DÉCISION (UE) 2022/1328 DE LA COMMISSION

du 30 septembre 2021

concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015 et SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) mises à exécution par l'Italie et la Regione Lazio en faveur de Laziomar et de son acquéreur, CLN

[notifiée sous le numéro C(2021) 6989]

(Le texte en langue italienne est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Table des matières

Page

1. Procédure 157
2. Contexte et description des mesures en cause 158
   2.1. Cadre général 158
      2.1.1. Les conventions initiales 158
      2.1.2. La prorogation des conventions initiales 160
      2.1.3. La privatisation de Laziomar et la conclusion du nouveau contrat de service 161
   2.2. Mesures relevant du champ d'application des décisions de 2011 et de 2012 161
   2.3. Description détaillée des mesures faisant l'objet de la présente décision 161
      2.3.1. La prorogation de la convention initiale entre Laziomar et l'Italie 162
         2.3.1.1. Les obligations de service public 162
         2.3.1.2. Budget et durée 162
      2.3.2. La privatisation de Laziomar 164
         2.3.2.1. La procédure de vente et l'attribution définitive 165
         2.3.2.2. Le contrat de vente 165
         2.3.2.3. Les procédures au niveau national 165
      2.3.3. Le nouveau contrat de service entre la Regione Lazio et Laziomar 166
         2.3.3.1. Le bénéficiaire 166
         2.3.3.2. Les lignes maritimes 166
         2.3.3.3. Durée 166
         2.3.3.4. Les obligations de service public 166
         2.3.3.5. Les dispositions relatives à la compensation et l'attribution définitive 166
      2.3.4. La priorité d'accostage 168
      2.3.5. Les mesures prévues par la loi de 2010 168
   2.4. La procédure d'infraction 2007/4609 168
3. Motifs de l'ouverture et de l'extension de la procédure 170

3.1. La prorogation de la convention initiale entre Laziomar et l'Italie ... 170
3.1.1. Respect de l'arrêt Altmark et existence d'aides ... 170
3.1.2. Compatibilité ... 171
3.2. La privatisation de Laziomar ... 171
3.3. Le nouveau contrat de service entre la Regione Lazio et Laziomar ... 172
3.3.1. Respect de l'arrêt Altmark, existence d'aides et compatibilité ... 172
3.3.2. Compatibilité ... 172
3.4. La priorité d'accostage ... 172
3.5. Les mesures prévues par la loi de 2010 ... 173
4. Observations de l'Italie ... 173
4.1. Sur les obligations de service public et sur l'environnement concurrentiel ... 173
4.2. Sur la privatisation de Laziomar ... 173
4.2.1. Sur le prix de vente de Laziomar ... 173
4.2.2. Sur le caractère transparent et non discriminatoire de la procédure ... 174
4.3. Sur la conformité de la prorogation de la convention initiale et du nouveau contrat de service public avec les conditions de l'arrêt Altmark ... 174
4.4. Sur la priorité d'accostage ... 175
4.5. Sur les mesures prévues par la loi de 2010 ... 175
4.6. Sur les méthodes de calcul de la compensation pour la période 2011-2019 et sur la prime de risque de 6,5 % établie par la décision du CIPE de 2010 ... 175
4.7. Sur la conformité du nouveau contrat de service public avec la décision SIEG de 2011 ... 176
4.8. Sur la conformité du nouveau contrat de service public avec l'encadrement SIEG de 2011 ... 176
5. Appréciation ... 177
5.1. Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ... 177
5.1.1. La prorogation de la convention initiale entre Laziomar et l'Italie ... 177
5.1.1.1. Ressources d'État ... 177
5.1.1.2. Sélectivité ... 178
5.1.1.3. Avantage économique ... 178
5.1.1.4. Affectation de la concurrence et des échanges ... 179
5.1.1.5. Conclusion ... 179
5.1.1.6. Aide nouvelle ou existante ... 180
5.1.2. L'attribution du nouveau contrat de service public associé à la branche d'entreprise Laziomar ... 180
5.1.2.1. Première condition Altmark ... 181
5.1.2.2. Deuxième condition Altmark ... 187
5.1.2.3. Troisième condition Altmark ... 187
5.1.2.4. Quatrième condition Altmark ... 190
5.1.2.5. Conclusion ... 196
5.1.3. Les mesures prévues par la loi de 2010 ... 196
5.1.3.1. Utilisation éventuelle, à des fins de liquidité, des fonds destinés à la modernisation des navires ... 196

5.1.3.2. Exonérations fiscales liées au processus de privatisation 197
5.1.3.3. Possibilité d'utiliser les ressources du FAS pour répondre aux besoins de liquidité 197
5.1.4. Conclusion sur l'existence d'une aide 198
5.2. Légalité de l'aide 198
5.3. Compatibilité de l'aide 198
5.3.1. Dispositions applicables 198
5.3.2. Véritable service d'intérêt économique général visé à l'article 106 du TFUE 200
5.3.3. Nécessité d'un mandat précisant les obligations de service public et les méthodes de calcul de la compensation 202
5.3.4. Durée du mandat 203
5.3.5. Respect de la directive 2006/111/CE 203
5.3.6. Montant de la compensation 204
5.3.7. La priorité d'accostage 206
5.3.8. Conclusion 206
6. Conclusion 206

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément auxdits articles ([1]) et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. **PROCÉDURE**

(1) Les 23 mars 2009, 9 décembre 2009, 21 décembre 2009, 6 janvier 2010, 27 septembre 2010 et 12 octobre 2010, la Commission a reçu six plaintes concernant diverses mesures de soutien prises par l'Italie en faveur des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia ([2]). Les plaintes concernent les compensations de service public versées à ces sociétés après l'expiration des contrats de service public initiaux conclus avec l'Italie pour la période allant de janvier 1989 à décembre 2008 (ci-après les «conventions initiales»), les mesures de soutien supplémentaires prévues par le droit national dans le cadre du processus de privatisation des sociétés, ainsi que des questions relatives notamment au processus de privatisation de Tirrenia di Navigazione S.p.A. (ci-après «Tirrenia») et de Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (ci-après «Siremar»).

(2) Le 29 juillet 2010, l'Italie a notifié à la Commission les compensations versées à Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A. (ci-après «Caremar») en 2008, 2009 et 2010. Cette notification a été de nouveau envoyée le 1er décembre 2010 en ce qui concerne les compensations versées à Caremar en 2009 et 2010. La compensation versée à Caremar en 2008 a fait l'objet d'une décision distincte (voir considérant 20).

(3) Le 5 octobre 2011, la Commission a ouvert une procédure formelle d'examen à l'égard de plusieurs mesures prises par l'Italie en faveur des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia (ci-après la «décision de 2011») ([3]). L'examen a notamment porté sur la compensation octroyée à Caremar pour l'exploitation de nombreuses lignes maritimes à partir du 1er janvier 2009 et sur plusieurs autres mesures octroyées à cette société (voir considérant 38).

(4) À cette époque, Caremar exploitait des lignes de cabotage maritime ([4]) dans le golfe de Naples (région de la Campanie) et dans l'archipel des îles Pontines (région du Latium). Par la suite, la Regione Campania (région de la Campanie) a transféré à la Regione Lazio (région du Latium) l'exploitation des lignes de l'archipel des îles Pontines de manière indépendante sous la dénomination Laziomar S.p.A. (ci-après «Laziomar») ([5]). Ce transfert a été formalisé le 1er juin 2011 (voir considérants 32 et 33).

(5) La décision de 2011 a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures faisant l'objet de la procédure d'examen.

(6) Par lettre du 28 septembre 2011, l'Italie a confirmé son intention de privatiser les sociétés régionales de l'ancien groupe Tirrenia, dont Laziomar. Le 26 octobre 2011, la Commission a adressé à l'Italie une demande de renseignements sur le processus de privatisation, à laquelle les autorités italiennes ont répondu le 30 novembre 2011.

([1]) JO C 28 du 1.2.2012, p. 18, et JO C 84 du 22.3.2013, p. 58.

([2]) L'ancien groupe Tirrenia était constitué des sociétés Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A., Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. et Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Aide d'État — République italienne — Aide d'État SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN) et SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) — Aide d'État en faveur des compagnies de l'ancien groupe Tirrenia — Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO C 28 du 1.2.2012, p. 18).

([4]) Voir le règlement (CEE) nº 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO L 364 du 12.12.1992, p. 7) (ci-après le «règlement sur le cabotage maritime»).

([5]) Laziomar a été créée le 1er décembre 2010 avec la Regione Lazio en tant qu'actionnaire unique.

(7) Le 15 novembre 2011, l'Italie a présenté des observations sur les mesures faisant l'objet de la décision de 2011.

(8) Le 25 avril 2012, la Commission a adressé à l'Italie une nouvelle demande de renseignements sur le processus de privatisation, à laquelle les autorités italiennes ont répondu par lettre datée du 22 mai 2012.

(9) Le 7 novembre 2012, la Commission a étendu la procédure d'examen, notamment en ce qui concerne certaines mesures de soutien supplémentaires octroyées par la Regione Lazio à Laziomar en lien avec la compensation de service public octroyée à Laziomar dans le cadre du nouveau contrat de service public. La Commission a adopté une version modifiée de sa décision le 19 décembre 2012 (ci-après la «décision de 2012») ([6]).

(10) La décision de 2012 a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur les mesures faisant l'objet de la procédure d'examen.

(11) L'Italie a présenté ses observations le 11 décembre 2012.

(12) Les 25 janvier 2018, 29 mars 2018, 31 août 2018, le 4 mars 2019, le 15 avril 2020, et les 9 et 26 février 2021, la Commission a demandé des informations complémentaires à l'Italie, laquelle a répondu les 26 avril 2018, 8 et 31 mai 2018, 2 novembre 2018, 11 décembre 2018, 30 avril 2019, 22 juin 2020, 22 février 2021 et 17 mars 2021.

(13) La présente décision concerne uniquement les éventuelles mesures d'aide octroyées en faveur de Laziomar, telles que précisées à la section 2.3. Toutes les autres mesures visées aux décisions de 2011 et de 2012 font l'objet d'enquêtes distinctes dans le cadre des affaires SA.32014, SA.32015 et SA.32016 et ne sont donc pas traitées par la présente décision. Ces mesures concernent, en particulier, d'autres sociétés de l'ancien groupe Tirrenia.

2. CONTEXTE ET DESCRIPTION DES MESURES EN CAUSE

2.1. **Cadre général**

2.1.1. *Les conventions initiales*

(14) Le groupe Tirrenia, qui a longtemps appartenu à l'Italie par l'intermédiaire de la société Fintecna ([7]), comprenait initialement six sociétés, à savoir Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar et Toremar. Ces sociétés assuraient des services de transport maritime sur la base de contrats distincts de service public conclus avec l'Italie en 1991 et restés en vigueur durant vingt ans, de janvier 1989 à décembre 2008 (ci-après les «conventions initiales»). La société Fintecna détenait l'intégralité du capital social de Tirrenia, laquelle était, à son tour, propriétaire des sociétés régionales Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar et Toremar. En 2004, Tirrenia a fusionné avec Adriatica qui exploitait de nombreuses lignes maritimes entre l'Italie et l'Albanie/la Croatie/la Grèce/le Monténégro.

(15) Ces conventions initiales avaient pour objet de garantir la régularité et la fiabilité des services de transport maritime susmentionnés, dont la plupart assurent la liaison entre l'Italie continentale, d'une part, et la Sicile, la Sardaigne et d'autres îles italiennes plus petites, d'autre part. À cet effet, l'Italie a octroyé un soutien financier sous la forme de subventions versées directement à chacune des sociétés du groupe Tirrenia.

(16) Le 1er juin 2011, Laziomar a commencé à exploiter plusieurs lignes de cabotage maritime entre la Regione Lazio et les îles mineures limitrophes (voir considérant 33). Les lignes concernées sont décrites au considérant 43.

([6]) Aide d'État — République italienne — Aide d'État SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) — Aide d'État en faveur des compagnies de l'ancien groupe Tirrenia et de leurs acquéreurs — Invitation à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du TFUE (JO C 84 du 22.3.2013, p. 58).

([7]) Détenue à 100 % par le ministère italien de l'économie et des finances, Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) est spécialisée dans la gestion des participations et des processus de privatisation; elle s'occupe, en outre, de projets de rationalisation et de restructuration de sociétés en proie à des difficultés industrielles, financières ou organisationnelles.

(17) Le 6 août 1999, la Commission a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE») concernant l'aide versée sur la base des conventions initiales aux six sociétés qui formaient à l'époque le groupe Tirrenia.

(18) Au cours de la procédure d'examen, l'Italie a demandé que l'affaire relative au groupe Tirrenia soit scindée, afin de donner la priorité à l'obtention d'une décision finale concernant Tirrenia. Cette demande était motivée par la volonté de l'Italie de procéder à la privatisation du groupe, en commençant précisément par Tirrenia, et par le souci d'accélérer le processus relatif à cette entreprise.

(19) La Commission a décidé d'accéder à la demande de l'Italie et, par la décision 2001/851/CE ([8]) (ci-après la «décision de 2001»), a clos la procédure ouverte à l'encontre des aides versées à Tirrenia. Lesdites aides ont été déclarées compatibles, sous réserve du respect de certains engagements pris par l'Italie.

(20) Par sa décision 2005/163/CE ([9]) (ci-après la «décision de 2004»), la Commission a déclaré que la compensation octroyée par l'Italie aux sociétés du groupe Tirrenia autres que Tirrenia elle-même était, pour une part, partiellement compatible avec le marché intérieur sous réserve du respect des nombreux engagements pris par les autorités italiennes et, pour une autre part, partiellement incompatible avec le marché intérieur. Cette décision se fondait sur des données comptables relatives à la période comprise entre 1992 et 2001, et fixait certaines conditions destinées à garantir la compatibilité de la compensation pendant toute la durée des conventions initiales.

(21) Par arrêt du 4 mars 2009 dans les affaires T-265/04, T-292/04 et T-504/04 ([10]) (ci-après l'«arrêt de 2009»), le Tribunal a annulé la décision de 2004.

(22) Par sa décision (UE) 2018/261 ([11]) (ci-après la «décision de 2014»), la Commission a clos la procédure formelle d'examen en ce qui concerne diverses mesures adoptées par la Regione Sardegna (région de la Sardaigne) en faveur de Saremar. Le recours formé par Saremar et la Regione Sardegna contre cette décision a été rejeté par le Tribunal en 2017 ([12]).

(23) Par sa décision (UE) 2020/1411 ([13]) (ci-après la «décision de 2020 sur le groupe Tirrenia»), la Commission a clôturé son examen sur les sociétés du groupe Tirrenia autres que Tirrenia pour la période 1992-2008. La Commission a conclu que les aides octroyées pour la prestation de services de cabotage maritime constituaient une aide existante, tandis que la plupart des aides octroyées pour la fourniture de services de transport maritime international étaient compatibles avec l'encadrement applicable aux services d'intérêt économique général (ci-après «SIEG») de 2011 ([14]) (ci-après l'«encadrement SIEG de 2011»).

(24) Par sa décision (UE) 2020/1412 ([15]) (ci-après la «décision sur Tirrenia/CIN de 2020»), la Commission a clos la procédure formelle d'examen concernant les mesures octroyées à Tirrenia et à son acquéreur CIN pour la période 2009-2020.

(25) Par sa décision (UE) 2021/4268 ([16]) et sa décision (UE) 2021/4271 ([17]), la Commission a clos la procédure formelle d'examen concernant les mesures octroyées à Siremar et à Toremar et à leurs acquéreurs pour la période à partir de 2009.

([8]) Décision 2001/851/CE de la Commission du 21 juin 2001 concernant les aides d'État versées par l'Italie à la compagnie maritime Tirrenia di Navigazione (JO L 318 du 4.12.2001, p. 9).

([9]) Décision 2005/163/CE de la Commission du 16 mars 2004 concernant les aides d'État versées par l'Italie aux compagnies maritimes Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar et Toremar (Gruppo Tirrenia) (JO L 53 du 26.2.2005, p. 29).

([10]) Arrêt du Tribunal du 4 mars 2009, *Tirrenia di Navigazione/Commission*, affaires jointes T-265/04, T-292/04 et T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Décision (UE) 2018/261 de la Commission du 22 janvier 2014 concernant les mesures d'aide SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C) et SA.32016 (2011/C) mises à exécution par la Regione Sardegna en faveur de Saremar (JO L 49 du 22.2.2018, p. 22).

([12]) Voir arrêt du Tribunal du 6 avril 2017, *Regione autonoma della Sardegna/Commission*, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) Décision (UE) 2020/1411 de la Commission du 2 mars 2020 concernant l'aide d'État C 64/99 (ex NN 68/99) mise à exécution par l'Italie en faveur des compagnies maritimes Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar et Toremar (groupe Tirrenia) (JO L 332 du 12.10.2020, p. 1).

([14]) Communication de la Commission — Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (JO C 8 du 11.1.2012, p. 15).

([15]) Décision (UE) 2020/1412 de la Commission du 2 mars 2020 concernant les mesures d'aide SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) mises à exécution par l'Italie en faveur de Tirrenia di Navigazione et de son acquéreur Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332 du 12.10.2020, p. 45).

([16]) Non encore publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

([17]) Non encore publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

2.1.2. *La prorogation des conventions initiales*

(26) L'article 26 du décret-loi n° 207 du 30 décembre 2008, converti en loi n° 14 du 27 février 2009 a prorogé d'un an, jusqu'au 31 décembre 2009, la durée des conventions initiales (y compris celle applicable à Laziomar) qui devaient, à l'origine, arriver à échéance le 31 décembre 2008.

(27) En vue de la privatisation des sociétés du groupe Tirrenia, l'article 19 *ter* du décret-loi n° 135 du 25 septembre 2009, converti en loi n° 166 du 20 novembre 2009 (ci-après la «loi de 2009»), a prévu le transfert de la participation des sociétés régionales (à l'exception de Siremar) par la société mère Tirrenia, sans versement d'une contrepartie. Ce transfert devait se dérouler comme suit:

a) Caremar à la Regione Campania, qui, par la suite, devait transférer à la Regione Lazio la branche d'entreprise Caremar chargée des liaisons de transport avec l'archipel des îles Pontines de manière indépendante, sous le nom de Laziomar;

b) Saremar à la Regione Sardegna; et

c) Toremar à la Regione Toscana (région de la Toscane).

(28) La loi de 2009 précisait, en outre, que de nouvelles conventions devaient être conclues avant le 31 décembre 2009 entre l'Italie, d'une part, et Tirrenia et Siremar, d'autre part. De même, les services régionaux devaient être établis dans le cadre de projets de contrats de service public qui devaient être conclus par Saremar et Toremar avec la Regione Sardegna et la Regione Toscana, respectivement, avant le 31 décembre 2009, et par Caremar et Laziomar avec la Regione Campania et la Regione Lazio, respectivement, avant le 28 février 2010. Le projet de nouvelles conventions/de nouveaux contrats de service public devait ensuite faire l'objet d'une procédure d'appel d'offres avec les sociétés elles-mêmes, puis devait être signé avec les acquéreurs à la date de finalisation de la privatisation de chacune de ces sociétés ([18]).

(29) À cette fin, la loi de 2009 a de nouveau prorogé les conventions initiales (y compris celle applicable à Caremar) du 1er janvier 2010 au 30 septembre 2010.

(30) La loi de 2009 fixait, en outre, les plafonds pour la compensation annuelle octroyée pour l'exploitation des services à partir de 2010 (conformément aux conventions initiales prorogées ainsi qu'aux nouvelles conventions et aux nouveaux contrats de service public) à un montant total de 184 942 251 EUR, réparti comme suit:

Tableau 1

Plafonds de compensation à partir de 2010

Société	Compensation annuelle maximale (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])
([1]) Dont 19 839 226 EUR par la Regione Campania et 10 030 606 EUR par la Regione Lazio.	

(31) L'article 1er de la loi n° 163 du 1er octobre 2010 portant conversion du décret-loi n° 125 du 5 août 2010 (ci-après la «loi de 2010») a prorogé, une nouvelle fois, les conventions initiales du 1er octobre 2010 jusqu'à la date d'achèvement des processus de privatisation de Tirrenia et de Siremar, qui se sont clôturés respectivement le 19 juillet 2012 et le 31 juillet 2012.

([18]) Article 19 *ter*, paragraphe 10, de la loi de 2009.

(32) Compte tenu des dispositions de l'article 19 *ter* de la loi de 2009, le 1er décembre 2010, par la loi régionale nº 2/2010, la Regione Lazio a créé une société par actions pour les services régionaux de cabotage maritime, dénommée Laziomar, afin d'acquérir la branche d'entreprise Caremar qui exploitait les lignes dans l'archipel des îles Pontines et qui devait ensuite être privatisée.

(33) Le 7 mars 2011, Caremar a vendu la branche d'entreprise relative aux lignes de l'archipel des îles Pontines à Laziomar, laquelle a commencé à les exploiter le 1er juin 2011.

(34) Conformément au décret nº 508 de la Regione Lazio du 28 octobre 2011 (ci-après le «décret de la Regione Lazio»), des orientations ont été fournies sur le processus de privatisation de Laziomar en relation avec la conclusion du nouveau contrat de service public pour les lignes de l'archipel des îles Pontines.

(35) En outre, en vertu de la loi nº 228 du 24 décembre 2012, la Regione Lazio a imposé à Laziomar, dans le cadre d'un contrat transitoire («contratto-ponte»), l'obligation d'assurer la continuité territoriale des lignes de l'archipel des îles Pontines jusqu'à sa privatisation, aux mêmes conditions. Le contrat a été signé le 12 février 2013 et est resté en vigueur jusqu'à la privatisation de Laziomar.

2.1.3. *La privatisation de Laziomar et la conclusion du nouveau contrat de service*

(36) En février 2012, une procédure d'appel d'offres a été lancée (voir section 2.3.2) en vue de la sélection d'un acquéreur pour Laziomar, en lien avec le nouveau contrat de service public relatif à la fourniture de services maritimes pendant une période de dix ans, en échange de compensations de service public.

(37) Après la sélection de son offre à l'issue de la procédure d'appel d'offres, Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (CLN) est devenue le nouveau propriétaire de Laziomar. Le contrat de vente entre la Regione Lazio et CLN a été signé le 30 décembre 2013. Le 15 janvier 2014, la Regione Lazio et Laziomar ont signé le nouveau contrat de service pour la fourniture de services de navigation dans l'archipel des îles Pontines.

2.2. **Mesures relevant du champ d'application des décisions de 2011 et de 2012**

(38) Les mesures ci-après ont été appréciées dans le cadre de la procédure formelle d'examen lancée par les décisions de 2011 et de 2012:

a) la compensation versée pour la prestation de SIEG dans le cadre de la prorogation des conventions initiales (*mesure 1*);

b) l'octroi potentiellement abusif de l'aide au sauvetage en faveur de Tirrenia et de Siremar (*mesure 2*);

c) la privatisation des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia ([19]) (*mesure 3*);

d) la compensation versée pour la prestation de SIEG dans le cadre des futures conventions ou des futurs contrats de service public (*mesure 4*);

e) la priorité d'accostage (*mesure 5*);

f) les mesures prévues par la loi de 2010 portant conversion du décret-loi nº 125/2010 (*mesure 6*);

g) les mesures supplémentaires adoptées par la Regione Sardegna en faveur de Saremar (*mesure 7*).

(39) Par sa décision de 2014, la Commission a clos la procédure formelle d'examen en ce qui concerne les mesures adoptées par la Regione Sardegna en faveur de Saremar, telles que visées à la mesure 7, à l'exception d'une seule mesure ([20]).

2.3. **Description détaillée des mesures faisant l'objet de la présente décision**

(40) La présente décision ne porte que sur les mesures 1, 3, 4, 5 et 6, visées au considérant 38, dans la mesure où elles concernent Laziomar et CLN. Ces mesures sont décrites de manière plus détaillée dans les sections qui suivent.

([19]) Cela inclut le versement différé, par CIN, d'une partie du prix d'achat pour l'acquisition de la branche d'entreprise Tirrenia ainsi que diverses mesures d'aide prétendument complémentaires, dans le cadre de la privatisation de la branche d'entreprise Siremar (comme l'octroi d'une contre-garantie et l'augmentation de capital par l'État pour CdI, l'entité qui avait initialement acquis la branche d'entreprise Siremar).

([20]) Plus précisément, le projet «Bonus Sardo — Vacanza», qui relève de la mesure 7, n'a pas été apprécié dans le cadre de la décision de 2014 et ne le sera pas non plus dans le cadre de la présente décision.

2.3.1. *La prorogation de la convention initiale entre Laziomar et l'Italie*

2.3.1.1. Les obligations de service public

(41) Conformément à l'article 1er de la convention initiale avec Caremar, les plans quinquennaux déterminaient de manière détaillée les ports à desservir, les types de navires à utiliser et la fréquence requise pour le service confié à Caremar (puis à Laziomar, à la suite du transfert des lignes de l'archipel des îles Pontines à la Regione Lazio, le 1er juin 2011).

(42) Selon l'Italie, le dernier plan quinquennal officiellement approuvé pour Caremar (à l'époque) est celui de la période 2000-2004, tandis que le plan élaboré pour la période 2005-2008 n'a jamais été officiellement approuvé par les ministères compétents. Au contraire, le gouvernement a adopté des décisions ad hoc afin de mieux adapter les services aux exigences des collectivités locales, sans toutefois apporter de modifications substantielles au régime de service public.

(43) Sur la base de la convention initiale, telle que prorogée par les actes juridiques ultérieurs visés aux considérants 26 à 33, Laziomar a exploité les lignes suivantes tout au long de l'année:

— Ponza-Formia (**ligne T1**): Laziomar exploitait la seule liaison de cette ligne. Elle assurait deux liaisons quotidiennes fournissant des services mixtes de transport (passagers, véhicules et marchandises). Le navire quittait l'île à 5 h 30 et fournissait aux résidents la connectivité avec le continent à des fins d'étude et de travail, et effectuait son dernier voyage de retour à 17 h 30,

— Ponza-Formia (**ligne A2**): Laziomar assurait également le seul service de transport de passagers à grande vitesse à hauteur d'une liaison quotidienne, et maintenait le navire sur l'île pendant la nuit,

— Anzio-Ponza (**ligne A1**): Laziomar assurait un service quotidien de transport de passagers à grande vitesse du lundi au samedi en haute saison. Le service a toutefois été renforcé les dimanches et les jours fériés, pour des raisons de développement social et économique (le tourisme étant essentiellement la seule source de revenus de l'île). Un concurrent, Vetor, exploitait un service de transport de passagers à grande vitesse sur la même ligne en haute saison,

— Ventotene-Formia (**ligne T2**): Laziomar assurait un service quotidien tout au long de l'année à l'aide d'un navire de transport mixte. Le service mixte était la seule liaison régulière pour le transport de passagers, de véhicules et de marchandises tout au long de l'année,

— Ventotene-Formia (**ligne A3**): Laziomar exploitait également la seule liaison à grande vitesse. Le navire partait à 6h45, permettant ainsi aux résidents de se rendre sur le continent pour travailler ou étudier, et restait sur l'île pendant la nuit afin d'assurer le transport en cas d'urgence médicale.

2.3.1.2. Budget et durée

(44) Le tableau 2 présente la compensation annuelle que l'Italie a versée à Laziomar pour la période 2011-2013:

Tableau 2

Compensation octroyée pour la période 2011-2013 (EUR)

Année	Compensation versée
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) La convention initiale prévoit que la compensation annuelle de service public soit payée selon le calendrier suivant: un versement anticipé, correspondant à 70 % de la compensation versée l'année précédente, est effectué au plus tard en mars de chaque année; un second versement, correspondant à 20 % de la compensation, est effectué en juin. Le

solde éventuel, liquidé au 30 novembre au plus tard, correspond à la différence entre les montants déjà versés et le ratio négatif résultant des coûts et recettes d'exploitation de l'exercice en cours. Si Laziomar reçoit un montant supérieur au coût net des services fournis (recettes moins coûts), elle est tenue, selon la convention initiale, de rembourser la différence ([21]).

— Compensation octroyée au cours de la période 2011-2013

(46) Le décret du Président de la République n° 501 du 1er juin 1979 (ci-après le «décret n° 501/1979») précise les différents éléments (recettes et coûts) qui entrent en compte dans le calcul de la subvention versée aux opérateurs du service public maritime. En outre la loi n° 856 du 5 décembre 1986 (ci-après la «loi n° 856/86») a apporté certaines modifications au système des obligations de service public maritime en Italie. En ce qui concerne les liaisons avec les îles majeures et mineures, l'article 11 de ladite loi a modifié les critères de calcul de la compensation de service public. En effet, la subvention devait être calculée sur la base de la différence entre les recettes et les coûts du service, telle que déterminée au regard de paramètres moyens et objectifs, et devait inclure un rendement raisonnable des capitaux investis. L'article 11 dispose en outre que les contrats de service public devaient inclure la liste des lignes subventionnées, la fréquence des liaisons et les types de navires à utiliser. Les subventions devaient être approuvées par les ministres compétents. Les principes établis dans le décret du Président de la République n° 501/79 et dans la loi n° 856/86 se reflétaient dans les conventions initiales.

(47) À partir de 2010, la compensation pour la prestation de SIEG a été déterminée en utilisant la nouvelle méthode de calcul établie par la décision du CIPE ([22]) du 9 novembre 2007 intitulée «Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse» (Critères d'établissement des obligations de service public et des dynamiques tarifaires dans le secteur des services de cabotage maritime d'intérêt public) (ci-après la «décision du CIPE») ([23]). Il ressort du préambule de la décision du CIPE que celle-ci a été émise aux fins de la privatisation des sociétés publiques exploitant les liaisons maritimes en régime de service public ([24]). Les dispositions de la décision du CIPE ont été appliquées en ce qui concerne les services fournis par les sociétés du groupe Tirrenia jusqu'en 2010, avant même l'entrée en vigueur des nouvelles versions des conventions et des contrats de service public, à la suite des privatisations correspondantes.

(48) La méthode établie par la décision du CIPE permet aux sociétés qui assurent des services publics de transport maritime d'obtenir un rendement adéquat. Le taux de rendement du capital est calculé sur la base du coût moyen pondéré du capital (ci-après «CMPC»).

(49) Le rendement escompté des fonds propres ([25]) est calculé à l'aide du modèle d'évaluation des actifs financiers (ci-après «CAPM»). Sur la base de ce modèle, le coût des fonds propres est calculé en fonction: i) du taux sans risque, ii) du coefficient bêta (estimation du profil de risque de la société par rapport au marché des actions) et iii) de la prime de risque sur actions attribuée au marché des actions.

(50) En particulier, le coût des fonds propres serait calculé en appliquant une prime destinée à soutenir un risque supplémentaire par rapport au taux de rendement des actifs sans risque. Cette prime est déterminée comme étant la prime de risque de marché multipliée par son coefficient bêta, lequel mesure le niveau de risque d'un actif spécifique par rapport au marché.

(51) Conformément à la décision du CIPE, le taux de rendement des actifs sans risque correspond au rendement brut moyen d'obligations de référence à dix ans par rapport aux douze mois précédents pour lesquels des données sont disponibles.

(52) La décision du CIPE fixe la prime de risque de marché à 4 %. Toutefois, dans le cas d'un service exploité sur une base non exclusive, le risque vraisemblablement plus élevé supporté par l'opérateur est rémunéré par une majoration de 2,5 % de la prime de risque de marché.

([21]) À partir du 25 novembre 2010, par décision de la conferenza interministeriale sull'istituzione della sovvenzione annuale (conférence interministérielle sur l'établissement de la subvention annuelle) instituée au titre de l'article 11 de la loi n° 856/1986 entre le ministère des infrastructures et des transports, le ministère de l'économie et des finances, et le ministère du développement économique (ci-après la «conférence interministérielle»), les montants éventuels d'une surcompensation sont déduits des futurs versements anticipés des subventions.

([22]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Comité interministériel pour la programmation économique).

([23]) Gazzetta ufficiale della Repubblica Italiana (Journal officiel de la République italienne) (ci-après «GURI») n° 50 du 28 février 2008.

([24]) Conformément à l'article 1er, point 999, de la loi n° 296 du 27 décembre 2006 et à l'article 1er, point e), du décret-loi n° 430/1997.

([25]) Le taux de rendement escompté par un investisseur, compte tenu du profil de risque de l'entreprise et des flux de trésorerie associés.

(53) En pratique, le montant de la compensation versé à Laziomar ne peut, en tout état de cause, pas excéder le plafond de 10 030 606 EUR par an, tel qu'établi par la loi de 2009 (voir considérant 30). Bien que la loi de 2009 fixe un plafond pour la compensation annuelle versée à toutes les sociétés Tirrenia pour l'exploitation des services maritimes soumis au régime de service public, la décision du CIPE contient aussi des garanties permettant à ces opérateurs de couvrir leurs coûts d'exploitation de manière suffisante. Compte tenu de ce qui précède, comme le montre le tableau 2, la compensation versée en 2012 et en 2013 a été augmentée pour couvrir l'intégralité des coûts du service public au cours de ces années.

(54) En particulier, conformément à la décision du CIPE, la portée des services, les tarifs maximaux fixés par le nouveau contrat de service public et la compensation effectivement octroyée doivent être définis de manière à garantir au prestataire de services la couverture intégrale des coûts éligibles. La formule suivante s'applique:

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

où:

— VA(RSP) est la valeur actualisée de la compensation pour l'exécution des obligations de service public,

— VA[AI(X)] est la valeur actualisée des autres recettes (tarifs perçus et autres),

— VA(CA) est la valeur actualisée des coûts d'exploitation éligibles, du remboursement de la dette et du rendement du capital investi.

(55) Dans l'hypothèse où l'équation susmentionnée se révèle non valable, il est possible de réduire le champ des activités subventionnées ou, à défaut, de reconsidérer l'organisation des services (dont le type de navires, par exemple) ou de modifier les contraintes tarifaires.

(56) En outre, le plafond tarifaire applicable à chaque service, hors taxes et droits portuaires, est ajusté chaque année sur la base de la formule suivante de calcul du plafonnement des prix:

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

où:

— ΔT est la variation annuelle en pourcentage du plafond tarifaire,

— ΔP est le taux d'inflation pour l'année de référence,

— X est le taux annuel réel d'ajustement du plafond tarifaire, qui est établi dans le contrat de service public et demeure constant pendant toute la durée du contrat.

(57) La décision du CIPE précise, en outre, que le plafond tarifaire peut être ajusté de telle sorte qu'il reflète les variations des coûts du carburant, en prenant comme référence les prix standard accessibles au public.

2.3.2. *La privatisation de Laziomar*

(58) Le 13 février 2013, la Regione Lazio a publié sur son site internet l'avis d'appel d'offres pour la vente de Laziomar et l'octroi d'une compensation pour l'exécution des obligations de service public sur les lignes maritimes visées au considérant 43 ([26]). L'avis a également été publié au *Journal officiel de l'Union européenne* ([27]), au Journal officiel de la République italienne ([28]) et dans quatre journaux nationaux et locaux italiens.

(59) L'Italie a opté pour la procédure d'appel d'offres restreint conformément à l'article 55, paragraphe 6, du *Codice dei contratti pubblici* — décret législatif n° 163/2006 (ci-après le «code des marchés publics»). Le critère d'attribution retenu était celui de l'offre économiquement la plus avantageuse.

(60) Afin d'encourager la participation la plus large possible à la procédure, l'appel d'offres offrait expressément aux soumissionnaires la possibilité de participer sous une forme agrégée au moyen de groupements temporaires de concurrents, de consortiums ou de groupements européens d'intérêt économique (GEIE).

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) GURI n° S/149 du 4 août 2012.
([28]) GURI n° 91 du 6 août 2012.

2.3.2.1. La procédure de vente et l'attribution définitive

(61) À la suite de la publication de l'appel d'offres, à l'expiration du délai fixé, huit parties ont manifesté leur intérêt à participer à la procédure d'appel d'offres (à savoir Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Carpoint Motorsport S.p.A., Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., Traghetti Lines, CLN, Navigazione Générale Italiana S.p.A., Vetor S.r.l. et Ustica Lines, cette dernière opérant actuellement sous la dénomination Liberty Lines) et ont fourni les informations requises pour la sélection qualitative de la première phase de la procédure. Sept candidats, à l'exception de Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., ont été admis à la phase suivante et invités à soumettre une offre le 16 mai 2013.

(62) L'invitation à soumettre une offre contenait le nouveau projet de contrat d'une durée de dix ans devant être signé entre l'adjudicataire et la Regione Lazio, ainsi que des informations plus détaillées sur la procédure d'appel d'offres. En particulier, l'invitation confirmait que l'offre économiquement la plus avantageuse serait retenue pour le marché de services, sur la base d'une pondération de 30 points pour le prix et de 70 points pour les qualifications techniques. En ce qui concerne le prix de vente de Laziomar, l'invitation indiquait un montant fixe de 2 272 000 EUR, calculé sur la base d'une étude indépendante qui avait évalué la valeur totale des actifs de Laziomar (voir considérants 66 et 67). Le prix n'était pas négociable et ne figurait donc pas dans l'offre financière des soumissionnaires.

(63) Pour cette raison, tous les soumissionnaires potentiels ont été invités à inclure le montant fixe susmentionné dans leur offre financière pour la vente de Laziomar, sachant que la Regione Lazio choisirait l'offre économiquement la plus avantageuse pour le marché dans son ensemble, sur la base du prix et d'autres critères, principalement techniques, énoncés dans l'invitation (voir considérant 62).

(64) À l'expiration du délai imparti, CLN a présenté une offre dont l'examen des spécifications a donné un résultat positif. Aucune autre offre n'a été soumise.

(65) Le marché a donc été attribué à CLN tant pour la privatisation de la branche d'entreprise Laziomar que pour l'exploitation des services maritimes (voir section 2.3.3).

2.3.2.2. Le contrat de vente

(66) Le contrat de vente, qui a été conclu le 30 décembre 2013, définit le transfert des parts de Laziomar à CLN pour un montant fixe de 2 272 000 EUR, sur la base d'une évaluation indépendante commandée par la Regione Lazio.

(67) Ce montant reflète principalement la valeur des immobilisations corporelles (constituées de quatre navires et d'équipements industriels et commerciaux) et la valeur des activités de billetterie sur l'île de Ventotene, présentée dans le bilan de la société au 1er juin 2011.

(68) En vertu de l'article 4 du contrat de vente, CLN est tenue d'informer la Regione Lazio de toute vente future d'actions Laziomar à des tiers, auquel cas CLN resterait solidairement responsable des obligations découlant du contrat de service avec le nouvel acquéreur de Laziomar.

2.3.2.3. Les procédures au niveau national

(69) Le résultat de la procédure d'appel d'offres, c'est-à-dire l'attribution de la branche d'entreprise Laziomar et du marché public de services à CLN, a fait l'objet d'un litige devant le Tribunale amministrativo regionale del Lazio (tribunal administratif régional du Latium, ci-après le «TAR Lazio»).

(70) Vetor S.r.l. (ci-après «Vetor»), qui exploite également la ligne Anzio-Ponza au moyen d'un hydroptère (ligne A1), a saisi le TAR Lazio d'un recours en référé contre la légalité de la procédure d'appel d'offres, lequel a été rejeté par l'ordonnance no 2995/2013. La même juridiction s'est également prononcée sur le fond de l'affaire et a rejeté la plainte de Vetor par l'arrêt no 467/2014. Le Consiglio di Stato (Conseil d'État) a confirmé ces décisions en appel par l'arrêt no 5421/2018.

2.3.3. *Le nouveau contrat de service entre la Regione Lazio et Laziomar*

2.3.3.1. Le bénéficiaire

(71) Comme indiqué au considérant 64, CLN a soumis une offre pour le nouveau contrat de service public. À la suite de l'attribution du marché, le 15 janvier 2014, Laziomar (acquise par CLN, mais ayant conservé sa personnalité juridique) a signé le nouveau contrat de service public avec la Regione Lazio pour l'exploitation des lignes maritimes.

2.3.3.2. Les lignes maritimes

(72) Laziomar fournit des services de transport de passagers, des services mixtes (passagers, véhicules et marchandises) et des services de transport de marchandises (et de marchandises spéciales) dans le cadre du régime de service public sur plusieurs lignes de cabotage, comme indiqué ci-dessous:

Tableau 3

Réseau des lignes exploitées par Laziomar dans le cadre du nouveau contrat de service

Formia-Ponza (transbordeur — service mixte) — **ligne T1**
Formia-Ventotene (transbordeur — service mixte) — **ligne T2**
Terracina-Ponza (transbordeur — service mixte et service de transport de marchandises) ([1]) — **ligne T3**
Terracina-Ventotene (transbordeur — service mixte) — **ligne T4**
Anzio-Ponza (hydroptère — service de transport de passagers) — **ligne A1**
Formia-Ponza (hydroptère — service de transport de passagers) — **ligne A2**
Formia-Ventotene (hydroptère — service de transport de passagers) — **ligne A3**
([1]) Certaines liaisons sur cette ligne sont réservées au seul transport de marchandises (voir tableau 9).

2.3.3.3. Durée

(73) Le nouveau contrat de service entre la Regione Lazio et Laziomar a une durée de dix ans (2014-2024).

2.3.3.4. Les obligations de service public

(74) Les obligations de service public imposées à Laziomar concernent, entre autres, les ports desservis, le type et la capacité des navires affectés aux lignes maritimes exploitées, la fréquence du service et les tarifs maximaux.

2.3.3.5. Les dispositions relatives à la compensation et l'attribution définitive

(75) Sur la base de la procédure d'appel d'offres pour la compensation au titre du nouveau contrat relatif à l'exécution des obligations de service public sur les lignes maritimes visées au considérant 43, la Regione Lazio a fixé la rémunération annuelle de base à 14 300 550 EUR, sous réserve d'une révision à la baisse. Le montant a finalement été fixé à 12 752 074 EUR (soit 127 520 740 EUR sur une période contractuelle de dix ans).

(76) En vertu de l'article 6 du contrat, la Regione Lazio peut adapter la compensation, à la hausse ou à la baisse, afin de tenir compte des modifications relatives aux voyages réellement effectués chaque année. Le niveau de la compensation ne varie pas si le nombre de voyages effectués chaque année diffère du nombre défini contractuellement, à la hausse ou à la baisse, de 3 % ou moins. En cas d'évolution, à la hausse ou à la baisse, de plus de 3 %, la rémunération est adaptée en conséquence sur la base de la multiplication du nombre de voyages effectués en plus ou en moins par le prix unitaire indiqué dans l'offre. En 2017, le contrat de service a été modifié afin d'adapter le niveau de la compensation au montant de 13 524 536 EUR.

(77) Le montant de la compensation est déterminé sur la base de la procédure établie par la décision du CIPE (voir considérants 47 à 57). Les garanties prévues dans la décision du CIPE se reflètent dans le nouveau contrat de service.

(78) Le contrat de service prévoit le paiement d'une compensation ne dépassant pas ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution des obligations de service public (équilibre économique et financier). En cas d'écart par rapport à cet équilibre contractuel, le contrat de service prévoit à l'article 25 un mécanisme de rééquilibrage évaluant tous les paramètres liés au paiement de la compensation. Dès lors, si, à la suite d'une modification substantielle ([29]) des paramètres clés sur lesquels il repose, le montant de la compensation s'avère insuffisant pour couvrir l'ensemble des coûts occasionnés par la prestation du service, le nouveau contrat de service prévoit une révision des paramètres clés de cette compensation, à savoir: i) le système tarifaire; ii) le niveau des services publics offerts; iii) le niveau du plafond des prix annuels; et iv) les apports en capital destinés aux investissements.

(79) Conformément à l'article 4 (paragraphes 4 à 6) du contrat de service, la compensation versée à l'opérateur est réduite de 80 % en cas d'interruption des services pour cause de grève des salariés et de 30 % en cas d'autres événements imprévus, tandis que la non-exécution des prestations en raison de circonstances autres que des grèves ou des événements imprévus entraînerait le paiement de pénalités, conformément à l'article 9 du contrat de service.

(80) Conformément à l'article 22 du contrat de service, l'opérateur est tenu de mettre en œuvre un système de suivi technique, économique et de gestion, en vertu duquel le compte de résultat annuel relatif au service fourni sur la base du contrat de service est soumis à l'autorité régionale pour vérification.

(81) Conformément à l'article 4, paragraphe 2, du contrat de service, la compensation annuelle devant être versée à Laziomar a été estimée à 12 752 074 EUR. Toutefois, conformément à l'article 4, paragraphe 3, du contrat de service, le prix réel payé à Laziomar est déterminé sur la base de la production effectivement réalisée (soit le prix au mille nautique pour chaque ligne), compte tenu des risques (commerciaux et industriels) exposés dans le contrat (par exemple, réduction de la compensation en cas de non-départ, pénalités en cas d'interruption de services, etc.).

(82) Le tableau 4 présente la compensation fixée sur la base de la procédure d'appel d'offres pour l'ensemble de la période contractuelle et la compensation effectivement versée à Laziomar pour la période 2014-2019 à la suite des modifications relatives à la production réalisée, au titre de l'article 6 du contrat de service.

Tableau 4

Compensation fixée et versée à Laziomar pour la période 2014-2019 dans le cadre du nouveau contrat de service

Année	Compensation fixée (EUR)	Compensation versée (EUR)
2014	12 752 074	13 374 589
2015	12 752 074	13 376 167
2016	12 752 074	13 330 304
2017	12 752 074	13 370 070
2018	12 752 074	13 356 282
2019	12 752 074	13 366 510

([29]) L'article 25, paragraphe 2, dispose que: «Un écart positif ou négatif de l'équilibre économique et financier de la gestion peut être dû à:
a) une gestion inefficace;
b) une communication incorrecte par Laziomar des services effectivement fournis aux fins de la détermination du prix annuel;
c) des conditions de marché exceptionnellement défavorables, indépendantes de Laziomar, qui se traduisent par une détérioration des conditions d'exploitation et, par conséquent, une augmentation des coûts d'exploitation ou une diminution des recettes tirées des tarifs, de nature à entraîner une variation négative du résultat d'exploitation de plus de 10 %;
d) des charges financières;
e) des modifications des dispositions législatives et réglementaires fixant de nouvelles conditions pour l'exécution du service prévu dans le contrat;
f) de nouveaux investissements demandés par la Regione Lazio, devant être financés par les ressources publiques prévues à l'article 19;
g) la modification du système tarifaire visé à l'article 3;
h) des conditions de marché exceptionnellement favorables, entraînant une variation positive du résultat d'exploitation de plus de 10 %;
i) une augmentation du coût unitaire de personnel en vue de respecter la convention collective nationale de travail et la négociation de l'entreprise en matière de pensions complémentaires;
j) la politique commerciale appliquée par Laziomar dans les limites maximales définies à l'annexe G du présent contrat.» (traduction non officielle de la Commission).

2.3.4. *La priorité d'accostage*

(83) L'article 19 *ter*, paragraphe 21, de la loi de 2009 établit que, afin de garantir la continuité territoriale avec les îles et compte tenu des obligations de service public, les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Laziomar, bénéficient du maintien des postes d'accostage déjà assignés et de la priorité d'attribution de nouveaux postes d'accostage, dans le respect des procédures relevant de la compétence des autorités portuaires et maritimes, telles qu'établies par la loi n° 84 du 28 janvier 1994 et par le code italien de la navigation.

2.3.5. *Les mesures prévues par la loi de 2010*

(84) La loi de 2010 prévoyait la possibilité, pour les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, d'utiliser temporairement les ressources financières déjà engagées ([30]) pour la modernisation et l'adaptation de la flotte, afin de couvrir le besoin urgent de liquidités. Les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia qui avaient eu recours à cette possibilité étaient, en tout état de cause, tenues de reconstituer ces fonds affectés, de manière à pouvoir, dans tous les cas, entreprendre les travaux nécessaires pour moderniser leurs navires et se conformer aux nouvelles normes de sécurité internationales définies par l'accord de Stockholm de 1996 ([31]).

(85) En particulier, 23 750 000 EUR ont été dégagés pour financer les travaux de modernisation de l'ensemble du groupe Tirrenia, en ayant recours à deux lignes de crédit ([32]). Toutefois, Laziomar n'a pas profité de ces lignes de crédit (voir considérant 132).

(86) L'article 1[er] de la loi de 2010 prévoit, en outre, ce qui suit:

a) les conventions initiales sont prorogées du 1[er] octobre 2010 jusqu'à l'achèvement du processus de privatisation de Tirrenia et de Siremar (voir aussi considérant 31);

b) l'article 19 *ter* du décret-loi n° 135/2009, converti, après modifications, en loi de 2009, est modifié par l'introduction du paragraphe 24 *bis*, en vertu duquel toutes les opérations et tous les actes officiels relevant de la mise en application des dispositions des paragraphes 1 à 15 de la loi de 2009 bénéficient de l'exonération fiscale. Ces paragraphes concernent la libéralisation du secteur du cabotage maritime par la privatisation du groupe Tirrenia, y compris la phase préparatoire, c'est-à-dire le transfert des sociétés régionales à leurs régions respectives;

c) afin de garantir la continuité du service public et de soutenir le processus de privatisation des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, les régions concernées peuvent avoir recours aux ressources du Fondo per le aree sottoutilizzate (fonds pour les zones sous-exploitées; ci-après le «FAS») ([33]) visé à la décision n° 1/2009 du CIPE du 6 mars 2009 ([34]).

2.4. **La procédure d'infraction 2007/4609**

(87) À la suite d'échanges intervenus précédemment entre les services de la Commission et les autorités italiennes, le 19 décembre 2008, le directeur général de la direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne a envoyé une demande de renseignements à l'Italie. Cette demande portait, entre autres, sur une vue d'ensemble des lignes de service public exploitées durant cette période et sur la mission de service public que l'Italie avait prévue dans le cadre des nouvelles conventions proposées. L'Italie a également été invitée à fournir des informations plus détaillées sur les plans de privatisation du groupe Tirrenia.

(88) Par lettre du 28 avril 2009, l'Italie a envoyé une réponse détaillée à la demande de la Commission du 19 décembre 2008, dans laquelle elle a notamment déclaré ce qui suit:

1) la prorogation des conventions initiales jusqu'au 31 décembre 2009 était nécessaire pour mener à bien la libéralisation du secteur du cabotage maritime en Italie en privatisant le groupe Tirrenia;

([30]) Comme prévu par l'article 19, paragraphe 13 *bis*, du décret-loi n° 78/2009, converti en loi n° 102/2009 (ci-après la «loi n° 102/2009 »), et par l'article 19 *ter*, paragraphe 19, de la loi de 2009.

([31]) Ces normes de sécurité ont ensuite été détaillées dans la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998, transposée par le décret législatif n° 45 du 4 février 2000, dans la directive 2003/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003, transposée par le décret législatif n° 52 du 8 mars 2005, et dans la directive 2003/25/CE du Parlement européen et du Conseil, transposée par le décret législatif n° 65 du 14 mars 2005.

([32]) Tous les fonds (à savoir 7 000 000 EUR) prévus par l'article 19 *ter*, paragraphe 19, de la loi de 2009 et 16 750 000 EUR provenant des fonds prévus par la loi n° 102/2009.

([33]) Le FAS est un fonds national qui soutient la mise en œuvre de la politique régionale italienne. Ses ressources sont destinées principalement aux régions reconnues comme étant sous-exploitées par les autorités italiennes.

([34]) GURI n° 137 du 16 juin 2009.

2) la compensation de service public octroyée au groupe Tirrenia était nécessaire pour garantir la continuité territoriale avec les îles en exploitant des liaisons maritimes qui n'avaient pas été assurées de manière adéquate par les opérateurs privés présents sur le marché;

3) un processus approfondi de rationalisation des lignes s'est achevé le 10 mars 2009, aux fins duquel il a été tenu compte des aspects connexes pertinents sur le plan social et économique ainsi qu'en matière d'emploi, de même que de la nécessité de sauvegarder les liaisons essentielles pour garantir la continuité territoriale, en invitant les six régions concernées à participer à une consultation. Le processus de rationalisation aurait entraîné une réduction du coût net du service public d'environ 66 000 000 EUR et le licenciement d'environ 600 marins embarqués sur les navires des sociétés du groupe Tirrenia. L'Italie a rappelé, de surcroît, que la rationalisation de 2009 a permis de mener à bien les mesures amorcées (en 2004, 2006 et 2008) pour réduire les services assurés par le groupe Tirrenia;

4) les objectifs du processus de rationalisation prévoyaient: i) le maintien des liaisons nécessaires pour garantir la continuité territoriale entre les îles et les régions et la protection du droit à la santé, aux études et à la mobilité, ii) la rationalisation des liaisons dès lors que des opérateurs privés assuraient les mêmes liaisons pendant la même période, avec des garanties de qualité et de continuité analogues, et iii) la rationalisation des liaisons estivales et à grande vitesse réservées au transport de passagers;

5) dans son courrier, l'Italie a fourni une vue d'ensemble des lignes exploitées par les sociétés du groupe Tirrenia en 2008 et du nombre réduit de lignes qu'elles exploiteraient en 2009. Selon l'Italie, ces dernières devaient faire l'objet des nouvelles conventions devant être conclues avec les nouveaux propriétaires des sociétés du groupe Tirrenia.

(89) Le 21 décembre 2009, le directeur général de la direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne a envoyé un courrier à l'Italie, faisant observer, entre autres, que compte tenu de la restructuration radicale du secteur du cabotage maritime en Italie et de l'impact social qu'aurait eu la privatisation au moyen d'appels d'offres sur la base d'un simple contrat de service public, l'organisation d'une procédure d'appel d'offres en vue de l'attribution de pareils contrats à des compagnies maritimes était, en principe et à titre exceptionnel, acceptable, afin de garantir le respect du principe de non-discrimination entre les armateurs européens visé par le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil ([35]) (ci-après le «règlement sur le cabotage maritime»). La Commission fait observer que le règlement sur le cabotage maritime n'impose pas aux États membres de privatiser leurs compagnies de transport maritime, mais simplement de libéraliser ce marché spécifique.

(90) Le 29 janvier 2010 ([36]), la Commission a envoyé une lettre de mise en demeure relative à l'application erronée du règlement sur le cabotage maritime, dans laquelle elle a rappelé que, lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire entre les armateurs de l'Union. Aux termes de l'article 4, paragraphe 3, dudit règlement, les contrats de service public existants peuvent rester en vigueur jusqu'à leur date d'expiration. La Commission a néanmoins relevé que les sociétés du groupe Tirrenia ont continué à exploiter les services de transport maritime après l'expiration des contrats de service public respectifs (les conventions initiales). Plus précisément, ces conventions devaient arriver à échéance à la fin de l'année 2008, mais l'Italie les a prorogées à plusieurs reprises. La Commission a dès lors invité cette dernière à présenter ses observations à ce propos.

(91) Par ailleurs, le 29 janvier 2010, le directeur général de la direction générale de l'énergie et des transports de la Commission européenne a répondu à la lettre de l'Italie du 22 janvier 2010, en soulignant que sa réponse concernait uniquement le respect du règlement sur le cabotage maritime et non les questions relatives aux aides d'État. Dans ce contexte, il a indiqué que les justifications fournies au sujet de certaines lignes étaient suffisantes pour lever les réserves émises précédemment. Le directeur général a rappelé que les contrats de service public ne peuvent porter que sur des lignes pour lesquelles il existe une défaillance du marché.

(92) Le 29 mars 2010, l'Italie a répondu à la lettre de la Commission du 29 janvier 2010.

(93) Le 10 septembre 2010, lors d'une réunion ad hoc, l'Italie a informé la Commission que la procédure de mise en concurrence pour le contrat concernant, entre autres, les lignes de l'archipel des îles Pontines exploitées par Caremar à l'époque était retardée. Par la suite, la loi n° 163 du 1er octobre 2010 a prorogé une nouvelle fois les conventions initiales, jusqu'à l'achèvement des procédures de privatisation de Tirrenia et de Siremar (voir aussi considérant 31).

([35]) Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (JO L 364 du 12.12.1992, p. 7).

([36]) La lettre de mise en demeure a été adoptée le 28 janvier 2010, mais n'a été notifiée à l'Italie que le jour suivant.

(94) Compte tenu de ces évolutions, le 24 novembre 2010, la Commission a envoyé une lettre de mise en demeure complémentaire, dans laquelle elle a:

a) relevé que la convention initiale de Caremar, entre autres, avait été automatiquement prorogée, sans aucune procédure de mise en concurrence;

b) souligné qu'alors que les contrats de service public en cause avaient continué à être appliqués, aucune procédure de mise en concurrence n'avait été menée à bien, entre autres, pour Caremar;

c) indiqué qu'elle se réservait le droit d'émettre, le cas échéant, un avis motivé (après avoir pris connaissance des observations éventuelles de l'Italie).

(95) Le 21 juin 2012, la Commission a adopté un avis motivé concernant le retard pris dans la privatisation de trois sociétés (Caremar, Laziomar et Saremar) de l'ancien groupe Tirrenia. Étant donné que les procédures d'appels d'offres pour les trois autres sociétés (Tirrenia, Toremar et Siremar) avaient été menées à bien dans le courant de l'année 2011 ([37]), ces sociétés étaient exclues du champ d'application de l'avis motivé. La Commission a souligné que, plus de trois ans après la date normale d'expiration des conventions initiales, l'Italie n'avait toujours pas lancé de procédures de mise en concurrence aux fins de l'attribution du contrat de service public pour les liaisons de cabotage maritime exploitées, entre autres, par Laziomar. Ces conventions avaient été automatiquement prorogées pour une durée indéterminée, ce qui a empêché d'autres armateurs de l'Union d'exercer une concurrence pour obtenir les contrats.

(96) Le 8 août 2012, l'Italie a répondu à l'avis motivé, affirmant que les avis d'appel d'offres pour la sélection des sociétés chargées de l'exécution des nouveaux contrats de service public avaient été ou allaient être publiés au *Journal officiel de l'Union européenne*. Plus précisément, en ce qui concerne Laziomar, l'avis a été publié le 1er août 2012.

(97) Le 14 janvier 2014, CLN est devenue le nouveau propriétaire de Laziomar et a conclu un contrat de service public d'une durée de dix ans pour les liaisons avec l'archipel des îles Pontines.

(98) Par lettre datée du 15 juillet 2016, l'Italie a informé la Commission que la privatisation de toutes les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia était achevée. Le 8 décembre 2016, la Commission a décidé de clore la procédure d'infraction.

3. MOTIFS DE L'OUVERTURE ET DE L'EXTENSION DE LA PROCÉDURE

3.1. La prorogation de la convention initiale entre Laziomar et l'Italie ([38])

3.1.1. *Respect de l'arrêt Altmark et existence d'aides*

(99) Dans sa décision de 2011, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que la définition des obligations de service public figurant dans les conventions initiales conclues avec toutes les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia n'était pas assez claire et ne lui permettait donc pas de conclure de manière définitive si elle contenait ou non une erreur manifeste. En particulier, la Commission ne disposait pas, à ce stade, d'une vision complète des obligations effectivement imposées pour l'exploitation des lignes, notamment dans l'archipel des îles Pontines, par rapport aux services proposés par des concurrents sur les mêmes lignes.

(100) La Commission a considéré, à titre préliminaire, que la deuxième condition de l'arrêt Altmark ([39]) était satisfaite, étant donné que les paramètres sur la base desquels la compensation était calculée avaient été préalablement établis et respectaient les exigences de transparence. La Commission a notamment souligné que ces paramètres sont décrits dans les conventions initiales (pour la compensation relative à l'année 2009) ainsi que dans la décision du CIPE (pour la compensation à partir de 2010).

([37]) Même si le transfert officiel de propriété de Tirrenia, de Toremar et de Siremar n'a eu lieu qu'en 2012.

([38]) La décision de 2011 présente des motifs d'ouverture de la procédure concernant, notamment, les aides versées aux six sociétés de l'ancien groupe Tirrenia sur la base des conventions initiales. Au moment de l'adoption de la décision de 2011 (le 5 octobre 2011), les services maritimes sur les lignes de l'archipel des îles Pontines venaient d'être transférés de Caremar à Laziomar (1er juin 2011). Bien que la décision de 2011 ne fasse pas explicitement référence à Laziomar, l'appréciation préliminaire par la Commission de la convention initiale sur les lignes en cause s'applique également à Laziomar, en tant que nouvel exploitant de ces lignes.

([39]) Arrêt du 24 juillet 2003, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) La Commission a néanmoins considéré que la troisième condition de l'arrêt Altmark n'était pas remplie et que les opérateurs pourraient avoir bénéficié d'une surcompensation pour l'exécution des missions de service public. En particulier, la Commission a exprimé des doutes quant à la proportionnalité de la compensation versée aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia depuis 2009, compte tenu de l'absence de définition claire des obligations imposées à ces sociétés. De même, la Commission a exprimé des doutes sur le fait que la prime de risque de 6,5 % applicable à partir de 2010 corresponde à un niveau de risque approprié, dans la mesure où, à première vue, les opérateurs ne supportaient pas les risques que suppose normalement l'exploitation de tels services.

(102) La Commission a également conclu, à titre préliminaire, que la quatrième condition de l'arrêt Altmark n'était pas respectée, étant donné que la prorogation des conventions initiales n'avait pas fait l'objet d'une procédure de marché public. Elle a relevé, de surcroît, qu'aucun des éléments recueillis ne permettait de soutenir que les opérateurs fournissaient effectivement les services en cause à un coût moindre pour la collectivité.

(103) Dans sa décision de 2011, la Commission est dès lors parvenue à la conclusion préliminaire que la compensation de service public versée aux opérateurs au cours de la prorogation des conventions initiales constituait une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Elle a en outre estimé que cette aide devait être considérée comme une aide nouvelle.

3.1.2. *Compatibilité*

(104) Dans la décision de 2011, la Commission a estimé, à titre préliminaire, que la compensation de service public pour les années 2009 à 2011 ne relevait pas du champ d'application de la décision SIEG de 2005 ([40]) ni de l'encadrement SIEG de 2005 ([41]). Elle a donc apprécié cette mesure directement au regard de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE et a exprimé des doutes sur le respect des conditions de compatibilité applicables.

(105) Dans la décision de 2012, la Commission a fait observer qu'un nouveau paquet SIEG était entré en vigueur le 31 janvier 2012, lequel se composait de la décision SIEG de 2011 ([42]) et de l'encadrement SIEG de 2011 ([43]). La Commission a toutefois considéré, à titre préliminaire, que la compensation de service public au titre de la prorogation des conventions initiales ne pouvait ni être considérée comme compatible avec le marché intérieur, ni être exemptée de l'obligation de notification au sens de la décision SIEG de 2011.

(106) La loi de 2010 prévoyait la prorogation de la convention initiale du 30 septembre 2010 jusqu'à la fin du processus de privatisation. Par conséquent, la compensation reçue par Laziomar entre le 1er juin 2011 et sa privatisation a pu être appréciée au regard de l'encadrement SIEG de 2011.

3.2. **La privatisation de Laziomar**

(107) Dans la décision de 2012, la Commission a exprimé des doutes quant à la transparence et à l'inconditionnalité de la procédure d'appel d'offres pour la vente de Laziomar en vue de garantir une vente au prix du marché.

(108) La Commission a considéré que certaines conditions imposées par la privatisation pouvaient avoir limité le nombre de soumissionnaires et/ou influé sur le prix de vente. La Commission a rappelé sa pratique établie en matière de ventes d'actifs d'entreprises appartenant à l'État (ou, dans ce cas, imputables à l'État): des considérations non économiques auxquelles un vendeur privé ne se livrerait pas, telles que des préoccupations liées à l'ordre public, aux exigences d'emploi ou au développement régional, indiquent l'existence d'aides d'État, dès lors qu'elles entraînent des obligations onéreuses pour l'acquéreur potentiel et sont donc susceptibles de faire baisser le prix de vente.

([40]) Décision 2005/842/CE de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 312 du 29.11.2005, p. 67).

([41]) Encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public (JO C 297 du 29.11.2005, p. 4).

([42]) Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général (JO L 7 du 11.1.2012, p. 3).

([43]) Communication de la Commission — Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public.

(109) La Commission a également considéré que les exigences dites financières imposées dans l'avis d'appel d'offres de Laziomar ont effectivement perturbé l'appel d'offres en limitant les soumissionnaires potentiels aux compagnies maritimes existantes, étant donné qu'en l'espèce, la société elle-même, chargée de l'exécution du contrat de service public, avait été mise en vente ([44]).

(110) De même, la Commission a considéré que les offres techniques ont été évaluées avec une pondération beaucoup plus élevée que celle des offres financières (voir considérant 62), alors que le prix des parts avait été fixé par les pouvoirs publics.

(111) Pour les motifs exposés ci-dessus, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que le processus de privatisation de Laziomar n'avait pas été suffisamment transparent et inconditionnel pour garantir en soi une vente au prix du marché et obtenir le prix le plus élevé pour les parts. Par conséquent, à ce stade, la Commission n'a pas pu exclure que ce processus ait eu pour effet de conférer un avantage économique à l'acquéreur.

(112) Sur la base des informations disponibles au moment de l'adoption de sa décision de 2012, la Commission a également conclu à l'incompatibilité avec le marché intérieur des aides potentiellement octroyées au cours du processus de privatisation.

3.3. **Le nouveau contrat de service entre la Regione Lazio et Laziomar**

3.3.1. *Respect de l'arrêt Altmark, existence d'aides et compatibilité*

(113) Dans la décision de 2012, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que la compensation octroyée à Laziomar ne satisfaisait pas aux conditions énoncées dans l'arrêt Altmark et constituait donc une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La Commission est parvenue à cette conclusion en raison du fait que: i) des concurrents qui semblaient offrir des services similaires étaient présents au moins sur certaines lignes exploitées par Laziomar, et la Commission ne disposait pas d'informations suffisantes afin de déterminer si le SIEG répondait à un besoin réel de service public, qui n'aurait pas pu être satisfait par les seules forces du marché; ii) le calcul de la compensation conformément à la décision du CIPE semblait avoir donné lieu à une surcompensation de l'opérateur pour la fourniture du service public, pour les mêmes raisons que celles exposées dans la décision de 2011; et iii) la quatrième condition de l'arrêt Altmark ne semblait pas être satisfaite, étant donné que le service public avait fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres et soumis à la condition que l'adjudicataire acquière l'ensemble de la société Laziomar. La Commission a conclu que si le contrat de service public avait fait l'objet d'un appel d'offres sans obligation d'achat, le coût pour la collectivité aurait été moindre.

3.3.2. *Compatibilité*

(114) En ce qui concerne la compatibilité de la compensation versée à Laziomar avec le marché intérieur, la Commission a relevé qu'il résultait des informations fournies par les autorités italiennes que la décision SIEG de 2011 n'était pas applicable. En tout état de cause, la Commission n'a pu tirer aucune conclusion concernant l'application de la décision SIEG de 2011, car le contrat signé n'avait pas été fourni à ce stade. La Commission n'a reçu aucune information (par exemple, le nombre de passagers transportés au cours des deux années précédant celle du mandat) lui permettant d'examiner les autres conditions de compatibilité énoncées dans la décision SIEG de 2011. La Commission a donc apprécié l'aide au regard de l'encadrement SIEG de 2011, mais cette appréciation ne lui ayant pas permis de lever les doutes quant au respect des conditions de compatibilité prévues par cet encadrement, elle a invité l'Italie à fournir la preuve de cette compatibilité.

3.4. **La priorité d'accostage**

(115) Dans sa décision de 2011, la Commission a conclu à titre préliminaire que, dès lors que la priorité d'accostage ne fait pas l'objet d'une rémunération, cette mesure constitue un avantage d'origine réglementaire qui ne suppose aucun transfert de ressources d'État et ne peut pas, dès lors, être considérée comme une aide d'État. La Commission a estimé que, dans la mesure où Laziomar fournit un véritable service d'intérêt économique général et où cette priorité n'est accordée que pour les lignes exploitées dans le cadre du SIEG, cette priorité, si elle donnait lieu à une rémunération, ne conférerait pas d'avantage économique supplémentaire en ce sens qu'elle serait intrinsèquement liée à la prestation du SIEG. La Commission a néanmoins invité l'Italie et les tiers à fournir des renseignements complémentaires à cet égard.

([44]) L'invitation à soumettre une offre prévoyait que le chiffre d'affaires total des soumissionnaires potentiels dans le secteur du transport maritime au cours des trois dernières années ne pouvait pas être inférieur à 60 000 000 EUR.

(116) Ayant exprimé des doutes quant à la légalité de la mission de SIEG, la Commission n'a pas pu tirer de conclusions sur la compatibilité de la mesure avec le marché intérieur, si celle-ci devait être considérée comme une aide.

3.5. **Les mesures prévues par la loi de 2010**

(117) Dans la décision de 2011, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que toutes les mesures prévues par la loi de 2010 constituaient une aide d'État en faveur des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Laziomar. Parmi ces mesures, figurent notamment: 1) l'utilisation possible, à des fins de liquidité, des fonds destinés à la modernisation des navires; 2) les exonérations fiscales liées au processus de privatisation; et 3) l'utilisation possible de ressources du FAS. La Commission a invité l'Italie à préciser si et en quoi chacune de ces mesures était nécessaire à la prestation du service public.

(118) En outre, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que ces mesures constituaient probablement des aides au fonctionnement ayant contribué à réduire les coûts que Laziomar et les autres sociétés de l'ancien groupe Tirrenia auraient dû, normalement, supporter elles-mêmes et, partant, que ces mesures devraient être considérées comme étant incompatibles avec le marché intérieur.

4. **OBSERVATIONS DE L'ITALIE**

4.1. **Sur les obligations de service public et sur l'environnement concurrentiel**

(119) L'Italie a fourni une liste des lignes (étayée par la documentation juridique correspondante) soumises à des obligations de service public et exploitées par Caremar, puis par Laziomar, reprenant les fréquences saisonnières, les horaires, l'environnement concurrentiel et les raisons qui ont conduit à des obligations de service public.

(120) En ce qui concerne l'existence d'un véritable service d'intérêt économique général, l'Italie a fait remarquer que les obligations de service public susmentionnées ont été établies afin de maintenir la continuité territoriale et les liaisons entre le continent et les îles, et d'assurer l'approvisionnement des marchandises, y compris des marchandises spéciales, nécessaires au bon fonctionnement des services publics et sociaux sur les îles. Ce service contribue également au développement économique des îles, tout en répondant aux exigences essentielles de mobilité des communautés insulaires tout au long de l'année et en garantissant le respect du droit constitutionnel à la continuité territoriale ([45]).

(121) En ce qui concerne l'environnement concurrentiel, l'Italie a fourni des informations montrant que Laziomar est le seul opérateur effectuant ces liaisons tout au long de l'année, et qu'il n'y a eu une concurrence sur certaines lignes que pendant la haute saison. Compte tenu de ce qui précède, l'Italie considère que le service offert par Laziomar ne peut être remplacé et que la continuité territoriale n'aurait pas pu être garantie par les seules forces du marché.

4.2. **Sur la privatisation de Laziomar**

4.2.1. *Sur le prix de vente de Laziomar*

(122) Selon l'Italie, la privatisation de Laziomar a impliqué le transfert de la totalité du capital social de la société dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres public lancée par la Regione Lazio. Cette procédure a également prévu l'attribution simultanée de services publics de navigation dans l'archipel des îles Pontines pour une période de dix ans aux fins du maintien de la continuité territoriale.

(123) La Regione Lazio a demandé à un expert indépendant de réaliser une évaluation (voir considérants 66 et 67) afin d'apprécier les aspects juridiques et économiques de la vente de Laziomar. Selon l'Italie, cette évaluation illustre de manière claire et concise les procédures suivies pour déterminer la valeur de marché du capital social de Laziomar.

([45]) Selon l'Italie, la continuité territoriale est une exigence fondamentale, en particulier pour l'île de Ponza, qui se trouve à environ 27 milles nautiques de Terracina et à 36 milles nautiques d'Anzio et qui compte moins de 3 400 habitants. Selon les autorités italiennes, il en va de même pour l'île de Ventotene, qui compte moins de 800 habitants.

4.2.2. *Sur le caractère transparent et non discriminatoire de la procédure*

(124) L'Italie souligne que les procédures se sont déroulées selon des critères de mise en concurrence pleinement conformes aux principes de transparence et de non-discrimination. Elle a fait valoir que les sept parties admises à la phase suivante de la procédure d'appel d'offres avaient reçu les informations pertinentes nécessaires pour soumettre une offre, y compris le règlement de l'appel d'offres et ses annexes, le contrat de service et ses annexes ainsi que le contrat de transfert des actions et ses annexes.

(125) L'Italie indique également que la Regione Lazio a supprimé de l'appel d'offres les conditions d'éligibilité financière qui auraient permis aux seules compagnies maritimes de participer à la procédure (voir considérant 109). Afin de permettre la participation la plus large possible à la procédure, l'avis d'appel d'offres offrait en outre expressément aux soumissionnaires la possibilité de participer sous une forme agrégée au moyen de groupements temporaires de concurrents, de consortiums ou de GEIE.

(126) En ce qui concerne les doutes de la Commission quant à la question de savoir si les offres techniques ont été évaluées avec une pondération beaucoup plus élevée que celle des offres financières (respectivement 70 et 30 points), l'Italie renvoie à l'arrêt n° 782/2017 du Consiglio di Stato du 30 mars 2017 ([46]), selon lequel, pour l'application de ce critère, le contractant doit «valoriser les éléments qualitatifs de l'offre et identifier des critères garantissant une concurrence effective sur les aspects techniques. À cette fin, il doit fixer un plafond pour la note financière pour éviter que cet élément ne prévale sur les autres».

(127) Par conséquent, selon l'Italie, cette pondération différente a permis d'évaluer de manière cohérente les éléments qualitatifs de l'offre et de décourager les révisions excessives des prix à la baisse, qui auraient été difficiles à supporter sans sacrifier la qualité du service public. En outre, elle a permis à la Regione Lazio de réaliser d'importantes économies de coûts, puisque l'adjudicataire s'est vu attribuer le contrat de fourniture du service public pour un montant de compensation inférieur de 10,8 % au prix de base (voir considérant 75).

4.3. **Sur la conformité de la prorogation de la convention initiale et du nouveau contrat de service public avec les conditions de l'arrêt Altmark**

(128) L'Italie fait valoir que les quatre conditions de l'arrêt Altmark sont remplies tant pour la période 2011-2013 que pour la période 2014-2024, pour les raisons suivantes:

— les première et deuxième conditions de l'arrêt Altmark n'ont pas été contestées par la Commission dans la décision de 2012,

— en ce qui concerne la troisième condition de l'arrêt Altmark et les doutes soulevés par la Commission dans la décision de 2011 quant au fait que la prime de risque de 6,5 % établie par la décision du CIPE ne semblait pas refléter un niveau de risque approprié (considérants 206 et 207), l'Italie renvoie à la décision de la Commission du 13 juin 2017 relative à la liaison maritime rapide pour passagers entre Messine et Reggio Calabria, en Italie, dont la méthode de calcul, fondée sur un taux de rendement attendu de 8 %, n'avait pas été contestée ([47]). En particulier, dans ce dernier cas, la Commission avait accepté un taux de 8 % incluant la prime de risque de 6,5 % mentionnée dans la décision du CIPE, compte tenu du fait que le marché ne comportait pas l'octroi de droits exclusifs, majorée d'un taux supplémentaire de 1,5 % en raison de la courte durée du contrat. En outre, s'agissant du nouveau contrat de service public, l'Italie indique que toute mesure visant à rétablir l'équilibre économique et financier ne pourrait être appliquée qu'en cas de variation des recettes nettes de plus de 3 %, tandis que toute réduction en dessous de 3 % aurait été supportée par Laziomar. En conséquence, toute surcompensation éventuelle est évitée, et

— l'Italie considère que la quatrième condition de l'arrêt Altmark est également remplie, étant donné que l'attribution du contrat de service public a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres transparente et concurrentielle, qui a permis de sélectionner le soumissionnaire capable de fournir les services au moindre coût. En outre, en ce qui concerne l'association du nouveau contrat de service à la privatisation de Laziomar, l'Italie fait valoir que le montant de l'appel d'offres pour la vente de Laziomar ne représente qu'environ 1,4 % du montant total établi pour le service public (c'est-à-dire la compensation totale de 127 520 740 EUR pour la période contractuelle de dix ans). Par conséquent, cela ne semble pas avoir d'incidence significative sur le résultat de la sélection du soumissionnaire en ce qui concerne le coût du service.

([46]) Cet arrêt a été rendu à la demande du ministère des infrastructures et des transports sur le projet de décret législatif relatif aux «Dispositions complétant et corrigeant le décret législatif n° 50, du 18 avril 2016» (décret correctif du code des marchés publics).

([47]) SA.42710 SIEG — Service de liaison maritime rapide pour passagers entre Reggio Calabria et Messine.

4.4. **Sur la priorité d'accostage**

(129) L'Italie fait valoir que la priorité d'accostage (voir considérant 83) est justifiée par la nécessité de fournir le service public et que Laziomar ne bénéficie d'aucun avantage économique qui entraînerait également une perte de ressources d'État.

(130) Selon elle, tous les exploitants de transbordeurs versent des droits ordinaires aux autorités portuaires pour l'accostage. L'Italie fait également valoir que cette priorité d'accostage n'a été appliquée que sur les lignes de service public et que Laziomar n'a versé et ne verse aucun droit complémentaire pour cette priorité d'accostage, dans la mesure où, même en l'absence de toute priorité officielle, les ports lui attribueraient le premier choix en matière de créneaux d'accostage, compte tenu de sa mission de service public.

4.5. **Sur les mesures prévues par la loi de 2010**

(131) De même, en ce qui concerne les mesures prévues par la loi de 2010 (voir considérants 84, 85 et 86), l'Italie fait valoir que Laziomar n'était pas la destinataire de ces mesures, qu'elle n'en avait pas bénéficié ou qu'elle n'en bénéficierait pas à l'avenir.

(132) Dans ce contexte, l'Italie affirme que c'est Caremar, qui, à l'époque, exploitait les lignes de cabotage maritime dans l'archipel des îles Pontines, qui a été la bénéficiaire des ressources financières déjà engagées par la loi n° 102/2009 et qu'elle les a effectivement utilisées. En particulier, 1 410 000 EUR ont été alloués à Caremar pour l'adaptation de deux navires qui ont ensuite été transférés gratuitement à Laziomar (Quirino et Tetide). Il a également été affirmé que ces fonds n'ont pas été utilisés à des fins de liquidité.

(133) Quant aux exonérations fiscales relatives au processus de privatisation, l'Italie estime que, pour ce qui est de l'impôt sur les sociétés, la mesure n'a pas été appliquée, étant donné que Caremar, Saremar et Toremar ont été transférées aux régions à titre gratuit. En l'absence de rémunération, l'article 86, paragraphe 1, point a), du Testo unico delle imposte sui redditi (texte unique des impôts sur le revenu) concernant les plus-values en cas de transfert d'actifs contre paiement d'une contrepartie ne s'applique donc pas. En ce qui concerne la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), l'Italie a fait observer que les transferts de Caremar, de Saremar et de Toremar constituent des opérations exonérées de la TVA, au sens de l'article 10, paragraphe 1, point 4, du décret du Président de la République n° 633 du 26 octobre 1972. Pour ce qui est des impôts indirects autres que la TVA, l'Italie a souligné que l'exonération prévue par la loi de 2010 se voulait une simplification administrative. D'un point de vue fiscal, les effets de cette exonération peuvent être considérés comme négligeables et comme ayant peu d'incidences pour ce qui est des taxes appliquées sur la base de taux forfaitaires. Il s'agit, notamment, des droits d'enregistrement (168 EUR par document), des droits d'inscription hypothécaire et d'inscription au registre foncier (168 EUR chacune) et des droits de timbre (14,62 EUR pour quatre pages).

(134) En ce qui concerne les ressources du FAS, l'Italie soutient que Laziomar n'a reçu aucun avantage et précise que les ressources du FAS n'ont pas été utilisées pour fournir une compensation supplémentaire aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Laziomar. Au contraire, ces ressources ont été mises à disposition pour compléter les crédits budgétaires prévus pour le paiement des compensations de service public aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, lorsqu'ils étaient insuffisants. L'Italie constate que l'article 1er, paragraphe 5 *ter*, du décret-loi n° 125/2010 a permis aux régions d'utiliser les ressources du FAS pour financer (partiellement) la compensation régulière des obligations de service public et garantir ainsi la continuité des services publics maritimes. En outre, l'Italie a précisé que, conformément à l'article 26 du décret-loi n° 185/2008, 65 000 000 EUR ont été alloués au groupe Tirrenia pour chacune des années 2009, 2010 et 2011 et que 195 000 000 EUR ont donc été prélevés sur les ressources du FAS. Ces fonds ont ensuite été transférés sur le compte du ministère des transports pour le paiement de la compensation de service public aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia [Tirrenia, Siremar, Caremar (à l'époque), Toremar et Saremar]. Par conséquent, cette mesure consisterait uniquement en l'affectation de ressources dans le budget de l'Italie pour le paiement des compensations de service public.

4.6. **Sur les méthodes de calcul de la compensation pour la période 2011-2019 et sur la prime de risque de 6,5 % établie par la décision du CIPE de 2010**

(135) L'Italie fait valoir que, jusqu'au 14 janvier 2014, les paramètres utilisés pour calculer la compensation versée à Laziomar étaient définis par la décision du CIPE. À partir du 15 janvier 2014, la compensation a été définie dans le contrat de service public, sur la base de la méthode exposée dans la décision du CIPE et en tenant compte de l'offre financière soumise par l'acquéreur de Laziomar, CLN, dans le cadre de la procédure d'appel d'offres.

(136) L'Italie a néanmoins précisé qu'étant donné que la loi de 2009 limite le montant de la compensation, il a été décidé de simplifier le calcul en appliquant un taux de 6,5 % comme taux forfaitaire de rendement du capital. Cette approche simplifiée a été appliquée durant la période de prorogation de la convention initiale et s'applique encore en vertu du nouveau contrat de service public avec Laziomar.

(137) En outre, selon l'Italie, le taux forfaitaire de rendement du capital de 6,5 % est jugé approprié, étant donné que le mécanisme de rééquilibrage prévu à l'article 25 du contrat (voir considérant 78) s'applique de manière très stricte. En outre, ce mécanisme (une révision du plafond des prix annuels) ne pourrait pas s'appliquer dans les cas où un bénéficiaire, tel que Laziomar, est sous-compensé.

(138) Dans le tableau 5, l'Italie présente les éléments pris en compte dans le calcul de la prime de risque pour Laziomar pour la période 2011-2019:

Tableau 5

ROCE de Laziomar pour la période 2011-2019

(en milliers EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Immobilisations corporelles et incorporelles	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stocks	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Créances clients et commerciales	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dettes fournisseurs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Capitaux investis (nets)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rendement du capital (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. **Sur la conformité du nouveau contrat de service public avec la décision SIEG de 2011**

(139) Quoiqu'elle estime que la compensation de service public versée à Laziomar au titre du nouveau contrat de service public ne constitue pas une aide d'État, l'Italie a expliqué pourquoi cette mesure serait conforme à la décision SIEG de 2011, s'il s'agissait d'une aide.

(140) Dans sa réponse, l'Italie fait valoir que tant la décision SIEG de 2005 que la décision SIEG de 2011 sont applicables, étant donné que la conclusion du contrat de service public était prévue à l'article 19 *ter* de la loi de 2009 et dans le décret de la Regione Lazio.

(141) L'Italie a fourni des données pour les années 2012 et 2013, qui montrent que le nombre annuel moyen de passagers ne dépassait le seuil de 300 000 prévu à l'article 2, paragraphe 1, point d), de la décision SIEG de 2011 sur aucune des liaisons en question au cours des deux exercices précédant celui de l'attribution du SIEG à Laziomar (soit 240 430 passagers en 2012 et 254 167 passagers en 2013).

4.8. **Sur la conformité du nouveau contrat de service public avec l'encadrement SIEG de 2011**

(142) L'Italie fait valoir que le service public confié à Laziomar constitue un véritable service d'intérêt économique général sur la base d'un mandat, à savoir le contrat de service, qui contient et décrit le contenu et la durée des obligations de service public, le territoire concerné, le mécanisme de compensation et les paramètres de calcul de la compensation.

(143) En outre, selon l'Italie, la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, étant donné que le montant de la compensation a été déterminé dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres sur la base des critères fixés par la décision du CIPE, et que le contrat prévoit un système de suivi permettant d'éviter toute surcompensation.

(144) De même, en ce qui concerne le taux de rendement, l'Italie renvoie à la décision de la Commission du 13 juin 2017 (dans l'affaire SA.42710) (voir considérant 128), dans laquelle la Commission n'avait pas contesté un taux de rendement supérieur à 6,5 % (soit 8 %).

5. **APPRÉCIATION**

5.1. **Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE**

(145) L'article 107, paragraphe 1, du TFUE dispose que «sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(146) Les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatives. Dès lors, pour déterminer si les mesures notifiées constituent une aide d'État au sens de cette disposition, il y a lieu de vérifier que toutes les conditions précitées sont remplies. Le soutien financier doit notamment:

a) être accordé par un État membre ou au moyen de ressources d'État;

b) favoriser certaines entreprises ou certaines productions;

c) fausser ou menacer de fausser la concurrence; et

d) affecter les échanges entre États membres.

(147) La Commission relève que la priorité d'accostage, qui s'applique uniquement aux lignes de service public, est indissociablement liée à l'exécution du SIEG par Laziomar et par son acquéreur, CLN. Par conséquent, cette mesure sera appréciée conjointement avec la compensation de service public octroyée à ces sociétés (voir sections 5.1.1 et 5.1.2).

(148) La Commission souligne par ailleurs que le nouveau contrat de service public conclu entre l'Italie et Laziomar devrait être examiné conjointement avec la privatisation de Laziomar. Cette appréciation conjointe est appropriée, dans la mesure où l'Italie a organisé, en substance, un appel d'offres visant à l'attribution du nouveau contrat de service public, à la suite duquel l'adjudicataire aurait dû acquérir la totalité du capital social de Laziomar afin de remplir les obligations de service public prévues dans le contrat de service public susmentionné.

5.1.1. *La prorogation de la convention initiale entre Laziomar et l'Italie*

5.1.1.1. Ressources d'État

(149) Laziomar a été chargée par l'Italie de l'exploitation des lignes maritimes visées par la convention initiale, ultérieurement prorogée. La convention initiale a été conclue avec l'État et la compensation de service public qui en résulte en faveur de Laziomar est versée par l'État à partir de son propre budget. Par conséquent, la compensation de service public versée à Laziomar est imputable à l'État et octroyée au moyen de ressources d'État.

(150) La Commission prend acte du fait que, selon l'Italie, tous les exploitants de transbordeurs versent des droits ordinaires aux autorités portuaires compétentes pour l'accostage, mais que Laziomar n'a payé aucun droit supplémentaire pour la priorité d'accostage. Toutefois, la Commission estime que l'Italie aurait pu, en principe, choisir d'imposer un droit supplémentaire pour la priorité d'accostage et que, en ne le faisant pas, elle a renoncé à percevoir des recettes d'État. Qui plus est, la priorité d'accostage est imputable à l'État, puisqu'elle est reconnue par la législation (voir considérant 83).

5.1.1.2. Sélectivité

(151) Pour pouvoir être qualifiée d'aide d'État, une mesure doit être sélective. La compensation de service public pour la fourniture des services de transport maritime en cause est octroyée uniquement à Laziomar et est, dès lors, sélective. Étant donné que la priorité d'accostage n'a été reconnue qu'aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia (y compris Laziomar), celle-ci s'avère également sélective.

5.1.1.3. Avantage économique

(152) La Commission rappelle que la compensation de service public en faveur d'une entreprise peut ne pas constituer un avantage économique sous certaines conditions dûment définies.

(153) En particulier, dans l'arrêt Altmark ([48]), la Cour a dit pour droit que, dans la mesure où une intervention étatique doit être considérée comme une compensation représentant la contrepartie des prestations effectuées par les entreprises bénéficiaires pour exécuter des obligations de service public, de sorte que ces entreprises ne profitent pas, en réalité, d'un avantage financier et que ladite intervention n'a donc pas pour effet de mettre ces entreprises dans une position concurrentielle plus favorable par rapport aux entreprises qui leur font concurrence, une telle intervention ne tombe pas sous le coup de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

(154) Cependant, la Cour de justice a également précisé que, pour que, dans un cas concret, une telle compensation de service public puisse échapper à la qualification d'aide d'État, les quatre conditions cumulatives (ci-après les «conditions Altmark») résumées ci-dessous doivent être réunies:

— l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies (ci-après la «première condition Altmark»),

— les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente (ci-après la «deuxième condition Altmark»),

— la compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (ci-après la «troisième condition Altmark»),

— lorsque, dans un cas concret, le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le soumissionnaire capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (ci-après la «quatrième condition Altmark»).

(155) La Commission a précisé la manière dont elle applique les conditions Altmark dans sa communication relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (ci-après la «communication SIEG») ([49]).

(156) Les conditions de l'arrêt Altmark devant être remplies de manière cumulative, le non-respect ne serait-ce que d'une seule de ces conditions conduit nécessairement la Commission à conclure que la mesure en cause confère un avantage économique à son bénéficiaire. La Commission examinera, en premier lieu, le respect de la quatrième condition Altmark.

(157) La quatrième condition Altmark dispose que, pour ne pas constituer une aide d'État, la compensation doit être limitée au minimum nécessaire. Cette condition sera réputée remplie si le bénéficiaire de la compensation de service public est sélectionné dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le soumissionnaire capable de fournir les services au moindre coût pour la collectivité ou, à défaut, si la compensation est calculée par référence aux coûts qu'une entreprise rentable encourrait.

([48]) Arrêt du 24 juillet 2003, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([49]) Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO C 8 du 11.1.2012, p. 4).

(158) Le choix de Laziomar pour chacune des prorogations de la convention initiale, qui ont eu lieu entre le 1er juin 2011 et le 14 janvier 2014, n'a pas résulté d'une procédure de marché public. L'Italie s'est limitée à proroger le régime déjà en vigueur, en permettant ainsi à l'opérateur préétabli de continuer à percevoir une compensation pour l'exécution des obligations de service public.

(159) En outre, l'Italie n'a fourni à la Commission aucun élément attestant que le niveau de compensation a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

(160) La Commission conclut, dès lors, que la quatrième condition Altmark n'est pas satisfaite en l'espèce.

(161) Étant donné que les quatre conditions Altmark ne sont pas respectées de manière cumulative en l'espèce, la Commission conclut que la compensation versée pour l'exploitation des lignes maritimes conformément à la prorogation de la convention initiale a conféré un avantage économique à Laziomar.

(162) En ce qui concerne la priorité d'accostage, la Commission rappelle tout d'abord que l'autorité italienne garante de la concurrence et du marché (AGCM) a considéré, au moins dans deux cas, que cette mesure revêtait une valeur économique ([50]). Toutefois, Laziomar ne paie aucun droit pour la priorité d'accostage (voir considérant 130). La Commission fait observer, en outre, que cette priorité est, du moins en théorie, de nature à réduire les coûts encourus par l'opérateur (entre autres, parce que les emplacements de mouillage garantis pourraient réduire les temps d'attente dans les ports et entraîner, dès lors, une diminution des coûts liés au carburant) ou à augmenter les recettes (par exemple, parce que certains horaires peuvent susciter une demande plus élevée des passagers). En effet, dans la mesure où la priorité d'accostage a pour effet d'accélérer la procédure d'accostage, les usagers du service de transport par transbordeurs sont susceptibles de donner la préférence à l'opérateur qui bénéficie de cette mesure. Même si ces effets ne devaient se concrétiser que dans des circonstances limitées ou être relativement modestes, la priorité d'accostage pourrait, en tout état de cause, constituer un avantage économique pour Laziomar.

5.1.1.4. Affectation de la concurrence et des échanges

(163) Lorsqu'une aide octroyée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges dans l'Union, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide ([51]). Il suffit que le bénéficiaire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur les marchés ouverts à la concurrence ([52]).

(164) En l'espèce, le bénéficiaire exerce ses activités en concurrence avec d'autres entreprises qui fournissent des services de transport maritime dans l'Union, en particulier depuis l'entrée en vigueur du règlement (CEE) nº 4055/86 du Conseil ([53]) et du règlement sur le cabotage maritime, qui ont libéralisé, respectivement, le transport maritime international et le marché du cabotage maritime. Le fait que, sur certaines lignes, Laziomar était à l'époque le seul opérateur ne signifie pas que d'autres opérateurs (internationaux) n'auraient pas pu trouver un intérêt à offrir des services de transport maritime similaires. Par conséquent, la compensation relative à l'exploitation de lignes maritimes au titre de la prorogation de la convention initiale est susceptible d'affecter les échanges au sein de l'Union et de fausser la concurrence sur le marché intérieur. Pour ces mêmes raisons, cette conclusion s'applique également à la priorité d'accostage.

5.1.1.5. Conclusion

(165) Étant donné que toutes les conditions définies à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont satisfaites, la Commission conclut que tant la compensation de service public versée sur la base des prorogations successives de la convention initiale que la priorité d'accostage pour les lignes de service public constituent une aide d'État en faveur de Laziomar.

([50]) Décision (UE) 2020/1412, considérant 265.

([51]) Voir notamment l'arrêt du 17 septembre 1980, *Philip Morris/Commission*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, point 11; l'arrêt du 22 novembre 2001, *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, point 21; l'arrêt du 29 avril 2004, *Italie/Commission*, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, point 44.

([52]) Arrêt du 30 avril 1998, *Vlaamse Gewest/Commission*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) Règlement (CEE) nº 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers (JO L 378 du 31.12.1986, p. 1).

5.1.1.6. Aide nouvelle ou existante

(166) La Commission relève tout d'abord qu'elle ne procède pas, dans le cadre de la présente décision, à l'appréciation de la compensation versée à Caremar (à l'époque) pour l'exécution des obligations de service public maritime jusqu'à la fin de l'année 2008. L'appréciation de cette compensation et la question de savoir si elle peut ou non être qualifiée d'aide existante au sens de l'article 4, paragraphe 3, du règlement sur le cabotage maritime font l'objet d'une décision distincte de la Commission ([54]).

(167) L'article 1er, point c), du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil ([55]) dispose que, par «aide nouvelle», il y a lieu d'entendre «toute aide, c'est-à-dire tout régime d'aides ou toute aide individuelle, qui n'est pas une aide existante, y compris toute modification d'une aide existante». En outre, l'article 108, paragraphe 3, du TFUE prévoit que les projets tendant à instituer des aides nouvelles ou à modifier des aides existantes doivent être notifiés, en temps utile, à la Commission et ne peuvent être mis à exécution avant que la procédure n'ait abouti à une décision finale ([56]). Conformément à la position des juridictions de l'Union ([57]), la Commission estime que modifier (ou proroger) la durée d'un régime d'aides qui avait une date d'expiration précise (à savoir le 31 décembre 2008) suffit à la qualifier d'aide nouvelle, que d'autres caractéristiques de la mesure aient ou non été modifiées.

(168) Pour les motifs exposés ci-dessus, la Commission considère que, indépendamment de la question de savoir si la compensation octroyée à Caremar (à l'époque) jusqu'à la fin de l'année 2008 est ou non qualifiée d'aide existante ([58]), la compensation de service public versée à Laziomar sur la base des prorogations successives de la convention initiale doit être considérée comme une aide nouvelle. Cette conclusion s'applique également à la priorité d'accostage.

5.1.2. *L'attribution du nouveau contrat de service public associé à la branche d'entreprise Laziomar*

(169) Afin de déterminer si l'attribution du nouveau contrat de service public associé à la branche d'entreprise Laziomar constitue un avantage en faveur de Laziomar et de son acquéreur au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, la Commission doit apprécier le respect des conditions de l'arrêt Altmark (voir considérant 154).

5.1.2.1. Première condition Altmark

(170) La Commission rappelle qu'il n'existe pas, aux termes du droit de l'Union, de définition uniforme et précise de ce qu'il y a lieu de qualifier de SIEG, ni dans le cadre de la première condition Altmark, ni au sens de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ([59]). Le point 46 de la communication se lit comme suit:

> «En l'absence de réglementation spécifique définissant à l'échelle de l'Union le champ d'existence d'un SIEG, les États membres disposent d'un large pouvoir d'appréciation quant à la définition de ce qu'ils considèrent comme un SIEG, ainsi qu'en ce qui concerne la compensation à accorder au prestataire de ce service. La compétence de la Commission en la matière se limite à vérifier que l'État membre n'a pas commis d'erreur manifeste en qualifiant un service de SIEG et à apprécier toute aide d'État relevant de la compensation. Lorsque des règles spécifiques existent au niveau de l'Union, celles-ci lient le pouvoir d'appréciation des États membres, sans préjudice de l'appréciation effectuée par la Commission afin de savoir si le SIEG a été correctement défini aux fins du contrôle des aides d'État.»

(171) Les autorités nationales ont donc la possibilité de considérer certains services comme des services d'intérêt général et d'estimer que ceux-ci doivent être exploités sur la base d'obligations de service public, de manière à garantir la protection de l'intérêt public lorsque les forces du marché ne sont pas suffisantes pour assurer l'exploitation desdits services aux conditions ou au niveau requis.

(172) Dans le domaine du cabotage, le droit de l'Union prévoit certaines dispositions détaillées en matière d'obligations de service public dans le règlement sur le cabotage maritime et, aux fins de l'examen d'éventuelles aides d'État octroyées à des entreprises exploitant des services de transport maritime, dans les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (ci-après les «orientations maritimes») ([60]).

([54]) Décision (UE) 2020/1411.

([55]) Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9).

([56]) Arrêt de la Cour du 26 octobre 2016, *DEI et Commission/Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, point 45.

([57]) Affaires jointes T-127/99, T-129/99 et T-148/99, *Diputación Foral de Álava e.a./Commission*, ECLI:EU:T:2002:59, point 175.

([58]) Décision (UE) 2020/1411.

([59]) Arrêt du Tribunal du 12 février 2008, *BUPA e.a./Commission* (T-289/03, Rec. II p. 81, point 96). Voir aussi les conclusions de l'avocat général Tizzano dans l'affaire C-53/00, *Ferring* (Rec. 2001, p. I-9069), ainsi que les conclusions de l'avocat général Jacobs dans l'affaire C-126/01, *GEMO SA* (Rec. 2003, p. I-13769).

([60]) Communication C(2004) 43 de la Commission — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (JO C 13 du 17.1.2004, p. 3).

(173) Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, du règlement sur le cabotage maritime:

> «Un État membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage. Lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires.»

(174) L'article 2, paragraphe 3, du règlement sur le cabotage maritime dispose qu'un contrat de service public peut porter sur: des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité, des services de transport complémentaires, des services de transport à des prix et des conditions déterminés, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines liaisons, des adaptations des services aux besoins effectifs.

(175) Conformément à la section 9 des orientations maritimes, «des obligations de service public (OSP) peuvent être imposées ou des contrats de service public (CSP) peuvent être conclus pour les services indiqués à l'article 4 du règlement (CEE) n° 3577/92», autrement dit des services réguliers à destination et en provenance des îles ainsi qu'entre les îles.

(176) Il résulte de la jurisprudence consolidée que des obligations de service public ne peuvent être imposées que pour autant qu'elles soient justifiées par la nécessité de garantir des services réguliers adéquats de transport maritime qui ne peuvent pas être assurés par les seules forces du marché ([61]). La communication relative à l'interprétation du règlement sur le cabotage maritime ([62]) confirme qu'il «revient aux États membres (y compris aux autorités régionales et locales, le cas échéant) et non aux armateurs de décider sur quelles liaisons des obligations de service public doivent être imposées. Il est possible notamment d'envisager des obligations de service public pour les services réguliers de cabotage avec les îles dans le cas où le marché n'offre pas de services appropriés». En outre, l'article 2, paragraphe 4, du règlement sur le cabotage maritime définit les «obligations de service public» comme les obligations que, «s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur [...] en question n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions».

(177) Conformément à la jurisprudence ([63]), pour établir l'existence d'un besoin réel de service public et vérifier si ce dernier est nécessaire et proportionné — et, partant, s'il est satisfait à la première condition Altmark —, la Commission examinera:

1) l'existence d'une **demande des usagers**;

2) l'incapacité des opérateurs du marché à satisfaire cette demande, en l'absence d'obligation imposée par les pouvoirs publics (**existence d'une défaillance du marché**);

3) la possibilité que le simple recours aux obligations de service public suffise à pallier cette carence (**approche la moins préjudiciable**).

1) **Demande des usagers**

(178) En l'espèce, Laziomar a été chargée d'assurer des services de transport de passagers, des services mixtes et des services réservés au transport de marchandises sur les lignes figurant au tableau 9. Les obligations de service public imposées à Laziomar concernent les ports desservis, le type et la capacité des navires assurant les liaisons maritimes exploitées dans le cadre du régime de service public, la fréquence du service et les tarifs maximaux à appliquer.

(179) Comme illustré au considérant 120, l'Italie a imposé les obligations de service public énoncées dans la nouvelle convention, avec pour objectif principal de: i) garantir la continuité territoriale entre le continent et les îles, et ii) contribuer au développement économique des îles concernées, en assurant des services de transport maritime réguliers et fiables. La Commission estime qu'il s'agit, en effet, d'objectifs légitimes d'intérêt public.

([61]) Voir l'arrêt *Analir e.a.*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, Comité économique et social européen et au Comité des régions portant actualisation et rectification de la communication relative à l'interprétation par la Commission du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime), Bruxelles, COM(2014) 232 final du 22.4.2014.

([63]) Arrêt du 1er mars 2017, *SNCM/Commission*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, points 130 et 134.

(180) Historiquement, les objectifs poursuivis par l'Italie n'ont pas été atteints par l'interaction des seules forces du marché. En effet, l'adéquation de ces services a toujours été assurée par des obligations de service public imposées à cette fin aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia et inscrites dans les conventions initiales. La Commission relève que les lignes en cause ont été exploitées — dans une large mesure, sans aucune modification — durant de nombreuses années, à savoir au moins depuis l'entrée en vigueur de la convention initiale. L'Italie et, en particulier, les autorités régionales concernées ont estimé que ces services avaient été (et continuaient à être) nécessaires pour satisfaire la demande des usagers.

(181) En ce qui concerne les lignes réservées au transport de marchandises (soit les lignes T3 et T4), la Commission rappelle que le Tribunal a déjà établi ([64]) que, pour pouvoir être qualifié de service d'intérêt économique général, le service en cause ne doit pas nécessairement être un service universel au sens strict. En effet, la notion de service universel n'implique pas que le service en cause doive répondre à un besoin commun à l'ensemble de la population ou être fourni sur l'intégralité d'un territoire ([65]), mais plutôt qu'il serve les intérêts de la société dans son ensemble. La Commission estime, de surcroît, que la législation de l'Union n'empêche pas les États membres de qualifier légitimement de SIEG certains services de transport maritime de marchandises en provenance et à destination de zones éloignées, en exerçant leur pouvoir d'appréciation, pour autant que les principes établis par le règlement sur le cabotage maritime soient respectés.

(182) L'Italie a expliqué que les exigences de service public sont liées aux caractéristiques géographiques et socio-économiques particulières de l'archipel des îles Pontines. L'article 1[er] du contrat de service précise que les services confiés à Laziomar sont «[...] essentiels au maintien de la continuité territoriale, de sorte à assurer l'approvisionnement des marchandises, y compris des marchandises spéciales, nécessaires au bon fonctionnement des services publics et sociaux pour l'archipel des îles Pontines [...]». En ce qui concerne l'île de Ponza, la continuité territoriale et l'approvisionnement des marchandises, y compris des marchandises spéciales, sont nécessaires compte tenu de la distance par rapport au continent (environ 27 milles nautiques de Terracina) et de la faible population (environ 3 500 habitants). Des considérations similaires s'appliquent à l'île de Ventotene (environ 31 milles nautiques de Terracina et environ 800 habitants). Ces services de transport de marchandises étant fournis à une fréquence régulière pendant toute l'année, les habitants et les entreprises de ces îles sont assurés d'être dûment approvisionnés en permanence, y compris en basse saison, lorsque la demande des touristes est moindre. En outre, ces services contribuent également au développement économique des deux îles, grâce au transport de marchandises et de marchandises spéciales (par exemple, marchandises dangereuses et déchets solides urbains) depuis et vers le continent.

(183) En ce qui concerne les services de transport de passagers et les services mixtes, pour illustrer la demande réelle de ces services, l'Italie a fourni des statistiques agrégées qui montrent qu'en 2012, Laziomar a transporté 240 430 passagers et 13 228 véhicules sur les lignes de service public combinées au cours des périodes respectives couvertes par les obligations de service public. Les chiffres pour 2013 étaient plus élevés (254 167 passagers et 16 927 véhicules). Ces éléments démontrent qu'au cours des deux années qui ont précédé l'attribution des obligations de service public à Laziomar, il existait une forte demande agrégée de services de transport maritime sur les lignes en cause (voir considérant 291 pour les statistiques détaillées relatives aux différentes lignes desservies au cours de la période 2011-2013).

(184) Afin de fournir une preuve supplémentaire du fait que la demande des usagers s'est maintenue lorsque Laziomar a commencé à opérer sur la base du nouveau contrat de service public sur l'ensemble des lignes, l'Italie a également fourni des statistiques agrégées jusqu'à la fin de 2019 (voir tableaux 6 et 8). Ces données confirment que la demande des usagers s'est maintenue, avec quelques légers écarts, à la hausse ou à la baisse. En tout état de cause, l'analyse des statistiques pour chaque ligne et pour chaque année jusqu'à la fin 2019 n'a pas permis de déceler le moindre indice de disparition de la demande des usagers sur certaines lignes.

Tableau 6

Statistiques relatives aux passagers pour les années 2014-2019

Année	Ligne T1	Ligne T2	Ligne T3	Ligne T4	Ligne A1	Ligne A2	Ligne A3	Nombre total de passagers
2014	125 720	63 376	30 812	1 509	36 474	58 680	40 000	356 571
2015	131 453	65 822	40 211	165	37 442	69 327	46 847	391 267
2016	141 720	81 572	45 006	308	42 209	60 263	37 981	409 959

([64]) Arrêt du Tribunal du 12 février 2008, *BUPA e.a./Commission*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, point 186.

([65]) Arrêt de la Cour du 11 avril 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen e.a./Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs*, C-66/86, ECLI:EU:C:1989:140, point 55; arrêt de la Cour du 18 juin 1998, *Corsica Ferries France/Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova e.a.*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, point 45; arrêt du Tribunal du 15 juin 2005, *Olsen/Commission*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, points 186 et suivants.

2017	154 948	86 832	57 165	360	48 985	68 573	39 482	456 345
2018	160 304	85 310	59 642	168	58 013	68 405	37 226	447 581
2019	170 636	88 728	55 047	177	52 569	48 198	32 226	442 409

Tableau 7

Statistiques relatives aux véhicules pour les années 2014-2019

Année	Ligne T1	Ligne T2	Ligne T3	Ligne T4	Ligne A1	Ligne A2	Ligne A3	Nombre total de véhicules [1]
2014	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019	14 011	3 242	3 316	172				20 741

[1] Les navires utilisés sur les lignes T4, A1, A2 et A3 ne peuvent pas transporter de véhicules.

Tableau 8

Marchandises transportées en mètres linéaires pour les années 2014-2019 [66]

Année	Ligne T3	Ligne T4	Nombre total de mètres linéaires
2014	206 514	16 367	222 881
2015	259 112	22 659	281 771
2016	281 229	23 230	304 459
2017	294 442	27 623	322 065
2018	310 736	14 256	324 992
2019	302 631	15 228	317 859

(185) La Commission estime que les statistiques susmentionnées démontrent clairement qu'il existe une demande effective pour des services de transport de passagers, des services mixtes et des services de transport de marchandises sur chacune des lignes de service public correspondantes. En conséquence, il peut être conclu que ces services répondent à des besoins avérés de service public et à une réelle demande des usagers.

2) **Existence d'une défaillance du marché**

(186) Conformément au point 48 de la communication SIEG, «il ne serait pas opportun d'assortir d'obligations de service public spécifiques une activité qui est déjà fournie ou peut l'être de façon satisfaisante et dans des conditions (prix, caractéristiques de qualité objectives, continuité et accès au service) compatibles avec l'intérêt général, tel que le définit l'État, par des entreprises exerçant leurs activités dans des conditions commerciales normales» [67]. La Commission doit, dès lors, établir si le service aurait été inadéquat si son exécution avait été laissée aux seules forces

[66] Bien que le transport de marchandises soit effectué sur la plupart des liaisons, la présente décision ne fournit des informations détaillées que sur les marchandises transportées sur les lignes T3 et T4, parce que le contrat de service public les définit comme étant deux lignes de transport de marchandises et de marchandises spéciales.

[67] Arrêt de la Cour du 20 février 2001, *Analir e.a.*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, point 71.

du marché, au regard des obligations de service public imposées par l'État membre en vertu du nouveau contrat de service public. À ce propos, le point 48 de la communication SIEG précise que «l'appréciation de la Commission se limite à vérifier que l'État membre n'a pas commis d'erreur manifeste».

(187) La Commission relève que, durant la période qui a précédé la conclusion du nouveau contrat de service public avec Laziomar, d'autres opérateurs ont proposé des services de transport par transbordeurs sur certaines lignes visées par le nouveau contrat de service public, même si ces services n'étaient pas nécessairement assurés toute l'année, avec la même fréquence et pour le même type de service. La Commission examinera, pour chacune des lignes concernées, si les services fournis par les autres opérateurs étaient équivalents à ceux que Laziomar devait fournir en vertu du nouveau contrat de service public, en se fondant sur la situation de la concurrence qui prévalait au cours de la période antérieure au 15 janvier 2014, c'est-à-dire avant l'attribution du mandat.

(188) Le tableau 9 montre la situation concurrentielle sur chacune des lignes exploitées par Laziomar au moment du mandat:

Tableau 9

Situation concurrentielle sur les lignes exploitées par Laziomar

Ligne	Laziomar (liaisons toute l'année)	Concurrents
Formia-Ponza (**ligne T1**)	Service mixte (passagers, véhicules et marchandises)	Aucun
Formia-Ventotene (**ligne T2**)	Service mixte (passagers, véhicules et marchandises)	Aucun
Terracina-Ponza (**ligne T3**) — nouvelle ligne	Service de transport de marchandises et service mixte avec une moyenne de: — Janvier à mars et octobre à décembre: quatre liaisons (hebdomadaires) — uniquement service de transport de marchandises — Avril et septembre: Quatre liaisons (hebdomadaires) — uniquement service de transport de marchandises et quatre liaisons (hebdomadaires) — service mixte — Mai à août: cinq liaisons (hebdomadaires) — uniquement service de transport de marchandises et cinq liaisons (hebdomadaires) — service mixte	Navigazione Libera del Golfo (**NLG**), service de transport de passagers uniquement avec une moyenne de: — Avril à mai et septembre à octobre: trois liaisons (hebdomadaires) — Juin à août: une ou deux liaisons (quotidiennes)
Terracina-Ventotene (**ligne T4**) — nouvelle ligne	Service de transport de marchandises avec une moyenne de: — Janvier à mars et octobre à décembre: une liaison (hebdomadaire) — Avril et septembre: deux liaisons (hebdomadaires) — Mai à août: cinq liaisons (hebdomadaires)	**NLG**, service de transport de passagers uniquement (en tant qu'extension de la **ligne T3**) avec une seule liaison hebdomadaire de juillet à août
Anzio-Ponza (**ligne A1**)	Service de transport de passagers (hydroptère) de juin à septembre, avec une liaison quotidienne et deux liaisons le vendredi, le samedi, le dimanche et les jours fériés	**Vetor**, service de transport de passagers avec une moyenne de: — Juin à juillet: deux ou trois liaisons pendant les jours ouvrables et quatre ou cinq liaisons le week-end (quotidiennes, voir considérant 192) — Août: trois ou quatre liaisons pendant les jours ouvrables et quatre ou cinq le week-end (quotidiennes) — Septembre: une liaison (quotidienne, voir considérant 192)

Formia-Ponza (**ligne A2**)	Service de transport de passagers (hydroptère)	Aucun
Formia-Ventotene (**ligne A3**)	Service de transport de passagers (hydroptère)	Aucun

(189) La Commission considère, ainsi qu'il ressort clairement du tableau 9, que les services proposés par Laziomar ne peuvent pas être remplacés par ceux offerts par d'autres concurrents, étant donné que ces derniers ne remplissent pas ou ne remplissent pas pleinement les obligations de service public prévues dans le nouveau contrat de service public conclu avec Laziomar. Dans ces conditions, sur quatre des sept lignes, aucun opérateur autre que Laziomar n'offre le service (lignes T1, T2, A2 et A3). Par conséquent, les obligations de service public fixées dans le contrat conclu avec Laziomar pour l'exploitation de ces lignes sont justifiées par un besoin public réel de garantir la continuité territoriale, qui ne peut être assurée par le seul marché.

(190) S'agissant des lignes sur lesquelles d'autres opérateurs proposent également des services (lignes T3, T4 et A1), la Commission estime qu'il existe des différences significatives en ce qui concerne le type, la régularité, la capacité et le prix des services offerts, pour les raisons exposées en détail aux points suivants.

(191) Laziomar exploite les lignes T3 et T4 de manière continue toute l'année, tandis que l'autre opérateur, NLG, n'offre pas de service continu tout au long de l'année ni à la même fréquence que Laziomar. Laziomar propose également des services de transport de marchandises et des services mixtes (ligne T3) et des services de transport de marchandises (ligne T4) au moyen d'un navire capable de transporter des marchandises, des véhicules et jusqu'à 400 passagers, tandis que NLG utilise un navire à grande vitesse pour le seul transport de passagers. Enfin, il existe une différence de prix significative entre les deux opérateurs. En ce qui concerne la ligne T3, sur laquelle les deux opérateurs transportent des passagers (contrairement à la ligne T4, sur laquelle Laziomar assure un service de transport de marchandises), le prix proposé par NLG est destiné au secteur du tourisme (par exemple, un voyage simple coûte entre 24 et 26 EUR pour les adultes et entre 13 et 15 EUR pour les enfants jusqu'à 12 ans). En revanche, le service de Laziomar est soumis à des obligations tarifaires de service public (par exemple, un voyage simple coûte 10 EUR pour les adultes et 5 EUR pour les enfants jusqu'à 12 ans) et prévoit des tarifs réduits pour les résidents et les navetteurs (un voyage simple coûte environ 3,50 EUR). Par conséquent, sans le service fourni par Laziomar notamment sur ces lignes, l'exigence de service public liée à la liaison régulière entre l'île et le continent n'aurait pas été satisfaite, puisque NLG n'aurait pas été en mesure de fournir les mêmes services aux mêmes conditions que Laziomar pendant toute la période contractuelle.

(192) En ce qui concerne la ligne A1, tant Laziomar que le concurrent Vetor exploitent un service de transport de passagers uniquement pendant la saison estivale (juin à septembre). L'Italie a toutefois fourni des informations montrant que le service de Vetor s'adresse principalement au secteur du tourisme et est fourni aux conditions du marché. Bien que, selon l'horaire de 2013 (c'est-à-dire l'année précédant la conclusion du mandat avec Laziomar) figurant dans le tableau 9, Vetor semble exploiter des liaisons plus fréquentes que Laziomar, la Commission note qu'en réalité, le service n'a pas été fourni de manière ininterrompue sur une base quotidienne. En particulier, le service n'a pas été exécuté les 4, 5, 11 et 12 juin 2013 et les 10 à 12 et 16 à 20 septembre 2013. Même au cours des années suivantes de la durée du mandat, les informations fournies par l'Italie montrent que le service fourni par Vetor n'assurait pas une liaison quotidienne sur la ligne. Par exemple, en 2018, Vetor n'a pas fourni le service les 5 et 6 juin et les 17 à 20 septembre. En général, la fréquence du service de Vetor varie donc d'un mois à l'autre.

(193) En outre, dans le cadre du contrat de service, Laziomar est soumise à des obligations de service public en termes de continuité et de qualité. Cela dit, Laziomar s'expose à des sanctions et à une réduction tarifaire correspondante en cas de non-navigation en l'absence de raisons justifiées. En outre, l'obligation de qualité impose à Laziomar de respecter des normes minimales précises, notamment en termes de fiabilité, de conditions d'hygiène et de confort de voyage. En revanche, Vetor, qui n'est pas soumise à des obligations de service public, n'est pas tenue de respecter des normes de qualité élevées pour fournir le service. En outre, en termes de capacité de transport, le navire de Laziomar peut accueillir un maximum de 300 passagers, contre environ 150 passagers pour l'hydroptère de Vetor.

(194) Enfin, il existe une différence de prix significative entre les deux opérateurs. Le prix proposé par Vetor s'adresse principalement au secteur du tourisme (par exemple, un voyage simple coûte 36 EUR pour les adultes, voire 46 EUR le week-end, et 18 EUR pour les enfants jusqu'à 12 ans), tandis que le prix offert aux résidents est de 23 EUR. Vetor est également libre de déterminer le prix des billets à sa discrétion et de l'ajuster en conséquence, sur une base purement commerciale. En revanche, le service de Laziomar est soumis à des obligations tarifaires de service public (par exemple, un voyage simple coûte 23,40 EUR pour les adultes et 11,70 EUR pour les enfants jusqu'à 12 ans) et prévoit des tarifs réduits pour les résidents et les navetteurs (un voyage simple coûte environ

7 EUR, par exemple). Par conséquent, sans le service exercé par Laziomar sur cette ligne en particulier, l'exigence de service public liée à la liaison régulière entre l'île et le continent n'aurait pas été satisfaite, puisque Vetor n'aurait pas été en mesure de fournir les mêmes services aux mêmes conditions que Laziomar pendant toute la période contractuelle.

(195) Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que, à l'époque du mandat de Laziomar, les forces de marché étaient, à elles seules, insuffisantes pour satisfaire aux exigences de service public. En effet, Laziomar était le seul opérateur à desservir plusieurs des lignes concernées, tandis que, sur les autres lignes, les services fournis par les concurrents dans l'archipel des îles Pontines n'étaient pas équivalents en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, et ne remplissaient donc pas pleinement les obligations de service public prévues par le nouveau contrat de service conclu avec Laziomar.

3) **Approche la moins préjudiciable**

(196) La Commission relève que l'Italie a choisi de conclure un contrat de service public avec un opérateur (Laziomar) plutôt que d'imposer des obligations de service public à tous les opérateurs intéressés par l'exploitation des lignes concernées. Sur la base des informations fournies par l'Italie, la Commission reconnaît que la demande des usagers n'aurait pas pu être satisfaite, si ce n'est en imposant des obligations de service public (voir considérant 180). En particulier, sur plusieurs lignes, Laziomar est l'unique opérateur et, sur les lignes où ce n'est pas le cas, l'offre fournie par les autres opérateurs ne satisfait pas aux exigences en matière de régularité, de continuité, de capacité et de prix (dans leur ensemble). En outre, l'exploitation de la majeure partie des lignes, notamment en basse saison, est une activité en perte, de sorte que, sans la compensation de service public, ces liaisons ne seraient pas proposées. La Commission prend également acte de l'argument de l'Italie, selon lequel le choix d'un contrat de service public s'est aussi imposé eu égard à la privatisation de Laziomar. Plus précisément, l'Italie soutient que le lancement d'un appel d'offres pour Laziomar et le fait de l'associer à un nouveau contrat de service public avaient permis: i) de garantir la continuité du service public maritime; et ii) d'optimiser la valeur pour l'État. C'est pour ces raisons que la Commission a accepté (voir considérant 89) que l'Italie organise une procédure d'appel d'offres pour la branche d'entreprise Laziomar, associée à un nouveau contrat de service public. Ce faisant, la Commission a également reconnu — et le confirme dans la présente décision — que l'Italie ne pouvait pas se fonder sur des obligations de service public applicables à tous les opérateurs, mais a préféré conclure un contrat de service public uniquement avec Laziomar.

Conclusion

(197) Eu égard à l'appréciation exposée ci-dessus, la Commission conclut que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en qualifiant de SIEG les services confiés à Laziomar. Les doutes exprimés par la Commission dans la décision de 2012 sont donc levés.

(198) Afin de conclure que la première condition Altmark est remplie, la Commission doit, en tout état de cause, vérifier si Laziomar a été chargée d'exécuter des obligations de service public clairement définies. À ce propos, la Commission observe que les obligations de service public sont décrites en termes clairs dans le nouveau contrat de service public et dans ses annexes (qui comportent, notamment, les spécifications techniques des navires pour chaque ligne). De même, les dispositions qui régissent la compensation sont détaillées dans le nouveau contrat de service public, dans la loi de 2009 et dans la décision du CIPE. Le nouveau contrat de service public a aussi une durée précise (dix ans), désigne Laziomar comme étant l'opérateur du service public et prévoit des dispositions pour éviter et, le cas échéant, récupérer toute surcompensation éventuelle (voir aussi considérant 215). La Commission estime, en conséquence, que la première condition Altmark est respectée.

Priorité d'accostage

(199) L'article 19 *ter*, paragraphe 21, de la loi de 2009 précise clairement que la priorité d'accostage est nécessaire pour garantir la continuité territoriale avec les îles ainsi qu'au regard des obligations de service public qui incombent aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia (y compris Laziomar). En effet, faute d'une telle priorité en faveur des entreprises chargées des obligations de service public, ces entreprises pourraient (parfois) être contraintes d'attendre leur tour avant de pouvoir accoster et enregistreraient, dès lors, des retards qui compromettraient l'objectif consistant à garantir aux citoyens une connectivité fiable et pratique. Afin de répondre aux besoins de mobilité de la population des îles et de contribuer à leur développement économique, il est effectivement nécessaire de pouvoir compter sur des horaires réguliers. Qui plus est, étant donné que le nouveau contrat de service public comporte des obligations spécifiques concernant les horaires de départ sur les lignes de service public, la priorité d'accostage est nécessaire pour s'assurer que les ports attribuent les postes et horaires d'accostage de manière à permettre à l'opérateur de service public de respecter ses obligations de service public. Dans ce contexte, la Commission considère que cette mesure a été octroyée dans le but de permettre à Laziomar de remplir les obligations de service public qui constituent un véritable service d'intérêt économique général (voir considérant 197). En outre, l'Italie a confirmé que la priorité d'accostage ne s'applique qu'aux services fournis dans le cadre du régime de service public. Il s'ensuit que la priorité d'accostage respecte, elle aussi, la première condition Altmark.

5.1.2.2. Deuxième condition Altmark

(200) La Commission rappelle que, dans la décision de 2012 (voir considérant 205), elle avait conclu à titre préliminaire que la deuxième condition de l'arrêt Altmark était respectée.

(201) Dans ce contexte, la Commission relève que les paramètres ayant servi de base au calcul de la compensation ont été préalablement établis et qu'ils respectent les exigences de transparence, conformément à la deuxième condition Altmark.

(202) Plus précisément, les paramètres ayant servi de base au calcul de la compensation sont expliqués de manière détaillée dans la décision du CIPE et ont été appliqués dans le cadre du nouveau contrat de service public (ainsi que dans les annexes correspondantes), tandis que les montants maximaux de compensation sont fixés dans la loi de 2009. La méthode de calcul de la compensation — y compris, par exemple, les éléments de coût à prendre en compte — est précisée dans la décision du CIPE. Dans la mesure où la priorité d'accostage ne s'accompagne pas d'une compensation financière pour Laziomar, la Commission considère que cette mesure est conforme à la deuxième condition Altmark.

(203) En conséquence, la Commission conclut que la deuxième condition de l'arrêt Altmark est respectée.

5.1.2.3. Troisième condition Altmark

(204) Selon la troisième condition Altmark, la compensation reçue pour l'exécution des obligations de service public ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts supportés à cette fin, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

(205) Toutefois, l'arrêt Altmark ne fournit pas de définition précise du «bénéfice raisonnable». La communication SIEG précise que, par «bénéfice raisonnable», il y a lieu d'entendre le taux de rendement du capital qu'exigerait une entreprise moyenne considérant l'opportunité de fournir le service d'intérêt économique général pendant toute la durée du mandat, en tenant compte du niveau de risque. Ce dernier dépend du secteur concerné, du type de service et des caractéristiques du mécanisme de compensation.

(206) Dans la décision de 2012, la Commission a exprimé des doutes quant à la proportionnalité de la compensation versée aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, y compris Laziomar, depuis 2014. En particulier, s'agissant de la compensation versée en 2010, la Commission a considéré, à titre préliminaire, que la prime de risque fixe de 6,5 % ne reflétait pas un niveau de risque approprié, dans la mesure où, à première vue, Laziomar ne semblait pas supporter les risques que suppose normalement l'exploitation de tels services. Plus précisément, les éléments de coûts pris en considération pour le calcul de la compensation incluent tous les coûts relatifs à la prestation du service ainsi que les variations, dont celles, par exemple, du prix du carburant. La Commission a donc estimé, au cours de cette phase, que Laziomar pouvait avoir reçu une surcompensation.

(207) La Commission souligne que certains aspects de la méthode de compensation visée par le nouveau contrat de service public semblent, en effet, réduire le risque commercial encouru par Laziomar. Ainsi, les tarifs maximaux que Laziomar peut appliquer sont adaptés chaque année, afin de tenir compte de l'inflation et des variations de l'indice des prix à la consommation. De surcroît, le nouveau contrat de service public comporte certaines clauses (voir considérant 78) qui visent à garantir l'équilibre économique et financier du service public. En particulier, si la compensation de service public se révèle insuffisante pour couvrir le coût des services faisant l'objet du mandat conformément au nouveau contrat de service public, ces clauses permettent de reconsidérer: i) le système tarifaire; ii) le niveau des services publics offerts; iii) le niveau du plafond de prix annuel; et iv) les apports en capital destinés aux investissements.

(208) En vertu de l'article 25 du contrat, en cas d'écart par rapport à son équilibre économique et financier, Laziomar pourrait soumettre une proposition de rééquilibrage à la Regione Lazio. Cette proposition serait ensuite envoyée au comité technique responsable de la gestion du contrat.

(209) Bien que ces mesures de sauvegarde semblent réduire le risque commercial supporté par Laziomar, la Commission considère que la société reste exposée au risque d'une compensation insuffisante pour couvrir les coûts d'exploitation du service. La proposition de rééquilibrage peut ne pas être toujours acceptée, étant donné que la Regione Lazio doit se prononcer sur le fond et prendre sa décision sur avis du comité technique dans les 90 jours suivant la présentation de la demande par Laziomar. Tant qu'une décision n'est pas prise, Laziomar doit continuer à exploiter le service public sans modification. En effet, comme l'affirme l'Italie, ce mécanisme a une application complexe et très rigide, de sorte que Laziomar n'en a pas encore fait usage.

(210) La Commission note également que toutes les catégories de coûts ne font pas l'objet d'une contribution de rééquilibrage. En particulier, conformément à l'article 25 du contrat de service public, les coûts liés à l'inefficacité de la gestion, aux charges financières, à l'éventuelle augmentation des coûts unitaires de personnel nécessaires pour remplir les obligations fixées par la loi en matière de travail, ainsi que les coûts relatifs à la politique commerciale appliquée par Laziomar sont à la charge de cette dernière. Laziomar continue donc d'être encouragée à fonctionner de manière efficiente et au moindre coût pour la collectivité.

(211) Comme indiqué aux considérants 48 à 52, la décision du CIPE prévoit que, pour déterminer le rendement du capital selon la formule du CMPC, il y a lieu d'utiliser une prime de risque de 6,5 %. Toutefois, dans la pratique, ce taux de 6,5 % a été appliqué comme taux forfaitaire de rendement du capital (voir également considérant 136).

(212) Dans ce contexte, quel que soit le montant de la compensation auquel elle aurait droit, compte tenu de la prime de risque de 6,5 %, Laziomar ne peut en aucun cas recevoir un montant supérieur au plafond fixé par le contrat de service public (voir considérant 76). Conformément au point 47 de l'encadrement SIEG de 2011, la Commission apprécie l'existence d'une surcompensation pendant toute la durée du contrat. Comme le montre le tableau 10, les données relatives à la période 2014-2019 montrent que la compensation de service public effectivement perçue a été insuffisante (à l'exception des montants pour 2016 et 2018, en tout état de cause inférieurs au plafond convenu dans le cadre du contrat, soit 13 524 536 EUR) pour couvrir le coût net du service (soit 80 173 862 EUR payés pour un coût net de 80 397 000 EUR) avant même de tenir compte de la prime de risque de 6,5 % (soit 1 928 000 EUR). En substance, pour la période 2014-2019, Laziomar a reçu environ 2 150 000 EUR de moins que le montant éligible [soit 82 325 000 EUR (compensation éligible) moins 80 173 862 EUR (compensation réelle)], calculé selon la méthode qui inclut le rendement du capital de 6,5 %. Cela signifie que, dans la pratique, Laziomar n'a pas reçu le montant calculé comme rendement du capital. En fait, le rendement du capital de Laziomar sur l'ensemble de la période (jusqu'en 2019) était nul au lieu des 6,5 % initialement prévus par l'Italie ([68]). Ces données confirment que les dispositions de rééquilibrage mentionnées à l'article 25 du contrat ne protègent pas Laziomar de tous les risques liés à l'exécution du service public.

Tableau 10

Coût net du service public assuré par Laziomar au cours de la période 2014-2019

(EUR)

Laziomar: mission de service public	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total général
Total des recettes	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Total des coûts	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
- Amortisse-ments	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) Le montant global de la compensation reçue par Laziomar durant la période 2014-2019 est inférieur au coût net supporté pour l'exécution du service public, sans tenir compte du rendement du capital.

= Coût net du service public	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Rendement du capital (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Compensation éligible	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Compensation réelle	13 375 00-000	13 376 00-000	13 330 00-000	13 370 07-070	13 356 28-282	13 366 51-510	80 173 86-862
= Surcompensation/sous-compensation	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 2 151 138

(213) En ce qui concerne le niveau de bénéfice raisonnable, au cours de la procédure formelle d'examen (voir considérant 136), l'Italie a précisé que, comme la loi de 2009 limite le montant de la compensation, il a été décidé de simplifier le calcul en appliquant un taux forfaitaire de rendement du capital de 6,5 %. L'Italie estime que son approche simplifiée est prudente et n'entraîne pas une compensation en faveur de Laziomar supérieure à celle prévue par la décision du CIPE.

(214) Dans ce contexte, la Commission a comparé le rendement du capital investi de 6,5 %, qui a été appliqué à Laziomar, à la valeur médiane du rendement généré par un groupe de référence en 2013 (soit l'année qui a précédé l'attribution du mandat à Laziomar). Le groupe de référence est constitué de plusieurs opérateurs de transbordeurs qui proposaient des liaisons maritimes en Italie ou entre l'Italie et d'autres États membres ([69]). Il ressort de l'analyse que le rendement du capital appliqué à Laziomar est identique au rendement médian généré par les sociétés du groupe de référence. Cette comparaison montre que, au cours de l'année qui a précédé l'attribution du mandat à Laziomar, un rendement du capital de 6,5 % n'était pas déraisonnable.

(215) En outre, la Commission note avec satisfaction que le nouveau contrat de service public impose à Laziomar de transmettre chaque année les comptes de gestion (ventilés par ligne et certifiés par un réviseur indépendant) au ministère des infrastructures et des transports, afin de permettre à ce dernier de vérifier la présence éventuelle de surcompensations. Cette obligation constitue une garantie supplémentaire visant à assurer que Laziomar ne puisse bénéficier d'aucune surcompensation. L'Italie a également présenté ces comptes de gestion pour la période 2014-2019, ce qui a permis à la Commission d'effectuer les calculs présentés au tableau 10 ci-dessus.

(216) Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que la compensation de service public octroyée à Laziomar ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, compte tenu des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable. Plus précisément, la Commission est d'avis que la prime de risque de 6,5 % prévue par la décision du CIPE doit être considérée en combinaison avec le montant maximal de la compensation, tel qu'établi par le contrat de service public. Dans cette optique, le rendement du capital que Laziomar pouvait escompter selon une perspective ex ante était conforme aux risques que la société encourait dans le cadre de l'exécution des services publics en vertu du contrat de service public. Les doutes exprimés par la Commission concernant le respect de la troisième condition de l'arrêt Altmark sont donc levés.

(217) En ce qui concerne la priorité d'accostage et les éventuelles surcompensations qui pourraient en découler, la Commission fait observer que si cette mesure devait induire une réduction des coûts d'exploitation ou une augmentation des recettes de l'opérateur de service public, ces effets se refléteraient pleinement dans la comptabilité interne de l'opérateur. L'analyse de la Commission (voir considérant 212) a confirmé que, durant la période 2014-2019, Laziomar n'a reçu aucune surcompensation. La Commission conclut, dès lors, que la priorité d'accostage est également conforme à la troisième condition Altmark.

([69]) Ce groupe comprend notamment Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV et Caronte & Tourist. D'autres sociétés de l'ancien groupe Tirrenia (telles que Caremar, CIN et Siremar) ont été exclues du groupe de référence.

5.1.2.4. Quatrième condition Altmark

(218) La quatrième condition Altmark est réputée remplie si le bénéficiaire de la compensation pour l'exécution du service d'intérêt économique général a été choisi dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir le SIEG au moindre coût pour la collectivité ou, sinon, si la compensation a été calculée par référence aux coûts qu'une entreprise rentable encourrait.

(219) Conformément au point 63 de la communication SIEG, le moyen le plus simple pour les autorités publiques de respecter la quatrième condition Altmark consiste à organiser une procédure de marché public ouverte, transparente et non discriminatoire conforme à la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil ([70]), et à la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil ([71]).

(220) La Commission relève qu'en l'espèce, la procédure de marché public a été ouverte avant l'entrée en vigueur de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil ([72]) (qui s'applique aux marchés publics passés pour l'exploitation de services de transports maritimes) et de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil ([73]). À l'époque, les directives 2004/17/CE et 2004/18/CE étaient encore en vigueur. Toutefois, la directive 2004/17/CE ne s'applique pas aux services de transports maritimes, tels que ceux fournis par Laziomar. En effet, l'article 5 de la directive 2004/17/CE précise que seuls les services de transport public par chemin de fer, systèmes automatiques, tramway, trolleybus et autobus sont inclus dans le champ d'application.

(221) Les marchés passés par des pouvoirs adjudicateurs dans le cadre de leurs activités d'exploitation de services de transports maritimes, côtiers ou fluviaux relèvent, en revanche, du champ d'application de la directive 2004/18/CE, conformément à son considérant 20. Toutefois, les services de transport par voies navigables figurent aussi à l'annexe II B de ladite directive, ce qui signifie ([74]) qu'ils sont soumis uniquement à son article 23 et à son article 35, paragraphe 4. Il s'ensuit que, conformément à la directive 2004/18/CE, un marché public portant sur des services de transports maritimes est uniquement soumis aux obligations relatives aux spécifications techniques (article 23) et à l'obligation de publier un avis concernant les marchés attribués (une fois que le marché a été adjugé, autrement dit à l'issue de la procédure de passation et non au début de celle-ci: article 35, paragraphe 4). Toutes les autres dispositions de la directive 2004/18/CE, y compris les modalités de publication des avis (article 36, paragraphe 1) et les dispositions relatives aux critères de sélection (articles 45 à 52) ne s'appliquent pas aux marchés publics de services de transports maritimes.

(222) En outre, la directive 2004/18/CE ne s'applique pas, en tout état de cause, aux concessions de services définies à l'article 1er, paragraphe 4 ([75]). La Commission relève que les concessions de services (et les marchés publics) présentant un intérêt transnational particulier demeurent, dans tous les cas, soumises aux principes généraux du traité relatifs à la transparence, à la non-discrimination et à l'égalité de traitement.

(223) Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que la directive 2004/18/CE ne peut s'appliquer qu'en cas de marché public et non lorsqu'il s'agit d'une concession de services. En outre, étant donné que l'espèce concerne les services de transports par voie d'eau faisant l'objet d'un contrat de service public, seules certaines des dispositions de ladite directive s'appliqueraient. Dans ce contexte, la Commission considère qu'elle ne peut se fonder exclusivement sur la conformité avec les directives sur les marchés publics pour démontrer le respect de la quatrième condition

([70]) Directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 134 du 30.4.2004, p. 1).

([71]) Directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services (JO L 134 du 30.4.2004, p. 114).

([72]) Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

([73]) Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

([74]) Conformément à l'article 21 de la directive 2004/18/CE.

([75]) L'article 1er, paragraphe 4, de la directive 2004/18/CE dispose: «La "concession de services" est un contrat présentant les mêmes caractéristiques qu'un marché public de services, à l'exception du fait que la contrepartie de la prestation des services consiste soit uniquement dans le droit d'exploiter le service, soit dans ce droit assorti d'un prix.»

Altmark. C'est la raison pour laquelle elle appréciera, ci-après, si la procédure d'appel d'offres de l'Italie a été concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle. Aux fins de cette appréciation, la Commission se fondera sur les lignes directrices définies dans sa communication relative à la notion d'«aide d'État» ([76]) (et notamment sur les points 89 et suivants) et dans sa communication SIEG (et notamment sur les points 63 et suivants).

Caractère concurrentiel et transparent de l'appel d'offres

(224) Le point 90 de la communication relative à la notion d'aide d'État précise qu'une procédure d'appel d'offres doit être concurrentielle ([77]), afin de permettre à tous les soumissionnaires intéressés et remplissant les conditions requises de participer au processus. En outre, aux termes du point 91 de ladite communication, l'appel d'offres doit être transparent, afin de permettre à tous les candidats intéressés d'être dûment informés de façon identique à chaque stade de la procédure. Ce point souligne également que l'accessibilité des informations, un délai suffisant pour les candidats intéressés et la clarté des critères de sélection et d'attribution sont autant d'éléments déterminants pour que la procédure de sélection soit transparente; il indique, de surcroît, qu'un appel d'offres doit faire l'objet d'une publicité suffisante pour attirer l'attention de tous les soumissionnaires potentiels.

(225) En l'espèce, l'appel à manifestation d'intérêt a été publié au *Journal officiel de l'Union européenne*, au Journal officiel de la République italienne, dans quatre journaux italiens nationaux et locaux, ainsi que sur le site internet de la Regione Lazio (voir considérant 58). Dans cet avis, «quiconque était en mesure de garantir la continuité du service de transport maritime» était invité à exprimer son intérêt et aucune autre condition n'était imposée. Un délai suffisant a été octroyé aux soumissionnaires potentiels pour manifester leur intérêt de manière appropriée et pouvoir ainsi participer aux phases suivantes de la procédure. La Commission considère donc que l'information concernant l'intention de la Regione Lazio de vendre Laziomar et d'attribuer le contrat de service public a été largement diffusée afin d'atteindre tous les soumissionnaires potentiels.

(226) En outre, les soumissionnaires doivent disposer de tous les documents et de toutes les informations nécessaires à leur participation à la procédure d'appel d'offres afin de pouvoir apprécier correctement l'entreprise mise en vente. Ces informations doivent être mises à la disposition des soumissionnaires potentiels d'une manière transparente et non discriminatoire, de sorte que tous les participants intéressés aient un accès égal aux informations pertinentes.

(227) En premier lieu, l'appel à manifestation d'intérêt précisait que les soumissionnaires devaient être en mesure de «garantir la continuité du service de transport maritime». Il s'agissait du seul critère de sélection appliqué par les autorités italiennes pour décider si les parties intéressées pouvaient être admises à participer à la procédure d'appel d'offres. Étant donné que l'appel ne précisait pas comment les soumissionnaires pouvaient démontrer qu'ils satisfaisaient à cette exigence, il en découlait, automatiquement, qu'il leur était loisible d'utiliser n'importe quel élément probant jugé approprié ([78]). La Commission estime que ce critère de sélection était clair pour tous les soumissionnaires intéressés et était justifié, y compris au regard de l'objectif poursuivi.

(228) En deuxième lieu, la loi de 2009 avait précisé aux parties intéressées qu'une nouvelle convention/un nouveau contrat de service public serait conclu(e) à l'issue de la procédure d'appel d'offres et que le montant annuel de la compensation de service public était fixé à un maximum de 10 030 606 EUR. En outre, l'appel à manifestation d'intérêt indiquait que l'objectif visé était de vendre la branche d'entreprise Laziomar à un prix fixe de 2 272 000 EUR. De plus, comme l'Italie l'a confirmé, toutes les informations pertinentes relatives au périmètre de la vente, y compris le projet de contrat de service public devant être conclu entre l'acquéreur et l'Italie, ont été mises à la disposition des sept parties admises à la phase suivante de la procédure d'appel d'offres, ce qui leur a permis de décider si elles souhaitaient ou non soumettre une offre et, dans l'affirmative, de déterminer le montant à indiquer. La Commission estime, sur cette base, que l'appel à manifestation d'intérêt indiquait de manière suffisamment claire que la vente concernait la branche d'entreprise Laziomar associée à un nouveau contrat de service public. Après avoir exprimé leur intérêt, les parties ont eu accès à toutes les informations nécessaires pour décider de la soumission éventuelle d'une offre.

([76]) Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO C 262 du 19.7.2016, p. 1).

([77]) Dans sa communication relative à la notion d'aide d'État, la Commission observe que les juridictions de l'Union font souvent référence, dans le contexte des aides d'État, à une procédure d'appel d'offres «ouverte». Le terme «ouverte» ne renvoie toutefois pas à une procédure particulière prévue par les directives sur les marchés publics. La Commission estime, dès lors, que le terme «concurrentielle» paraît plus approprié. Dans la communication, la Commission fait également observer qu'elle n'entend pas s'écarter des conditions de fond énoncées dans la jurisprudence.

([78]) En outre, comme expliqué précédemment (voir considérant 221), l'article 36, paragraphe 1, de la directive 2004/18/CE ne s'appliquait pas à cet avis d'appel d'offres. En conséquence, l'Italie n'avait, de fait, aucune obligation d'indiquer les critères de sélection dans l'appel à manifestation d'intérêt.

(229) En troisième lieu, la Commission considère que l'appel à manifestation d'intérêt a attiré un nombre important de soumissionnaires potentiels. Les sept sociétés invitées à la phase suivante de la procédure d'appel d'offres ont donc reçu de la Regione Lazio des informations détaillées sur la procédure. En outre, conformément aux dispositions de la directive 2004/18/CE, il apparaît que l'Italie n'était pas tenue de fournir, dans le dossier d'appel d'offres, d'autres informations sur le marché à attribuer, si ce n'est la simple mention de la poursuite de la prestation du service public et la référence aux règles juridiques régissant ce service (voir considérant 221).

(230) En quatrième lieu, l'appel contenait les informations minimales nécessaires pour présenter une manifestation d'intérêt (à savoir la poursuite du service public) et n'aurait pas pu conduire à l'exclusion des opérateurs maritimes autrement concernés. Ce sont les autorités de planification qui ont décidé de garantir la continuité du service public et la connectivité de l'archipel des îles Pontines avec le continent. Cette condition a été communiquée à l'avance, comme indiqué ci-dessus, à tous les opérateurs potentiels ayant manifesté leur intérêt à participer à la procédure d'appel d'offres. La Commission considère donc qu'à ce stade l'Italie n'avait aucun contrôle sur les soumissionnaires potentiels, ce qui montre que les autorités de planification, en incluant l'obligation de poursuivre le service public, n'avaient pas l'intention de favoriser des soumissionnaires potentiels de manière sélective pour leur attribuer le contrat de service public et la propriété de la branche d'entreprise Laziomar. La Commission note également que toutes les informations pertinentes sur les critères de sélection et sur le déroulement ultérieur de la procédure ont été fournies dans l'invitation transmise aux sept parties admises à la phase de soumission.

(231) Dans la décision de 2012, la Commission a exprimé des doutes quant à certaines exigences financières de l'appel d'offres (voir considérant 109) imposées aux soumissionnaires dans le cadre du contrat de service public, en plus des conditions qualitatives habituelles, qui sont en tout état de cause prévues en tant qu'obligations de service public. En outre, la Commission doutait que ces exigences puissent être acceptées dans une situation, telle que celle de l'espèce, dans laquelle l'entreprise était proposée à la vente dans son ensemble.

(232) Au cours de l'examen, la Commission a toutefois reçu des informations qui lui ont permis de lever certaines réserves. En particulier, l'Italie a supprimé de l'appel d'offres les exigences financières (c'est-à-dire les volumes prédéfinis de chiffre d'affaires dans le secteur du transport maritime) qui auraient limité la participation à la procédure aux seules compagnies maritimes (voir considérant 125). En effet, la Commission note que Carpoint Motorsport S.p.A., qui, selon des informations accessibles au public, est une société active dans le commerce de détail et de gros de véhicules, figurait parmi les sociétés ayant manifesté un intérêt à participer à l'appel d'offres (voir considérant 61).

(233) La Commission salue également l'initiative prise par la Regione Lazio d'encourager la participation la plus large possible à la procédure en permettant aux soumissionnaires de participer sous une forme agrégée au moyen de groupements temporaires de concurrents, de consortiums ou de GEIE (voir considérant 60).

(234) Eu égard à ce qui précède, la Commission est d'avis que, dans l'ensemble, la procédure d'appel d'offres a été concurrentielle et transparente. En particulier, l'intention de la Regione Lazio de vendre la branche d'entreprise Laziomar et de conclure un nouveau contrat de service public d'une durée de dix ans avec l'adjudicataire a été largement diffusée auprès du public, de manière à toucher tous les soumissionnaires potentiels sur les marchés régionaux et internationaux correspondants. La Commission constate, de surcroît, que les soumissionnaires potentiels ont aisément pu manifester leur intérêt au cours de cette phase, sans être tenus de prendre quelque engagement que ce soit. Dès lors qu'elles étaient en mesure de démontrer qu'elles satisfaisaient à l'unique critère de sélection portant sur la continuité du service, les parties ont reçu toutes les informations et ont pu disposer du délai nécessaire pour décider de la présentation ou non d'une offre et du montant à proposer pour la branche d'entreprise Laziomar. Pour ces motifs, la Commission estime que ses doutes sur la possibilité que la procédure d'appel d'offres n'ait pas été suffisamment transparente, en raison d'éventuelles lacunes dans l'appel à manifestation d'intérêt, ont été levés.

Caractère non discriminatoire de la procédure d'appel d'offres

(235) Le point 92 de la communication relative à la notion d'aide d'État souligne que, parmi les conditions indispensables pour garantir que l'opération sera conforme aux conditions du marché, figurent la nécessité d'un traitement non discriminatoire de tous les soumissionnaires à tous les stades de la procédure et l'indication préalable de critères de sélection et d'attribution objectifs. Le point susmentionné précise en outre que, afin de garantir l'égalité de traitement, les critères d'attribution devraient permettre de comparer les offres et de les évaluer de manière objective.

(236) Comme indiqué ci-dessus (voir considérant 227), l'appel à manifestation d'intérêt ne contenait que la condition selon laquelle les soumissionnaires devaient être en mesure de «garantir la continuité du service de transport maritime». Les huit parties qui ont répondu à l'appel et ont manifesté leur intérêt à participer à la procédure étaient toutes conscientes de cette obligation. La Commission considère que ce critère était objectif et qu'il a été suffisamment précisé à toutes les parties intéressées dans l'appel à manifestation d'intérêt.

(237) Sur les huit candidats intéressés admis à la phase suivante de la procédure d'appel d'offres, sept ont été invités à soumettre une offre après avoir tous reçu les mêmes informations (voir considérant 61).

(238) Les doutes exprimés par la Commission dans la décision de 2011, selon lesquels l'appel à manifestation d'intérêt n'aurait pas été suffisamment non discriminatoire, sont donc levés. Toutes les parties ont été correctement et équitablement informées au cours des différentes phases de la procédure d'appel d'offres, ce qui leur a permis de présenter une offre en ayant pleinement connaissance de la procédure et des exigences. La Commission considère, par ailleurs, que les critères d'attribution ont permis de procéder à une comparaison et à une évaluation objectives des offres.

Fourniture des services au moindre coût pour la collectivité

(239) Le point 65 de la communication SIEG précise que, sur la base de la jurisprudence de la Cour de justice, une procédure de marché public n'exclut l'existence d'une aide d'État que si elle permet de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au «moindre coût pour la collectivité».

(240) En l'espèce, c'est le nouveau contrat de service public associé à la branche d'entreprise Laziomar, et non le seul contrat de service public, qui a fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres. L'Italie a décidé que le prix de vente de la branche d'entreprise Laziomar était fixe (sur la base de l'appréciation effectuée par un expert indépendant) et non négociable, tandis que pour le contrat de service, l'Italie a choisi l'offre économiquement la plus avantageuse, avec une pondération de 30 points pour le prix et de 70 points pour les critères techniques (voir considérant 62).

(241) En ce qui concerne le recours à l'offre économiquement la plus avantageuse, le point 67 de la communication SIEG indique que l'«offre économiquement la plus avantageuse» est aussi jugée suffisante (outre le «prix le plus bas») pour satisfaire à la quatrième condition Altmark, «pour autant que les critères d'attribution [...] soient en rapport avec l'objet de la prestation de service et permettent à l'offre économiquement la plus avantageuse de correspondre à la valeur du marché» ([79]).

(242) La Commission note que l'Italie a mis l'accent sur la sélection d'un opérateur capable de fournir le service selon des normes techniques et de qualité élevées, en tenant compte de certaines exigences. En ce qui concerne la répartition des notes maximales pour l'offre technique (70 points) et l'offre financière (30 points) aux fins de l'attribution du contrat, sur la base du critère de l'offre économiquement la plus avantageuse, l'Italie, se référant à un avis émis par le Consiglio di Stato italien (voir considérant 126), indique l'importance des éléments qualitatifs de l'offre pour éviter les révisions excessives des prix à la baisse, qui auraient été difficiles à supporter sans sacrifier la qualité du service public fourni. Parallèlement, l'Italie fait valoir que cette répartition a permis d'obtenir un meilleur prix pour le service (voir considérant 127).

(243) La lettre d'invitation à soumettre une offre contenait toutes les informations nécessaires pour compléter les offres financières et techniques. En ce qui concerne plus particulièrement l'offre technique, les sept opérateurs maritimes invités à soumettre une offre étaient tenus de fournir des informations détaillées sur les modalités et sur les conditions de gestion qu'ils respecteraient pendant toute la durée du mandat. En particulier, les opérateurs devaient assurer: i) la prise d'initiatives ciblées d'amélioration de la gestion (par exemple, carte des services, politique de marketing et de communication, plan de marketing en ligne, optimisation des ressources humaines et des navires — 10 points); ii) la prise de dispositions relatives au renouvellement de la flotte (par exemple, évolution de l'âge moyen de la flotte, respect des caractéristiques fonctionnelles minimales des navires, telles que la taille, le confort, la vitesse, le système de sécurité, etc. — 40 points); et iii) l'attribution de navires en complément de la flotte existante [présentation des caractéristiques techniques de chaque navire (y compris la ligne) que l'opérateur avait l'intention d'utiliser pour la prestation des services — 20 points]. Ces exigences sont évidemment étroitement liées à la fourniture du service maritime auquel elles apportent une valeur ajoutée. La Commission considère donc que le

([79]) Voir aussi le point 96 de la communication sur la notion d'aide d'État.

recours à l'offre économiquement la plus avantageuse pour le service en question, associé à la vente de la branche d'entreprise Laziomar, a permis à l'Italie de créer une réelle concurrence et d'obtenir un service présentant la valeur la plus élevée possible au moindre coût pour la collectivité. À cet égard, la Commission note que la rémunération annuelle octroyée à CLN pour la fourniture du service maritime était nettement inférieure au montant annuel maximal de la compensation suggéré par la Regione Lazio au début de l'appel d'offres (voir considérant 75).

(244) En ce qui concerne, notamment, la décision d'associer le service à la vente de la branche d'entreprise Laziomar, la Commission avait conclu à titre préliminaire, dans la décision de 2012, que l'organisation d'une procédure d'appel d'offres pour le nouveau contrat de service public sans obligation de reprendre les navires de Laziomar nécessaires à l'exécution du service public aurait entraîné un coût moindre pour la collectivité.

(245) La Commission a déjà conclu précédemment que la procédure d'appel d'offres était suffisamment transparente et non discriminatoire pour permettre la participation du plus grand nombre possible de soumissionnaires potentiels. En effet, à la suite de la large diffusion de l'appel à manifestation d'intérêt, huit opérateurs maritimes ont répondu positivement et sept ont été admis à la phase de soumission. Toutes les informations pertinentes sur la procédure d'appel d'offres ont été fournies dans l'invitation envoyée aux sept opérateurs.

(246) À la suite de la phase de manifestation d'intérêt, une offre concurrentielle (CLN) a été présentée, et la Regione Lazio l'a appréciée sur la base des caractéristiques techniques et financières pertinentes.

(247) La condition obligatoire de garantir la poursuite du service public et l'association des actifs aux obligations de service public sont liées. En particulier, la vente de Laziomar ayant été associée à un nouveau contrat de service public, l'acquéreur CLN est automatiquement tenu de respecter l'obligation de garantir la continuité du service public et se voit attribuer la priorité d'accostage. La Commission considère que le regroupement de la branche d'entreprise Laziomar avec le nouveau contrat de service public et la priorité d'accostage ne donnent pas lieu à un prix inférieur à celui qui résulterait de la vente séparée des actifs et de ce contrat, pour les raisons exposées ci-après.

(248) La branche d'entreprise Laziomar n'était associée qu'à la fourniture du service public et à la garantie de continuité territoriale. Cela dit, tous les navires de Laziomar ont été et sont actuellement utilisés pour le service public. Dès lors, il ne saurait être soutenu qu'un vendeur privé aurait obtenu un prix plus élevé si l'ensemble ou une partie de ces navires avait été vendu(e) sans cette condition. Selon les informations fournies par l'Italie et une appréciation indépendante commandée par la Regione Lazio (voir considérants 66 et 67), les navires de Laziomar ont atteint un âge avancé (entre 22 et 32 ans) et l'état des moteurs et d'autres matériaux (comme ceux de la coque) nécessitent des travaux d'adaptation et d'entretien après un nombre aussi élevé d'heures de fonctionnement au cours des années d'utilisation. Par conséquent, les navires attireraient une faible demande commerciale, sauf en cas d'achat effectué à des fins d'investissement, de réhabilitation et de modernisation à court terme. Cela dit, il semble peu probable que les navires aient pu être vendus à des fins de transport maritime, si ce n'est à condition de poursuivre le service public, à un prix supérieur à celui auquel ils ont été inscrits au bilan.

(249) En outre, si Laziomar avait été vendue séparément, la Commission considère qu'il est peu probable que les soumissionnaires potentiels auraient disposé de ressources substantielles (soit quatre navires et des équipements industriels et commerciaux) immédiatement disponibles pour remplir les obligations de service public énoncées dans le nouveau contrat de service public. Cela est d'autant plus vrai que le nouveau contrat définit des exigences spécifiques concernant les navires à utiliser sur les différentes lignes de service public (voir considérant 243). Selon toute probabilité, les opérateurs éventuels qui disposaient des ressources nécessaires les utilisaient déjà sur d'autres lignes, de sorte qu'ils auraient inévitablement été privés des recettes générées par l'utilisation précédente de celles-ci, s'ils avaient dû réaffecter les ressources à l'exécution des tâches prévues par le nouveau contrat de service.

(250) La Commission considère donc que le regroupement de ces navires avec le contrat de service public a permis d'obtenir un prix supérieur pour les navires de Laziomar, étant donné qu'il était prévu que, en échange de l'exploitation des navires sur les lignes de service public, leur acquéreur perçoive une compensation de service public durant dix ans. En outre, tout vendeur opérant en économie de marché aurait décidé de vendre Laziomar conjointement avec le nouveau contrat de service public, afin d'obtenir le prix le plus élevé. Sur cette base, la Commission conclut que l'Italie n'a pas associé la vente à des conditions susceptibles de réduire le prix ou qu'un vendeur privé n'aurait pas imposées.

(251) La Commission conclut que ses réserves ont été levées quant au fait que l'organisation d'une procédure d'appel d'offres pour le nouveau contrat de service public associé à la branche d'entreprise Laziomar n'aurait pas permis d'obtenir un coût moindre pour la collectivité.

(252) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère que le recours à l'offre économiquement la plus avantageuse pour le nouveau contrat de service public associé à la branche d'entreprise Laziomar a créé une réelle concurrence jusqu'à la fin de la procédure d'appel d'offres.

Existence, dans la procédure, de mesures de sauvegarde strictes dans le cas où une seule offre est présentée

(253) Se fondant sur l'appréciation décrite ci-dessus (voir considérants 224 à 252), la Commission conclut que la procédure d'appel d'offres a été ouverte, transparente et non discriminatoire, comme le prévoient les dispositions en matière de marchés publics. Le point 68 de la communication SIEG précise, toutefois, que «dans le cas de procédures dans lesquelles une seule offre est présentée, celle-ci ne peut être considérée comme suffisante pour garantir le moindre coût pour la collectivité».

(254) Par conséquent, puisque seule CLN a présenté une offre dans le cadre de la procédure d'appel d'offres relative à la branche d'entreprise Laziomar (qui incluait le nouveau contrat de service public), cette procédure ne saurait normalement être considérée comme suffisante pour garantir l'absence d'avantage en faveur du soumissionnaire retenu.

(255) Toutefois, dans son guide relatif aux SIEG ([80]), la Commission a explicité le point de vue exprimé au point 68 de la communication SIEG, en affirmant que «cela ne signifie pas qu'il ne peut y avoir des cas de procédures dans lesquelles, en raison de mesures de sauvegarde particulièrement strictes lors de l'élaboration de la procédure, il peut être suffisant de ne présenter qu'une offre pour assurer la prestation du service au "moindre coût pour la collectivité"».

(256) La Commission estime que ces garanties étaient présentes en l'espèce. Plus précisément:

1) La procédure d'appel d'offres a été organisée de manière à maximiser l'intérêt des soumissionnaires potentiels. En outre, ces derniers n'ont pas dû suivre des procédures onéreuses et n'avaient pas à supporter des coûts élevés pour manifester leur intérêt. En conséquence, sur les huit soumissionnaires ayant manifesté leur intérêt à participer à la procédure d'appel d'offres, sept ont été invités à soumettre une offre (voir considérant 237).

2) Pour l'attribution du contrat de service, l'Italie a choisi la procédure d'appel d'offres restreint (voir considérant 59), qui est une procédure en deux étapes dans laquelle seuls les opérateurs invités à la phase de soumission peuvent soumettre une offre. Selon le point 66 de la communication SIEG, «une procédure restreinte peut aussi satisfaire à la quatrième condition établie par l'arrêt Altmark, sauf si l'on empêche les opérateurs intéressés de soumissionner sans raison valable». En effet, dans cet appel d'offres, sept soumissionnaires potentiels (sur les huit ayant initialement manifesté leur intérêt) ont accédé à l'étape de soumission (voir considérant 61), ce qui démontre l'existence d'une réelle concurrence jusqu'à la fin de la procédure d'appel d'offres. Une procédure restreinte donne généralement plus de temps aux soumissionnaires potentiels pour évaluer leur offre avant de la soumettre. La Commission estime, au regard de leur profil, qu'au moins cinq des soumissionnaires potentiels restants (à savoir NLG, Traghetti Lines, Navigazione Générale Italiana S.p.A., Vetor et Ustica Lines, cette dernière opérant actuellement sous le nom Liberty Lines) étaient probablement en mesure (compte tenu de leur expérience et de leurs ressources financières) de présenter des offres ou avaient des raisons de nourrir un réel intérêt à présenter une offre (par exemple, NLG et Vetor sont déjà actives sur certaines des lignes sur lesquelles opère Laziomar (voir tableau 9), tandis que les autres sociétés sont des opérateurs maritimes bien établis, exerçant des activités nationales et internationales).

3) L'invitation adressée aux sept opérateurs qui avaient manifesté leur intérêt initial consistait en un prix de vente fixe de la totalité des parts de Laziomar pour un montant de 2 272 000 EUR, qui n'était soumis à aucune offre (voir considérant 62). La Commission note que le prix de vente de Laziomar avait été déterminé par un expert indépendant sur la base des conditions économiques et de marché prévalant à l'époque et constituait un prix fixe dans la procédure d'appel d'offres. Cela étant dit, tous les participants étaient au courant de ce prix et n'ont émis aucune réserve quant à sa portée et à son niveau. En outre, l'invitation prévoyait une rémunération annuelle maximale pour le service public, fixée par la Regione Lazio à 14 300 550 EUR, hors TVA, pendant dix ans. Tous les participants ont été invités à présenter de meilleures offres que cette rémunération annuelle pour le service

([80]) Voir, plus précisément, la réponse de la Commission à la question n° 68 visée dans le document de travail des services de la Commission, intitulé «Guide relatif à l'application aux services d'intérêt économique général, et en particulier aux services sociaux d'intérêt général, des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État, de "marchés publics" et de "marché intérieur"» du 29 avril 2013 (voir https://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_fr.pdf).

public sur la base de certains critères techniques. Cela constitue une mesure de sauvegarde particulièrement fiable pour garantir l'obtention de l'offre la moins élevée possible, en termes de rémunération annuelle, pour le service public (et donc le moindre coût pour la collectivité), mais aussi pour assurer que les soumissionnaires n'aient pas été dissuadés de soumettre une offre.

(257) La Commission considère que, compte tenu des garanties susmentionnées, la procédure d'appel d'offres a permis d'assurer la fourniture du service au moindre coût pour la collectivité, même si une seule offre a été présentée ([81]).

(258) Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que la quatrième condition Altmark est remplie en l'espèce.

(259) Les quatre conditions énoncées par la Cour de justice dans l'affaire Altmark étant cumulativement remplies, la Commission conclut que l'attribution à Laziomar du nouveau contrat de service public associé à la branche d'entreprise Laziomar et à la priorité d'accostage ne lui confère pas d'avantage économique et n'en confère pas non plus à son acquéreur CLN.

5.1.2.5. Conclusion

(260) Étant donné que toutes les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ne sont pas remplies, la Commission conclut que l'attribution à Laziomar et à son acquéreur CLN du contrat de service public associé à la branche d'entreprise Laziomar et à la priorité d'accostage ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5.1.3. *Les mesures prévues par la loi de 2010*

(261) Dans la décision de 2011, la Commission a conclu, à titre préliminaire, que toutes les mesures prévues par le décret-loi n° 125/2010 converti, après modifications, en loi de 2010 constituent des aides d'État en faveur des sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, dans la mesure où les bénéficiaires respectifs ont pu utiliser ces mesures pour couvrir leurs besoins de liquidité et améliorer ainsi leur situation financière globale.

(262) Sur la base des informations reçues au cours de la procédure formelle d'examen, la Commission estime qu'il convient d'apprécier séparément les trois mesures.

5.1.3.1. Utilisation éventuelle, à des fins de liquidité, des fonds destinés à la modernisation des navires

(263) Ressources d'État: les fonds en question ont été octroyés par l'État sur son propre budget (voir considérant 84) et leur utilisation à des fins de liquidité a été autorisée par la loi de 2010. La mesure est donc imputable à l'État et a été versée au moyen de ressources d'État.

(264) Sélectivité: cette mesure a été octroyée uniquement aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia (y compris Laziomar) et est, dès lors, sélective. Par souci d'exhaustivité, la Commission souligne que cette mesure n'a pas été octroyée à CLN.

(265) Avantage économique: selon l'Italie, Caremar (à l'époque) a bénéficié des fonds en question pour la modernisation de la flotte utilisée dans l'archipel des îles Pontines afin de la mettre en conformité avec les normes internationales en matière de sécurité. Certains travaux de modernisation ont concerné deux navires de la flotte de Caremar, qui ont ensuite été transférés gratuitement à Laziomar (voir considérant 132). Par conséquent, ces fonds n'ont jamais été utilisés à des fins de liquidité (voir considérant 132) et la Commission n'a pas trouvé d'éléments prouvant le contraire.

(266) Étant donné que Laziomar n'a pas utilisé ces fonds à des fins de liquidité pour éviter des coûts qui auraient normalement dû grever ses propres ressources financières, les doutes exprimés dans la décision de 2011 ne sont plus valables, et la Commission considère donc qu'aucun avantage économique n'a été conféré à Laziomar par l'utilisation de ces fonds.

(267) Conclusion: étant donné que toutes les conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE ne sont pas remplies, la Commission conclut que la mesure ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

([81]) Dans un souci d'exhaustivité, la Commission souligne que l'espèce diffère d'autres affaires dans lesquelles une seule offre avait aussi été présentée. À cet égard et pour les motifs spécifiques, voir la décision (UE) 2020/1412 (considérants 404 et 405).

5.1.3.2. Exonérations fiscales liées au processus de privatisation

(268) Comme décrit au considérant 86, l'article 1er de la loi de 2010 dispose que tous les actes et opérations visant à la privatisation du groupe Tirrenia et décrits à l'article 19 *ter*, paragraphes 1 à 15, du décret-loi no 135/2009 converti, après modifications, en loi de 2009, sont exonérés de toute taxe normalement due sur ces actes et opérations.

(269) La Commission relève, tout d'abord, que trois séries de transferts distinctes ont été examinées: 1) les transferts des anciennes filiales de Tirrenia (Caremar, Saremar et Toremar) par Tirrenia à la Regione Campania, à la Regione Sardegna et à la Regione Toscana, 2) le transfert de la branche d'entreprise Laziomar par la Regione Campania à la Regione Lazio, et 3) le transfert de la branche d'entreprise Laziomar par la Regione Lazio à CLN. Les exonérations fiscales concernent, notamment, les droits d'enregistrement, les droits d'inscription hypothécaire et d'inscription au registre foncier ainsi que les droits de timbre (ci-après dénommés conjointement, les «impôts indirects»), la TVA et l'impôt sur les sociétés. Cette mesure d'aide pourrait bénéficier au vendeur ou à l'acquéreur, voire aux deux. Seules les deuxième et troisième séries de transferts seront appréciées dans la présente décision ([82]).

(270) À titre préliminaire, la Commission reconnaît que le transfert de la branche d'entreprise Laziomar par la Regione Campania à la Regione Lazio n'a été assujetti ni à l'impôt sur les sociétés (aucune contrepartie n'ayant été versée), ni à la TVA (qui ne s'applique pas à ces opérations au sens du droit national). En ce qui concerne les impôts indirects, ceux qui étaient dus uniquement par les acquéreurs, en vertu du droit national, étaient dans ce cas à charge de la Regione Lazio qui, en l'espèce, agit dans le cadre de l'exécution de la mission de service public, c'est-à-dire en qualité d'entité étatique. À ce titre, elle ne relève donc pas de la définition d'entreprise économique. Pour ces motifs, aucune des exonérations fiscales susmentionnées ne fera l'objet d'une appréciation plus approfondie dans la présente décision.

(271) En ce qui concerne le troisième transfert, à titre préliminaire, la Commission relève que, conformément au décret du Président de la République no 633 du 26 octobre 1972, les cessions ayant pour objet le transfert d'entreprises ou de branches d'entreprises à une autre société ne sont pas considérées comme une cession de biens et, partant, sont exonérées de la TVA. Compte tenu du fait que des opérations telles que la vente de la branche d'entreprise Laziomar à CLN ne relèvent pas du champ d'application de la TVA, l'exonération fiscale en cause ne peut donc pas avoir conféré un avantage à Laziomar en ce qui concerne la TVA. En outre, la Commission note que le contrat de vente relatif à la branche d'entreprise Laziomar indique clairement que l'acquéreur, à savoir CLN, doit supporter tous les coûts liés à la vente (c'est-à-dire les droits d'inscription au registre, les frais de notaire, les droits d'inscription au registre foncier, etc.) sans faire référence à d'éventuelles exonérations en faveur de CLN. Quant à l'exonération de l'impôt sur les sociétés, la Commission considère que cet impôt ne s'appliquerait qu'aux recettes générées par une vente. Or, en l'espèce, CLN a acheté Laziomar à la Regione Lazio, ce qui signifie que cette transaction représentait un coût pour CLN et que, par conséquent, aucun impôt sur les sociétés ne pouvait être dû. Par conséquent, cette mesure ne s'applique pas à CLN. Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que ni Laziomar ni CLN n'a bénéficié de ces exonérations fiscales.

(272) Pour ces raisons, aucune de ces exonérations fiscales ne constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5.1.3.3. Possibilité d'utiliser les ressources du FAS pour répondre aux besoins de liquidité

(273) Dans les décisions de 2011 et de 2012, la Commission a mentionné le fait que les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia avaient la possibilité d'utiliser les ressources du FAS pour répondre à leurs besoins courants de liquidité. Toutefois, au cours de la procédure formelle d'examen, l'Italie a précisé que les ressources du FAS n'étaient pas considérées comme une compensation complémentaire en faveur de Laziomar ou de CLN (ou de toute autre société de l'ancien groupe Tirrenia ou de ses acquéreurs). Au contraire, ces ressources ont été mises à disposition pour compléter les crédits budgétaires pour le paiement des compensations des obligations de service public aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, lorsqu'ils étaient insuffisants. En effet, l'article 1er, paragraphe 5 *ter*, de la loi de 2010 permettait aux régions d'utiliser les ressources du FAS pour financer partiellement la compensation normale des obligations de service public et garantir ainsi la continuité des services publics maritimes. En d'autres termes, cette mesure consiste simplement à affecter des ressources dans le budget de l'État italien pour le paiement des compensations des obligations de service public.

(274) Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que les ressources du FAS constituent uniquement une source de financement visant à permettre à l'État de verser les compensations de service public (octroyées sur la base de la convention initiale ultérieurement prorogée) et non une mesure dont Laziomar aurait bénéficié en complément de ces compensations. Par conséquent, l'utilisation éventuelle de ressources du FAS ne peut pas être considérée comme une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

([82]) La première série de transferts a été appréciée dans la décision (UE) 2020/1412 (voir considérant 418).

5.1.4. *Conclusion sur l'existence d'une aide*

(275) Sur la base de l'appréciation ci-dessus, la Commission estime que:

— la compensation versée à Laziomar pour l'exploitation des lignes maritimes entre le 1er juin 2011 et le 14 janvier 2014 constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE,

— l'attribution du nouveau contrat de service public pour la période allant du 15 janvier 2014 au 14 janvier 2024, associé à la branche d'entreprise Laziomar et à la priorité d'accostage, à Laziomar et à son acquéreur CLN remplit les quatre conditions Altmark et ne constitue donc pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE,

— Laziomar n'ayant pas utilisé les fonds pour la modernisation des navires à des fins de liquidité, comme l'autorise la loi de 2010, cette mesure ne constitue pas une aide d'État en faveur de Laziomar au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, et

— les exonérations fiscales liées au processus de privatisation de Laziomar et la possibilité d'utiliser les ressources du FAS pour faire face aux besoins de liquidité, comme prévu par la loi de 2010, ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5.2. **Légalité de l'aide**

(276) La mesure d'aide visée par la présente décision a été mise à exécution avant l'autorisation formelle de la Commission. Étant donné qu'elle n'est pas exemptée de l'obligation de notification au sens de la décision SIEG de 2005 ou de la décision SIEG de 2011, cette mesure a été octroyée par l'Italie en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE ([83]).

5.3. **Compatibilité de l'aide**

(277) La compatibilité de la compensation de service public octroyée à Laziomar dans le cadre de la prorogation de la convention initiale doit être appréciée à la lumière de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE.

5.3.1. *Dispositions applicables*

(278) Comme indiqué précédemment, il a été procédé à la prorogation de la convention initiale après la fin de l'année 2008 par l'adoption successive des actes juridiques suivants:

a) le décret-loi no 207 du 30 décembre 2008, converti en loi no 14 du 27 février 2009, qui prévoyait la prorogation des conventions initiales du 1er janvier 2009 au 31 décembre 2009;

b) le décret-loi no 135 du 25 septembre 2009, converti en loi de 2009, qui prévoyait, entre autres, la prorogation des conventions initiales du 1er janvier 2010 au 30 septembre 2010;

c) le décret-loi no 125 du 5 août 2010, converti en loi de 2010, qui prévoyait une nouvelle prorogation des conventions initiales du 1er octobre 2010 jusqu'à la fin des procédures de privatisation de Tirrenia et de Siremar; et

d) la loi no 228 du 24 décembre 2012 de la Regione Lazio confirmant l'obligation imposée à Laziomar d'assurer la continuité territoriale des lignes de l'archipel des îles Pontines jusqu'à sa privatisation.

(279) Dans ce contexte, la Commission observe que l'octroi de la compensation de service public au titre de la prorogation de la convention initiale est postérieur à l'entrée en vigueur de la décision SIEG de 2011 et de l'encadrement SIEG de 2011, contrairement aux trois premières prorogations, qui précèdent l'entrée en vigueur de ce cadre législatif. Toutefois, dans ce contexte, le paquet SIEG de 2011 prévoit, à l'article 10 de la décision SIEG de 2011 et au point 69 de l'encadrement SIEG de 2011, certaines règles concernant son application également aux aides octroyées avant son entrée en vigueur, laquelle a eu lieu le 31 janvier 2012. En particulier, l'article 10, point b), de la décision SIEG de 2011 dispose que:

([83]) La Commission examinera si tel était bien le cas à la section 5.3.1.

«toute aide octroyée avant l'entrée en vigueur de la présente décision [à savoir avant le 31 janvier 2012], qui n'était pas compatible avec le marché intérieur ni exemptée de l'obligation de notification conformément à la décision 2005/842/CE mais remplit les conditions énoncées dans la présente décision, est compatible avec le marché intérieur et exemptée de l'obligation de notification préalable».

(280) En ce qui concerne l'encadrement SIEG de 2011, ses points 68 et 69 précisent que la Commission appliquera les principes énoncés dans cet encadrement à tous les projets d'aide qui lui seront notifiés, que la notification ait eu lieu avant ou après le début de l'application de cet encadrement, à savoir le 31 janvier 2012, ainsi qu'à toute aide illégale sur laquelle elle statuera après le 31 janvier 2012, même si cette aide a été octroyée avant le 31 janvier 2012. Dans ce dernier cas, les dispositions énoncées aux points 14, 19, 20, 24, 39 et 60 de l'encadrement SIEG de 2011 ne s'appliquent pas.

(281) En conséquence, il découle des dispositions relatives à l'application de la décision SIEG de 2011 et de l'encadrement SIEG de 2011 que la compensation de service public octroyée à Laziomar au cours de la période de prorogation peut être appréciée au regard du paquet SIEG de 2011. Si les conditions pertinentes de la décision SIEG de 2011 ou de l'encadrement SIEG de 2011 sont remplies, cette mesure d'aide sera compatible avec le marché intérieur pendant toute la période comprise entre le 1er juin 2011 et le 14 janvier 2014 ([84]).

(282) La Commission examinera tout d'abord si la compensation de service public octroyée à Laziomar au cours de la période de prorogation est conforme aux conditions de l'encadrement SIEG de 2011.

(283) La Commission relève que la décision SIEG de 2011 s'applique uniquement aux aides d'État octroyées sous forme de compensation de service public pour les liaisons maritimes avec les îles, dont le trafic annuel moyen au cours des deux exercices précédant celui de l'octroi du SIEG n'a pas dépassé 300 000 passagers [article 2, paragraphe 1, point d)]. Comme indiqué au considérant 141, l'Italie a présenté des données montrant que ce seuil n'a été dépassé sur aucune des lignes de Laziomar. La Commission conclut donc que les conditions énoncées à l'article 2, paragraphe 1, point d), de la décision SIEG de 2011 sont remplies.

(284) En outre, conformément à l'article 4 de la décision SIEG, le mandat doit comporter, entre autres, une référence à l'application de cette décision. La Commission note que cette référence ne figure ni dans le contrat de service public conclu entre la Regione Lazio et Laziomar ni dans aucun autre document d'accompagnement. La Commission conclut, dès lors, que l'article 4 n'est pas respecté et qu'il n'est pas possible d'apprécier, au regard de la décision SIEG de 2011, la compatibilité de la compensation de service public octroyée à Laziomar au cours de la période de prorogation.

(285) Dès lors, la compatibilité de la compensation de service public octroyée à Laziomar à partir de 2011 et jusqu'à la date d'achèvement du processus de privatisation relèverait, en principe, du champ d'application de l'encadrement SIEG de 2011.

(286) Toutefois, dans ce contexte, les conditions visées à l'article 2, paragraphe 1, point d), de la décision SIEG étant remplies, le point 61 de l'encadrement SIEG de 2011 s'applique. Sur cette base, la Commission appréciera si la compensation de service public octroyée à Laziomar pendant toute la période de prorogation est conforme aux conditions de l'encadrement SIEG de 2011, à l'exception des conditions énoncées aux points 14, 19, 20, 24, 39 et 60.

([84]) Par souci d'exhaustivité, la Commission met l'accent sur la disposition transitoire figurant à l'article 10, point a), de la décision SIEG de 2011, selon laquelle tout régime d'aide octroyé avant l'entrée en vigueur de ladite décision (à savoir avant le 31 janvier 2012), qui était compatible avec le marché intérieur et exempté de l'obligation de notification conformément à la décision SIEG de 2005, reste compatible avec le marché intérieur et est exempté de l'obligation de notification pendant une période supplémentaire de deux ans (c'est-à-dire jusqu'au 30 janvier 2014 inclus). Cela signifie que l'aide qui a été octroyée en vertu du régime en question au cours de la période comprise entre l'entrée en vigueur de la décision SIEG de 2005 (19 décembre 2005) et l'entrée en vigueur de la décision SIEG de 2011 (31 janvier 2012) sera considérée comme compatible avec le marché intérieur, mais seulement à partir de la date à laquelle elle a été octroyée jusqu'au 30 janvier 2014 inclus. En tout état de cause, pour les aides qui ont été octroyées à partir du 31 janvier 2012, la disposition transitoire de l'article 10, point a), de la décision SIEG de 2011 n'est pas applicable et l'appréciation de la compatibilité doit être effectuée sur la base de la décision SIEG de 2011.

5.3.2. *Véritable service d'intérêt économique général visé à l'article 106 du TFUE*

(287) Conformément au point 12 de l'encadrement SIEG de 2011, «[l]'aide octroyée doit concerner un véritable service d'intérêt économique général, au sens de l'article 106, paragraphe 2, du traité, auquel il convient de donner une définition correcte». Le point 13 précise que «les États membres ne peuvent assortir d'obligations spécifiques de service public des services qui sont déjà fournis ou peuvent l'être de façon satisfaisante et dans des conditions (prix, caractéristiques de qualité objectives, continuité et accès au service) compatibles avec l'intérêt général, tel que le définit l'État, par des entreprises exerçant leurs activités dans des conditions normales de marché. Quant à la question de savoir si un service peut être fourni par le marché, l'appréciation de la Commission se limite à vérifier que la définition de l'État membre n'est pas entachée d'une erreur manifeste, sous réserve de dispositions du droit de l'Union prévoyant une norme plus stricte». Enfin, le point 56 de l'encadrement SIEG de 2011 fait référence au «pouvoir discrétionnaire de l'État membre» en ce qui concerne la nature des services qui pourraient être qualifiés de services d'intérêt économique général.

(288) L'authenticité du SIEG doit être appréciée également au regard de la communication SIEG (voir considérants 170 et 186), du règlement sur le cabotage maritime (voir considérants 173, 174 et 175) et de la jurisprudence (voir considérants 176 et 177). Il s'ensuit qu'en ce qui concerne la période de prorogation, la Commission doit apprécier:

1) l'existence d'une **demande des usagers**;

2) l'incapacité des opérateurs du marché à satisfaire cette demande, en l'absence d'obligation imposée par les pouvoirs publics (**existence d'une défaillance du marché**); et

3) la possibilité que le simple recours aux obligations de service ne suffise pas à pallier cette carence (**approche la moins préjudiciable**).

(289) La Commission souligne que les lignes de service public exploitées par Laziomar au cours de la période de prorogation sont identiques à celles attribuées au titre du nouveau contrat de service public, si ce n'est que le nombre de lignes pendant la période de prolongation était limité à cinq (voir considérant 43), tandis que dans le cadre du nouveau contrat de service public, deux lignes supplémentaires reliant Terracina à Ponza (ligne T3) et à Ventotene (ligne T4) ont été ajoutées (voir considérant 72). En outre, la Commission a déjà décrit et apprécié la situation concurrentielle sur ces lignes au cours de la période de prorogation. Dans ce contexte, l'appréciation qui suit fera référence aux parties pertinentes de l'appréciation effectuée pour le nouveau contrat de service public, sur lesquelles elle se fondera (voir section 5.1.2.1).

(290) La Commission rappelle tout d'abord (voir considérant 120) que l'Italie a imposé les obligations de service public énoncées dans la nouvelle convention principalement dans le but de: i) garantir la continuité territoriale entre le continent et les îles, et ii) contribuer au développement économique des îles concernées, en assurant des services de transport maritime réguliers et fiables. La Commission a déjà conclu (voir considérant 179) qu'il s'agit, en effet, d'objectifs légitimes d'intérêt public.

(291) Afin d'illustrer la demande effective des usagers par rapport aux services maritimes concernés, l'Italie a fourni des statistiques détaillées (voir tableaux 11 et 12) montrant qu'en 2011, Laziomar a transporté 270 457 passagers et 17 717 véhicules sur les cinq lignes de service combinées au cours des périodes respectives couvertes par les obligations de service public. Les chiffres de 2012 font état de 240 430 passagers et de 13 228 véhicules, et les chiffres de 2013, de 254 167 passagers et de 16 927 véhicules ([85]).

([85]) L'Italie a également fourni les données relatives au seul service de transport de passagers pour 2009 et 2010. Il est rappelé que c'est Caremar qui a exploité les lignes spécifiques pendant cette période, et ce, jusqu'à la fin du mois de mai 2011. Les données font état de 287 639 passagers en 2009 (157 055 pour les lignes T1 et A2, 99 087 pour les lignes T2 et A3, et 31 494 pour la ligne A1) et de 253 638 passagers en 2010 (141 300 pour les lignes T1 et A2, 86 031 pour les lignes T2 et A3, et 26 307 pour la ligne A1).

Tableau 11

Statistiques relatives aux passagers pour les années 2011-2013

Année	Ligne T1	Ligne T2	Ligne A1	Ligne A2	Ligne A3	Nombre total de passagers
2011	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

Tableau 12

Statistiques relatives aux véhicules pour les années 2011-2013

Année	Ligne T1	Ligne T2	Ligne A1	Ligne A2	Ligne A3	Nombre total de véhicules [1]
2011	13 203	2 880	1 634 [2]			17 717
2012	10 614	2 614				13 228
2013	14 177	2 750				16 927

[1] Les navires utilisés sur les lignes A1, A2 et A3 n'ont pas transporté de véhicules (à l'exception de ceux de la ligne A1 en 2011).
[2] Depuis 2012, cette ligne n'a plus desservi que des passagers.

(292) Dans l'ensemble, les chiffres montrent que la demande des usagers pour les services maritimes sur chacune des lignes en question était importante et plutôt stable et l'analyse pour les années 2011-2013 n'a fourni aucun élément indiquant qu'elle disparaîtrait. La Commission a également démontré l'existence d'une demande significative de services maritimes de la part des utilisateurs depuis 2014 (voir considérant 184).

(293) En conséquence, il peut être conclu que ces services répondaient à une demande effective des usagers et satisfaisaient, dès lors, à des besoins réels de service public.

(294) Comme expliqué au considérant 186, la Commission doit établir si le service aurait été inadéquat si son exécution avait été laissée aux seules forces du marché, au regard des obligations de service public imposées par l'État membre en vertu de la prorogation de la convention initiale. À ce propos, le point 48 de la communication SIEG précise que «l'appréciation de la Commission se limite à vérifier que l'État membre n'a pas commis d'erreur manifeste».

(295) La Commission note qu'au cours de la période comprise entre le 1er juin 2011 et le 14 janvier 2014, sur une ligne exploitée par Laziomar dans le cadre de la prorogation de la convention initiale (ligne A3), un autre opérateur, Vetor, proposait un service de transport de passagers sans toutefois présenter la même continuité et la même régularité et demander le même prix. La Commission a déjà examiné, au considérant 195, la situation concurrentielle relative à la ligne A3 et s'est penchée sur la question de savoir si les services fournis par Vetor étaient équivalents à ceux demandés à Laziomar dans le cadre du nouveau contrat de service public. La Commission rappelle que cette appréciation se fondait sur la situation de la concurrence sur cette ligne entre le 1er juin 2011 et le 14 janvier 2014. Étant donné qu'en général, les services que Laziomar doit fournir sont quasiment identiques, en termes de lignes desservies, de fréquences et d'exigences techniques, à ceux qu'elle devait assurer au cours de la période de prorogation, la conclusion de la Commission (voir considérant 195) selon laquelle les forces du marché étaient insuffisantes, à elles seules, pour satisfaire aux exigences de service public, vaut aussi pour Laziomar durant toute la période de prorogation. En effet, Laziomar était le seul opérateur à desservir la plupart des lignes concernées, tandis que, sur une seule ligne (la ligne A3), les services fournis par Vetor n'étaient pas équivalents en termes de continuité, de régularité, de capacité et de prix, et ne respectaient donc pas pleinement les exigences de service public imposées à Laziomar en vertu de la convention initiale (prorogée).

(296) Enfin, compte tenu de la privatisation prévue et afin de garantir la continuité des services publics gérés conformément à la convention initiale, l'Italie a décidé de proroger cette convention sans lui apporter de modifications et à condition de changer de méthode de compensation à compter de 2010. La Commission reconnaît que la demande des usagers (telle que décrite aux considérants 291, 292 et 293) n'aurait pas pu être satisfaite en imposant des obligations de service public à tous les opérateurs actifs sur les lignes en cause. En particulier, sur la plupart des lignes, Laziomar était l'unique opérateur (voir, par exemple, le considérant 188) et, sur les lignes où ce n'était pas le cas, l'offre fournie par l'autre opérateur ne satisfaisait pas aux exigences en termes de régularité, de continuité, de capacité et d'accessibilité de prix. En outre, l'exploitation de la majeure partie des lignes — voire de toutes les lignes, notamment en basse saison — est une activité en perte, de sorte que, sans la compensation de service public, ces liaisons ne seraient vraisemblablement pas proposées. La Commission reconnaît de surcroît que, compte tenu du processus de privatisation de Laziomar, proroger le contrat de service public existant était le seul moyen de garantir la continuité des services publics jusqu'à l'achèvement de cette privatisation.

(297) En conséquence, la Commission conclut que l'Italie n'a pas commis d'erreur manifeste en qualifiant de SIEG les services faisant l'objet du mandat confié à Laziomar. Les doutes exprimés par la Commission dans les décisions de 2011 et de 2012 sont donc levés.

5.3.3. *Nécessité d'un mandat précisant les obligations de service public et les méthodes de calcul de la compensation*

(298) Comme indiqué à la section 2.3 de l'encadrement SIEG de 2011, la notion de service d'intérêt économique général au sens de l'article 106 du TFUE suppose que la responsabilité de la gestion du SIEG soit confiée à l'entreprise concernée au moyen d'un ou de plusieurs actes officiels.

(299) Ce ou ces actes doivent notamment mentionner:

— la nature précise et la durée des obligations de service public,

— l'entreprise et le territoire concernés,

— la nature des droits exclusifs octroyés,

— les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation,

— les modalités de récupération des éventuelles surcompensations et les moyens d'éviter ces dernières.

(300) Dans les décisions de 2011 et de 2012, la Commission a exprimé des doutes quant au fait que le mandat contenait une description complète de la nature des obligations de service public de Laziomar au cours de la période de prorogation. Toutefois, la Commission a également rappelé que divers éléments du mandat pouvaient être indiqués dans différents actes, sans que la définition des obligations soit pour autant inadéquate. Pendant la période de prorogation, le mandat de Laziomar comprenait la convention initiale (modifiée et prorogée au fil du temps), les plans quinquennaux relatifs aux périodes 2000-2004 et 2005-2008, diverses décisions ad hoc adoptées par l'Italie, la décision du CIPE et la loi de 2009.

(301) Dans ce contexte, la Commission relève, tout d'abord, que la convention initiale (telle que modifiée au fil du temps), qui représente la clé de voûte du mandat de Laziomar, est demeurée pleinement applicable jusqu'à l'achèvement de la privatisation, en vertu de plusieurs décrets-lois (voir considérant 278). Ces actes juridiques précisent que c'est à Laziomar qu'avait été confiée la mission consistant à exécuter des obligations de service public jusqu'à l'achèvement de sa privatisation.

(302) Les plans quinquennaux visés à la convention initiale indiquent les lignes et les ports à desservir, le type et la capacité des navires affectés aux liaisons maritimes en cause, les fréquences des liaisons et les tarifs à appliquer, y compris les tarifs préférentiels appliqués, notamment, aux résidents des régions insulaires. Alors que les plans pour la période 2005-2008 n'ont pas été formellement adoptés, le plan pour la période 2000-2004 est resté valable sans modifier la portée des obligations de service public. Par conséquent, les dispositions de ce plan ont continué à s'appliquer intégralement au cours de la période allant du 1er juin 2011 au 14 janvier 2014. Avant 2011, le régime tarifaire prévu, à l'origine, par la convention initiale avait été modifié par divers actes successifs. Cependant, durant toute la période de prorogation, aucun décret interministériel n'a été adopté en vue de modifier à nouveau les tarifs devant être appliqués par les sociétés de l'ancien groupe Tirrenia, dont Laziomar. Eu égard à ce qui précède, la Commission conclut que les obligations de service public que Laziomar a dû respecter au cours de la période de prorogation ont été définies de manière suffisamment claire.

(303) La Commission a déjà souligné aux points 239 et 240 de la décision de 2011 que les paramètres nécessaires pour le calcul du montant de la compensation ont été établis à l'avance et décrits de manière claire. Ainsi, pour les années 2011 à 2013, la convention initiale (voir considérant 46) contient une liste exhaustive et précise des éléments de coût à prendre en considération, ainsi que la méthode de calcul du rendement du capital investi pour l'opérateur. La méthode pertinente a été définie par la décision du CIPE (voir considérants 47 à 57). Plus précisément, cette décision fournit des informations détaillées sur les éléments de coût pris en compte et sur le rendement du capital investi. Enfin, la loi de 2009 indique le montant maximal de la compensation, soit 10 030 606 EUR par an, qui s'applique à compter de 2010. En outre, la convention initiale précisait que la compensation serait payée par versements échelonnés et qu'elle se fondait sur les coûts effectivement supportés pour la prestation du service public et sur les recettes effectivement générées par celle-ci, ce qui permettait de détecter toute surcompensation éventuelle et de l'éviter aisément. Le cas échéant, l'État pouvait donc récupérer la surcompensation auprès de Laziomar.

(304) Sur cette base, la Commission estime que, pour la période de prorogation de la convention initiale, les mandats ont clairement défini les obligations de service public et dûment précisé leur durée, l'entreprise et le territoire concernés, les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation, ainsi que les modalités de récupération des éventuelles surcompensations et les moyens d'éviter ces dernières, comme prévu par l'encadrement SIEG de 2011.

5.3.4. *Durée du mandat*

(305) Comme indiqué au point 17 de l'encadrement SIEG de 2011, «[l]a durée du mandat doit se justifier au regard de critères objectifs, tels que la nécessité d'amortir des immobilisations incessibles. En principe, la durée du mandat ne devrait pas excéder la période nécessaire à l'amortissement comptable des principaux actifs indispensables à la prestation du SIEG».

(306) L'Italie a indiqué que la durée de la prorogation a été fixée par rapport à la période requise pour l'amortissement des actifs utilisés pour la prestation du SIEG. En particulier, la durée globale de la convention initiale, telle que prorogée, correspond à un peu plus de 24 ans. Les navires sont les principaux actifs nécessaires à la fourniture du service public. La durée d'amortissement des navires affectés aux services de transport par transbordeurs est généralement longue et peut dépasser 25 ans.

(307) L'Italie a communiqué à la Commission la valeur d'amortissement des navires de Laziomar pour la période 2011-2013. La Commission note que lorsque, le 1er juin 2011, Laziomar a commencé à exploiter les lignes de l'archipel des îles Pontines dans le cadre de la prorogation de la convention initiale, ses quatre navires avaient en moyenne 24 ans.

(308) La Commission note que la prorogation de deux ans et demi était nécessaire pour garantir la continuité du service public jusqu'à l'achèvement du processus de privatisation. En outre, compte tenu de l'âge moyen des navires, de la durée moyenne d'amortissement des navires généralement utilisés pour les services de transport par transbordeurs, des travaux de modernisation prévus par les dispositions du contrat de service et de l'utilisation de nouveaux navires (voir considérant 243), la Commission conclut que la durée du mandat est suffisamment justifiée et que le point 17 de l'encadrement SIEG est respecté.

5.3.5. *Respect de la directive 2006/111/CE de la Commission* ([86])

(309) Conformément au point 18 de l'encadrement SIEG de 2011, «[u]ne aide ne pourra être considérée comme compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 106, paragraphe 2, du traité que si l'autorité se conforme, le cas échéant, à la directive 2006/111/CE» relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises.

([86]) Directive 2006/111/CE de la Commission du 16 novembre 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises (JO L 318 du 17.11.2006, p. 17).

(310) De plus, le point 44 de l'encadrement SIEG de 2011 dispose que: «[l]orsqu'une entreprise exerce des activités qui se situent à la fois dans le cadre du SIEG et en dehors de celui-ci, sa comptabilité interne doit indiquer séparément les coûts et les recettes liés au SIEG et ceux liés aux autres services dans le respect des principes énoncés au point 31».

(311) L'Italie a confirmé que Laziomar n'avait été active que dans la fourniture de services publics dans le cadre de la convention initiale.

(312) Par conséquent, la Commission considère que le point 18 de l'encadrement SIEG de 2011 n'est pas applicable.

5.3.6. *Montant de la compensation*

(313) Le point 21 de l'encadrement SIEG de 2011 prévoit que «[l]e montant de la compensation ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution des obligations de service public, compte tenu d'un bénéfice raisonnable».

(314) En l'espèce, étant donné que la compensation constitue une aide illégale octroyée avant son entrée en vigueur, le point 69 de l'encadrement SIEG de 2011 prévoit spécifiquement que, aux fins de l'appréciation des aides d'État, le recours à la méthode du coût net évité n'est pas requis. En revanche, d'autres méthodes de calcul du coût net nécessaire à l'exécution des obligations de service public peuvent être utilisées, telles que la méthode basée sur la répartition des coûts. Cette méthode consiste à calculer le coût net comme étant la différence entre les coûts et les recettes d'un prestataire donné, liés à l'exécution des obligations de service public, tels que précisés et estimés dans le mandat. Les points 28 à 38 de l'encadrement SIEG de 2011 définissent de manière plus détaillée les modalités d'application de cette méthode.

(315) Dans les décisions de 2011 et de 2012, la Commission avait aussi émis des doutes au sujet de la prime de risque de 6,5 % appliquée à partir de 2010. En particulier, la Commission doutait que ce pourcentage corresponde à un niveau de risque approprié, compte tenu du fait qu'à première vue, Laziomar ne supportait pas les risques que suppose normalement l'exploitation de tels services.

(316) La prime de risque de 6,5 % devait, en principe, être appliquée pour déterminer le rendement du capital selon la formule du coût moyen pondéré du capital (CMPC). Toutefois, comme déjà expliqué aux considérants 136, 137 et 138, l'Italie a précisé que, dans la mesure où la loi de 2009 prévoyait un plafond pour le montant de la compensation, il a été décidé de simplifier le calcul en appliquant un taux de 6,5 % comme taux forfaitaire de rendement du capital.

(317) Dans ce contexte, sur la base de la comptabilité fournie par l'Italie pour chaque ligne et représentée sous une forme agrégée dans le tableau 13, la Commission a pu vérifier que, pour les années 2011, 2012 et 2013 dans leur ensemble, la compensation de service public avait dépassé le coût net des services de 70 650 EUR (sans tenir compte d'un quelconque rendement du capital):

Tableau 13

Coût net du service public assuré par Laziomar au cours de la période 2011-2013

(EUR)

Laziomar: mission de service public	2011	2012	2013	Total général
Total des recettes	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
- Total des coûts	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
- Amortissements	114 836	274 044	352 229	741 109
= Coût net du service public	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Rendement du capital (6,5 %)	0	0	0	0

= Compensation éligible	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Compensation réelle	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Surcompensation/ sous-compensation	149 484	– 192 047	113 213	70 650

(318) La Commission note que Laziomar a commencé à exploiter les lignes de l'archipel des îles Pontines le 1er juin 2011, immédiatement après le transfert de ces lignes par la Regione Campania et Caremar à la Regione Lazio et Laziomar (voir considérants 4, 32 et 33). Par conséquent, l'exercice 2011, qui présente une différence positive de 149 484 EUR, ne peut être entièrement imputé à Laziomar et n'est pas représentatif des résultats réels de Laziomar. En fait, pour les exercices 2012 et 2013, qui sont entièrement attribués à Laziomar, la différence cumulée entre la compensation éligible et la compensation réelle est négative (- 78 834 EUR).

(319) La Commission a également vérifié les calculs fournis par l'Italie en ce qui concerne le rendement du capital investi sur la base du taux forfaitaire de 6,5 %. Les rendements étant négatifs pour la période 2011-2013 (voir considérant 138), ils sont représentés par un «zéro» dans le tableau 13 aux fins du calcul du coût net du service public. Compte tenu de ces résultats négatifs, la Commission note donc que, dans le cas des trois exercices combinés, la différence positive de 70 650 EUR, qui ne représente que 0,2 % de la compensation réellement versée à Laziomar, est incluse dans le taux forfaitaire de 6,5 % et n'entraîne pas de surcompensation. En outre, un taux de rendement de 0,2 % (ou 20 points de base) ne dépasse pas le taux de swap applicable majoré d'une prime de 100 points de base qui, conformément au point 36 de l'encadrement SIEG de 2011, est considéré comme raisonnable en tout état de cause.

(320) Le point 49 de l'encadrement SIEG de 2011 impose aux États membres de veiller à ce que la compensation octroyée pour la gestion du SIEG ne comporte pas de surcompensation (telle que définie au point 47 dudit encadrement) en faveur des entreprises. Entre autres choses, les États membres doivent être en mesure de fournir des éléments de preuve à la demande de la Commission. En outre, ils doivent procéder à des contrôles réguliers, ou veiller à ce que de tels contrôles soient effectués à la fin du mandat et, en tout état de cause, au minimum tous les trois ans.

(321) La Commission a déjà évalué, au regard de la troisième condition Altmark, que le taux forfaitaire de rendement du capital de 6,5 % que Laziomar pouvait escompter selon une perspective ex ante était conforme aux risques associés à la fourniture des services publics au titre du nouveau contrat de service public (voir considérants 211 à 216). La Commission rappelle également que l'Italie a utilisé un taux forfaitaire de rendement du capital afin de simplifier le calcul.

(322) La Commission note que la décision du CIPE présentée tient compte de certaines valeurs de marché applicables dans le secteur du cabotage maritime et précise les coûts éligibles aux fins des obligations de service public, ainsi que les principes de calcul du taux de rendement du capital sur la base des informations, des conditions et des risques pertinents pour ce secteur spécifique.

(323) En outre, comme déjà expliqué au considérant 214 dans le cadre de l'appréciation du nouveau contrat de service public au regard de la troisième condition Altmark, la Commission a constaté qu'en 2013 (comme pour l'ensemble de la période 2011-2013), le rendement médian du capital généré par un groupe de référence d'opérateurs de transbordeurs sélectionnés proposant des liaisons maritimes en Italie ou entre l'Italie et d'autres États membres avait été généralement similaire au rendement du capital de 6,5 % de Laziomar.

(324) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère qu'un taux de rendement du capital de 6,5 % est raisonnable.

(325) Enfin, l'Italie a fourni les preuves nécessaires montrant que toutes les vérifications régulières avaient été effectuées afin de garantir que le montant de la compensation ne dépassait pas le coût net du service. La Commission rappelle également que la compensation est versée par tranches (voir considérant 45) et que le paiement final est effectué sur la base des coûts effectivement supportés et des recettes effectivement enregistrées durant l'année. Cette pratique garantit que le montant de la compensation n'excède pas les coûts nets du service.

(326) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que le montant de la compensation octroyée à Laziomar pendant la prorogation de la convention initiale n'a donné lieu à aucune surcompensation et que les exigences applicables énoncées à la section 2.8 de l'encadrement SIEG sont remplies.

5.3.7. *La priorité d'accostage*

(327) L'article 19 *ter*, paragraphe 21, de la loi de 2009 précise clairement que la priorité d'accostage est nécessaire pour garantir la continuité territoriale avec les îles ainsi qu'au regard des obligations de service public qui incombent aux sociétés de l'ancien groupe Tirrenia (y compris Laziomar). En effet, faute d'une telle priorité en faveur des entreprises chargées des obligations de service public, ces entreprises pourraient être contraintes d'attendre leur tour avant de pouvoir accoster et enregistreraient, dès lors, des retards qui compromettraient l'objectif consistant à garantir aux utilisateurs une connectivité fiable et pratique. Afin de répondre aux besoins de mobilité de la population des îles et de contribuer à leur développement économique, il est effectivement nécessaire de pouvoir compter sur des horaires réguliers. Qui plus est, étant donné que la convention fixe les horaires de départ sur les lignes de service public, la priorité d'accostage est nécessaire pour s'assurer que les ports attribuent les postes et horaires d'accostage de manière à permettre à l'opérateur de service public de respecter ses obligations de service public.

(328) Dans ce contexte, la Commission considère que la mesure a été octroyée dans le but de permettre à Laziomar de remplir les obligations de service public qui constituent un véritable service d'intérêt économique général (voir section 5.3.2). En outre, l'Italie a confirmé que la priorité d'accostage ne s'applique qu'aux services fournis dans le cadre du régime de service public.

(329) La Commission a déjà examiné en détail la compatibilité du SIEG et la compensation correspondante octroyée à Laziomar au cours de la prorogation de la convention initiale (voir sections 5.3.2 à 5.3.6). Elle considère, dès lors, que son appréciation de la compatibilité de la priorité d'accostage peut se limiter à établir si cette mesure est susceptible de donner lieu à une surcompensation ou non.

(330) La Commission considère que l'avantage monétaire éventuel auquel la priorité d'accostage pourrait donner lieu est limité (voir considérant 162). Il s'ensuit que le risque de surcompensation résultant de cette mesure est, lui aussi, limité. En outre, si cette mesure devait induire une réduction des coûts d'exploitation ou une augmentation des recettes de l'opérateur de service public, ces effets se refléteraient pleinement dans la comptabilité interne de l'opérateur. Par conséquent, les vérifications en matière de surcompensation qui ont été effectuées par Laziomar et décrites à la section 5.3.6 sont également appropriées pour déceler toute surcompensation éventuelle due à la priorité d'accostage.

(331) La Commission conclut, dès lors, que la priorité d'accostage — qui est indissolublement liée au service public assuré par Laziomar — est compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 106, paragraphe 2, du TFUE et à l'encadrement SIEG de 2011.

5.3.8. *Conclusion*

(332) Sur la base de l'appréciation exposée aux considérants 278 à 331, la Commission conclut que la compensation octroyée à Laziomar pour la prestation de services maritimes, en vertu de la prorogation de la convention initiale du 1er juin 2011 au 14 janvier 2014 et la priorité d'accostage respectent les conditions applicables de l'encadrement SIEG de 2011 et sont dès lors compatibles avec le marché intérieur, au sens de l'article 106 du TFUE.

6. **CONCLUSION**

(333) La Commission conclut que l'Italie a mis illégalement à exécution les mesures d'aide faisant l'objet de l'appréciation, en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Eu égard à l'appréciation exposée ci-dessus, la Commission a décidé que la compensation de service public octroyée à Laziomar au titre de la prorogation de la convention initiale est compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 106 du TFUE. En outre, étant donné que la priorité d'accostage est indissociablement liée à l'exécution du SIEG par Laziomar, cette mesure est, elle aussi, compatible avec le marché intérieur, au sens de l'article 106 du TFUE.

(334) Par ailleurs, la Commission conclut que les mesures indiquées ci-après ne constituent pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE:

a) la compensation octroyée à Laziomar pour la fourniture des services maritimes au titre du nouveau contrat de service pour la période allant du 15 janvier 2014 au 14 janvier 2024, associé à la branche d'entreprise Laziomar et à la priorité d'accostage accordée à Laziomar, étant donné qu'elle remplit les quatre conditions Altmark;

b) l'utilisation éventuelle, par Laziomar, des fonds pour la modernisation des navires à des fins de liquidité, étant donné que celle-ci n'a pas utilisé ces fonds à cette fin;

c) les exonérations fiscales liées au processus de privatisation de Laziomar et la possibilité d'utiliser les ressources du FAS pour faire face aux besoins de liquidité, comme prévu par la loi de 2010,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La compensation octroyée à Laziomar et la priorité d'accostage pour la prestation de services maritimes dans le cadre de la convention initiale telle que prorogée du 1er juin 2011 au 14 janvier 2014, constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. L'Italie a mis à exécution l'aide en faveur de Laziomar en violation de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Cette aide est compatible avec le marché intérieur.

Article 2

L'attribution du nouveau contrat de service public pour la période allant du 15 janvier 2014 au 14 janvier 2024, associé à la branche d'entreprise Laziomar et à la priorité d'accostage accordée à Laziomar, ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 3

Laziomar n'a pas fait usage de la possibilité conférée par la loi de 2010 d'utiliser à titre temporaire les ressources financières déjà engagées pour la modernisation et l'adaptation de la flotte afin de couvrir des besoins urgents de liquidité. Cette mesure ne constitue donc pas une aide d'État en faveur de Laziomar au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 4

Les exonérations fiscales liées au processus de privatisation de Laziomar, prévues par la loi de 2010, ne constituent pas une aide d'État en faveur de Laziomar au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 5

La possibilité d'utiliser les ressources du FAS pour faire face aux besoins de liquidité, telle que prévue par la loi de 2010, ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

Article 6

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 septembre 2021.

Par la Commission
Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission