societății) ([18]).

(40) Adriatica s-a confruntat cu diferite niveluri de concurență pe diversele rute pe care le-a exploatat.

(41) În ceea ce privește legăturile internaționale:

— ruta Bari/Durrës (Albania) a fost exploatată de Adriatica și de alți operatori pe tot parcursul anului, inclusiv de către un operator din Uniune (dar numai în sezonul de vârf);

— ruta Ancona/Split (Croația) a fost exploatată de Adriatica și de alți trei operatori, inclusiv, începând cu 2001, de un operator din Uniune (dar numai în sezonul de vârf);

— ruta Bari/Dubrovnik (Croația) a fost exploatată de Adriatica doar în perioada 1997-1998 împreună cu un operator din afara Uniunii;

— ruta Bari/Bar (Muntenegru) a fost exploatată de Adriatica doar în perioada 1997-1998 împreună cu doi operatori din afara Uniunii;

— ruta Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras (Grecia) a fost exploatată de Adriatica până în 2004 (dar a fost întreruptă între 2000 și 2004) ([19]) împreună cu alți operatori, inclusiv operatori din Uniune;

— pe rutele Ancona/Durrës (Albania), Ancona/Bar (Muntenegru) și Trieste/Durrës (Albania), Adriatica nu a avut concurență.

(42) În ceea ce privește legăturile de cabotaj:

— pe legăturile cu mai multe insule din arhipelagul Tremiti, Adriatica a avut concurență din partea celorlalți operatori italieni, mai ales în sezonul de vârf;

— pe rutele de marfă Genova/Termini Imerese și Ravenna/Catania, Adriatica a avut concurență din partea altor operatori italieni;

— pe rutele de marfă Veneția/Catania și Livorno/Catania, Adriatica nu a avut concurență.

2.1.2. *Saremar*

(43) Saremar a exploatat legăturile locale de cabotaj cu insulele aflate la nord-est și sud-vest de Sardinia, împreună cu ruta internațională Santa Teresa di Gallura/Bonifacio între Sardinia și Corsica.

(44) Pe aceste rute, operațiunile Saremar au reprezentat 64 % din piața transportului de călători și 70 % din piața transportului de marfă.

([17]) Dintre cei 596 943 de pasageri transportați de Adriatica în 2000, 397 146 au călătorit pe rute din Marea Adriatică centrală și inferioară (334 639 dintre aceștia, între Italia și Albania) și 161 024 pe legăturile cu arhipelagul Tremiti.

([18]) Dintre cei 779 223 de metri liniari de marfă transportată pe Marea Adriatică în 2000, 306 124 au fost transportați pe rute din Marea Adriatică centrală și inferioară (dintre care 235 542 între Italia și Albania) și 473 099 pe legăturile cu Sicilia.

([19]) Adriatica a suspendat activitățile pe această rută în octombrie 1999, la solicitarea Ministerului Transporturilor din Italia. În perioada 2000-2004, Adriatica nu a furnizat servicii pe această linie cu nave proprii și și-a limitat activitățile – prin contracte cu terțe părți – la asigurarea serviciului de transport de pasageri reglementat de Convenția internațională din 7 februarie 1970 privind transportul feroviar de călători și bagaje (CIV), la care Adriatica era parte.

(45) În afară de ruta Santa Teresa di Gallura/Bonifacio (care măsoară 10 mile marine), rutele exploatate de Saremar (La Maddalena/Palau, Carloforte/Calasetta, Carloforte/Portovesme) erau destul de scurte, măsurând în medie cinci mile marine. Acest lucru, împreună cu frecvența călătoriilor zilnice, au conferit acestor legături maritime un caracter similar sistemului de transport suburban, oferind locuitorilor insulelor vecine servicii de transport și aprovizionare ([20]). Caracterul special al acestei piețe este și rezultatul geografiei locale și al condițiilor meteorologice de pe mare, care au impus utilizarea unui anumit tip de navă care nu este potrivit pentru a fi utilizat în altă parte pentru alte tipuri de transport maritim.

(46) Saremar a avut concurență din partea altor operatori italieni pe trei dintre cele patru rute pe care le exploata, inclusiv pe legătura dintre Sardinia și Corsica.

2.1.3. *Toremar*

(47) Toremar a exploatat rutele de cabotaj maritim între continent și insulele toscane (Elba, Gorgona, Capraia, Pianosa și Giglio). Societatea a condus în esență o rețea de servicii locale ale căror frecvențe și orare erau menite să răspundă cerințelor de aprovizionare și mobilitate ale populațiilor insulelor. Caracteristicile rețelei de servicii furnizate de Toremar au făcut-o comparabilă cu o rețea de servicii de transport local suburban.

(48) Două dintre cele șase rute exploatate de Toremar erau exploatate și de alți operatori italieni pe tot parcursul anului.

2.1.4. *Siremar*

(49) Siremar exploata legături locale între porturile din Sicilia și insulele mai mici din jurul Siciliei (insulele Eoliene, Pelagie, Egadi, Ustica și Pantelleria).

(50) Legăturile cu arhipelagul insulelor Eoliene la nord de Sicilia s-au extins până la peninsulă (Napoli). Aceasta era o rețea de rute pur locală. Călătoriile în general scurte, frecvența serviciului și orarul erau menite să răspundă cerințelor de mobilitate ale locuitorilor insulelor. Insulele Eoliene, care găzduiesc 12 000 de rezidenți permanenți, dintre care 9 000 locuiesc pe insula principală Lipari, erau la acea vreme deservite de cinci legături exploatate de Siremar, din portul sicilian Milazzo. Siremar a furnizat servicii pe tot parcursul anului folosind nave mixte (pentru pasageri/vehicule) și nave de pasageri de mare viteză. Un operator italian a concurat cu Siremar pe patru dintre cele cinci rute, folosind nave mixte de capacitate mică, în timp ce un altul a concurat cu servicii de mare viteză pe trei rute în extrasezon și pe patru rute în sezonul de vârf.

(51) În ceea ce privește legătura cu cele trei insule ale arhipelagului Egadi, Siremar a exploatat legături pe tot parcursul anului din portul sicilian Trapani, folosind o navă mixtă (pentru pasageri/vehicule) și două nave de mare viteză. Pe această piață erau prezenți doi operatori italieni privați: primul furniza un serviciu exclusiv de transport de marfă, în timp ce al doilea, servicii de mare viteză.

(52) Siremar nu a avut concurență din partea operatorilor privați pe celelalte rute exploatate din porturile Palermo și Agrigento. Prin urmare, Siremar a fost singurul transportator care a răspuns cerințelor de mobilitate ale locuitorilor din insulele în cauză.

2.1.5. *Caremar*

(53) Caremar exploata o rețea de legături maritime locale între porturile continentale din Golful Napoli (Napoli, Sorrento și Pozzuoli) și insulele Partenopee (Capri, Ischia, Procida) și între porturile continentale Formia și Anzio (Lazio) și insulele minore Ponza și Ventotene. Serviciile furnizate au fost concepute în esență pentru a răspunde cerințelor de mobilitate ale comunităților locale și erau comparabile cu o rețea de transport suburban din punctul de vedere al frecvenței și al orarului, în special în ceea ce privește Golful Napoli.

(54) În Golful Napoli, Caremar avea concurență din partea altor operatori privați italieni pe rutele Capri/Napoli, Capri/Sorrento, Ischia/Napoli și Procida/Napoli.

(55) În schimb, Caremar nu avea niciun fel de concurență pe legăturile exploatate cu insulele Ponza și Ventotene, pe care le-a deservit pe tot parcursul anului folosind nave mixte pentru pasageri/vehicule. Totuși, s-a confruntat cu concurență din partea unui operator privat pentru serviciile de mare viteză pe care le furniza pe rutele Ponza/Formia și Ventotene/Formia.

([20]) Pe cele patru rute programate exploatate de societate, a existat în medie o cursă pe oră între orele 6.00 și 22.00.

2.2. **Compensații pentru obligația de serviciu public**

2.2.1. *Cadrul legislativ*

(56) Pentru a respecta Hotărârea din 2009, cadrul juridic aplicabil la nivel național este descris în detaliu la considerentele 57-93.

2.2.1.1. Legislație neexaminată în Decizia din 2005

— Decretele regale nr. 2081 și nr. 2082 din 7 decembrie 1936

(57) Decretele regale nr. 2081 și nr. 2082 din 7 decembrie 1936 („Decretele din 1936”) au instituit o serie de rute de interes național (*linee di interesse nazionale*) și au stabilit dispoziții privind intervențiile financiare necesare pentru punerea în aplicare a exploatării acestora.

(58) Pentru a asigura nivelul de servicii necesar pe rutele de interes național, prin Decretul regal nr. 2081 din 7 decembrie 1936 („Decretul 2081/1936”) au fost înființate patru societăți: Italia (cu sediul în Genova), Lloyd Triestino (cu sediul în Trieste), Tirrenia (cu sediul în Napoli) și Adriatica (cu sediul în Veneția). Conform Decretului regal nr. 2082 din 7 decembrie 1936 („Decretul 2082/1936”), o societate publică recent înființată (*Finmare*) deținea pachetul majoritar de acțiuni în aceste societăți.

(59) Rutele de interes național au fost grupate în patru sectoare pe baza unui criteriu geografic. Chiar dacă unele rute de interes național erau legături naționale între continent și principalele insule italiene, cele mai multe dintre ele erau rute internaționale care asigurau legătura Italiei cu continentul american și cel african. În temeiul articolului 3 alineatul (4) din Decretul 2081/1936, furnizarea de servicii maritime în fiecare dintre aceste patru sectoare a fost încredințată pe o perioadă de 20 de ani (de la 1 ianuarie 1937) celor patru societăți nou-înființate, după cum urmează:

(a) Sectorul I (America): Italia;

(b) Sectorul II (Africa dincolo de Canalul Suez și Strâmtoarea Gibraltar, Asia dincolo de Canalul Suez și Australia): Lloyd Triestino;

(c) Sectorul III (Marea Tireniană și Libia, Periplul italic, Marea Mediterană de Vest, nordul Europei dincolo de Strâmtoarea Gibraltar): Tirrenia;

(d) Sectorul IV (Marea Adriatică și Marea Mediterană de Est): Adriatica.

(60) Articolul 6 din Decretul 2081/1936 a prevăzut posibilitatea extinderii ulterioare a listei rutelor de interes național prin decret ministerial, cu condiția ca orice nouă rută să fie alocată societăților înființate prin Decretele din 1936.

(61) Același articol a prevăzut că, în cazul în care acest lucru este necesar pentru furnizarea de servicii maritime pe rutele în cauză, ar putea fi acordată o contribuție publică societăților menționate mai sus, pe baza unor contracte de servicii publice cu durata de 20 de ani. Prin urmare, s-a stabilit că nivelul subvențiilor publice va fi prevăzut în contracte de servicii publice cu durata de 20 de ani.

(62) În temeiul articolului 7 din Decretul 2081/1936, contribuția publică putea fi revizuită o dată la patru ani, sub rezerva îndeplinirii unei serii de condiții. Această dispoziție avea drept scop asigurarea faptului că societățile exploatează peste 75 % din rutele încredințate lor și că marja medie de profit pentru exploatarea acestor rute este cuprinsă între 4 % și 8 %. Decretele din 1936 nu au specificat bugetul total al schemei de finanțare.

(63) Decretul regal nr. 781 din 12 mai 1938 a prevăzut posibilitatea de a modifica prin decret ministerial lista rutelor de interes național prevăzută la articolul 2 din Decretul 2081/1936 (și aprobată prin Decretul ministerial din 5 ianuarie 1937). Decretul ministerial din 20 decembrie 1938 a introdus anumite modificări în lista rutelor.

(64) Contractele de servicii publice încheiate în conformitate cu Decretul 2081/1936 au expirat la 31 decembrie 1956. Legiuitorul italian a prelungit ulterior contractele până la 30 iunie 1962 ([21]).

— Legea nr. 34 din 5 ianuarie 1953 și Legea nr. 178 din 26 martie 1959

(65) Legea nr. 34 din 5 ianuarie 1953 („Legea 34/1953") și Legea nr. 178 din 26 martie 1959 („Legea 178/1959"), care reglementează serviciile locale de transport poștal și comercial, au autorizat Ministerul Transportului Maritim de Mărfuri să lanseze licitații publice pentru încredințarea către societăți private a serviciilor de transport al corespondenței și coletelor poștale și a furnizării de servicii comerciale cu caracter pur local.

(66) Legea 34/1953 a prevăzut patru sectoare subvenționate care urmau să fie încredințate prin licitații publice separate: (a) arhipelagul toscan; (b) insulele Partenopee și Pontine; (c) insulele Eoliene; (d) insulele Egadi, Pelagie, Ustica și Pantelleria. Legea 178/1959 a adăugat următoarele sectoare subvenționate: (e) Marea Adriatică centrală; (f) zona de mare liberă din Marea Adriatică.

(67) În temeiul articolului 4 din Legea 34/1953, subvențiile acordate de stat pentru exploatarea serviciilor menționate mai sus urmau să fie convenite în contracte de servicii publice cu durata de 20 de ani. Aceeași dispoziție se aplica și rutelor reglementate de Legea 178/1959.

— Legea nr. 600 din 2 iunie 1962

(68) Legea nr. 600 din 2 iunie 1962 („Legea 600/1962") a reorganizat regimul serviciilor publice maritime din Italia.

(69) Mai exact, articolul 2 din Legea 600/1962 a prevăzut că urmau să se încheie noi contracte de servicii publice între Ministerul Transportului Maritim de Mărfuri și societățile Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia și Adriatica. Aceste contracte urmau să aibă o durată de 20 de ani și să prevadă: (i) lista rutelor de interes național, (ii) obligațiile detaliate de serviciu public impuse societăților care exploatează rutele și (iii) norme detaliate privind compensațiile pe care statul le putea acorda pentru exploatarea rutelor în cauză. Acestea urmau să intre în vigoare la 1 iulie 1962.

(70) Valoarea totală a compensațiilor publice care urmau să fie acordate tuturor operatorilor cărora li se încredința exploatarea rutelor a fost stabilit la articolul 6 din Legea 600/1962. Contribuția care urma să fie acordată fiecărui operator putea fi revizuită o dată la doi ani în cazul modificării veniturilor și costurilor operatorului, ținând cont de criteriile indicate la articolul 8 din legea menționată. Pentru a introduce un stimulent pentru eficiență, s-a prevăzut posibilitatea de revizuire în sens crescător sau descrescător a contribuției, cu condiția ca variațiile anumitor elemente ale veniturilor și cheltuielilor, menționate în lege, să depășească în valoare absolută 1 % din veniturile brute. Revizuirea putea afecta doar partea excedentară a acestei sume.

2.2.1.2. Legislația examinată în Decizia din 2005

— Legea nr. 684/1974 și Decretul prezidențial nr. 501/1979

(71) Legea nr. 684 din 20 decembrie 1974 privind restructurarea serviciilor maritime de interes național major („Legea 684/1974") a abrogat Decretul 2081/1936 și Legea nr. 600/1962, precum și orice dispoziție contrară sau incompatibilă, și a prevăzut încetarea, la 31 decembrie 1974, a contractelor încheiate în temeiul Legii 600/1962.

(72) Legea 684/1974 a introdus o distincție între liniile de transport de marfă (articolul 4, liniile de transport de pasageri (articolul 6 și legăturile cu insulele italiene majore și minore (articolul 8).

(73) În ceea ce privește legăturile maritime cu insulele italiene majore și minore, articolul 8 impunea respectarea cerințelor privind dezvoltarea economică și socială a regiunilor în cauză, în special Mezzogiorno. În acest scop, același articol a prevăzut că societățile care compuneau Finmare Group la momentul respectiv și cărora li se încredințase furnizarea acestor servicii primeau subvenții în temeiul unor contracte de servicii publice cu durata de 20 de ani.

([21]) În temeiul Decretului-lege nr. 1379 din 20 decembrie 1956, al Decretului-lege nr. 444 din 25 iunie 1957, al Legii nr. 351 din 26 mai 1959, al Legii nr. 32 din 2 februarie 1961 și al Legii nr. 40 din 2 februarie 1962.

(74) Conform articolului 9, contractele de servicii publice trebuiau să prevadă o listă a rutelor care urmau să fie deservite, frecvența serviciului, tipul de nave care urmau să fie alocate fiecărei rute și valoarea contribuției publice. Această valoare putea face obiectul unei revizuiri anuale dacă cel puțin unul dintre elementele de cost luate în considerare pentru calculul său înregistra o variație mai mare de 5 % față de anul precedent.

(75) În ceea ce privește liniile pentru pasageri, articolul 6 a prevăzut încetarea legăturilor pentru pasageri exploatate de Italia, Lloyd Triestino, Adriatica și Tirrenia în termen de trei ani de la intrarea în vigoare a legii (aceste servicii maritime au fost clasificate de lege ca fiind *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). Articolul 7 recunoștea posibilitatea de a acorda compensații care să asigure echilibrul economic al celor patru societăți în legătură cu aceste servicii în perioada de trei ani menționată, în temeiul convențiilor anuale.

(76) În ceea ce privește liniile destinate transportului de marfă, articolul 4 din Legea 684/1974 îl autoriza pe Ministrul Transportului Maritim de Mărfuri să acorde subvenții societăților din Finmare Group care fie lansau noi rute maritime [articolul 4 litera (a)], fie exploatau rutele existente [articolul 4 litera (b)], în cazul în care acesta din urmă ajungea în imposibilitatea de a obține un echilibru economic. Ambele tipuri de subvenții puteau fi acordate pe o perioadă de maximum cinci ani, iar subvenția aferentă rutelor existente trebuia să fie acordată în temeiul unor convenții anuale.

(77) Legea 684/1974 nu a prevăzut o alocare bugetară globală pentru diferitele scheme de finanțare instituite.

(78) Decretul prezidențial nr. 501 din 1 iunie 1979, de punere în aplicare a Legii 684/1974, astfel cum a fost modificată („Decretul 501/1979") ([22]), a prevăzut norme detaliate privind aplicarea Legii 684/1974. Articolul 3 din Decretul 501/1979 a clarificat faptul că, pentru acordarea compensației prevăzute la articolul 7 din Legea 684/1974, trebuiau să fie luate în considerare toate rutele naționale și internaționale pentru pasageri administrate de Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia și Adriatica.

(79) Articolul 26 din Decretul 501/1979 a prevăzut că compensația anuală pentru liniile de pasageri (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) trebuia stabilită pe baza costurilor și a veniturilor preconizate. Conform articolului 35 din acest decret, compensația pentru liniile de transport de marfă putea fi revizuită până la data de 30 iunie din fiecare an pentru a se asigura echilibrul economic al fiecărei linii. Articolul 9 din Decretul 501/1979 specifica diferitele elemente care trebuie luate în considerare pentru calcularea subvenției plătite societăților în conformitate cu articolul 4 litera (b), articolul 7 și articolul 8 din Legea 684/1974.

(80) Decretul 501/1979 a prevăzut, de asemenea, că orele de plecare și de sosire pentru fiecare dintre rutele deservite de societăți urmau să fie aprobate prin decret ministerial și impunea societăților să își înlocuiască navele mai vechi de 18 ani, cu excepția cazului în care erau scutite de această obligație în mod expres de către minister. În plus, navele folosite trebuiau să fie repartizate individual pe fiecare rută de servicii publice. Această constrângere, care obliga societățile să își reînnoiască periodic flota, constituia o obligație specifică pentru societăți.

(81) În afară de serviciile ordinare, articolul 40 din Decretul 501/1979 îl abilita pe Ministrul Transportului Maritim de Marfă să asigure furnizarea de servicii suplimentare pentru a satisface cerințele extraordinare de interes public sau pentru a răspunde la creșterea traficului.

— Legea nr. 169 din 19 mai 1975

(82) Legea nr. 169 din 19 mai 1975 privind reorganizarea serviciilor locale de transport maritim poștal și comercial („Legea 169/1975") a reorganizat regimul local de servicii publice poștale și comerciale.

(83) În special, articolul 1 a prevăzut înființarea a trei societăți regionale, și anume Caremar, Siremar și Toremar, și a încredințat acesteia din urmă obligații de serviciu public în ceea ce privește transportul corespondenței și al coletelor poștale, precum și furnizarea de servicii comerciale cu caracter pur local. Articolul 1 a prevăzut, de asemenea, ca Tirrenia să mențină o participație de cel puțin 51 % la capitalul social al fiecăreia dintre aceste societăți. Articolul 2 din Legea 169/1975 l-a autorizat pe Ministrul Transportului Maritim de Marfă să acorde subvenții societăților regionale în temeiul unor contracte de servicii publice cu durata de 20 de ani.

([22]) Prin Legea nr. 373 din 23 iunie 1977 privind restructurarea serviciilor maritime de interes național major.

— Legea nr. 856 din 5 decembrie 1986

(84) Legea nr. 856 din 5 decembrie 1986 privind reglementările pentru restructurarea flotei publice (Finmare Group) și măsurile privind transportul maritim privat („Legea 856/1986”) a prevăzut anumite modificări ale regimului serviciilor publice maritime.

(85) În special, articolul 1 a prevăzut că liniile de transport de marfă care înregistrează pierderi, dar care sunt esențiale pentru economia națională, trebuie să facă obiectul unui program de restructurare și sprijin financiar din partea statului. Articolul 2 a prevăzut acordarea unei subvenții de pornire pentru o durată de maximum cinci ani (începând cu 1 ianuarie 1985) pentru aceste rute. În cazul achiziției unei nave noi, se acorda o subvenție de pornire pe cinci ani, limitată la valoarea investiției (cheltuieli cu amortizarea și dobânzi).

(86) În ceea ce privește legăturile cu insulele minore și majore, articolul 11 a modificat criteriile de calcul al subvențiilor. În special, subvenția de echilibrare trebuia calculată pe baza diferenței dintre veniturile și costurile suportate pentru furnizarea serviciului, determinată cu trimitere la parametrii medii și obiectivi, și trebuia să includă o rentabilitate rezonabilă a capitalului investit. Contractele de servicii publice trebuiau să includă detalii specifice despre elementele care trebuie luate în considerare la calcularea subvenției, împreună cu lista completă a rutelor subvenționate, frecvențele și nava care urmează să fie utilizată. Subvențiile urmau să fie aprobate de Ministrul Transportului Maritim de Marfă, de cel al Participațiilor Publice și de cel al Trezoreriei. Alineatul (7) a prevăzut că se poate acorda o subvenție suplimentară pentru primii cinci ani cu scopul de a asigura echilibrul economic al beneficiarilor.

(87) În conformitate cu articolul 13, exploatarea de către Lloyd Triestino a legăturilor maritime din Marea Adriatică Superioară cu coasta Istriei a trebuit să fie transferată către Adriatica. În plus, în temeiul alineatului (4) din acest articol, legăturile mixte existente la 1 ianuarie 1986 și exploatate de Adriatica ([23]) au devenit obiectul normelor prevăzute la articolele 8 și 9 din Legea 684/1974 și în modificările ulterioare (care privesc legăturile cu insulele italiene majore și minore). Drept urmare, articolul 11 din Legea 856/1986 a devenit aplicabil și în cazul legăturilor internaționale exploatate de Adriatica.

(88) Articolul 15 din Legea 856/1986 a prevăzut înființarea unei societăți regionale de stat (Saremar) căreia i s-a încredințat furnizarea de servicii poștale și comerciale între Sardinia, Corsica și insulele minore învecinate, servicii exploatate anterior de Tirrenia.

(89) Articolul 12 din Legea 856/1986 a prevăzut că tarifele serviciilor trebuiau stabilite prin decret ministerial la propunerea societăților. Locuitorii și lucrătorii migranți beneficiau de tarife preferențiale.

(90) Ca și Legea 684/1974, Legea 856/1986 nu a stabilit o alocare bugetară globală pentru schemele de finanțare vizate.

— Decretul nr. 77 din 4 martie 1989, devenit lege prin Legea nr. 160 din 5 mai 1989

(91) Ultimele inovații din cadrul juridic aplicabil convențiilor inițiale, atât în ceea ce privește transportul de pasageri, cât și transportul de marfă, au fost introduse prin Decretul-lege nr. 77 din 4 martie 1989 privind dispozițiile urgente referitoare la transportul maritim și concesiuni („Decretul-lege 77/1989”), devenit lege prin Legea nr. 160 din 5 mai 1989.

(92) În special, articolul 9 din Decretul-lege 77/1989 a prevăzut că, de la 1 ianuarie 1990, liniile considerate esențiale pentru a asigura transportul de pasageri și de marfă ar putea beneficia de o subvenție de echilibrare. Rutele care trebuiau să fie deservite și frecvența serviciului urmau să fie stabilite de autoritățile publice pe baza propunerilor tehnice ale societăților cărora li se încredințase furnizarea serviciului și care trebuiau să prezinte, în acest scop, un plan de servicii o dată la cinci ani.

(93) În ceea ce privește legăturile cu insulele, articolul 9 alineatul (3) a prevăzut, de asemenea, că valoarea subvenției de echilibrare trebuia să fie stabilită în contractele de servicii publice, luând ca referință parametrii medii și obiectivi, astfel cum rezultau din tarifele aplicate de societatea feroviară națională (*Ferrovie dello Stato*) pentru servicii și distanțe echivalente.

([23]) În special, legăturile dintre Trieste și alte porturi din regiunea italiană Friuli Venezia Giulia și dintre coasta de vest și cea de est a Mării Adriatice centrale și inferioare, precum și dintre Marea Ionică și Mediterana de Est.

2.2.2. *Convențiile inițiale*

(94) Convențiile inițiale sunt contracte de servicii publice încheiate în iulie 1991 de statul italian cu fiecare dintre cele cinci societăți regionale ale fostului Tirrenia Group. Aceste contracte erau identice pentru toate societățile aparținând fostului Tirrenia Group, inclusiv pentru Tirrenia. În temeiul articolului 2, convențiile inițiale s-au aplicat retroactiv începând cu 1 ianuarie 1989 și urmau să expire la 31 decembrie 2008. Cu toate acestea, convențiile inițiale prevedeau că relațiile economice pentru anii 1989, 1990 și 1991 trebuie stabilite prin măsuri ad-hoc, care nu sunt acoperite de prezenta decizie.

(95) În conformitate cu articolul 3 din convențiile inițiale, valoarea subvenției anuale a fost stabilită pe baza unei cereri pe care beneficiarul a depus-o în luna februarie a fiecărui exercițiu financiar. Cererea a făcut obiectul consultărilor interministeriale și a fost aprobată ulterior în următoarea lună mai prin decret ministerial. Scopul subvenției anuale a fost acela de a permite societății să acopere pierderile rezultate din deficitul dintre costurile și veniturile sale din exploatare.

(96) Articolul 5 din convențiile inițiale detaliază diferitele elemente de venituri și costuri care trebuie luate în considerare pentru calcularea compensației, precum și a rentabilității capitalului investit, în conformitate cu articolul 11 din Legea nr. 856/1986.

2.2.3. *Planurile pe cinci ani*

(97) Articolul 1 din convențiile inițiale a prevăzut planuri pe cinci ani pentru specificarea rutelor și a porturilor care urmau a fi deservite, tipul și capacitatea navelor alocate legăturilor maritime respective, frecvența serviciului și tarifele aplicabile, inclusiv tarifele subvenționate, în special pentru locuitorii din regiunile insulare.

(98) Primul plan pe cinci ani (1990-1994) a fost aprobat prin Decretul ministerial din 29 mai 1990 și aplicat retroactiv începând cu 1 ianuarie 1990. Cel de al doilea plan, care a acoperit perioada 1995-1999 și a fost aprobat prin Decretul din 14 mai 1996, nu a modificat semnificativ rutele și frecvențele.

(99) Cel de al treilea plan (care acoperea perioada 2000-2004), prezentat de societăți autorităților italiene în septembrie 1999, nu fusese aprobat la momentul adoptării Deciziei din 2005. În așteptarea adoptării acestui plan, un decret din 8 martie 2000 a permis societăților din Tirrenia Group să mențină serviciile menționate la articolul 9 din Legea nr. 160/1989 în condițiile convenite în planul pe cinci ani pentru 1994-1999 în vigoare în 1999.

(100) Ca urmare a anulării Deciziei din 2005, autoritățile italiene au informat Comisia că, în loc să adopte în mod oficial planuri pe cinci ani pentru perioadele 2000-2004 și 2005-2008, au luat măsuri de raționalizare ad-hoc, în scopul unei mai bune alinieri a serviciilor la nevoile comunităților locale, însă fără a aduce schimbări semnificative sistemului de servicii publice. Autoritățile italiene au clarificat că planificarea pe termen lung nu mai era posibilă din cauza preocupărilor bugetare.

2.2.4. *Compensația anuală*

2.2.4.1. Compensația evaluată în temeiul Deciziei din 2005

(101) Subvenția anuală a corespuns pierderii nete din exploatarea serviciilor menționate în planul pe cinci ani, la care s-a adăugat o sumă variabilă corespunzătoare rentabilității capitalului investit. Pierderea netă din exploatare a rezultat din veniturile obținute în cursul perioadei și din costurile suportate pentru exploatarea rutelor.

(102) Convențiile inițiale prevedeau ca subvenția de echilibrare anuală să fie plătită după cum urmează:

(a) o plată în avans de 70 % din valoarea subvenției acordate în anul precedent, de plătit în luna martie a fiecărui an;

(b) a doua plată în luna iunie a fiecărui an, egală cu 20 % din subvenția respectivă;

(c) diferența dintre sumele plătite și deficitul dintre costurile și veniturile din exploatare din anul în curs constituia soldul, plătit la sfârșitul anului. În cazul în care o societate primea o sumă mai mare decât costul net al serviciilor furnizate (venituri minus pierderi), aceasta din urmă avea obligația să ramburseze diferența în termen de 15 zile de la aprobarea bilanțului.

(103) Elementele de cost luate în considerare în scopul calculării compensației anuale erau: comisionul agenției/costurile de achiziție, taxele portuare/costurile de tranzit portuar și alte costuri de trafic, costurile de exploatare, amortizarea, cheltuielile financiare nete, costurile de administrare și alte costuri. Aceste elemente de cost, anexate la convențiile inițiale, erau aceleași pentru toate societățile regionale.

(104) Costurile de exploatare includeau costurile cu echipajul, întreținerea, asigurările, combustibilul și uleiurile minerale. Elementul „administrare" includea, în esență, costul asociat personalului de pe uscat și spațiilor administrative.

(105) Conform datelor furnizate de autoritățile italiene, costurile societăților regionale (în milioane ITL) și valoarea subvenției între 1992 și 2001 ([24]) au fost următoarele ([25]).

Adriatica

Elemente de cost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comisionul agenției etc.	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Taxe portuare etc.	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Costuri de exploatare	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Amortizare	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Cheltuieli financiare nete	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Administrare	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Alte costuri	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Costuri totale (A)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Venituri din exploatare (B)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Profit net (B – A)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
Rentabilitatea capitalului investit	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Valoarea subvenției anuale	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Elemente de cost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comisionul agenției etc.	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Taxe portuare etc.	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Costuri de exploatare	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Amortizare	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Cheltuieli financiare nete	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Administrare	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Alte costuri	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Costuri totale (A)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Venituri din exploatare (B)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Profit net (B – A)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) Costurile din 2001 au fost comunicate de autoritățile italiene în mii de EUR. În cadrul acestor tabele, valorile au fost convertite în ITL, ținând cont de cursul de schimb pentru EUR adoptat de Consiliul Uniunii Europene, în vigoare la 1 ianuarie 1999, și anume 1 EUR = 1 936,27 ITL.

([25]) Date preluate din studiul Price waterhouse Coopers intitulat *„Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999"*, completate de autoritățile italiene pentru a include anii 2000 și 2001. Studiul reproduce conturile analitice ale societăților din Tirrenia Group și evaluează costurile și veniturile din exploatare pentru fiecare dintre rute.

Elemente de cost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Rentabilitatea capitalului investit	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Valoarea subvenției anuale	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Elemente de cost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comisionul agenției etc.	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Taxe portuare etc.	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Costuri de exploatare	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Amortizare	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Cheltuieli financiare nete	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Administrare	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Alte costuri	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Costuri totale (A)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Venituri din exploatare (B)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Profit net (B – A)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
Rentabilitatea capitalului investit	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Valoarea subvenției anuale	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Elemente de cost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comisionul agenției etc.	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Taxe portuare etc.	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Costuri de exploatare	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Amortizare	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Cheltuieli financiare nete	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Administrare	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Alte costuri	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Total costuri	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Venituri din exploatare (B)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Profit net (B – A)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Rentabilitatea capitalului investit	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Valoarea subvenției anuale	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Elemente de cost	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Comisionul agenției etc.	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Taxe portuare etc.	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Costuri de exploatare	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Amortizare	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Cheltuieli financiare nete	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Administrare	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Alte costuri	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400,42
Total costuri	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Venituri din exploatare (B)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Profit net (B – A)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**- 34 938,83**
Rentabilitatea capitalului investit	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Valoarea subvenției anuale	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) În ceea ce privește rentabilitatea capitalului investit, sunt disponibile valori absolute pentru întreaga perioadă (1992-2001). În plus, Italia a comunicat Comisiei rata de rentabilitate a capitalului investit acceptată din 1998 până în 2001, arătând că în acei ani aceasta a variat în același interval ca inflația și ratele dobânzilor, de la 1,6 % la 8 %.

An	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
1998	-	7,1 %	1,90 %	2,70 %	3,30 %
1999	2,30 %	-	1,60 %	2,10 %	2,50 %
2000	2,20 %	6,10 %	5,90 %	4,90 %	3,90 %
2001	2,30 %	8,00 %	8,00 %	5,00 %	6,70 %

(107) În plus, Italia a prezentat conturile per linie pentru fiecare societate pentru perioada 1992-2001 și a clarificat factorii care, pentru fiecare societate, au afectat nivelul costurilor și, drept urmare, compensația.

(108) În special, pentru Adriatica, legăturile internaționale cu fosta Iugoslavie și Albania au înregistrat variații semnificative ale traficului de la un an la altul din cauza situației politice din regiune. Variațiile importante ale valorii subvenției anuale (ultimul rând) au fost puse de autoritățile italiene pe seama fluctuațiilor costurilor nete de exploatare a legăturilor internaționale cu Albania și fosta Iugoslavie, pentru care serviciile au fost întrerupte din cauza situației politice din Balcani. În plus, întreruperea legăturilor cu Grecia în anul 2000 a generat o reducere a costurilor de exploatare. În schimb, costurile nete de exploatare și cerința privind subvenția anuală pentru legăturile de cabotaj cu arhipelagul Tremiti au rămas, în general, stabile între 1992 și 2001.

(109) Pentru Saremar, stabilitatea relativă a costurilor de exploatare între 1992 și 2001 rezultă din natura serviciilor oferite de societate – în esență legături de cabotaj între Sardinia și insulele vecine – care răspundeau în primul rând cerințelor comunităților locale și, prin urmare, nu erau supuse unor variații importante ale ofertei și cererii.

Serviciile furnizate de societate au rămas în mare parte neschimbate – din punctul de vedere al frecvenței și al orarului – de la intrarea în vigoare a convențiilor inițiale ([26]) și au rămas practic neschimbate pe parcursul oricărui an dat. Această situație explică nivelul relativ stabil al subvenției anuale primite de Saremar.

(110) Toremar a exploatat legături locale cu insulele arhipelagului toscan, care au fost supuse unui număr mic de variații ale cererii și ofertei, ceea ce explică relativa invariabilitate a costurilor. Serviciile pe care societatea cu capital public le-a furnizat în 2000 au fost aceleași – din punctul de vedere al frecvenței și al orarului – ca cele furnizate în 1992 ([27]) și au rămas în mare parte neschimbate pe parcursul anului, indiferent de variațiile sezoniere ale cererii. Nivelul subvenției anuale de-a lungul timpului a fost destul de stabil.

(111) Serviciile furnizate de Siremar au fost considerate ca având un caracter comparabil cu cele furnizate de Saremar și Toremar: oferta a rămas stabilă de la intrarea în vigoare a contractului de servicii publice și a fost afectată rareori de variații sezoniere. Costurile ridicate de exploatare ale societății în raport cu veniturile sale au fost explicate de numărul de rute (18 rute programate) exploatate pentru a răspunde cerințelor de mobilitate ale locuitorilor celor 14 insule din vecinătatea Siciliei.

(112) În ceea ce privește Caremar, serviciile furnizate au rămas în mare parte neschimbate de la intrarea în vigoare a contractului cu statul ([28]). Creșterea costurilor de exploatare a fost paralelă cu o creștere a veniturilor din rutele exploatate, ceea ce a permis menținerea subvenției anuale la un nivel relativ stabil.

2.2.4.2. Compensația în urma anulării Deciziei din 2005

(113) După anularea Deciziei din 2005, Italia a completat informațiile privind compensațiile primite de societățile regionale în perioada 2002-2008. În special, a comunicat: (i) costurile suportate pentru exploatarea rutelor aferente serviciilor publice; (ii) pierderea netă din exploatarea serviciilor; (iii) valorile absolute aferente rentabilității capitalului investit; (iv) valoarea subvenției anuale acordate societăților.

(114) În cadrul unei reuniuni cu Comisia din iunie 2012, Italia a confirmat, de asemenea, că elementele de cost luate în considerare pentru calcularea compensației au rămas neschimbate din 1991.

(115) Datele furnizate (în mii de EUR) au fost următoarele:

Adriatica

An	(A) Costuri totale	(B) Venituri din exploatare	(C) Profit net (B – A)	Rentabilitatea capitalului investit	Valoarea subvenției anuale
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	-	-
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	-	-
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	-	-
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	-	-
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	-	-

([1]) Întrucât Tirrenia, prin Decizia din 18 martie 2004, a preluat activitatea curentă a societății Adriatica, unele date nu sunt disponibile pentru Adriatica începând cu 2004.

([26]) În 1992, Saremar a efectuat în total 18 000 de călătorii pe cele patru rute exploatate. În 2000, numărul călătoriilor s-a ridicat la aproximativ 20 000.

([27]) În 2000, Toremar a efectuat în total 9 097 de călătorii în rețeaua sa de rute, comparativ cu 8 300 în 1992.

([28]) În 2000, Caremar a efectuat 12 872 de călătorii pe rutele sale (față de 15 650 în 1992).

Saremar

An	(A) Costuri totale	(B) Venituri din exploatare	(C) Profit net (B – A)	Rentabilitatea capitalului investit	Valoarea subvenției anuale
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

An	(A) Costuri totale	(B) Venituri din exploatare	(C) Profit net (B – A)	Rentabilitatea capitalului investit	Valoarea subvenției anuale
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

An	(A) Costuri totale	(B) Venituri din exploatare	(C) Profit net (B – A)	Rentabilitatea capitalului investit	Valoarea subvenției anuale
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

An	(A) Costuri totale	(B) Venituri din exploatare	(C) Profit net (B – A)	Rentabilitatea capitalului investit	Valoarea subvenției anuale
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Potrivit autorităților italiene, modificările suferite de-a lungul timpului de elementele de cost individuale aferente societăților regionale s-au datorat în primul rând unor factori externi precum inflația și modificările ratelor dobânzii, care afectează nu numai prețurile de pe piață, ci și rata de rentabilitate a capitalului investit preconizată. Pentru calcularea ratei menționate anterior, au fost luate în considerare ratele dobânzilor bancare și ratele medii de împrumut pentru creditele navale.

(117) În ceea ce privește rata de rentabilitate a capitalului investit, Italia a comunicat Comisiei ratele acceptate din 2002 până în 2003, dar nu a fost în măsură să comunice aceste rate pentru perioada 2004-2008.

An	Adriatica	Saremar	Toremar	Siremar	Caremar
2002	1,80 %	5,80 %	6,10 %	3,90 %	5,70 %
2003	1,70 %	12,20 %	6,80 %	3,40 %	6,00 %

(118) De asemenea, Italia a pus la dispoziția Comisiei conturile societății Tirrenia per linie din 2004, pentru a identifica costurile suportate de aceasta din urmă în cadrul exploatării rutelor naționale/internaționale deservite anterior de Adriatica. Cu toate acestea, s-a subliniat că aceste valori ar trebui considerate ca fiind o simplă estimare a costurilor reale suportate pe fiecare linie, având în vedere că anumite elemente de cost luate în considerare nu puteau fi defalcate în funcție de rută.

(119) Pe baza acestor informații, rezultatele societății Tirrenia (în EUR) pe rutele internaționale exploatate anterior de Adriatica au fost următoarele:

An	Ancona-Durrës	Ancona-Bar	Bari-Durrës	Ancona-Split
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	-	-	3 701 256	- 4 249 739
2006	-	-	5 503 024	- 145 514
2007	-	-	7 119 285	-
2008	-	-	4 308 702	-

2.2.5. *Investiții programate în planurile pe cinci ani și în planul de afaceri*

(120) Pe lângă precizarea rutelor care urmau să fie deservite și a frecvenței necesare, planurile pe cinci ani au menționat și investițiile pe care beneficiarii intenționau să le realizeze pe parcursul acestei perioade pentru a garanta serviciul pe rutele în cauză. În cadrul anchetei sale, Comisia a căutat să stabilească în special modul în care au fost luate în considerare costurile de achiziție a navelor și amortizarea la calcularea subvenției anuale.

(121) De asemenea, Comisia a dorit să verifice dacă investițiile suplimentare planificate pentru societățile regionale ale fostului Tirrenia Group în cadrul planului de afaceri adoptat de Tirrenia în martie 1999 pentru perioada 1999-2002 conțineau vreun element de ajutor. Planul de afaceri a avut următoarele obiective principale:

(a) să permită societăților să răspundă condițiilor schimbate care au rezultat din liberalizarea pieței de cabotaj din Italia (1 ianuarie 1999) și să le pregătească pentru expirarea, în 2008, a convențiilor inițiale încheiate cu statul;

(b) să reducă costurile serviciilor furnizate în temeiul convențiilor inițiale menționate mai sus;

(c) să sprijine dezvoltarea grupului și să valorifice la maximum resursele disponibile;

(d) să creeze condițiile necesare pentru privatizarea societăților.

(122) Planul de afaceri a inclus modificări ale investițiilor necesare în serviciile vizate de convențiile inițiale, care urmau să fie utilizate pentru dezafectarea navelor vechi, transferul altor nave din cadrul grupului și investiții noi în valoare totală de 700 de miliarde ITL (aproximativ 361,5 milioane EUR) ([29]).

2.3. **Tratament fiscal preferențial**

(123) Decretul-lege nr. 504 din 26 octombrie 1995 a introdus un anumit regim fiscal preferențial pentru uleiurile minerale utilizate drept combustibil pentru transportul maritim. În conformitate cu articolul 63 alineatul (3) din acest decret, accizele pentru lubrifianții folosiți la bord au fost reduse.

(124) În decizia de deschidere, Comisia și-a exprimat anumite îndoieli cu privire la modul în care era aplicată această scutire fiscală navelor dezarmate în porturile italiene în vederea operațiunilor de întreținere. Comisia a dorit garantarea faptului că această măsură nu îi discrimina pe alți operatori maritimi ale căror nave se aflau în aceeași situație.

3. **OBSERVAȚII PREZENTATE DE PĂRȚILE INTERESATE**

3.1. **Observații anterioare adoptării Deciziei din 2005**

3.1.1. *Observații prezentate de societățile din Tirrenia Group*

(125) Societățile din Tirrenia Group și-au prezentat observațiile cu privire la decizia de deschidere prin scrisoarea din 22 noiembrie 1999. În primul rând, societățile au contestat noua calificare drept ajutor a compensației plătite în temeiul convențiilor inițiale și, prin urmare, legitimitatea deciziei de inițiere a procedurii oficiale de investigare. Acestea au susținut, în special, că Comisia fusese informată cu mult timp înainte de existența unor modalități de compensare pentru obligația de serviciu public și nu ridicase niciodată obiecții față de acestea. De asemenea, au susținut că valoarea compensației anuale plătite societăților publice a fost strict proporțională și limitată la costul net suplimentar al obligațiilor de serviciu public. Prin urmare, s-a considerat că o astfel de plată nu perturba concurența cu alți operatori de pe piață.

(126) În același timp, Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar și Toremar au introdus o acțiune în anulare în fața Tribunalului în temeiul articolului 263 alineatul (4) din TFUE (a se vedea și considerentul 5).

3.1.2. *Observații prezentate de operatorii privați*

(127) Comisia a primit observații de la diverși operatori privați care concurează pe o serie de rute deservite de Caremar, Saremar și Toremar. Acestea pot fi rezumate după cum urmează:

(a) societățile din Tirrenia Group practicau o politică comercială agresivă pe rutele pe care a fost concentrată concurența operatorilor privați, concretizată în călătorii la prețuri de dumping, reduceri și sisteme de amânare a plăților, singura justificare rezonabilă fiind aceea că au primit finanțare publică;

([29]) Curs de schimb: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

(b) obligațiile de serviciu public erau lipsite de transparență, iar capacitatea societăților din Tirrenia Group de a modifica sfera acestor obligații, în special în ceea ce privește rutele deservite, precum și orarul și frecvențele specifice, ar trebui considerată contrară însăși naturii obligațiilor de serviciu public;

(c) având în vedere că serviciile erau furnizate de operatori privați pe anumite rute deservite de societățile Tirrenia Group, nevoia unui serviciu public părea extrem de discutabilă;

(d) regimul de finanțare pentru investițiile efectuate începând cu 1995 sau programate în planul de afaceri conținea elemente de ajutor, inclusiv în ceea ce privește accesul mai favorabil la finanțarea privată de care beneficiau societățile din Tirrenia Group;

(e) societățile din Tirrenia Group au beneficiat de un tratament fiscal preferențial pentru uleiurile minerale utilizate la bordul navelor lor atunci când acestea acostau în porturile italiene.

3.2. **Observații în urma anulării Deciziei din 2005**

(128) După anularea Deciziei din 2005 de către Tribunal, Comisia a invitat părțile interesate din cadrul procedurii să își prezinte observațiile cu privire la anularea menționată și la implicațiile acesteia (a se vedea, de asemenea, secțiunea 1.3).

(129) Comisia a primit observații doar de la beneficiarii măsurilor care fac obiectul anchetei. Aceștia au afirmat, în esență, că Comisia ar trebui să ia în considerare toate elementele relevante de fapt și de drept, inclusiv motivele suplimentare prezentate de reclamanți în contextul procedurii Tribunalului și, prin urmare, să concluzioneze că măsurile în cauză:

(a) nu constituie ajutor sau

(b) constituie ajutor existent, în măsura în care regimul serviciilor publice maritime din Italia (i) data de dinaintea intrării în vigoare a Tratatului CE, (ii) a fost supus autorizării implicite sau explicite de către Comisia Europeană ([30]) și (iii) în orice caz, a precedat intrarea în vigoare a Regulamentului privind cabotajul maritim.

4. **OBSERVAȚII PREZENTATE DE AUTORITĂȚILE ITALIANE**

4.1. **Observații anterioare adoptării Deciziei din 2005**

4.1.1. *Subvenții plătite pentru obligațiile de serviciu public*

(130) Prin scrisoarea din 29 septembrie 1999, autoritățile italiene au transmis observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii oficiale de investigare. În opinia acestora, articolul 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim a permis ca convențiile inițiale încheiate cu fiecare societate a Tirrenia Group să rămână pe deplin în vigoare până la expirare, la sfârșitul anului 2008. În consecință, sistemul de obligații de serviciu public care decurgeau din convențiile inițiale nu a putut fi pus în discuție prin decizia de inițiere a procedurii.

(131) Autoritățile italiene au contestat, de asemenea, noua calificare drept ajutor în sensul articolului 108 alineatul (3) din TFUE și ideea că acest ajutor ar fi putut afecta schimburile comerciale între statele membre înainte ca piața italiană să fie deschisă pentru cabotaj la 1 ianuarie 1999.

(132) În afară de aceste observații generale, autoritățile italiene au subliniat că prezența operatorilor privați pe rutele deservite de societățile din Tirrenia Group a fost adesea un fenomen recent și limitat, restrâns la un număr mic de rute și concentrat în sezonul de vârf. Mai mult, metoda de calcul a compensației anuale, care a constat în deducerea profitului acumulat în timpul verii din pierderile acumulate în timpul iernii, a limitat compensația la o valoare minimă strictă.

(133) În consecință, potrivit autorităților italiene, compensația era necesară și strict proporțională în ceea ce privește obligațiile de serviciu public, a căror definiție se află la latitudinea statului membru.

([30]) Autoritățile italiene au afirmat că Comisia fusese informată cu privire la subvențiile acordate societăților din Tirrenia Group cu mult înainte de deschiderea procedurii oficiale de investigare. Mai mult, în 1992, Comisia a reclasificat cauza, în scopuri administrative, ca fiind existentă, sub numărul E 5/1992. Până în 1995, întreaga corespondență dintre Comisie și Italia făcea trimitere la dosarul cu codul E. În 1995, Comisia a făcut trimitere la codul NN.

(134) În ceea ce privește încălcarea de către Adriatica a normelor de concurență în cadrul legăturii exploatate între Italia și Grecia, autoritățile italiene au subliniat că decizia Comisiei cu privire la încălcarea respectivă nu era definitivă la acel moment. Aceste autorități au insistat că cele două proceduri sunt strict independente una față de cealaltă, că ajutorul nu a fost folosit în niciun caz pentru a finanța un comportament anticoncurențial, că a-l declara incompatibil ar fi echivalent cu o sancțiune suplimentară și că recuperarea acestuia ar compromite atât Adriatica, cât și procesul general de privatizare.

4.1.2. *Investiții programate în planul de afaceri*

(135) Autoritățile italiene au subliniat că investițiile programate în planul de afaceri sunt menite să reducă costurile serviciilor, menținând totodată un nivel ridicat de calitate. De asemenea, au susținut că metodele de finanțare a investițiilor planificate nu conțin niciun element de ajutor, în măsura în care investițiile respective vor fi finanțate în parte din resursele proprii ale societăților și în parte prin împrumuturi bancare negociate în condiții normale de piață.

4.1.3. *Tratament fiscal preferențial*

(136) Autoritățile italiene au furnizat detalii privind cadrul juridic care reglementează tratamentul fiscal al uleiurilor minerale utilizate drept combustibili pentru transport maritim. Informațiile furnizate Comisiei au arătat că, printr-o decizie generală din 2 martie 1996, adoptată în temeiul Decretului-lege nr. 504/1995, tratamentul fiscal preferențial prevăzut de decretul-lege a fost extins la combustibilii și lubrifianții folosiți de orice navă dezarmată într-un port pentru operațiuni de întreținere.

(137) În același timp, astfel cum s-a menționat la considerentul 5, Italia a formulat un recurs în fața Tribunalului împotriva deciziei de deschidere a procedurii în ceea ce privește partea care prevedea suspendarea acordării ajutorului ilegal.

4.2. **Observații în urma anulării Deciziei din 2005**

(138) În aprilie 2010, Comisia a solicitat autorităților italiene să prezinte observații cu privire la anularea de către Tribunal a Deciziei din 2005 și să clarifice anumite aspecte privind rutele internaționale exploatate de Adriatica și de Saremar. De asemenea, Comisia a solicitat o descriere detaliată a mecanismului de compensare pentru exploatarea rutelor în cauză, inclusiv a tuturor modificărilor ulterioare aduse metodei de calcul al compensației și al rentabilității capitalului investit.

(139) Autoritățile italiene au reiterat că măsurile în cauză ar trebui calificate drept ajutor existent, astfel cum s-a arătat și s-a demonstrat deja în cadrul procedurii oficiale de investigare. Acestea au susținut că atât criteriile de atribuire, cât și mijloacele de calcul al compensației pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public sunt reglementate prin Decretul 2081/1936, abrogat ulterior de Legea 684/1974, și prin Decretul 2082/1936. De fapt, articolul 2 din Decretul 2081/1936 a instituit rute de interes național, iar articolul 6 a prevăzut că costurile suplimentare suportate de societăți pentru exploatarea rutelor în cauză urmau să fie acoperite de stat în cadrul unor contracte pe 20 de ani.

(140) Autoritățile italiene au susținut că modificările ulterioare ale cadrului legislativ care reglementa regimul serviciului public maritim au făcut doar, pe de o parte, ca obligațiile de serviciu public încredințate beneficiarilor să devină mai stricte și, pe de altă parte, au actualizat mecanismele de calcul al compensației pentru a limita contribuția publică.

(141) De fapt, autoritățile italiene au subliniat că Legea 856/1986 a introdus subvenția anuală de echilibrare ca diferență între venituri și costurile suportate în exploatarea serviciului, pe baza unor parametri obiectivi, mai degrabă decât pe baza costurilor înregistrate de-a lungul timpului, și incluzând o rată de rentabilitate rezonabilă. Autoritățile italiene au concluzionat că această inovație din cadrul legislativ a fost deosebit de relevantă, deoarece a oferit societăților stimulente pentru eficiență.

(142) Potrivit autorităților italiene, aceleași considerente ar fi valabile și în ceea ce privește compensațiile acordate societăților regionale. În special, autoritățile italiene au confirmat că obligațiile de serviciu public au fost impuse prin Legea 34/1953, care prevedea următoarele patru sectoare subvenționate:

(a) arhipelagul toscan (Toremar);

(b) insulele Partenopee și Pontine (Caremar);

(c) insulele Eoliene (Siremar),

(d) insulele Egadi, Pelagie, Ustica și Pantelleria (Siremar).

(143) Legăturile cu insulele minore din vecinătatea Sardiniei și a Corsicii ar fi fost exploatate, potrivit acestor autorități, de către Tirrenia în temeiul Decretului ministerial din 5 ianuarie 1937, care a introdus în al treilea sector de trafic al rutelor de interes național legăturile cu insulele La Maddalena, Palau, Bonifacio, Carloforte, Calasetta și Portovesme. Acestea au fost de fapt legăturile exploatate de Saremar, înființate în 1988 prin separarea de Tirrenia.

(144) De asemenea, autoritățile italiene au subliniat că același decret include legăturile exploatate de Adriatica cu Grecia, Albania și insulele Tremiti din sectorul IV al rutelor de interes național (a se vedea considerentul 59).

(145) Pe această bază, autoritățile italiene au concluzionat că există suficiente elemente de continuitate între regimul de serviciu public care intră sub incidența Deciziei din 2005 și cadrul istoric de reglementare a legăturilor maritime cu insulele. Având în vedere cele menționate mai sus, autoritățile italiene au considerat că regimul de serviciu public data de dinaintea intrării în vigoare a Tratatului CE și a Regulamentului privind cabotajul maritim.

5. **EVALUARE**

5.1. **Compensații pentru obligația de serviciu public**

5.1.1. *Existența ajutorului de stat*

(146) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre”.

(147) Criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt cumulative. Prin urmare, pentru a stabili dacă măsurile notificate constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, trebuie îndeplinite toate condițiile menționate mai sus. Mai exact, sprijinul financiar ar trebui:

(a) să fie acordat de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat,

(b) să favorizeze anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri,

(c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența,

(d) să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(148) *Resurse de stat*: Subvențiile în cauză sunt acordate în mod evident de către stat și prin intermediul resurselor de stat.

(149) *Avantaj economic*: Pentru a concluziona dacă compensația pentru exploatarea serviciului public constituie sau nu un avantaj în sensul articolului 107 din TFUE, Tribunalul a stabilit următoarele criterii în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark ([31]):

1. întreprinderea beneficiară trebuie să îndeplinească efectiv obligații de serviciu public, iar obligațiile trebuie clar definite (primul criteriu Altmark);

2. parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (al doilea criteriu Altmark);

3. compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi total sau parțial costurile suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, ținând seama de veniturile rezultate și de un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații (al treilea criteriu Altmark);

4. atunci când selectarea întreprinderii care are de îndeplinit obligațiile de serviciu public într-un caz concret nu s-a realizat pe baza procedurii privind achizițiile publice, care permite selecționarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile respective la cel mai mic preț pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat, pentru îndeplinirea obligațiilor, o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată corespunzător cu mijloace de transport pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare, avându-se în vedere veniturile realizate și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor (al patrulea criteriu Altmark).

([31]) Hotărârea din 24 iulie 2003 pronunțată în cauza C-280/00, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Al patrulea criteriu Altmark este considerat a fi îndeplinit dacă beneficiarii compensației au fost aleși în urma unei proceduri de achiziții care permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cel mai mic cost sau, în caz contrar, compensația a fost calculată prin raportare la costurile unei întreprinderi eficiente.

(151) În cazul în speță, beneficiarii nu au fost aleși în urma unei proceduri de achiziții publice. Mai mult, Italia nu a dovedit că nivelul compensației a fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care le-ar fi suportat, pentru îndeplinirea obligațiilor, o întreprindere obișnuită, bine gestionată și echipată corespunzător cu mijloace de transport pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare, avându-se în vedere veniturile realizate și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor.

(152) Întrucât criteriile Altmark sunt cumulative, neîndeplinirea criteriului al patrulea este suficientă pentru a stabili prezența unui avantaj economic acordat societăților regionale din fostul Tirrenia Group.

(153) *Selectivitate*: Subvențiile în cauză sunt selective, fiind direcționate către anumite întreprinderi care furnizează servicii de transport maritim.

(154) *Denaturarea concurenței și efectul asupra schimburilor comerciale*: Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, aceste din urmă întreprinderi trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv. Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi de pe piețele deschise concurenței. În cazul în speță, beneficiarii operează la concurență cu alte întreprinderi care furnizează servicii de transport maritim în Uniune, în special de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului ([32]) și a Regulamentului privind cabotajul maritim, care au liberalizat piața transportului maritim internațional și, respectiv, a cabotajului maritim. Prin urmare, compensația publică examinată poate afecta schimburile comerciale din cadrul Uniunii și poate denatura concurența de pe piața internă.

(155) Pe baza celor menționate mai sus, Comisia consideră că compensația plătită de autoritățile italiene societăților regionale din Tirrenia Group pentru exploatarea de legături de cabotaj și internaționale între 1992 și 2008 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.2. *Natura ajutorului vizat: ajutor existent sau nou?*

(156) După ce a stabilit că compensația plătită de autoritățile italiene societăților regionale din Tirrenia Group pentru exploatarea de legături de cabotaj și internaționale între 1992 și 2008 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să evalueze dacă acest ajutor de stat este un ajutor existent sau un ajutor nou.

(157) În acest scop, trebuie să se facă distincție între legăturile de cabotaj și legăturile internaționale.

5.1.2.1. Legăturile de cabotaj

(158) În ceea ce privește exploatarea legăturilor de cabotaj, prin Hotărârea din 2009, Tribunalul a anulat în parte Decizia din 2005 pentru motivul că Comisia aplicase în mod eronat articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim, articol potrivit căruia „[c]ontractele de servicii publice existente pot rămâne în vigoare până la data la care acestea expiră”.

(159) În Hotărârea din 2009, Tribunalul a interpretat acest articol ca pe o clauză tipică de anterioritate ([33]) și a concluzionat că compensația „necesară” ([34]) pentru finanțarea obligațiilor de serviciu public reprezintă, în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim, ajutor existent și, ca atare, nu face obiectul evaluării compatibilității.

([32]) Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului din 22 decembrie 1986 de aplicare a principiului libertății de a presta servicii în transporturile maritime între state membre și între state membre și țări terțe (JO L 378, 31.12.1986, p. 1).

([33]) Cu alte cuvinte, o clauză care, pentru motive de stabilitate juridică, exclude de la aplicarea noilor norme anumite raporturi juridice în curs pentru o anumită perioadă.

([34]) Punctele 147 și 148 din Hotărârea din 2009.

(160) Tribunalul a făcut trimitere la punctele 60-66 din Hotărârea Curții de Justiție din 10 mai 2005 pronunțată în cauza C-400/99 ([35]), în care Marea Cameră a precizat următoarele:

> „[…] articolul 4 din Regulamentul nr. 3577/92, […], prevede, la alineatul (3), că contractele de servicii publice existente la 1 ianuarie 1993 pot rămâne în vigoare până la data la care acestea expiră. Contractele de acest tip conțin, prin natura lor, dispoziții financiare necesare pentru a acoperi obligațiile de serviciu public pe care le prevăd. În măsura în care redactarea articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 3577/92 se referă la continuarea contractelor în discuție, fără a se limita domeniul de aplicare al acestei dispoziții la anumite aspecte ale acestor contracte, dispozițiile financiare necesare pentru acoperirea obligațiilor de serviciu public menționate sunt reglementate de articolul 4 alineatul (3) menționat. Prin urmare, Comisia a afirmat în mod eronat că această dispoziție nu face decât să autorizeze posibila menținere a drepturilor exclusive sau speciale care decurg din astfel de contracte. În plus, în decizia atacată, Comisia nu a adoptat o poziție atât de restrictivă, deoarece a recunoscut că, în limitele finanțării costurilor suplimentare ale obligațiilor de serviciu public, mecanismele de finanțare ale contractelor în cauză erau reglementate de articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 3577/92 (punctul 64)";

și

> „[…] orice ajutor care depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea obligațiilor de serviciu public prevăzute în contractele în cauză nu poate intra în sfera de aplicare a articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 3577/92, tocmai pentru că nu este necesar pentru stabilitatea și, prin urmare, menținerea acestor contracte. Prin urmare, pe baza acestei dispoziții, acestea nu pot fi considerate ajutoare existente (punctul 65)".

(161) Pentru a stabili dacă o măsură reprezintă un ajutor nou sau existent pe baza articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim, Comisia trebuie să interpreteze domeniul de aplicare al ajutorului care este „necesar pentru acoperirea obligațiilor de serviciu public prevăzute în contractele de servicii publice existente la 1 ianuarie 1993" în sensul hotărârii menționate mai sus. Comisia înțelege că domeniul de aplicare al acestui test de necesitate trebuie să fie mai amplu decât testul de proporționalitate pe care îl efectuează Comisia atunci când evaluează compatibilitatea unei măsuri de ajutor în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE. Dacă cele două teste ar avea același domeniu de aplicare, ajutoarele noi care nu respectă dispozițiile de la articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim nu ar putea fi niciodată declarate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE, întrucât, în mod automat, nu ar fi proporționale în sensul acestei din urmă dispoziții. Prin urmare, Comisia înțelege că, prin considerarea ca ajutor existent a oricărui ajutor care a fost „necesar pentru acoperirea obligațiilor de serviciu public prevăzute în contractele de servicii publice existente la 1 ianuarie 1993", Curtea de Justiție a cuprins în această noțiune orice compensație legată în mod direct de obligațiile de servicii publice prevăzute în contractul public. O astfel de legătură directă există, de exemplu, atunci când contractul stabilește valoarea compensației sau metodologia de calculare a acesteia sau, în orice caz, atunci când este evident că, în absența compensației, contractul de servicii publice nu ar fi fost încheiat.

(162) Prin urmare, Comisia va considera ca ajutor nou doar compensația pentru exploatarea legăturilor de cabotaj care nu are niciun temei juridic în contractele publice existente la data intrării în vigoare a Regulamentului privind cabotajul maritim.

(163) În cazul în speță, convențiile inițiale au fost încheiate în iulie 1991, înainte de intrarea în vigoare a Regulamentului privind cabotajul maritim, și a existat o legătură directă între compensații și obligațiile de serviciu public prevăzute în aceste convenții.

(164) Scopul subvenției anuale stabilite în convențiile inițiale a fost acela de a permite societăților regionale să acopere pierderile rezultate din deficitul dintre costurile și veniturile lor din exploatare. Astfel cum s-a menționat la considerentul 103, elementele de cost relevante pentru compensație, astfel cum s-a detaliat la articolul 5 din convențiile inițiale, au fost: costurile de achiziție, publicitate și cazare, costurile de încărcare, descărcare și manevrare, costurile cu personalul administrativ de pe uscat, costurile de întreținere a navelor, costurile administrative, costurile de asigurare, cheltuielile de închiriere și leasing, cheltuielile cu combustibilul, taxele și costurile cu amortizarea. Toate aceste elemente de cost vizau furnizarea serviciilor publice și au fost definite de autoritățile publice, nelăsând societăților nicio marjă de manevră.

(165) În plus, convențiile inițiale încheiate între statul italian și fiecare dintre cele cinci societăți regionale erau identice cu convenția inițială încheiată între statul italian și Tirrenia (a se vedea considerentul 94) și au luat în considerare aceleași elemente de cost. În Decizia din 2001 privind Tirrenia, Comisia a recunoscut că aceste elemente de cost erau strict necesare pentru furnizarea serviciilor publice, deoarece reflectau costurile fixe și variabile legate direct de furnizarea serviciilor calificate de autoritățile publice ca fiind servicii de interes general și acoperite, ca atare, de

([35]) Hotărârea din 10 mai 2005 pronunțată în cauza C-400/99, Republica Italiană/Comisia Comunităților Europene, ECLI:EU:C:2005:275.

convenția inițială ([36]). În ceea ce privește amortizarea navelor, Comisia a considerat că putea fi înțeleasă ca fiind necesară pentru furnizarea acestor servicii în măsura în care navele în cauză erau utilizate exclusiv pentru serviciile vizate de convențiile inițiale ([37]). Considerațiile de mai sus se aplică *mutatis mutandis* societăților regionale.

(166) Având în vedere legătura directă existentă între compensație și exploatarea rutelor de cabotaj deservite de societățile regionale în temeiul convențiilor inițiale, Comisia concluzionează că respectiva compensație a fost necesară pentru acoperirea costurilor suplimentare aferente obligațiilor de serviciu public prevăzute în convențiile inițiale.

(167) Concluzia de mai sus nu s-ar schimba nici dacă s-ar solicita Comisiei să verifice dacă compensația anuală plătită societăților regionale reprezenta minimul necesar pentru furnizarea serviciului public. Analiza (i) mecanismului de calculare a compensației, (ii) a veniturilor societății și (iii) a costurilor suplimentare suportate pentru exploatarea legăturilor de cabotaj în temeiul convențiilor inițiale arată că compensația plătită acestor societăți în temeiul convențiilor inițiale a fost strict proporțională cu costul suplimentar ocazionat de îndeplinirea sarcinii de serviciu public încredințate beneficiarilor.

(168) În primul rând, nivelul compensației anuale a fost calculat ținând cont de profiturile din exploatare înregistrate de fiecare dintre societățile regionale pe rutele vizate de convențiile inițiale, care au fost deduse din pierderile acumulate pe rute în ansamblu (articolul 3 din convențiile inițiale). Această metodă de calcul, care presupunea că profiturile realizate în sezonul de vârf reduc pierderile acumulate în extrasezon, a servit la limitarea valorii subvenției plătite societăților publice, astfel încât nivelul rezultat al compensației anuale a fost mai mic per ansamblu decât ar fi fost în cazul în care pierderile acumulate ar fi fost pur și simplu adunate rută cu rută.

(169) În al doilea rând, veniturile societății au fost supuse unei duble constrângeri în ceea ce privește tarifele, și anume tarifele preferențiale pentru anumite categorii sociale și nevoia societății de a obține aprobarea autorităților publice pentru orice modificare a tarifelor. Informațiile furnizate de autoritățile italiene au arătat că societățile regionale nu au avut libertatea să își adapteze tarifele pentru a ține cont în special de modificările costurilor de exploatare ([38]). În Decizia din 2001, Comisia a recunoscut deja că această constrângere dublă, care a dus la o reducere apreciabilă a veniturilor societăților și a afectat nivelul compensațiilor anuale, nu ar trebui să fie calificată drept o politică comercială agresivă, caracterizată de practicarea unor prețuri de ruinare.

(170) În al treilea rând, autoritățile italiene au furnizat Comisiei informații despre costurile suportate între 1992 și 2008 de societățile regionale pentru exploatarea rutelor de serviciu public. Mai exact, în ceea ce privește exploatarea serviciului public în perioada 1992-2008, Italia a comunicat:

— costurile totale, veniturile din exploatare și rentabilitatea capitalului investit înregistrate de toate societățile regionale ([39]) între 1992-2008 și valoarea corespunzătoare a subvenției anuale;

— conturile per linie pentru fiecare societate pentru perioadele 1992-2001 și 2004-2008;

— rata de rentabilitate a capitalului investit acordată societății Adriatica pentru 1999-2003, societății Saremar pentru 1998 și 2000-2003 și societăților Toremar, Siremar și Caremar pentru 1998-2003 (variind de la 1,6 % la 12,2 %).

(171) Datele furnizate (a se vedea tabelele de la considerentul 115) arată că costurile din perioada 2002-2008 au rămas în mare parte sub costurile medii suportate în cadrul exploatării rutelor în perioada de referință evaluată în Decizia din 2005 (1992-2001).

([36]) A se vedea considerentul 33 din Decizia din 2001.

([37]) *Ibidem*.

([38]) În conformitate cu articolul 12 din Legea 856/1986, tarifele pentru transportul de pasageri și de marfă erau stabilite anual de către stat. Societățile în cauză puteau propune statului variațiile tarifelor pe care le considerau necesare. Aceste propuneri au fost supuse consultării interministeriale.

([39]) În ceea ce privește Adriatica, pentru perioada 2004-2008 (când societatea a fost preluată de Tirrenia), autoritățile italiene au comunicat costurile totale și veniturile din exploatare înregistrate de Tirrenia (pe fostele rute exploatate de Adriatica).

(172) În ceea ce privește rentabilitatea capitalului investit, diferitele elemente ale capitalului investit au fost detaliate în convențiile inițiale, iar ratele de rentabilitate au fost determinate prin raportare la ratele de pe piață, astfel încât să reflecte o rentabilitate corectă pentru fiecare element. În pofida absenței datelor privind rata de rentabilitate a capitalului investit permisă societăților în perioada 2004-2008, Comisia constată că, cu câteva excepții, rata de rentabilitate a capitalului investit a scăzut constant între 2001 și 2003 (a se vedea tabelele de la considerentele 106 și 117). Această tendință, în combinație cu stabilitatea generală a valorilor absolute ale rentabilității capitalului investit în perioada 2001-2008 (a se vedea tabelele de la considerentele 105 și 115) ([40]), permite în mod rezonabil să se presupună că compensația plătită societăților pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public a rămas proporțională pe întreaga durată a convențiilor inițiale. Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia își menține evaluarea din Decizia din 2005, potrivit căreia rentabilitatea capitalului investit de beneficiari a fost stabilită la un nivel rezonabil.

(173) Ținând cont de legătura directă dintre compensația plătită și obligațiile de serviciu public consacrate în convențiile inițiale și, *ad abundantiam*, de proporționalitatea compensației, Comisia concluzionează că compensația acordată pentru legăturile de cabotaj până în 2008 constituie un ajutor existent în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim.

(174) Întrucât compensația pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public pe legăturile de cabotaj constituie un ajutor existent, iar Decizia din 2005 a fost anulată de Tribunal în totalitate, inclusiv condițiile impuse în ceea ce privește exploatarea legăturilor de cabotaj de către Caremar, nu este necesar ca Comisia să evalueze suplimentar dacă aceste condiții au fost îndeplinite în cele din urmă de către beneficiar în cadrul punerii în aplicare a Deciziei din 2005 și nici dacă erau într-adevăr necesare. Compensația pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public pe legăturile de cabotaj constituie ajutor existent, dar nu mai este în vigoare. Prin urmare, propunerea Comisiei ca Italia să ia măsurile adecvate în temeiul articolului 108 alineatul (1) din TFUE este inutilă, întrucât aceste măsuri nu ar putea să modifice măsura de acordare a ajutorului decât pe viitor. Prin urmare, examinarea de către Comisie a compatibilității unui astfel de ajutor existent, care nu mai este în vigoare, ar fi inutilă.

5.1.2.2. Legăturile internaționale

(175) Furnizarea serviciilor de transport pe legăturile maritime internaționale intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 4055/86, care nu conține nicio clauză de anterioritate similară celei de la articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim.

(176) Potrivit articolului 1 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([41]) („noul regulament de procedură"), ajutorul existent reprezintă „[…] orice ajutor care a existat înainte de intrarea în vigoare a TFUE în aceste state membre, respectiv schemele de ajutor și ajutoarele individuale puse în aplicare anterior și care se aplică și ulterior intrării în vigoare a TFUE în statele membre respective".

(177) Articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ([42]) („regulamentul de punere în aplicare") definește modificarea ajutorului existent drept „orice schimbare, alta decât modificările de natură pur formală sau administrativă care nu pot afecta evaluarea compatibilității măsurii de ajutor cu piața comună. Cu toate acestea, o creștere a bugetului inițial al unei scheme de ajutor existente cu până la 20 % nu se consideră o modificare a ajutorului existent".

([40]) Valorile absolute ale rentabilității capitalului investit în 2001 și 2008 au fost următoarele: Saremar – 555 500 EUR în 2001 și 855 000 EUR în 2008; Toremar – 1 566 700 EUR în 2001 și 1 699 000 EUR în 2008; Siremar – 2 194 000 EUR în 2001 și 2 060 000 EUR în 2008; Caremar – 1 739 700 EUR în 2001 și 1 874 000 EUR în 2008. Pentru Adriatica, datele sunt disponibile numai până în 2004, înainte de achiziționarea sa de către Tirrenia.

([41]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9), care a înlocuit, începând cu 14 octombrie 2015, regulamentul de procedură.

([42]) Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 140, 30.4.2004, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2015/2282.

(178) Conform jurisprudenței constante ([43]), nu orice modificare a ajutorului existent ar trebui considerată ca transformând ajutorul existent în ajutor nou, ci doar modificările care afectează fondul ajutorului inițial, astfel încât acesta din urmă devine ajutor nou. Această evaluare trebuie efectuată prin raportare la dispozițiile care reglementează ajutorul, la modalitățile și la limitele acestuia ([44]). Cu toate acestea, prelungirea unei măsuri de ajutor constituie un ajutor nou ([45]).

(179) Astfel cum a reamintit Tribunalul în Hotărârea din 2009, modificările nu privesc fondul în cazul în care nu modifică legislația care a stabilit ajutorul în ceea ce privește natura avantajelor sau fondul activității căreia i se aplică avantajul ([46]).

Modificări aduse regimului serviciului public

(180) Dintre cele cinci societăți regionale ale Tirrenia Group de la momentul respectiv, doar Adriatica și Saremar exploatau rute internaționale în temeiul convențiilor inițiale.

(181) Comisia trebuie să evalueze dacă compensațiile acordate acestor societăți pentru furnizarea de servicii de transport maritim internațional constituie ajutor nou sau ajutor existent în sensul articolului 1 din noul regulament de procedură. În acest scop, Comisia trebuie să verifice dacă, de la intrarea în vigoare a tratatului, măsura de ajutor a fost afectată de modificări substanțiale ale naturii avantajului, ale obiectivului urmărit, ale beneficiarului sau ale sursei de finanțare. Aceste modificări ar implica un ajutor nou.

(182) Comisia observă că finanțarea obligațiilor de serviciu public care vizează legături internaționale a suferit o serie de modificări semnificative în mai multe aspecte, astfel cum se detaliază mai jos.

(a) Subiecții care beneficiază de ajutor

(183) Decretele din 1936 au încredințat unui număr de patru societăți (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia și Adriatica) obligații de serviciu public cu privire la rutele de interes național, care includeau atât rute naționale, cât și rute internaționale pentru pasageri și marfă. Aceste decrete au inclus o listă completă a societăților cărora li se încredințase exploatarea rutelor de interes național. Societățile regionale au fost încorporate și însărcinate cu furnizarea de servicii poștale și comerciale cu caracter pur local doar într-o etapă ulterioară, și anume Caremar, Toremar și Siremar în temeiul Legii nr. 169/1975 și Saremar în temeiul Legii 856/1986, ca urmare a abrogării Decretului 2081/1936 (a se vedea considerentele 83 și 88).

(b) Rute

(184) Majoritatea rutelor internaționale care fac obiectul evaluării actuale au fost introduse în regimul de serviciu public după intrarea în vigoare a Tratatului CE.

(185) În ceea ce privește Adriatica, Decretele din 1936 au prevăzut în mod explicit doar exploatarea rutei Bari/Durrës. Totuși, aceasta era doar o rută de pasageri, în timp ce legătura Bari/Durrës supusă evaluării actuale este o rută mixtă (de pasageri și de marfă).

(186) Decretele din 1936 nu au stabilit nicio rută din porturile italiene Ancona sau Bari către Bar (Muntenegru) sau Split (Croația). Potrivit autorităților italiene, Adriatica a început exploatarea rutei Ancona/Split în 1978 și a rutei Ancona/Bar, în 1997.

(187) Legătura Trieste/Durrës a fost introdusă în 1983 pentru dezvoltarea relațiilor comerciale între Albania și țările din Europa de Vest. Nu a existat nicio rută între Trieste și Albania în listele de rute adoptate în temeiul Decretelor din 1936.

([43]) A se vedea Hotărârea din 9 august 1994 pronunțată în cauza C-44/93, Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire și statul belgian, ECLI:EU:C:1994:311, punctele 13 și 16, și Hotărârea din 30 aprilie 2002 pronunțată în cauzele conexate T-195/01 și T-207/01, Gibraltar/Comisia, ECLI:EU:T:2002:111, punctul 111.

([44]) Hotărârea din 9 august 1994 pronunțată în cauza C-44/93, Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire și statul belgian, ECLI:EU:C:1994:311, punctul 28, și Hotărârea din 16 decembrie 2010 pronunțată în cauzele conexate T-231/06 și T-237/06, Țările de Jos/Comisia, ECLI:EU:T:2010:525, punctul 180. A se vedea, de asemenea, Hotărârea Curții de Justiție a AELS din 22 august 2011 pronunțată în cauza E-14/10, Konkurrenten.no/Autoritatea AELS de Supraveghere, punctul 57.

([45]) A se vedea, de asemenea, Hotărârea din 25 martie 2009 pronunțată în cauza T-332/06, Alcoa Trasformazioni/Comisia, ECLI:EU:T:2009:79, punctul 132; Hotărârea din 11 iunie 2009 pronunțată în cauza T-222/04, Italia/Comisia, ECLI:EU:T:2009:194, punctele 99-101; Hotărârea din 20 septembrie 2011 pronunțată în cauzele conexate T-394/08, T-408/08, T-453/08 și T-454/08, Regione autonoma della Sardegna și alții/Comisia, ECLI:EU:T:2011:493, punctele 176-179; Hotărârea din 22 martie 2012 pronunțată în cauza C-200/11 P, Republica Italiană/Comisia Europeană, ECLI:EU:C:2012:165, punctele 30 și 31.

([46]) Punctele 123 și 124 din Hotărârea din 2009.

(188) Același lucru este valabil și pentru ruta Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras. Autoritățile italiene nu au putut furniza Comisiei documente justificative care să stabilească în mod clar momentul în care a fost înființată legătura Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras. Italia susține că ruta Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras se încadrează în sfera de aplicare a Decretelor din 1936 având în vedere că, la momentul respectiv, exista o legătură specifică cu Grecia printre rutele de interes național din sectorul IV identificate în Decretul 2081/1936 (acoperind legăturile cu Grecia, Albania și insulele Tremiti). Comisia nu poate accepta argumentul autorităților italiene. Nu a existat nicio rută specifică din Brindisi în listele de rute adoptate în temeiul Decretelor din 1936. Potrivit unei scrisori a autorităților italiene din 29 octombrie 2002, ruta Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras fusese introdusă de Adriatica abia în 1978. Prin aceeași scrisoare, autoritățile italiene au clarificat faptul că Adriatica nu exploatase niciodată în cadrul regimului de serviciu public ruta Bari-Grecia, ci legătura cu Grecia de la Brindisi. Astfel, chiar autoritățile italiene au considerat cele două rute ca reprezentând două piețe relevante separate.

(189) În ceea ce privește Saremar, lista rutelor de interes național stabilită prin Decretele din 1936 includea o legătură pentru pasageri între Sardinia și Corsica (La Maddalena/Palau/Bonifacio), inițial exploatată de Tirrenia. În schimb, ruta Saremar exploatată ulterior în temeiul Legii 856/1986 era o rută mixtă (de pasageri și de mărfuri). Legătura Santa Teresa di Gallura/Bonifacio evaluată în prezenta decizie nu a fost inclusă în lista rutelor de interes național.

(190) Pe lângă elementele prezentate mai sus, Comisia constată că, după 1989, rutele care urmau să fie deservite nu mai erau indicate prin lege, întrucât, în conformitate cu Legea 160/1989, acestea urmau să fie stabilite de autoritățile publice pe baza propunerilor tehnice ale societăților.

(c) Durata schemei de finanțare

(191) Astfel cum s-a menționat mai sus, Decretele din 1936 prevedeau încredințarea pe o perioadă de 20 de ani către patru societăți nou-înființate (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) a exploatării anumitor linii de interes național, precum și posibilitatea de a acorda operatorilor o subvenție pentru aceeași perioadă în temeiul contractelor de servicii publice.

(192) Decretele din 1936 nu au prevăzut posibilitatea de a prelungi aceste contracte de servicii publice sau compensația care se acorda operatorilor pentru exploatarea serviciilor în cauză dincolo de perioada inițială de 20 de ani. Aceste contracte au expirat la 31 decembrie 1956 și au fost prelungite de mai multe ori până la intrarea în vigoare a Legii 600/1962.

(193) Legea 600/1962 a prevăzut încheierea de noi contracte de servicii publice cu durata de 20 de ani, precizând rutele de interes național care urmau să fie exploatate și compensațiile care urmau să fie acordate fiecărei societăți pentru exploatarea liniilor.

(194) Legea 684/1974 a introdus o durată diferită, în funcție de tipul serviciului avut în vedere: rutele de marfă puteau fi finanțate pe o perioadă de maximum cinci ani, în timp ce rutele de pasageri puteau fi finanțate pe o perioadă de maximum trei ani (numai legăturile cu insulele italiene puteau beneficia de compensații pe o perioadă suplimentară de 20 de ani, dar acest lucru nu privea legăturile internaționale).

(195) Legea 856/1986 a modificat suplimentar caracteristicile regimului serviciului public. Articolul 13 alineatul (4) din Legea 856/1986 a făcut ca normele cuprinse la articolele 8 și 9 din Legea 684/1974 și în modificările ulterioare să se aplice rutelor mixte dintre coasta de vest și cea de est a Mării Adriatice centrale și inferioare, precum și dintre Marea Ionică și Mediterana de Est, existente la 1 ianuarie 1986 și exploatate de Adriatica. Prin urmare, Adriatica putea primi compensații pentru exploatarea legăturilor internaționale în temeiul contractelor de servicii publice cu durata de 20 de ani. Legea nu a clarificat normele aplicabile liniei internaționale exploatate de Saremar. Cu toate acestea, Comisia constată că convenția inițială a tratat exploatarea acestei rute ca pe o legătură de cabotaj și a prevăzut finanțarea acesteia pe o perioadă de 20 de ani, ca în cazul oricărei alte legături de cabotaj de serviciu public încredințate societății Saremar.

(196) Legea 856/1986 a clarificat faptul că liniile de transport de marfă care înregistrează pierderi puteau beneficia de sprijin financiar public doar pe o perioadă de cinci ani (începând cu 1 ianuarie 1985 sau de la achiziția unei noi nave).

(d) Alocare bugetară

(197) Astfel cum s-a menționat mai sus, Decretele din 1936 nu au prevăzut un buget global al schemei de finanțare.

(198) În schimb, articolul 6 din Legea 600/1962 a prevăzut o alocare bugetară globală, sub rezerva unor ajustări limitate în conformitate cu articolele 7 și 8 din această lege.

(199) Legile ulterioare nu au prevăzut o alocare bugetară globală pentru diferitele scheme de finanțare pe care le vizau.

(e) Calcularea compensației

(200) Sistemul de calcul al subvențiilor a fost revizuit de mai multe ori. În special, dintr-o compensație calculată pe baza costurilor și a veniturilor preconizate convenite în contractele de servicii publice care fac obiectul revizuirii o dată la patru ani (Decretele din 1936), subvenția a evoluat într-o contribuție fixă supusă unor ajustări limitate, în conformitate cu articolele 7 și 8 din Legea nr. 600/1962 pentru a oferi societății un stimulent de eficiență.

(201) Ulterior, Legea 684/1974, astfel cum a fost pusă în aplicare prin Decretul 501/1979, a făcut distincție între liniile de transport de marfă (articolul 4), liniile de pasageri (articolul 6) și legăturile cu insulele italiene majore și minore (articolul 8). Astfel:

— în ceea ce privește legăturile cu insulele italiene, valoarea compensației publice stabilite în contractele de servicii publice cu durata de 20 de ani ar putea face obiectul revizuirii anuale dacă cel puțin unul dintre elementele de cost luate în considerare pentru calcularea sa ar înregistra o variație mai mare de 5 % comparativ cu anul precedent;

— în ceea ce privește liniile de pasageri, societățile Italia, Lloyd Triestino, Adriatica și Tirrenia ar putea primi, în temeiul convențiilor anuale, o compensație pentru serviciile maritime oferite în perioada de trei ani permisă pentru încetarea activităților. Compensațiile anuale trebuiau să fie stabilite pe baza costurilor și a veniturilor preconizate și trebuiau să vizeze asigurarea echilibrului economic al societăților. În acest scop, compensația putea fi revizuită la sfârșitul anului;

— în ceea ce privește liniile de transport de marfă, societățile din Finmare Group de la momentul respectiv care fie lansau rute maritime noi, fie exploatau rutele existente puteau primi, pe o perioadă de maximum cinci ani, o compensație publică menită să asigure echilibrul economic al societăților. În această măsură, compensația trebuia revizuită până la data de 30 iunie a fiecărui an. Compensația pentru exploatarea rutelor existente nu putea fi acordată decât pe baza convențiilor anuale.

(202) Pe scurt, în ceea ce privește liniile de transport de mărfuri și de pasageri, Legea 684/1974 și Decretul 501/1979 nu stabileau nici un mecanism de stimulare a eficienței, nici posibilitatea de a acorda operatorului un profit rezonabil pentru serviciile publice furnizate. În plus, Legea 684/1974, astfel cum a fost pusă în aplicare prin Decretul 501/1979, a introdus pentru prima dată o distincție între liniile de transport de mărfuri și cele pentru pasageri și a instituit un mecanism diferit de compensare pentru cele două tipuri de servicii. Legislația menționată nu a clarificat ce mecanism se va aplica liniilor mixte (de mărfuri și de pasageri).

(203) Legea 856/1986 a modificat în continuare mecanismul de compensare. În ceea ce privește liniile de transport de marfă esențiale pentru economia națională, articolul 2 a prevăzut acordarea unei subvenții de pornire pe o durată de maximum cinci ani (de la 1 ianuarie 1985). În ceea ce privește legăturile mixte dintre coasta de vest și cea de est a Mării Adriatice centrale și inferioare, precum și între Marea Ionică și Mediterana de Est existente la 1 ianuarie 1986 și exploatate de Adriatica, în temeiul articolelor 11 și 13 din Legea 856/1986, subvenția de echilibrare trebuia calculată pe baza diferenței dintre venituri și costurile suportate în cadrul furnizării serviciului, determinată prin raportare la parametrii medii și obiectivi, și trebuia să includă o rentabilitate rezonabilă a capitalului investit. Contractele de servicii publice trebuiau să includă detalii despre elementele care trebuie luate în considerare la calcularea subvenției, împreună cu lista completă a rutelor subvenționate, despre navele care urmau să fie utilizate și despre frecvențe. Subvențiile urmau să fie aprobate de Ministrul Transportului Maritim de Marfă, de cel al Participațiilor Publice și de cel al Trezoreriei.

(204) Legea 856/1986 nu a clarificat ce mecanism de compensare se va aplica în cazul legăturii dintre Sardinia și Corsica transferată de Tirrenia către Saremar. Cu toate acestea, convenția inițială a tratat această linie ca pe o legătură de cabotaj și a prevăzut finanțarea acesteia conform acelorași norme.

(205) În sfârșit, articolul 9 alineatul (1) din Decretul-lege 77/1989 a prevăzut că, începând cu 1 ianuarie 1990, liniile considerate esențiale pentru asigurarea serviciilor de transport de pasageri și de marfă și care urmau să fie identificate de stat la propunerea societăților interesate vor beneficia de o subvenție de echilibrare. În ceea ce privește legăturile cu insulele, valoarea subvenției de echilibrare trebuia să fie stabilită în contractele de servicii publice, luând ca referință tarifele aplicate de societatea feroviară națională pentru servicii și distanțe echivalente.

(f) Retragerea contractelor de servicii publice anterioare și abrogarea legislației

(206) Toate contractele de servicii publice privind transportul de pasageri și de mărfuri semnate în temeiul Decretelor din 1936 ([47]) au fost retrase în 1962 și înlocuite cu noi contracte bazate pe noul cadru juridic.

Concluzie privind compensația acordată pentru legăturile internaționale

(207) Comisia nu poate accepta argumentul autorităților italiene potrivit căruia subvențiile plătite societăților Adriatica și Saremar pentru exploatarea legăturilor internaționale ar trebui să fie calificate drept ajutoare existente pentru motivul că regimul serviciilor publice data de dinaintea intrării în vigoare a Tratatului CE și a Regulamentului privind cabotajul maritim.

(208) Trimiterea la Regulamentul privind cabotajul maritim nu are relevanță, deoarece acest regulament nu privește liniile internaționale.

(209) În plus, având în vedere elementele expuse mai sus (la considerentele 180-206), Comisia consideră că schema de ajutor inițială a suferit modificări substanțiale care afectează însăși natura sa și a devenit, prin urmare, o schemă de ajutor complet nouă. Aceste modificări vizează multe caracteristici esențiale ale cadrului juridic inițial instituit prin Decretele din 1936, dacă nu pe toate, remodelând complet cadrul.

(210) În primul rând, începerea exploatării majorității rutelor internaționale examinate în prezenta decizie nu data de dinaintea intrării în vigoare a Tratatului CE. Singura excepție este ruta Bari/Durrës exploatată de Tirrenia. Cu toate acestea, Comisia precizează că, deși legătura Bari/Durrës care face obiectul prezentei evaluări este o rută mixtă (de pasageri și de marfă), cea inclusă în lista rutelor de interes național era doar o rută de pasageri. Mai mult, ruta de pasageri care făcea legătura între Sardinia și Corsica stabilită în lista rutelor de interes național era La Maddalena/Palau/Bonifacio și a fost exploatată inițial de Tirrenia. Comisia constată că rutele mixte exploatate ulterior de Saremar și înființate în temeiul articolului 15 din Legea 856/1986 erau două rute distincte, respectiv La Maddalena/Palau și Santa Teresa di Gallura/Bonifacio.

(211) În al doilea rând, temeiul juridic al acordării unei compensații pentru exploatarea liniilor internaționale a fost abrogat după intrarea în vigoare a Tratatului CE.

(212) În al treilea rând, mecanismul de calcul al valorii compensațiilor pentru exploatarea rutelor în cadrul regimului de servicii publice, inclusiv marja de profit, precum și revizuirea acesteia, au fost modificate în mod semnificativ de mai multe ori.

(213) În al patrulea rând, perioada pentru care s-a putut acorda o compensație a fost prelungită în mod repetat.

(214) În al cincilea rând, resursele bugetare alocate finanțării legăturilor de serviciu public nu au fost stabilite în 1936. O sumă globală a fost introdusă pentru prima dată în 1962, dar ulterior, în 1974, s-a renunțat la ea.

(215) În al șaselea rând, mecanismul de compensare pentru rutele de cabotaj prevăzut la articolele 8 și 9 din Legea 684/1974 a devenit aplicabil liniilor internaționale exploatate de Adriatica numai în temeiul articolului 13 alineatul (4) din Legea 856/1986. În acest sens, astfel cum subliniază Comisia, chiar dacă se consideră că compensația bazată pe costuri acordată în temeiul Legii 684/1974 este similară compensației bazate pe metoda prevăzută de Decretele din 1936, nu se poate susține același lucru pentru cadrul introdus de Legea 600/1962, care a impus acordarea unei sume fixe *ex ante* și a inclus stimulente de eficiență, și care a fost în vigoare pentru aproape 13 ani.

(216) Autoritățile italiene au susținut că modificările introduse după intrarea în vigoare a Tratatului CE au avut scopul de a limita valoarea contribuției publice. Cu toate acestea, elementele prevăzute la considerentele 209-215 de mai sus arată că modificările respective nu s-au rezumat la reducerea compensațiilor acordate societăților, ci au modificat în mod fundamental caracterul măsurii de ajutor. De fapt, toate aceste modificări au fost în măsură să influențeze compatibilitatea compensației cu piața internă, deoarece au modificat efectele potențiale ale acesteia asupra concurenței. Pe scurt, în loc să mențină mecanismul de compensare neschimbat, Italia a instituit mai multe sisteme de compensare diferite pentru rutele internaționale de serviciu public după intrarea în vigoare a Tratatului CE.

([47]) Decretul 2081/1936 a fost abrogat în 1974, iar Decretul 2082/1936 a fost abrogat în 2008.

(217) În ceea ce privește observațiile transmise de beneficiari în cadrul anchetei, Comisia observă că acestea se suprapun în mare parte cu observațiile autorităților italiene. Potrivit beneficiarilor, Comisia a autorizat tacit măsurile în cauză amânând deschiderea procedurii oficiale de investigare mult timp după ce a fost informată cu privire la subvențiile acordate societăților din Tirrenia Group.

(218) Cu toate acestea, în absența unei notificări prealabile în sensul articolului 108 alineatul (3) din TFUE, eventuala cunoaștere de către Comisie a diferitelor texte legislative care au instituit subvențiile anuale pentru exploatarea serviciilor maritime și a convențiilor inițiale nu înseamnă că a fost acordată o autorizare tacită. Faptul că Comisia este la curent cu o anumită măsură și că nu ia nicio inițiativă în acest sens nu poate avea, în sine, niciun impact asupra clasificării ajutorului ca fiind existent sau nou ([48]).

(219) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia consideră compensația acordată pentru exploatarea rutelor internaționale ca fiind ajutor nou în sensul articolului 1 din noul regulament de procedură.

5.1.3. *Compatibilitatea ajutorului*

5.1.3.1. Cadrul general

(220) Articolul 106 alineatul (2) din TFUE prevede că „[î]ntreprinderile care au sarcina de a gestiona serviciile de interes economic general sau care prezintă caracter de monopol fiscal se supun normelor tratatelor și, în special, regulilor de concurență, în măsura în care aplicarea acestor norme nu împiedică, în drept sau în fapt, îndeplinirea misiunii speciale care le-a fost încredințată. Dezvoltarea schimburilor comerciale nu trebuie să fie afectată într-o măsură care contravine intereselor Uniunii".

(221) Acest articol prevede derogarea de la interzicerea ajutorului de stat prevăzută la articolul 107 din TFUE în măsura în care ajutorul este necesar și proporțional, în condițiile în care lipsa ajutorului ar împiedica prestarea serviciilor de interes economic general („SIEG") în condiții economice acceptabile. În temeiul articolului 106 alineatul (3) din TFUE, Comisia are responsabilitatea de a asigura aplicarea dispozițiilor acestui articol, precizând, printre altele, în ce condiții consideră că sunt îndeplinite criteriile de necesitate și proporționalitate.

(222) La 31 ianuarie 2012, au intrat în vigoare cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public (2011) („Cadrul SIEG din 2012") și Decizia 2012/21/UE a Comisiei ([49]) („Decizia SIEG din 2012"). Începând cu această dată, compatibilitatea ajutorului sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public trebuie examinată din perspectiva Deciziei SIEG din 2012 și a criteriilor prevăzute de Cadrul SIEG din 2012.

(223) Cadrul SIEG din 2012 se aplică oricărui ajutor ilegal acordat înainte de intrarea sa în vigoare, cu privire la care Comisia ia o decizie după 31 ianuarie 2012, cu excepția dispozițiilor de la punctele 14, 19, 20, 24, 39 și 60 (a se vedea punctul 69 din Cadrul SIEG din 2012). În consecință, compatibilitatea compensației acordate societăților regionale până la expirarea convențiilor inițiale la 31 decembrie 2008 intră în domeniul de aplicare al Cadrului SIEG din 2012 și trebuie evaluată pe baza dispozițiilor relevante din acesta, și anume:

(a) ajutorul ar trebui acordat pentru un serviciu de interes economic general autentic și corect definit, astfel cum este prevăzut la articolul 106 alineatul (2) din TFUE;

(b) exploatarea SIEG trebuie încredințată întreprinderii în cauză prin intermediul unuia sau mai multor acte. Aceste acte trebuie să specifice conținutul și durata obligațiilor de serviciu public; întreprinderea căreia i-au fost încredințate aceste obligații și, după caz, teritoriul în cauză; natura oricăror drepturi exclusive sau speciale atribuite întreprinderii; descrierea mecanismului de compensare și a parametrilor pentru calcularea, monitorizarea și revizuirea compensației; și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensări;

([48]) Hotărârea din 4 septembrie 2009 pronunțată în cauza T-211/05, Italia/Comisia, ECLI:EU:T:2009:304, punctele 76-78, și Hotărârea din 21 iulie 2011 pronunțată în cauza C-194/09 P, Alcoa Trasformazioni, ECLI:EU:C:2011:497, punctul 127.

([49]) Decizia 2012/21/UE a Comisiei din 20 decembrie 2011 privind aplicarea articolului 106 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul ajutoarelor de stat sub formă de compensații pentru obligația de serviciu public acordate anumitor întreprinderi cărora le-a fost încredințată prestarea unui serviciu de interes economic general (JO L 7, 11.1.2012, p. 3).

(c) valoarea compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi costul net al îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil.

(224) Convențiile inițiale prevedeau că obligațiile cu privire la rutele și porturile care urmează a fi deservite, capacitatea navelor alocate legăturilor maritime respective, frecvența serviciului și tarifele vor fi definite în detaliu prin planuri pe cinci ani transmise de beneficiari autorităților publice spre aprobare. Pe această bază, Comisia constată că obligațiile de serviciu public impuse societăților au rezultat simultan din convențiile inițiale încheiate cu statul italian în iulie 1991, din cadrul juridic astfel cum este detaliat mai sus și din planurile pe cinci ani.

(225) Planurile pe cinci ani stabileau porturile și frecvențele pentru sezonul de vârf și extrasezon, precum și tipul de navă care trebuia alocată fiecărei rute. Rețeaua de servicii rezultată putea fi totuși adaptată în fiecare perioadă de cinci ani, ca răspuns la modificările cererii pe rutele în cauză. Informațiile furnizate de autoritățile italiene au arătat că numai comunitățile locale în cauză puteau aduce modificări frecvențelor sau orarelor, după ce adresau solicitări specifice Ministerului Transporturilor. Aceste solicitări erau apoi evaluate individual la nivel interministerial, prin analizarea, printre altele, a implicațiilor lor financiare pentru costurile de exploatare ale societății în cauză. Prin urmare, orice modificare a rețelei de servicii pe perioada de cinci ani era vizată de o decizie administrativă adresată beneficiarilor.

(226) La momentul adoptării Deciziei din 2005, Italia a prezentat Comisiei primele două planuri pe cinci ani, respectiv pentru perioadele 1990-1994 și 1995-1999. Cel de al treilea plan (pentru perioada 2000-2004) nu fusese încă aprobat la data adoptării Deciziei din 2005. Decretul ministerial din 8 martie 2000 a autorizat societățile să continue exploatarea serviciului public în condițiile convenite în planul pe cinci ani pentru 1994-1999 în vigoare în 1999, în așteptarea adoptării planului pe cinci ani pentru 2000-2004.

(227) Astfel cum s-a menționat mai sus, ca urmare a anulării Deciziei din 2005 prin Hotărârea din 2009, Italia a confirmat că nu a fost adoptat definitiv un plan pe cinci ani pentru perioadele 2000-2004 și 2005-2008. În schimb, potrivit autorităților italiene, modificările obligațiilor de serviciu public impuse operatorilor au fost convenite ad-hoc, în scopul unei mai bune alinieri a serviciilor la nevoile comunităților locale, însă fără a aduce schimbări semnificative sistemului de servicii publice.

(228) În consecință, Comisia constată că nu s-a produs nicio modificare semnificativă la nivelul regimului de serviciu public în comparație cu situația prezentată în planul pe cinci ani pentru1994-1999 și, prin urmare, presupune că societățile au continuat să furnizeze serviciile, în mare parte, în temeiul acelorași obligații de serviciu public în ceea ce privește programul, frecvența, navele sau tarifele, până la expirarea convențiilor inițiale.

5.1.3.2. SIEG autentice și corect definite

(229) În conformitate cu punctele 12 și 13 din Cadrul SIEG din 2012, ajutorul trebuie acordat pentru SIEG autentice și corect definite. În special, statele membre nu pot asocia obligații de serviciu public unor servicii care sunt deja furnizate sau care pot fi furnizate satisfăcător și în condiții cum ar fi prețul, caracteristicile obiective de calitate, continuitatea și accesul la serviciu, în concordanță cu interesul public, astfel cum este definit de stat, de către întreprinderi care funcționează în condiții normale de piață.

(230) În lipsa unor norme specifice ale Uniunii care să definească domeniul de aplicare pentru existența unui SIEG, statele membre au o marjă de apreciere largă pentru a defini ceea ce consideră a fi SIEG și, în consecință, definirea unor astfel de servicii de către un stat membru poate fi pusă la îndoială de către Comisie numai în caz de eroare vădită ([50]).

([50]) A se vedea punctul 46 din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

(231) În conformitate cu articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 4055/86, „[l]ibertatea de a presta servicii de transport maritim între state membre și între state membre și țări terțe se aplică resortisanților statelor membre stabiliți într-un stat membru, altul decât cel al destinatarului serviciilor". Cu toate acestea, spre deosebire de Regulamentul privind cabotajul maritim ([51]), Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 nu prevede excepții posibile de la principiul libertății de a furniza servicii de transport maritim internațional.

(232) Comisia consideră că, indiferent dacă lipsește o dispoziție explicită care să reglementeze posibilitatea ca statele membre să încheie contracte de servicii publice pentru serviciile de transport maritim între statele membre sau între statele membre și țări terțe, Regulamentul (CEE) nr. 4055/86 nu împiedică statele membre să întreprindă astfel de acțiuni. În conformitate cu alineatul (9) al doilea paragraf din Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim (denumite în continuare „orientările maritime") ([52]), „Comisia acceptă că, în cazul în care este necesar un serviciu de transport internațional pentru a răspunde unor nevoi imperative de transport public, pot fi impuse obligații de serviciu public sau pot fi încheiate contracte de servicii publice, cu condiția ca orice compensație să fie supusă normelor și procedurilor din Tratat menționate mai sus [normele și procedurile din Tratat care reglementează ajutorul de stat, astfel cum au fost interpretate de Curtea de Justiție]".

(233) Prin urmare, Comisia își va limita evaluarea la întrebarea dacă legăturile de transport internaționale exploatate de Adriatica și de Saremar au fost considerate necesare de către Italia pentru a răspunde unor nevoi imperative de transport public.

Rute internaționale exploatate de Adriatica

(234) Adriatica a exploatat rute internaționale între Italia și, respectiv, Grecia, Albania, Muntenegru și Croația.

(235) Comisia trebuie să evalueze dacă pe aceste rute existau operatori concurenți care ofereau servicii similare sau comparabile cu cele oferite de operatorul public și care ar îndeplini cerințele stabilite de autoritățile publice. Autoritățile italiene nu au informat Comisia cu privire la nicio modificare semnificativă a obligațiilor de serviciu public sau a situației concurențiale de pe aceste rute ca urmare a anulării Deciziei din 2005.

(236) Astfel cum se detaliază mai jos, societății Adriatica i s-a încredințat o misiune de interes general care a implicat costuri pe care societatea nu le-ar fi suportat dacă ar fi acționat în acord cu propriul său interes comercial.

— Italia/Grecia

(237) Legătura maritimă Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras, care conecta regiunile centrale ale Uniunii Europene cu una dintre regiunile sale periferice, era de importanță vitală pentru traficul comercial și turistic, mai ales având în vedere instabilitatea politică, din cauza căreia legăturile terestre alternative erau perturbate.

(238) În 1977, la solicitarea comună a autorităților italiene și elene, această legătură maritimă a fost inclusă în lista rutelor feroviare și a serviciilor de transport de autovehicule și maritim reglementate de Convenția internațională din 7 februarie 1970 privind transportul feroviar de călători și bagaje (CIV). Pentru a putea furniza serviciile maritime oferite pe această rută, Adriatica a intrat în comunitatea Eurail.

(239) Informațiile furnizate Comisiei în cadrul reuniunii din 26 octombrie 2001 au arătat că, între 1992 și 1999, Adriatica a efectuat în medie 265 de călătorii pe an pe această rută, transportând în medie 161 440 de pasageri pe an, 24 376 de vehicule și 104 437 de metri liniari de marfă. După cum au arătat autoritățile italiene într-o scrisoare din 17 februarie 2004, între 1996 și 1999, concurenții societății Adriatica nu au furnizat un serviciu care să ofere aceleași garanții în ceea ce privește calitatea navelor utilizate și, printre altele, regularitatea și frecvența serviciului.

([51]) Articolul 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim prevede posibilitatea statelor membre de a încheia contracte de servicii publice cu societățile de transport maritim implicate în servicii regulate către, dinspre și între insule sau de a le impune obligații de serviciu public ca o condiție pentru furnizarea de servicii de cabotaj. Articolul 4 alineatul (2) din regulamentul menționat prevede în plus că, la impunerea de obligații de serviciu public, statele membre trebuie să respecte cerințele referitoare la porturile care urmează să fie deservite, regularitatea, continuitatea, frecvența, capacitatea de a furniza serviciul, tarifele percepute și echipajul și că, dacă este cazul, orice compensare pentru obligațiile de serviciu public trebuie să fie disponibilă tuturor armatorilor din Uniune.

([52]) Comunicarea Comisiei C(2004) 43 – Orientări comunitare privind ajutorul de stat pentru transportul maritim (JO C 13, 17.1.2004, p. 3).

(240) Adriatica a exploatat această rută până la sfârșitul anului 1999. La sfârșitul planului pe cinci ani pentru 1995-1999, Adriatica și-a suspendat activitățile desfășurate cu navele proprii pe legătura Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras și a încetat să mai primească subvenții publice pentru exploatarea acestei rute. Pentru a garanta serviciile pentru pasageri între Brindisi și Patras vizate de Convenția CIV, între 2000 și 2004, Adriatica a încheiat acorduri contractuale cu alți operatori maritimi.

(241) Comisia consideră că autoritățile italiene aveau dreptul să acopere pierderile din exploatare pentru serviciile programate în porturile care deserveau regiunile îndepărtate ale Uniunii, în cazul în care acțiunea forțelor pieței nu ar fi asigurat un nivel suficient de servicii. Pe baza celor menționate mai sus, Comisia consideră că acordarea subvențiilor publice pentru exploatarea acestei rute poate fi, în principiu, justificată.

(242) Comisia concluzionează că exploatarea de către Adriatica a legăturilor maritime dintre Italia și Grecia a constituit un SIEG autentic.

— Italia/Albania

(243) Legăturile cu Albania au început în 1983, când, pe baza unui acord bilateral Italia-Albania din 1983 ([53]), Adriatica a inaugurat ruta mixtă, de pasageri și marfă, Trieste/Durrës. Între 1991 și 1998, traficul dintre Italia și Albania a crescut exponențial: de la 20 096 de pasageri în 1991 la 357 078 de pasageri în 1999. Legăturile exploatate de Adriatica (Trieste/Durrës, Ancona/Durrës și Bari/Durrës) erau necesare pentru a satisface nevoile de transport ale populației locale, în special ale grupurilor cu venituri mai mici, și pentru a menține relații bune de vecinătate cu Albania. Interesul Italiei pentru acestea din urmă se explică prin legăturile istorice, politice și economice puternice dintre cele două țări, evidențiate de cele câteva sute de mii de albanezi care au emigrat în Italia în secolul al XX-lea și de cei câțiva coloniști italieni care au trăit în Albania până în 1992. În plus, în anii 1990, feriboturile societății Adriatica au jucat un rol-cheie în sprijinul logistic și umanitar oferit de către Italia Albaniei în timpul crizei politice din această din urmă țară, criză care a urmat prăbușirii regimului politic albanez.

(244) Adriatica a fost supusă unor constrângeri în ceea ce privește rutele care trebuiau exploatate, frecvența călătoriilor și tarifele aplicabile (stabilite *ex ante* de Italia) și în ceea ce privește navele/feriboturile care urmau să fie utilizate, acestea trebuind să fie autorizate de administrația italiană.

(245) Pe ruta Trieste/Durrës (25 de ore de călătorie), Adriatica nu a avut concurență. În perioada 1995-1998, Adriatica a exploatat ruta de două ori pe săptămână pe tot parcursul anului, cu feriboturi care transportau pasageri și marfă. Capacitatea maximă oferită a fost de 800 de pasageri la fiecare plecare. În 1999, ca urmare a unei modificări a planului pe cinci ani pentru 1995-1999, aprobat prin Decretul ministerial din 17 iulie 1998, Adriatica a asigurat doar servicii de transport de marfă pe această rută. Începând cu anul 2000 (și anume după încheierea celui de-al doilea plan pe cinci ani), Italia a decis să întrerupă exploatarea rutei deoarece cererea de trafic pe linie începuse să scadă și era evident că operatorii privați care intrau pe piață urmau să ofere servicii suficiente pe respectiva linie.

(246) Nici pe ruta Ancona/Durrës (18-19 ore de călătorie), Adriatica nu a avut concurență. Conform planului pentru 1995-1999, Adriatica trebuia să exploateze această rută de două ori pe săptămână. În 2001, ruta respectivă era exploatată de Adriatica de patru ori pe săptămână, cu cinci feriboturi care transportau pasageri și mărfuri. Capacitatea maximă oferită a fost de 800-1 080 de pasageri (în funcție de tipul de feribot) la fiecare plecare. Ruta a fost exploatată până în 2004, când Adria Ferries a intrat pe piață cu o capacitate suficientă pentru a satisface cererea pieței (folosind un feribot cu o capacitate de 800 de pasageri și 25 de camioane).

(247) Pe ruta Bari/Durrës (8 ore de călătorie), Adriatica a avut concurență din partea altor operatori (din UE și din afara UE), care, totuși, foloseau nave vechi și furnizau servicii ce nu garantau regularitatea și fiabilitatea necesare pentru a satisface nevoile populației. Conform planului pentru 1995-1999, Adriatica trebuia să exploateze această rută de patru ori pe săptămână. În 1998, în urma unei modificări a planului aprobat de minister, Adriatica a exploatat această rută de trei ori pe săptămână. Capacitatea totală oferită a fost de 1 080 de pasageri la fiecare plecare, pe tot parcursul anului. Datele privind cererea din 2001 arată că Adriatica era singura societate care exploata ruta și care ar fi putut să satisfacă integral cererea pe tot parcursul anului (și anume 530 de pasageri zilnic în extrasezon și 1 050 de pasageri zilnic în sezonul de vârf). Mai mult, prețurile practicate de Adriatica nu se situau sub costurile concurenților săi. Informațiile transmise de autoritățile italiene după anularea Deciziei din 2005 de către Tribunal arată că rezultatele pe ruta Bari/Durrës au fost pozitive în perioada 2004-2008. Chiar dacă autoritățile italiene nu au putut furniza date defalcate pe linii pentru anii 2002-2003, în răspunsul lor din 21 decembrie 2018 au confirmat că Adriatica nu a primit nicio compensație pentru exploatarea rutei în perioada 2002-2008.

([53]) Articolul 5 din protocol a încredințat societății Adriatica și societății albaneze Transship sarcina de a organiza modalități pentru furnizarea de servicii pe această rută.

(248) Comisia concluzionează că Adriatica era singura societate care asigura servicii regulate și fiabile de transport de pasageri și de marfă cu feribotul pe rutele Trieste/Durrës (până în 2000), Ancona/Durrës (până în 2004) și Bari/Durrës (până la sfârșitul anului 2001) și că serviciile maritime furnizate de Adriatica pe aceste rute constituiau SIEG autentice. În ceea ce privește serviciile furnizate de Adriatica pe ruta Bari/Durrës în perioada 2002-2008, nu este necesară evaluarea existenței unor SIEG autentice pentru această perioadă, întrucât nu a fost acordat niciun ajutor societății Adriatica drept compensație pentru furnizarea acestor servicii.

— Italia/Muntenegru

(249) Pe legătura dintre Italia și Muntenegru, Adriatica a exploatat rutele Ancona/Bar și Bari/Bar. Ambele legături au fost create de Adriatica în 1997, pe baza unei solicitări a autorităților din Muntenegru de a se înființa o legătură maritimă regulată între portul comercial al țării și porturile din nordul și sudul Italiei, și au fost suspendate în 1999 din cauza războiului din Kosovo. La acel moment, Italia avea interesul să asigure legături periodice către și dinspre Muntenegru pentru a consolida cooperarea regională și a sprijini procesul de democratizare a statelor din Republica Federală Iugoslavia (mai exact, Serbia și Muntenegru). Bar era singurul punct de acces la mare al Republicii Federale Iugoslavia.

(250) Legătura maritimă Ancona/Bar a fost reactivată în anul 2000 în urma solicitării autorităților din Muntenegru, care în 2001 au solicitat chiar creșterea frecvenței serviciilor furnizate de Adriatica. Pe această rută, care a fost exploatată până în 2004, Adriatica nu a avut niciodată concurență.

(251) Legătura maritimă Bari/Bar a fost exploatată de Adriatica numai în 1997 și în 1998. Pe această rută, Adriatica a avut concurență din partea a doi operatori (societatea de stat de transport cu feribotul din Muntenegru și un operator din Slovenia), care nu ofereau aceleași garanții în ceea ce privește calitatea navelor.

(252) În acest context, Comisia concluzionează că serviciile maritime oferite de Adriatica între Italia și Muntenegru au constituit SIEG autentice, întrucât Adriatica era singura societate care asigura servicii regulate și fiabile de transport de pasageri și de marfă cu feribotul pe aceste rute.

— Italia/Croația

(253) Pe legătura dintre Italia și Croația, Adriatica a exploatat rutele Ancona/Split și Bari/Dubrovnik.

(254) Exploatarea legăturii maritime Ancona/Split între Italia și Croația, încredințată operatorilor privați în 1960, a fost transferată către Adriatica prin Legea nr. 42 din 27 februarie 1978. Informațiile furnizate de autoritățile italiene au indicat că serviciile au fost întrerupte în 1991, iar ulterior au fost reluate în 1994, la solicitarea expresă a guvernului Republicii Croația. În plus, Italia era interesată să asigure legături regulate cu Croația (și în special cu regiunea Dalmația), având în vedere numărul semnificativ de cetățeni italieni și de origine italiană care locuiesc în regiune. În pofida fluctuațiilor cauzate de criza din Kosovo, traficul s-a dezvoltat considerabil începând cu 1994. Adriatica a folosit o navă mixtă pentru a efectua două călătorii pe săptămână pe tot parcursul anului, în timp ce ceilalți operatori (un operator croat, unul liberian și unul din Uniunea Europeană) erau în esență prezenți numai în sezonul de vară și nu îndeplineau toate cerințele aplicabile serviciilor care fuseseră prevăzute de autoritățile italiene în contract. Exploatarea rutei a fost întreruptă în 2006.

(255) Legătura maritimă Bari/Dubrovnik a fost exploatată de Adriatica numai în 1997 și 1998. Singurul concurent pe această rută a fost societatea de stat croată de transport cu feribotul.

(256) În acest context, Comisia concluzionează că serviciile maritime oferite de Adriatica între Italia și Croația au constituit SIEG autentice, întrucât Adriatica era singura societate care asigura servicii regulate și fiabile de transport de pasageri și de marfă cu feribotul pe aceste rute.

Ruta internațională exploatată de Saremar

(257) Saremar a exploatat ruta internațională Santa Teresa di Gallura/Bonifacio dintre Sardinia și Corsica.

(258) Comisia consideră că exploatarea de către Saremar a rutei Sardinia/Corsica (Santa Teresa/Bonifacio) răspunde unei nevoi reale care nu ar fi putut să fie satisfăcută doar de piață.

(259) În special, pe această rută, Saremar efectua două călătorii dus-întors pe zi pe tot parcursul anului folosind o navă mixtă cu o capacitate totală de 560 de pasageri și 51 de autovehicule. Informațiile furnizate de autoritățile italiene au arătat că este vorba despre o legătură transfrontalieră pe distanță scurtă (10 mile marine), de interes local în principal, atât pentru comunitățile din Sardinia, cât și pentru comunitățile vecine din Corsica. Legătura programată dintre Santa Teresa și Bonifacio a servit în primul rând la asigurarea mobilității lucrătorilor transfrontalieri între sudul insulei Corsica și nordul insulei Sardinia. Informațiile furnizate de autoritățile italiene au arătat că această legătură a fost solicitată în mod expres de comunitățile locale din Sardinia și Corsica.

(260) Serviciul furnizat de concurent nu îndeplinea cerințele de regularitate și frecvență impuse de autoritățile italiene. În plus, operatorul în cauză nu a fost prezent în mod constant pe parcursul extrasezonului.

(261) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia consideră că obiectivul, care corespunde unei nevoi publice legitime exprimate de autoritățile locale și regionale în cauză, de a furniza un serviciu programat pe tot parcursul anului între două regiuni insulare nu ar putea fi îndeplinit prin interacțiunea liberă a forțelor pieței. Prin urmare, ruta internațională exploatată de Saremar a constituit un SIEG autentic.

5.1.3.3. Act de atribuire adecvat

(262) În conformitate cu punctele 15 și 16 din Cadrul SIEG din 2012, beneficiarilor li s-a încredințat în mod explicit sarcina de a furniza serviciile în cauză prin intermediul convențiilor inițiale și, pentru perioadele aplicabile, prin planurile pe cinci ani, care specifică în mod clar conținutul și durata obligațiilor de serviciu public, beneficiarii și mecanismul de compensare.

(263) Convențiile inițiale sunt contracte de servicii publice încheiate de statul italian cu fiecare dintre cele cinci societăți regionale ale fostului Tirrenia Group. Aceste contracte au impus societăților obligația de a furniza serviciile (în ceea ce privește liniile, frecvențele, tipul de nave și tarifele – a se vedea considerentul 97) prezentate în planurile pe cinci ani și au stabilit normele principale care stau la baza mecanismului de compensare aplicat în planurile pe cinci ani. După cum s-a menționat la considerentele 95 și 96, convențiile inițiale prevedeau ca valoarea subvenției anuale să fie stabilită pe baza unei cereri depuse de beneficiar și aprobate de minister. Convențiile inițiale detaliau diferitele elemente de venituri și costuri care trebuiau luate în considerare pentru calcularea compensației și a rentabilității capitalului investit. Articolul 3 din convențiile inițiale a prevăzut și modalitățile de evitare și recuperare a oricărei supracompensări. Pe de o parte, societățile regionale erau obligate să comunice imediat ministerului orice modificare relevantă a rezultatelor preconizate în cererea depusă, astfel încât să fie posibilă o ajustare promptă a compensației. Pe de altă parte, absența unei supracompensări era controlată și *ex post*, iar societățile regionale erau obligate să restituie statului orice sumă primită excedentar.

(264) Aceste considerente se aplică în mod egal tuturor societăților regionale.

5.1.3.4. Proporționalitatea compensației

(265) Potrivit informațiilor furnizate de Italia, compensația acordată societăților Adriatica și Saremar pentru exploatarea rutelor internaționale a corespuns pierderii nete înregistrate pe rută.

(266) În ceea ce privește caracterul rezonabil al compensației, pe baza considerentelor 168 și 163-172, Comisia apreciază că compensația s-a limitat la costurile nete suportate pentru furnizarea serviciilor și că rentabilitatea permisă operatorului a fost rezonabilă, în conformitate cu punctele 21 și 22 din Cadrul SIEG din 2012. În plus, cel puțin de la 1 ianuarie 2004, s-au păstrat conturi separate pentru fiecare linie pentru toate activitățile de serviciu public impuse de Italia societăților regionale. Prin urmare, se poate concluziona că societățile regionale au respectat obligația de transparență introdusă prin Directiva 2006/111/CE a Comisiei ([54]) (a se vedea punctul 18 din Cadrul SIEG din 2012).

(267) În ceea ce privește, în mod specific, investiția programată în planurile pe cinci ani, Comisia și-a exprimat, în decizia de deschidere, îndoielile cu privire la regimul de finanțare a investițiilor necesare pentru a furniza serviciile subvenționate în temeiul convențiilor inițiale. În special, Comisia a dorit să evalueze măsura în care costurile de achiziție și de amortizare a navelor au intrat în calculul compensației anuale. În plus, faptul că societăților regionale li s-a garantat o subvenție, care includea costul amortizării flotei lor până în 2008, ar putea fi considerat o garanție implicită din partea statului italian care a permis operatorului public să nu se confrunte cu riscul economic inerent oricărei investiții.

([54]) Directiva 2006/111/CE a Comisiei din 16 noiembrie 2006 privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi (JO L 318, 17.11.2006, p. 17).

(268) Convențiile inițiale impuneau societăților regionale să utilizeze nave cu vechime mai mică de 20 de ani pe rutele subvenționate și să dețină aceste nave în proprietate (cu excepția cazului în care autoritățile publice acordau în mod expres o scutire). Această obligație, care constituie o obligație de serviciu public, a determinat societățile regionale să își reînnoiască o parte substanțială a flotei pe durata convențiilor inițiale, având în vedere vechimea navelor utilizate pe rutele vizate de primul plan pe cinci ani (pentru 1990-1994). În plus, tipul navei care urma să fie utilizată pe fiecare dintre rutele deservite de societăți a fost stabilit printr-un decret ministerial de aprobare sau modificare a fiecărui plan pe cinci ani. Achiziția de nave noi, la fel ca transferul sau dezafectarea navelor celor mai vechi, trebuia să fie autorizată prin decret ministerial, care să specifice și serviciul căruia trebuia să i se aloce nava. Investițiile societăților regionale trebuiau să fie, de asemenea, în concordanță cu strategia de dezvoltare a serviciilor furnizate în perioada de referință de cinci ani, formulată în planul pe cinci ani aprobat de autoritatea publică.

(269) Având în vedere aceste norme specifice, Comisia a examinat dacă, în perioadele de cinci ani 1990-1994 și 1995-1999, costurile de achiziție și costurile de amortizare ale navelor utilizate de societățile regionale pe rutele de servicii publice au îndeplinit cerințele prevăzute de autoritățile italiene și dacă au fost luate în considerare în mod proporțional la calcularea compensației anuale. Informațiile furnizate de autoritățile italiene au arătat că, atunci când au fost introduse noi nave, navele mai vechi au fost dezafectate simultan, cu rezultatul că nu a existat o creștere globală a capacității legate de reînnoirea flotelor societăților regionale.

(270) În ceea ce privește costul achiziției de nave noi, aceleași informații au arătat că: (i) aceste achiziții au fost realizate în parte din resursele proprii ale societății, în parte prin intermediul unor împrumuturi bancare; (ii) ratele dobânzilor percepute de instituțiile de credit implicate au fost în concordanță cu ratele de care au beneficiat în aceeași perioadă societățile cu dimensiuni și cifre de afaceri comparabile din alte sectoare ale economiei ([55]); (iii) societățile regionale nu au beneficiat de nicio garanție directă din partea autorităților italiene pentru rambursarea acestor împrumuturi. Comisia recunoaște că însăși existența unui contract cu statul i-a asigurat pe investitori că angajamentele vor fi respectate și le-a permis societăților regionale să își modernizeze flotele, fără să se confrunte cu riscurile economice pe care trebuia să și le asume un operator comercial. Acest avantaj era, însă, intrinsec în contractele introduse de convențiile inițiale, care au fost încheiate pe o perioadă de 20 de ani, înainte de intrarea în vigoare a Regulamentului privind cabotajul maritim și a orientărilor maritime. În plus, după cum s-a menționat deja, navele noi achiziționate de societățile regionale în cadrul convențiilor inițiale au fost alocate exclusiv serviciilor programate specificate în planurile pe cinci ani. Prin urmare, acest avantaj a fost parte integrantă a convențiilor inițiale.

(271) În ceea ce privește costurile de amortizare a navelor utilizate de societățile regionale pe rutele acoperite de planurile pe cinci ani, Comisia observă că acestea fac parte din elementele de cost care, în conformitate cu articolul 5 din convențiile inițiale, au intrat în calculul subvenției anuale. În conformitate cu criteriile stabilite în convențiile inițiale, amortizarea a fost calculată liniar pe o perioadă de 20 de ani, cu excepția navelor de foarte mare viteză, pentru care durata a fost limitată la 15 ani. Întrucât examinarea conturilor analitice ale acestor rute nu a evidențiat niciun element de supracompensare, Comisia susține că mecanismul introdus de convențiile inițiale pentru a lua în considerare amortizarea navelor în momentul calculării compensației anuale poate fi autorizat în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

(272) Furnizarea SIEG presupune utilizarea navelor de tipul și capacitatea specificate în prealabil de autoritățile publice, a căror amortizare poate fi luată în considerare la calcularea compensației anuale, cu condiția ca navele în cauză să fi fost achiziționate de către societate în condiții normale de piață și pentru a îndeplini sarcinile încredințate și să fie utilizate exclusiv pentru serviciile de transport programate pe rutele vizate de contract.

(273) În cazul societăților regionale, Comisia constată că toate navele în cauză au fost utilizate exclusiv pentru servicii publice și că, în consecință, amortizarea acestora poate fi luată în considerare integral la calcularea subvenției anuale. Același lucru este valabil și pentru investițiile necesare pentru furnizarea serviciilor prevăzute de autoritățile italiene pentru perioada de cinci ani 2000-2004, care corespund, din punctul de vedere al tipului și al capacității, angajamentelor asumate de aceste autorități cu privire la nivelul serviciilor.

([55]) De exemplu, achiziția a două nave de mare viteză a fost finanțată printr-un împrumut acordat de Banca di Napoli în 1999, în valoare de 160 de miliarde ITL, cu o rată a dobânzii variabilă, egală cu rata Euribor pe șase luni, majorată cu 0,40 %, rambursabil pe parcursul a 10 ani. Informațiile furnizate de autoritățile italiene arată că aceeași instituție de credit a acordat împrumuturi în același timp altor societăți mari, în condiții practic identice.

(274) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia constată, de asemenea, că necesitatea amortizării investițiilor necesare pentru furnizarea serviciului a justificat durata relativ lungă a perioadei de încredințare (a se vedea punctul 17 din Cadrul SIEG din 2012).

(275) În ceea ce privește investițiile suplimentare programate în planul de afaceri pentru perioada 1999-2002, punerea în aplicare a acestui plan a fost suspendată după inițierea procedurii oficiale de investigare și nu a fost reluată.

5.1.3.5. Denaturarea concurenței care contravine intereselor Uniunii

(276) Procedura prevăzută la articolul 108 din TFUE nu trebuie să producă un rezultat care să contravină dispozițiilor specifice ale tratatului ([56]). Prin urmare, Comisia nu poate declara ajutoarele de stat care implică anumite condiții ce contravin altor dispoziții ale tratatului ca fiind compatibile cu piața internă. Obligația Comisiei de a se asigura că articolele 107 și 108 din TFUE sunt aplicate în mod coerent cu alte dispoziții ale tratatului este cu atât mai necesară cu cât aceste alte dispoziții urmăresc, de asemenea, la fel ca în cazul în speță, obiectivul de a se asigura o concurență nedistorsionată pe piața internă ([57]).

(277) Respectarea cerințelor prevăzute de Cadrul SIEG din 2012, astfel cum a fost evaluată mai sus, este de obicei suficientă pentru a asigura faptul că ajutorul nu denaturează concurența într-un mod care contravine intereselor Uniunii (a se vedea punctul 51 din Cadrul SIEG din 2012).

(278) Cu toate acestea, în ceea ce privește Adriatica, Comisia constată că, în perioada 30 octombrie 1990-iulie 1994, Adriatica a fost implicată într-o înțelegere de fixare a prețurilor în ceea ce privește tarifele aplicabile vehiculelor comerciale pe ruta Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras, cu încălcarea articolului 101 din TFUE ([58]), în timp ce primea ajutor pentru a exploata această rută. După adoptarea Deciziei din 2005, Tribunalul a confirmat această evaluare ([59]).

(279) Compensația pentru obligația de serviciu public plătită pentru exploatarea rutei Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras din ianuarie 1992 până în iulie 1994, când beneficiarul a fost implicat în înțelegerea de fixare a prețurilor interzisă de articolul 101 din TFUE, nu poate fi considerată compatibilă cu piața internă. Deși scopul compensației pentru obligația de serviciu public era tocmai acela de a facilita transportul de mărfuri și pasageri pe ruta Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras, beneficiarul ajutorului a participat la o înțelegere de fixare a prețurilor care a împiedicat transportul mărfurilor exact pe traseul respectiv. Prin urmare, participarea societății Adriatica la înțelegere era în contradicție directă cu scopul ajutorului SIEG care i-a fost acordat pentru a facilita transportul maritim pe această rută.

(280) Prin urmare, constatarea că ajutorul este incompatibil și, prin urmare, ordonarea recuperării acestui ajutor nu ar constitui o sancțiune nouă, astfel cum a susținut Italia. O astfel de incompatibilitate rezultă din simpla participare a beneficiarului ajutorului la o înțelegere care vizează serviciile pe care acesta trebuia să le facă mai accesibile pentru consumatori, iar nu să le includă într-o înțelegere în detrimentul consumatorilor. Având în vedere tipul de serviciu furnizat cu compensație publică, care a vizat simultan transportul de vehicule comerciale, pasageri și marfă, implicarea beneficiarului într-o înțelegere menită să fixeze prețurile pentru transportul vehiculelor comerciale permite stabilirea unor concluzii privind legătura în ansamblul său. Înțelegerea a vizat însuși traficul de vehicule comerciale pe care autoritățile italiene doreau să îl faciliteze prin subvenție.

(281) În plus, înțelegerea a denaturat concurența pe piața relevantă, și anume pe ruta Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras, or ajutorul SIEG pe respectiva rută ar fi trebuit să fie acordat într-un mod care să limiteze denaturările concurenței la minimum. Participarea beneficiarului la o înțelegere de fixare a prețurilor pe această rută a amplificat efectele de denaturare ale ajutorului și a determinat efecte negative semnificative ale acestuia asupra celorlalte state membre și asupra funcționării pieței interne. În plus, faptul că, în absența subvențiilor publice, Adriatica nu ar fi avut puterea economică necesară pentru a participa la înțelegere este plauzibil.

(282) În sfârșit, la acea dată Adriatica era controlată integral de o societate publică. Prin urmare, acea parte a autorităților italiene știa despre înțelegere și despre efectele prejudiciabile pentru consumatori ale acesteia, în timp ce o altă parte a autorităților italiene a continuat să acorde ajutorul SIEG menit să deservească consumatorii pe aceeași rută, cu denaturări cât mai reduse ale concurenței.

([56]) A se vedea Hotărârea din 21 mai 1980 pronunțată în cauza C-73/79, Comisia/Italia, ECLI:EU:C:1980:129, punctul 11; Hotărârea din 15 iunie 1993 pronunțată în cauza C-225/91, Matra SA/Comisia, ECLI:EU:C:1993:239, punctul 41; și Hotărârea din 19 septembrie 2000 pronunțată în cauza C-156/98, Germania/Comisia, ECLI:EU:C:2000:467, punctul 78.

([57]) Hotărârea din 15 iunie 1993 pronunțată în cauza C-225/91, Matra SA/Comisia, ECLI:EU:C:1993:239, punctele 42 și 43.

([58]) Decizia 1999/271/CE a Comisiei din 9 decembrie 1998 privind o procedură în temeiul articolului 85 din Tratatul CE (IV/34466 – Greek Ferries) (JO L 109, 27.4.1999, p. 24) a fost confirmată, cu privire la acest punct, de Hotărârea din 11 decembrie 2003 pronunțată în cauza T-61/99, Adriatica di Navigazione/Comisia, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Ordonanța din 16 februarie 2006 pronunțată în cauza C-111/04P, Adriatica di Navigazione/Comisia, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) Având în vedere considerațiile de mai sus, Comisia concluzionează că ajutorul sub forma unei compensații pentru obligația de serviciu public acordat societății Adriatica pentru exploatarea rutei Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras în perioada ianuarie 1992-iulie 1994 este incompatibil cu piața internă.

5.2. **Tratament fiscal preferențial**

(284) În perioada 1996-2008, navele Tirrenia Group au beneficiat de un tratament fiscal preferențial pentru alimentarea cu combustibil și ulei lubrifiant folosit drept combustibil pentru transport.

(285) Italia a introdus acest tratament preferențial prin Decretul-lege nr. 504 din 26 octombrie 1995 și l-a extins la toate navele dezarmate într-un port pentru operațiuni de întreținere în urma unei decizii din 2 martie 1996.

(286) În Hotărârea sa din 10 mai 2005 pronunțată în cauza C-400/99, Curtea de Justiție a concluzionat că tratamentul fiscal nu ar fi trebuit să fie suspendat ca fiind ajutor ilegal, având în vedere că în 1996 autoritățile italiene au extins tratamentul la toate navele andocate într-un port pentru operațiuni de întreținere.

(287) Indiferent dacă o astfel de măsură constituia ajutor de stat, Comisia constată că, în urma Deciziei din 2005, nici Comisia, nici Italia, care a acționat la solicitarea Comisiei, nu au întreprins nicio acțiune în ceea ce privește această măsură. Prin urmare, orice decizie adoptată de Comisie cu privire la acest aspect ar surveni după expirarea termenului de prescripție de zece ani ([60]).

(288) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că tratamentul fiscal preferențial trebuie să fie considerat ajutor existent în temeiul articolului 17 din noul regulament de procedură.

6. **CONCLUZII**

(289) Compensația pentru obligația de serviciu public acordată societăților regionale din fostul Tirrenia Group pentru exploatarea rutelor de *cabotaj* până la sfârșitul anului 2008 constituie un ajutor existent în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim din 1992.

(290) Compensația pentru obligația de serviciu public acordată societăților Saremar și Adriatica pentru exploatarea rutelor *internaționale* în temeiul convențiilor inițiale până la sfârșitul anului 2008 constituie un ajutor nou. Acest ajutor este compatibil cu piața internă, cu excepția ajutorului acordat societății Adriatica pentru perioada ianuarie 1992-iulie 1994 în vederea exploatării legăturii Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras, care este incompatibil cu piața internă deoarece era strâns legat de o înțelegere interzisă de articolul 101 din TFUE.

(291) Tratamentul fiscal preferențial al aprovizionării cu combustibil și ulei lubrifiant, aplicat navelor Tirrenia Group în perioada 1995-2008, constituie un ajutor existent în temeiul articolului 17 din noul regulament de procedură.

7. **RECUPERAREA**

(292) Potrivit Tratatului privind funcționarea Uniunii Europene și jurisprudenței constante a instanțelor Uniunii, Comisia are competența de a decide dacă statul membru în cauză trebuie să modifice sau să elimine ajutorul atunci când se constată că acesta este incompatibil cu piața internă ([61]). De asemenea, instanțele Uniunii au susținut în mod consecvent că obligația unui stat membru de a elimina ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior ([62]).

(293) În acest context, instanțele Uniunii au stabilit că acest obiectiv este atins de îndată ce beneficiarul rambursează sumele acordate sub forma ajutorului ilegal, pierzând astfel avantajul de care beneficiase față de concurenții săi pe piața internă, și se restabilește situația anterioară plății ajutorului ([63]).

(294) Potrivit jurisprudenței, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 prevede că „[a]tunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar”.

([60]) Întrucât Decizia din 2005 (adoptată la 16 martie 2004) a făcut obiectul unei proceduri în fața Curții de Justiție în perioada 24 iunie 2004-4 martie 2009, termenul de prescripție de zece ani a început după ultima acțiune întreprinsă de Comisie cu privire la măsura în cauză și a fost suspendat în timpul procedurii judecătorești, expirând la sfârșitul lunii noiembrie 2018 (26 noiembrie 2018).

([61]) Hotărârea din 12 iulie 1973 pronunțată în cauza C-70/72, Comisia/Germania, ECLI:EU:C:1973:87, punctul 13.

([62]) Hotărârea din 21 martie 1990 pronunțată în cauza C-142/87, Belgia/Comisia, ECLI:EU:C:1990:125, punctul 66.

([63]) Hotărârea din 17 iunie 1999 pronunțată în cauza C-75/97, Belgia/Comisia, ECLI:EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.

(295) Prin urmare, având în vedere că măsura acordată societății Adriatica menționată la considerentul 290 a fost pusă în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE și trebuie considerată ajutor ilegal și incompatibil, aceasta va fi recuperată pentru a restabili situația care exista pe piața internă înainte de acordarea sa. Suma care trebuie recuperată este purtătoare de dobândă până la recuperarea efectivă.

(296) La 22 iulie 2004, Adriatica a fuzionat cu Tirrenia, cu efect de la 1 septembrie 2004, iar aceasta din urmă a preluat rutele exploatate de Adriatica. Toate activele, pasivele și contractele în curs au fost preluate de Tirrenia, care a fost singura entitate supraviețuitoare a fuziunii.

(297) După adoptarea Deciziei din 2005, Italia a dispus recuperarea ajutorului acordat societății Adriatica în perioada ianuarie 1992-iulie 1994 pentru exploatarea legăturii Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras, cuantificat de autoritățile italiene la 8 651 600 EUR la 31 decembrie 2006 (3 207 810 EUR reprezentând principalul, iar 5 443 790 EUR, dobânda) ([64]). În ordinul său de recuperare din 28 februarie 2007 adresat societății Tirrenia, Italia i-a comunicat acesteia din urmă că este obligată să plătească o sumă suplimentară pentru perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2007 și data efectivă a plății sumei menționate anterior. La 26 martie 2007, Tirrenia a rambursat suma de 8 651 600 EUR. În scrisoarea sa din 21 decembrie 2018, Italia a confirmat că, după Hotărârea din 2009 de anulare a Deciziei din 2005, nu restituise beneficiarului sumele recuperate. Cu toate acestea, pe baza informațiilor de care dispune Comisia, se pare că societății Tirrenia nu i s-a solicitat să ramburseze fonduri suplimentare pentru dobânzile acumulate între 31 decembrie 2006 și 26 martie 2007.

(298) Prin urmare, Comisia constată că autoritățile italiene vor trebui să recalculeze valoarea totală a dobânzii datorate, acumulată la principalul ajutorului stabilit la 3 207 810 EUR, de la datele la care ajutorul a fost pus la dispoziția beneficiarului până la data rambursării integrale. Apoi, autoritățile italiene deduc din rezultatul acestui calcul valoarea dobânzii deja plătite de beneficiar la 28 februarie 2007.

(299) Comisia observă că Italia a considerat în 2007 și încă considera în decembrie 2018 că Tirrenia are obligația să ramburseze ajutorul acordat societății Adriatica, astfel cum se descrie la considerentul 297. Mai mult, Tirrenia a acceptat această constatare, rambursând ajutorul datorat de Adriatica, astfel cum se descrie la considerentul 297. Totuși, Comisia va analiza, de asemenea, în mod autonom, posibila continuitate economică între Adriatica și Tirrenia, pentru a stabili societatea care este obligată să ramburseze ajutorul.

8. **CONTINUITATEA ECONOMICĂ**

(300) În cazul în care beneficiarul unui ajutor de stat ilegal și incompatibil a făcut obiectul unei vânzări sau al unui transfer ulterior, obligația de rambursare poate fi extinsă și la alte întreprinderi către care au fost transferate acțiunile sau activitatea beneficiarului (întreprinderi succesoare) ([65]). Orice întreprindere care continuă activitatea întreprinderii inițiale ar trebui considerată ca fiind beneficiarul ajutorului de stat, cu condiția să existe aspecte ale transferului care să indice faptul că activitatea s-a continuat efectiv. În plus, în cazul fuziunilor sau al altor forme de reorganizare a activității, obligația de rambursare a ajutorului poate fi transmisă entității supraviețuitoare ([66]). În cazul în care, dimpotrivă, se poate demonstra că beneficiul ajutorului ilegal rămâne la beneficiarul inițial (în pofida transferului unei părți din activele sale), obligația de rambursare va rămâne la beneficiarul inițial al ajutorului.

(301) Potrivit Hotărârii Curții din 8 mai 2003 pronunțate în cauza Italia și SIM 2/Comisia ([67]), pe care Comisia și-a întemeiat deciziile privind Olympic Airlines, Alitalia și SERNAM ([68]), evaluarea continuității economice între beneficiarul ajutorului și întreprinderea căreia i-au fost transferate activele se stabilește printr-un set de indicatori.

([64]) Un grup de lucru, înființat printr-un decret interministerial emis la 3 decembrie 2004, a calculat această sumă.

([65]) Hotărârea din 21 martie 1991 pronunțată în cauza C-303/88, Italia/Comisia, ECLI:EU:C:1991:136, punctul 57. Prin rambursarea ajutorului, beneficiarul trebuie să renunțe la avantajul de care a beneficiat anterior pe piață, iar situația existentă înainte de acordarea ajutorului este restabilită.

([66]) Hotărârea Curții de Justiție din 7 martie 2018 pronunțată în cauza C-127/16 P, SNCF Mobilités/Comisia, ECLI:EU:C:2018:165, punctul 113.

([67]) Hotărârea Curții din 8 mai 2003 pronunțată în cauzele conexate C-328/99 și C-399/00, Republica Italiană și SIM 2 Multimedia SpA/Comisia, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Decizia Comisiei din 17 septembrie 2008, ajutorul de stat N 321/2008, N 322/2008 și N 323/2008 – Grecia – Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services; Decizia Comisiei din 12 noiembrie 2008, ajutorul de stat N 510/2008 – Italia – Vânzarea activelor Alitalia; Decizia Comisiei din 4 aprilie 2012 SA.34547 – Franța – Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

Următorii factori pot fi luați în considerare, dar nu este necesar să fie respectați cumulativ pentru a stabili continuitatea economică între două societăți ([69]):

— aspectul dacă prețul de vânzare corespunde sau nu unui preț de piață;

— sfera transferului (active și pasive, forță de muncă, existența pachetelor funcționale de active);

— identitatea cumpărătorului (cumpărătorilor);

— momentul transferului (după inițierea evaluării preliminare, a procedurii oficiale de investigare sau după hotărârea definitivă);

— logica economică și scopul operațiunii.

(302) Adriatica era deținută integral de Tirrenia. În plus, proprietarii finali ai societății Tirrenia erau aceiași ca și cei ai societății Adriatica (și anume societatea publică *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, care era acționarul unic al societății Tirrenia la 30 ianuarie 2004). Acestea constituie indicii solide ale continuității economice între cele două societăți în comparație cu un scenariu diferit în care proprietarii ar fi entități neafiliate.

(303) Vânzarea Adriatica către Tirrenia a fost, în esență, un simplu transfer între o filială și proprietarul acesteia, pentru care nu a fost organizată nicio licitație și nu a fost plătit niciun preț.

(304) În ceea ce privește domeniul de aplicare al tranzacției, Adriatica a fost vândută ca activitate curentă, iar Tirrenia a preluat toate obligațiile acesteia, în conformitate cu convenția inițială încheiată între Adriatica și statul italian. Comisia nu are niciun indiciu că Tirrenia ar fi introdus vreo modificare în politica comercială, de personal sau de producție a societății Adriatica după ce a preluat în mod direct activitatea acesteia. Cu cât este mai amplă partea din activitatea inițială care este transferată către o nouă entitate, cu atât este mai mare probabilitatea ca activitatea economică legată de aceste active să fie o simplă continuare a activității anterioare, beneficiind în continuare de ajutorul incompatibil. În acest caz, Tirrenia a preluat întregul set de active, pasive și relații contractuale ale societății Adriatica.

(305) În ceea ce privește scopul tranzacției, Comisia constată că, deși nu are dovezi directe că intenția tranzacției era eludarea deciziei de recuperare și, prin urmare, a efectelor acesteia, Tirrenia a decis să preia Adriatica la două zile după adoptarea de către Comisie a Deciziei din 2005. Astfel, momentul acesta sugerează că cele două societăți erau la curent cu anchetele în curs ale Comisiei și ar fi putut lua în considerare acest lucru în decizia de a-și fuziona activitățile cu Tirrenia. În plus, logica economică a tranzacției a fost în mod evident aceea de a continua activitățile societății Adriatica sub denumirea Tirrenia.

(306) Prin urmare, Comisia concluzionează că există o continuitate economică între Tirrenia și Adriatica și că recuperarea dispusă pentru Adriatica în temeiul prezentei decizii trebuie să fie extinsă la Tirrenia. Într-adevăr, prin prezența sa operațională continuă pe piață, Tirrenia a beneficiat în continuare de ajutorul de stat pentru activitățile economice ale societății Adriatica, continuând să denatureze piața.

(307) În consecință, atunci când efectuează recalcularea menționată la considerentul 298, Italia poate să țină cont integral de rambursarea de către Tirrenia a sumei de 5 443 790 EUR, care a avut loc la 26 martie 2007, în măsura în care aceste fonduri nu au fost restituite ulterior societății Tirrenia,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

(1) Ajutorul acordat societăților Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar în perioada 1 ianuarie 1992-31 decembrie 2008 drept compensație pentru exploatarea rutelor interne constituie un ajutor existent.

(2) Fără a aduce atingere dispozițiilor de la alineatul (3), ajutorul acordat de Italia societăților Adriatica și Saremar în perioada 1 ianuarie 1992-31 decembrie 2008 drept compensație pentru exploatarea rutelor internaționale este compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE.

([69]) Acest set de indicatori a fost confirmat de Tribunal în Hotărârea sa din 28 martie 2012 pronunțată în cauza T-123/09, Ryanair/Comisia, ECLI:EU:T:2012:164, care a confirmat decizia Alitalia.

(3) Ajutorul acordat societății Adriatica pentru perioada ianuarie 1992-iulie 1994 în ceea ce privește legătura Brindisi/Corfu/Igoumenitsa/Patras, pus în aplicare în mod ilegal cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE, este incompatibil cu piața internă.

(4) Tratamentul fiscal aplicat uleiurilor minerale utilizate drept combustibil pentru transport este considerat ajutor existent, având în vedere că nici Comisia, nici Italia, care a acționat la solicitarea Comisiei, nu au întreprins nicio acțiune cu privire la această măsură înainte de expirarea termenului de prescripție pentru recuperarea ajutorului prevăzut la articolul 17 din Regulamentul (UE) 2015/1589.

Articolul 2

(1) Italia recuperează ajutorul menționat la articolul 1 alineatul (3) de la beneficiar.

(2) Sumele care vor fi recuperate sunt purtătoare de dobândă de la data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului până la recuperarea efectivă a acestora.

(3) Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 și ale Regulamentului (CE) nr. 271/2008 ([70]) de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

(4) Pe baza informațiilor de care dispune, Comisia recunoaște că Italia a recuperat deja de la beneficiar principalul ajutorului și o parte a dobânzii pentru recuperare datorate.

Articolul 3

(1) Recuperarea ajutorului menționată la articolul 2 este imediată și eficace.

(2) Italia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării prezentei decizii.

Articolul 4

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Italia comunică următoarele informații:

(a) suma totală (principalul și dobânzile pentru recuperare) care urmează a fi recuperată de la beneficiar;

(b) o descriere detaliată a măsurilor luate deja și planificate în vederea conformării la prezenta decizie;

(c) documente care să demonstreze că beneficiarii au primit ordin să ramburseze ajutorul.

(2) Italia informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale adoptate pentru a pune în aplicare prezenta decizie până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 1 alineatul (3). Italia prezintă imediat, la simpla cerere a Comisiei, informații privind măsurile adoptate deja și planificate pentru a se conforma prezentei decizii. De asemenea, Italia furnizează informații detaliate privind cuantumul ajutorului și al dobânzii pentru recuperare recuperate deja de la beneficiari.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Comisia poate să publice cuantumul ajutorului și al dobânzii pentru recuperare recuperate în cadrul aplicării prezentei decizii, fără a aduce atingere articolului 30 din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului.

Adoptată la Bruxelles, 2 martie 2020.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Vicepreședinte executiv

([70]) Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei din 30 ianuarie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 82, 25.3.2008, p. 1).