DECIZIA (UE) 2022/1328 A COMISIEI

din 30 septembrie 2021

privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia și de regiunea Lazio pentru Laziomar și achizitorul acesteia, CLN

[notificată cu numărul C(2021) 6989]

(Numai textul în limba italiană este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

CUPRINS

Pagina

1. Procedura 157
2. Contextul și descrierea măsurilor care fac obiectul investigației 158
   2.1. Cadrul general 158
      2.1.1. Convențiile inițiale 158
      2.1.2. Prelungirea convențiilor inițiale 160
      2.1.3. Privatizarea Laziomar și încheierea noului contract de servicii 161
   2.2. Măsuri incluse în domeniul de aplicare al deciziilor din 2011 și 2012 161
   2.3. Descrierea detaliată a măsurilor care fac obiectul prezentei decizii 161
      2.3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre Laziomar și Italia 162
         2.3.1.1. Obligațiile de serviciu public 162
         2.3.1.2. Buget și durată 162
      2.3.2. Privatizarea Laziomar 164
         2.3.2.1. Procedura de vânzare și atribuirea definitivă a contractului 165
         2.3.2.2. Contractul de vânzare 165
         2.3.2.3. Procedurile desfășurate la nivel național 165
      2.3.3. Noul contract de servicii dintre regiunea Lazio și Laziomar 166
         2.3.3.1. Beneficiarul 166
         2.3.3.2. Rutele 166
         2.3.3.3. Durata 166
         2.3.3.4. Obligațiile de serviciu public 166
         2.3.3.5. Dispozițiile cu privire la compensație și atribuirea definitivă a contractului 166
      2.3.4. Prioritatea la acostare 168
      2.3.5. Măsurile stabilite de legea din 2010 168
   2.4. Procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor 2007/4609 168
3. Temeiuri pentru inițierea și prelungirea procedurii 170

3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre Laziomar și Italia ... 170
3.1.1. Respectarea hotărârii Altmark și existența ajutorului ... 170
3.1.2. Compatibilitatea ... 171
3.2. Privatizarea Laziomar ... 171
3.3. Noul contract de servicii dintre regiunea Lazio și Laziomar ... 172
3.3.1. Respectarea hotărârii Altmark, existența ajutorului și compatibilitatea ... 172
3.3.2. Compatibilitatea ... 172
3.4. Prioritatea la acostare ... 172
3.5. Măsurile stabilite de legea din 2010 ... 173
4. Observațiile prezentate de Italia ... 173
4.1. Cu privire la obligațiile de serviciu public și mediul concurențial ... 173
4.2. Cu privire la privatizarea Laziomar ... 173
4.2.1. Cu privire la prețul de vânzare a Laziomar ... 173
4.2.2. Cu privire la caracterul transparent și nediscriminatoriu al procedurii ... 174
4.3. Cu privire la conformitatea prelungirii convenției inițiale și a noului contract de servicii publice cu condițiile Altmark ... 174
4.4. Cu privire la prioritatea la acostare ... 175
4.5. Cu privire la măsurile stabilite de legea din 2010 ... 175
4.6. Cu privire normele de calculare a compensației pentru perioada 2011-2019 și prima risc de 6,5 % prevăzută în directiva CIPE începând cu 2010 ... 175
4.7. Cu privire la conformitatea noului contract de servicii publice cu decizia SIEG din 2011 ... 176
4.8. Cu privire la conformitatea noului contract de servicii publice cu cadrul SIEG din 2011 ... 176
5. Evaluare ... 177
5.1. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ... 177
5.1.1. Prelungirea convenției inițiale dintre Laziomar și Italia ... 177
5.1.1.1. Resursele de stat ... 177
5.1.1.2. Selectivitatea ... 178
5.1.1.3. Avantajul economic ... 178
5.1.1.4. Efectul asupra concurenței și a schimburilor comerciale ... 179
5.1.1.5. Concluzie ... 179
5.1.1.6. Ajutor nou sau ajutor existent ... 180
5.1.2. Atribuirea noului contract de servicii publice grupat cu activitatea societății Laziomar ... 180
5.1.2.1. Criteriul Altmark 1 ... 181
5.1.2.2. Criteriul Altmark 2 ... 187
5.1.2.3. Criteriul Altmark 3 ... 187
5.1.2.4. Criteriul Altmark 4 ... 190
5.1.2.5. Concluzie ... 196
5.1.3. Măsurile stabilite de legea din 2010 ... 196
5.1.3.1. Posibila utilizare a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate ... 196

5.1.3.2. Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare 197
5.1.3.3. Posibilitatea utilizării resurselor FAS pentru a satisface nevoile de lichidități 197
5.1.4. Concluzie privind existența ajutorului 198
5.2. Legalitatea ajutorului 198
5.3. Compatibilitatea ajutorului 198
5.3.1. Norme aplicabile 198
5.3.2. Serviciu autentic de interes economic general în sensul articolului 106 din TFUE 200
5.3.3. Necesitatea unui act de atribuire care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calcul al compensației 202
5.3.4. Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire 203
5.3.5. Respectarea Directivei 2006/111/CE 203
5.3.6. Valoarea compensației 204
5.3.7. Prioritatea la acostare 206
5.3.8. Concluzie 206
6. Concluzie 206

COMISIA EUROPEANĂ,

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

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

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

întrucât:

1. **PROCEDURA**

(1) La 23 martie 2009, 9 decembrie 2009, 21 decembrie 2009, 6 ianuarie 2010, 27 septembrie 2010 și 12 octombrie 2010, Comisia a primit șase plângeri privind diferitele măsuri de sprijin adoptate de Italia în favoarea societăților fostului grup Tirrenia ([2]). Plângerile au vizat compensația pentru obligația de serviciu public acordată acestor societăți după expirarea contractelor inițiale de servicii publice încheiate cu Italia pentru perioada ianuarie 1989-decembrie 2008 („convențiile inițiale"), măsurile de sprijin suplimentare prevăzute de legislația națională în contextul procesului de privatizare a societăților, precum și anumite aspecte referitoare în special la procedura de privatizare a Tirrenia di Navigazione S.p.A. („Tirrenia") și Siremar – Sicilia Regionale Marittima S.p.A. („Siremar").

(2) La 29 iulie 2010, Italia a notificat Comisia cu privire la compensațiile plătite în 2008, 2009 și 2010 de Italia societății Caremar – Campania Regionale Marittima S.p.A. („Caremar"). Notificarea respectivă a fost transmisă din nou la 1 decembrie 2010 pentru compensațiile plătite societății Caremar în anii 2009 și 2010. Compensația plătită societății Caremar în 2008 a fost vizată de o decizie separată (a se vedea considerentul 20).

(3) La 5 octombrie 2011, Comisia a deschis procedura oficială de investigare cu privire la diversele măsuri adoptate de Italia în favoarea societăților fostului grup Tirrenia („decizia din 2011") ([3]). Investigația a vizat, printre altele, compensația acordată Caremar pentru exploatarea unei serii de rute maritime începând cu 1 ianuarie 2009, precum și o serie de alte măsuri acordate societății respective (a se vedea considerentul 38).

(4) La momentul respectiv, Caremar opera rute de cabotaj maritim ([4]) în Golful Napoli (regiunea Campania) și în Arhipelagul Pontin (regiunea Lazio). Ulterior, regiunea Campania a transferat regiunii Lazio rutele din Arhipelagul Pontin în mod independent, sub denumirea Laziomar S.p.A. („Laziomar") ([5]). Acest transfer a fost formalizat la 1 iunie 2011 (a se vedea considerentele 32 și 33).

(5) Decizia din 2011 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile vizate de investigație.

(6) Prin scrisoarea din 28 septembrie 2011, Italia și-a confirmat intenția de a privatiza societățile regionale ale fostului grup Tirrenia, inclusiv Laziomar. La 26 octombrie 2011, Comisia a transmis Italiei o solicitare de informații cu privire la procedura de privatizare. La 30 noiembrie 2011, Italia a transmis un răspuns la solicitarea de informații a Comisiei din 26 octombrie 2011.

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

([2]) Fostul grup Tirrenia era compus din societățile 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. și Toremar – Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Ajutor de stat – Republica Italiană – Ajutor de stat SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Ajutor de stat pentru societățile din fostul Tirrenia Group – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 28, 1.2.2012, p. 18).

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

([5]) Laziomar a fost înființată la 1 decembrie 2010, regiunea Lazio fiind acționar unic.

(7) La 15 noiembrie 2011, Italia a prezentat observații referitoare la măsurile vizate de decizia din 2011.

(8) La 25 aprilie 2012, Comisia a transmis Italiei o nouă solicitare de informații cu privire la procedura de privatizare. Italia a răspuns prin scrisoarea din 22 mai 2012.

(9) La 7 noiembrie 2012, Comisia a extins procedura de investigare pentru a acoperi, printre altele, anumite măsuri suplimentare de sprijin acordate de regiunea Lazio în favoarea Laziomar în legătură cu compensația pentru obligația de serviciu public acordată Laziomar în temeiul noului contract de servicii publice. Comisia a adoptat o versiune modificată a deciziei respective la 19 decembrie 2012 (denumită în continuare „decizia din 2012") ([6]).

(10) Decizia din 2012 a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile vizate de investigație.

(11) La 11 decembrie 2012, Italia și-a prezentat observațiile.

(12) La 25 ianuarie 2018, 29 martie 2018, 31 august 2018, 4 martie 2019, 15 aprilie 2020, precum și 9 și 26 februarie 2021, Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare. Italia a transmis aceste informații la 26 aprilie 2018, 8 și 31 mai 2018, 2 noiembrie 2018, 11 decembrie 2018, 30 aprilie 2019, 22 iunie 2020, 22 februarie 2021 și 17 martie 2021.

(13) Prezenta decizie vizează numai posibilul ajutor acordat Laziomar, astfel cum se specifică în secțiunea 2.3. Toate celelalte măsuri care fac obiectul deciziilor din 2011 și 2012 sunt investigate separat în cadrul cazurilor SA.32014, SA.32015 și SA.32016 și, prin urmare, nu intră sub incidența prezentei decizii. În special, respectivele măsuri vizează alte societăți ale fostului grup Tirrenia.

2. CONTEXTUL ȘI DESCRIEREA MĂSURILOR CARE FAC OBIECTUL INVESTIGAȚIEI

2.1. **Cadrul general**

2.1.1. *Convențiile inițiale*

(14) Grupul Tirrenia a fost deținut, în mod tradițional, de Italia prin intermediul societății Fintecna ([7]) și, inițial, a inclus șase societăți, și anume Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar și Toremar. Aceste societăți au furnizat servicii de transport maritim în temeiul unor contracte de servicii publice separate, încheiate cu Italia în 1991, în vigoare timp de 20 de ani, în perioada ianuarie 1989-decembrie 2008 (denumite în continuare „convențiile inițiale"). Fintecna deținea 100 % din capitalul social al Tirrenia, care, la rândul ei, deținea integral societățile regionale Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar. Adriatica, o societate care exploata o serie de rute între Italia și, respectiv, Albania, Croația, Grecia și Muntenegru, a fuzionat cu Tirrenia în 2004.

(15) Scopul acestor convenții inițiale a fost de a garanta regularitatea și fiabilitatea serviciilor de transport maritim, majoritatea acestora asigurând legătura dintre Italia continentală și Sicilia, Sardinia și alte insule italiene mai mici. În acest scop, Italia a acordat sprijin financiar sub formă de subvenții plătite direct către fiecare dintre societățile grupului Tirrenia.

(16) La 1 iunie 2011, Laziomar a început să exploateze o serie de rute de cabotaj maritim între regiunea Lazio și insulele învecinate mai mici (a se vedea considerentul 33). Rutele exacte în cauză sunt descrise în considerentul 43.

([6]) Ajutor de stat – Republica Italiană – Ajutor de stat SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) – Ajutor de stat pentru societățile fostului grup Tirrenia și pentru achizitorii acestora – Invitație de a prezenta observații în temeiul articolului 108 alineatul (2) din TFUE (JO C 84, 22.3.2013, p. 58).

([7]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) este deținută integral de Ministerul Economiei și Finanțelor din Italia și este specializată în gestionarea participațiilor și a proceselor de privatizare, ocupându-se, de asemenea, de proiecte de raționalizare și de restructurare a societăților care se confruntă cu dificultăți de ordin industrial, financiar sau organizațional.

(17) La 6 august 1999, Comisia a decis să lanseze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („TFUE") cu privire la ajutorul plătit pe baza convențiilor inițiale către cele șase societăți care formau grupul Tirrenia la momentul respectiv.

(18) În etapa de investigare, Italia a solicitat disjungerea cazului grupului Tirrenia, astfel încât să se poată acorda prioritate adoptării unei decizii finale cu privire la Tirrenia. Această solicitare a fost motivată de Italia prin planul de privatizare a grupului, începând cu Tirrenia, și prin intenția sa de a accelera procesul legat de societatea respectivă.

(19) Comisia a decis că poate să dea curs solicitării Italiei și, prin Decizia 2001/851/CE ([8]) (denumită în continuare „decizia din 2001"), a închis procedura lansată cu privire la ajutorul acordat Tirrenia. Ajutorul a fost declarat compatibil sub rezerva anumitor angajamente asumate de Italia.

(20) Prin Decizia 2005/163/CE ([9]) (denumită în continuare „decizia din 2004"), Comisia a declarat compensația acordată de Italia societăților grupului Tirrenia, altele decât Tirrenia, ca fiind parțial compatibilă cu piața internă, parțial compatibilă cu condiția respectării unei serii de angajamente de către autoritățile italiene și parțial incompatibilă cu piața internă. Decizia s-a bazat pe informațiile contabile din perioada 1992-2001 și a inclus anumite condiții menite să asigure compatibilitatea compensației pe întreaga durată a convențiilor inițiale.

(21) Prin Hotărârea din 4 martie 2009 pronunțată în cauzele T-265/04, T-292/04 și T-504/04 ([10]) (denumită în continuare „Hotărârea din 2009"), Tribunalul a anulat decizia din 2004.

(22) Prin Decizia (UE) 2018/261 ([11]) (denumită în continuare „decizia din 2014"), Comisia a închis procedura oficială de investigare referitoare la diversele măsuri adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar. Recursul introdus de Saremar și de regiunea Sardinia împotriva deciziei respective a fost respins de Tribunal în 2017 ([12]).

(23) Prin Decizia (UE) 2020/1411 ([13]) (denumită în continuare „decizia din 2020 privind grupul Tirrenia"), Comisia a încheiat investigația privind societățile grupului Tirrenia, altele decât Tirrenia, pentru perioada 1992-2008. Comisia a concluzionat că ajutorul acordat pentru furnizarea de servicii de transport de cabotaj maritim constituie ajutor existent, în timp ce ajutorul acordat pentru furnizarea de servicii de transport maritim internațional a fost, în cea mai mare parte, compatibil cu cadrul privind serviciile de interes economic general („SIEG") din 2011 (denumit în continuare „cadrul SIEG din 2011") ([14]).

(24) Prin Decizia (UE) 2020/1412 ([15]) (denumită în continuare „decizia Tirrenia/CIN din 2020"), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește măsurile acordate Tirrenia și achizitorului acesteia, CIN, pentru perioada 2009-2020.

(25) Prin Decizia (UE) 2021/4268 ([16]) și Decizia (UE) 2021/4271 ([17]), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește măsurile acordate Siremar și Toremar și achizitorilor acestora pentru perioada începând cu 2009.

([8]) Decizia 2001/851/CE a Comisiei din 21 iunie 2001 privind ajutoarele de stat acordate de Italia companiei de transport maritim Tirrenia di Navigazione (JO L 318, 4.12.2001, p. 9).

([9]) Decizia 2005/163/CE a Comisiei din 16 martie 2004 privind ajutoarele de stat plătite de Italia companiilor de transport maritim Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar (JO L 53, 26.2.2005, p. 29).

([10]) Hotărârea pronunțată în cauzele conexate Tirrenia di Navigazione/Comisia, T-265/04, T-292/04 și T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Decizia (UE) 2018/261 a Comisiei din 22 ianuarie 2014 privind ajutoarele de stat SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) acordate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar (JO L 49, 22.2.2018, p. 22).

([12]) A se vedea Hotărârea din 6 aprilie 2017, Regione autonoma della Sardegna (Italia)/Comisia, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) Decizia (UE) 2020/1411 a Comisiei din 2 martie 2020 privind ajutorul de stat nr. C 64/99 (ex NN 68/99) pus în aplicare de Italia pentru societățile de transport maritim Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar și Toremar (Tirrenia Group) (JO L 332, 12.10.2020, p. 1).

([14]) Comunicare a Comisiei – Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

([15]) Decizia (UE) 2020/1412 a Comisiei din 2 martie 2020 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) puse în aplicare de Italia pentru Tirrenia di Navigazione și achizitorul acesteia, Compagnia Italiana di Navigazione (JO L 332, 12.10.2020, p. 45).

([16]) Nepublicată încă în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

([17]) Nepublicată încă în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

2.1.2. *Prelungirea convențiilor inițiale*

(26) Articolul 26 din Decretul-lege nr. 207 din 30 decembrie 2008, transpus în Legea nr. 14 din 27 februarie 2009, a prevăzut prelungirea convențiilor inițiale (inclusiv a celei aplicabile Laziomar), care trebuiau să expire inițial la 31 decembrie 2008, cu un an, până la 31 decembrie 2009.

(27) Articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009, transpus în Legea nr. 166 din 20 noiembrie 2009 (denumită în continuare „legea din 2009"), a prevăzut că, având în vedere privatizarea societăților grupului Tirrenia, participațiile societăților regionale (cu excepția Siremar) urmau să fie transferate de la societatea-mamă, Tirrenia, cu titlu gratuit, după cum urmează:

(a) inițial, Caremar urma să fie transferată regiunii Campania. Ulterior, aceasta din urmă avea să transfere regiunii Lazio ramura de activitate din cadrul Caremar care asigura legăturile de transport cu Arhipelagul Pontin în mod individual, sub denumirea Laziomar;

(b) Saremar urma să fie transferată regiunii Sardinia; și

(c) Toremar urma să fie transferată regiunii Toscana.

(28) Legea din 2009 specifică, de asemenea, că urmau să se încheie noi convenții între Italia și Tirrenia și Siremar până la 31 decembrie 2009. În mod similar, serviciile regionale aveau să fie consacrate în proiectele de contracte de servicii publice care urmau să fie încheiate între regiunile Sardinia și Toscana, pe de o parte, și Saremar, respectiv, Toremar, pe de altă parte, până la 31 decembrie 2009 și între regiunile Campania și Lazio, pe de o parte, și Caremar, respectiv, Laziomar, pe de altă parte, până la 28 februarie 2010. Proiectele de noi convenții/contracte de servicii publice aveau să facă obiectul unei proceduri de achiziții alături de societățile însele și urmau să fie semnate cu cumpărătorii odată cu finalizarea privatizării fiecăreia dintre societățile respective ([18]).

(29) În acest scop, legea din 2009 a prelungit suplimentar convențiile inițiale (inclusiv cea aplicabilă Caremar) de la 1 ianuarie 2010 până la 30 septembrie 2010.

(30) Legea din 2009 a stabilit, de asemenea, plafoane ale compensațiilor anuale pentru furnizarea serviciilor începând cu 2010 (în temeiul convențiilor inițiale prelungite, precum și al noilor convenții și contracte de servicii publice) la o valoare totală de 184 942 251 EUR, după cum urmează:

Tabelul 1

Plafoanele compensațiilor începând cu 2010

Societate	Compensație anuală maximă
Tirrenia	72 685 642 EUR
Siremar	55 694 895 EUR
Saremar	13 686 441 EUR
Toremar	13 005 441 EUR
Caremar	29 869 832 EUR ([1])
([1]) Din care 19 839 226 EUR de la regiunea Campania și 10 030 606 EUR de la regiunea Lazio.	

(31) Articolul 1 din Legea nr. 163 din 1 octombrie 2010 de transpunere a Decretului-lege nr. 125 din 5 august 2010 (denumită în continuare „legea din 2010") a prevăzut prelungirea suplimentară a convențiilor inițiale de la 1 octombrie 2010 și până la finalizarea proceselor de privatizare a Tirrenia și a Siremar, care a avut loc la 19 iulie 2012, respectiv, 31 iulie 2012.

([18]) Articolul 19-*ter* alineatul 10 din legea din 2009.

(32) Având în vedere dispozițiile articolului 19-*ter* din legea din 2009, regiunea Lazio a înființat, la 1 decembrie 2010, prin Legea regională nr. 2/2010, o societate pe acțiuni pentru serviciile regionale de cabotaj maritim, denumită Laziomar, pentru a achiziționa sucursala Caremar care exploata rutele din Arhipelagul Pontin, aceasta urmând să fie privatizată ulterior.

(33) La 7 martie 2011, Caremar a vândut sucursala aferentă rutelor din Arhipelagul Pontin către Laziomar. Aceasta din urmă a început să exploateze rutele respective la 1 iunie 2011.

(34) În conformitate cu Decretul nr. 508 din 28 octombrie 2011 al regiunii Lazio („decretul Lazio”), au fost furnizate orientări privind procesul de privatizare a Laziomar grupat cu încheierea noului contract de servicii publice pentru rutele din Arhipelagul Pontin.

(35) În plus, potrivit Legii nr. 228 din 24 decembrie 2012, regiunea Lazio a încredințat Laziomar, în temeiul unui contract „punte”, obligația de a asigura, în aceleași condiții, continuitatea teritorială a rutelor din Arhipelagul Pontin până la privatizarea sa. Contractul respectiv a fost semnat la 12 februarie 2013 și a rămas în vigoare până la privatizarea Laziomar.

2.1.3. *Privatizarea Laziomar și încheierea noului contract de servicii*

(36) În februarie 2012, a fost lansată o procedură de achiziții (a se vedea secțiunea 2.3.2) pentru a se identifica un cumpărător pentru Laziomar, grupată cu un nou contract de servicii publice pentru furnizarea de servicii de transport maritim cu o durată de 10 ani, în schimbul unei compensații pentru obligația de serviciu public.

(37) În urma prezentării unei oferte câștigătoare în cadrul procedurii de achiziții, Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. („CLN”) a devenit noul proprietar al Laziomar. Contractul de vânzare dintre regiunea Lazio și CLN a fost semnat la 30 decembrie 2013. La 15 ianuarie 2014, regiunea Lazio și Laziomar au semnat noul contract de servicii pentru furnizarea de servicii de transport maritim în Arhipelagul Pontin.

2.2. **Măsuri incluse în domeniul de aplicare al deciziilor din 2011 și 2012**

(38) Următoarele măsuri au făcut obiectul unei evaluări în cadrul procedurii oficiale de investigare deschise prin deciziile din 2011 și 2012:

(a) compensația acordată pentru furnizarea serviciilor de interes economic general („SIEG”) în temeiul convențiilor inițiale prelungite (*măsura 1*);

(b) posibila utilizare abuzivă a ajutorului pentru salvare de către Tirrenia și Siremar (*măsura 2*);

(c) privatizarea societăților fostului grup Tirrenia ([19]) (*măsura 3*);

(d) compensația plătită pentru furnizarea SIEG în temeiul noilor convenții/contracte de servicii publice (*măsura 4*);

(e) prioritatea la acostare (*măsura 5*);

(f) măsurile stabilite de Legea din 2010 de transpunere a Decretului-lege nr. 125/2010 (*măsura 6*);

(g) măsurile suplimentare adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar (*măsura 7*).

(39) Prin decizia sa din 2014, Comisia a închis procedura oficială de investigare referitoare la măsurile adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar, menționate mai sus ca măsura 7, cu excepția uneia dintre acestea ([20]).

2.3. **Descrierea detaliată a măsurilor care fac obiectul prezentei decizii**

(40) Prezenta decizie vizează numai măsurile 1, 3, 4, 5 și 6 enumerate în considerentul 38, în măsura în care acestea implică Laziomar și CLN. Aceste măsuri sunt descrise în detaliu în secțiunile următoare.

([19]) Aceasta include plata reportată de către CIN a unei părți din prețul de cumpărare pentru achiziția ramurii de activitate Tirrenia și mai multe presupuse măsuri suplimentare de ajutor în contextul privatizării ramurii de activitate Siremar (de exemplu, contragaranția și majorarea, de către stat, a capitalului CdI, entitatea care a achiziționat inițial ramura de activitate Siremar).

([20]) În special, proiectul „Bonus Sardo – Vacanza”, care face parte din măsura 7, nu a fost evaluat în cadrul deciziei din 2014 și, de asemenea, nu va fi evaluat în prezenta decizie.

2.3.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre Laziomar și Italia*

2.3.1.1. Obligațiile de serviciu public

(41) Articolul 1 din convenția inițială cu Caremar a prevăzut planuri pe cinci ani în care să fie detaliate porturile deservite, tipul de nave utilizate și frecvența necesară a serviciului încredințat Caremar (și, ulterior, Laziomar, în urma transferului rutelor din Arhipelagul Pontin regiunii Lazio la 1 iunie 2011).

(42) Potrivit Italiei, ultimul plan pe cinci ani pentru Caremar (la momentul respectiv) aprobat oficial este cel referitor la perioada 2000-2004; pentru perioada 2005-2008, s-a elaborat un plan, dar acesta nu a fost niciodată aprobat oficial de ministerele competente. În schimb, guvernul a luat decizii *ad hoc* pentru a alinia într-o măsură mai mare serviciile cu nevoile comunităților locale, însă fără a aduce modificări semnificative sistemului de servicii publice.

(43) Pe baza convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită prin actele juridice ulterioare menționate la considerentele 26-33, Laziomar a exploatat următoarele rute pe tot parcursul anului:

— pe ruta Ponza-Formia (linia T1), Laziomar a exploatat singura legătură la această linie. Aceasta a asigurat două legături zilnice care ofereau servicii mixte (pasageri, vehicule și mărfuri). Nava, cu plecare de pe insulă la ora 5.30 a.m. și ultima cursă de întoarcere pe insulă la ora 17.30, le-a garantat locuitorilor legătura cu continentul pentru studii și muncă;

— pe ruta Ponza-Formia (linia A2), Laziomar a exploatat, de asemenea, singurul serviciu de transport de pasageri cu o navă de mare viteză și o legătură zilnică, nava respectivă rămânând pe insulă peste noapte;

— pe ruta Anzio-Ponza (linia A1), Laziomar a asigurat un serviciu zilnic de transport de pasageri cu nave de mare viteză în sezonul de vârf, de luni până sâmbătă. Cu toate acestea, frecvența de furnizare a serviciului respectiv a crescut, incluzând și zilele de duminică și sărbătorile; această situație a fost justificată de aspecte legate de dezvoltarea socială și economică a insulei (în special, având în vedere că turismul este, în principiu, singura sa sursă de venit). De asemenea, o societate concurentă, Vetor, a exploatat pe aceeași linie un serviciu de transport de pasageri cu nave de mare viteză în timpul sezonului de vârf;

— pe ruta Ventotene-Formia (linia T2), Laziomar a asigurat pe tot parcursul anului un serviciu zilnic cu ajutorul unei nave mixte. Serviciul mixt a reprezentat singura legătură regulată în ceea ce privește transportul de pasageri, vehicule și mărfuri pe tot parcursul anului;

— pe ruta Ventotene-Formia (linia A3), Laziomar a exploatat, de asemenea, singura legătură de mare viteză, cu plecare de pe insulă la ora 6.45 a.m., ceea ce a permis locuitorilor să călătorească pe continent în scopuri profesionale sau pentru studii, nava utilizată rămânând pe insulă peste noapte pentru a asigura permanența în caz de urgență medicală.

2.3.1.2. Buget și durată

(44) Tabelul 2 prezintă compensația anuală plătită Laziomar de Italia pentru perioada 2011-2013:

Tabelul 2

Compensația acordată pentru perioada 2011-2013 (EUR)

An	Compensația plătită (EUR)
2011	8 601 187
2012	13 780 506
2013	12 696 006

(45) Convenția inițială prevede efectuarea plății compensației anuale pentru obligația de serviciu public după cum urmează: o plată în avans inițială, efectuată în luna martie a fiecărui an, echivalentă cu 70 % din compensația plătită în anul precedent. A doua plată, efectuată în luna iunie, este egală cu 20 % din compensație. Diferența dintre sumele

plătite și deficitul dintre cheltuielile de funcționare și venituri în anul în curs constituie soldul, care trebuie plătit până la 30 noiembrie. În cazul în care se dovedește că Laziomar a primit o sumă mai mare decât costul net al serviciilor furnizate (venituri minus pierderi), convenția inițială prevede că Laziomar are obligația de a rambursa diferența ([21]).

— Compensația acordată în perioada 2011-2013

(46) Decretul prezidențial nr. 501 din 1 iunie 1979 (denumit în continuare „Decretul nr. 501/1979") specifică diversele elemente (venituri și costuri) care intră în calculul subvenției plătite operatorilor de servicii publice de transport maritim. În plus, Legea nr. 856 din 5 decembrie 1986 (denumită în continuare „Legea nr. 856/1986") a prevăzut anumite modificări ale sistemului de obligații de serviciu public de transport maritim din Italia. În ceea ce privește legăturile cu insulele mici și mari, articolul 11 din aceasta a modificat criteriile pentru calcularea compensației pentru obligația de serviciu public. Într-adevăr, subvenția trebuia calculată pe baza diferenței dintre veniturile și costurile serviciului, astfel cum este stabilită în raport cu parametrii medii și obiectivi, și trebuia să includă o rentabilitate rezonabilă a capitalului investit. Articolul 11 stabilește și faptul că în contractele de servicii publice trebuiau incluse lista de rute subvenționate, frecvența și tipurile de nave utilizate. Subvențiile trebuiau aprobate de miniștrii responsabili. Convențiile inițiale au reflectat principiile prevăzute în Decretul prezidențial nr. 501/1979 și în Legea nr. 856/1986.

(47) Începând cu 2010, compensația pentru furnizarea SIEG a fost stabilită prin aplicarea unei noi metodologii stabilite în Directiva CIPE ([22]) din 9 noiembrie 2007, intitulată „Criterii pentru stabilirea obligațiilor de serviciu public și a dinamicii tarifare în sectorul cabotajului maritim de interes public" (denumită în continuare „directiva CIPE") ([23]). Conform preambulului acesteia, directiva CIPE a fost emisă având în vedere privatizarea societăților publice care furnizau servicii de transport maritim în regim de serviciu public ([24]). Dispozițiile directivei CIPE s-au aplicat cu privire la serviciile furnizate de societățile grupului Tirrenia începând cu 2010, chiar anterior intrării în vigoare a noilor convenții și contracte de servicii publice aferente privatizărilor respective.

(48) Metoda prevăzută de directiva CIPE permite societăților care furnizează servicii publice de transport maritim să obțină o rentabilitate adecvată. Rata rentabilității capitalului se calculează pe baza costului mediu ponderat al capitalului („WACC").

(49) Rentabilitatea necesară a capitalurilor proprii ([25]) se calculează cu ajutorul modelului de determinare a valorii activelor financiare („CAPM"). Pe baza modelului de determinare a valorii activelor financiare, costul capitalului propriu este derivat ca funcție: (i) a ratei fără risc; (ii) a coeficientului beta (o estimare a profilului de risc al societății în raport cu piața titlurilor de capital); și (iii) a primei de risc de capital propriu atribuită pieței titlurilor de capital.

(50) În special, costul capitalului propriu ar fi calculat prin aplicarea, la rata de rentabilitate a activităților fără risc, a unei prime pentru suportarea unui risc suplimentar. Această primă se calculează ca prima de risc a pieței înmulțită cu coeficientul său beta, care măsoară gradul de risc al unei activități specifice în raport cu piața.

(51) Conform directivei CIPE, rata de rentabilitate a activităților fără risc corespunde randamentului brut mediu al obligațiunilor de referință cu scadența la 10 ani în raport cu ultimele 12 luni pentru care există date disponibile.

(52) Directiva CIPE stabilește o primă de risc a pieței de 4 %. Cu toate acestea, în cazul unui serviciu furnizat pe o bază care nu este exclusivă, riscul probabil mai mare suportat de operator este remunerat prin adăugarea unui procent suplimentar de 2,5 % la prima de risc a pieței.

([21]) După data de 25 noiembrie 2010, prin decizia privind stabilirea subvenției anuale, adoptată de comisia interministerială instituită în temeiul articolului 11 din Legea nr. 856/1986 între Ministerul Infrastructurii și Transporturilor, Ministerul Economiei și Finanțelor și Ministerul Dezvoltării Economice („comisia interministerială"), orice sumă plătită în plus față de compensație se deduce din viitoarele plăți în avans ale subvenției.

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

([23]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana („GURI") nr. 50 din 28 februarie 2008.

([24]) În temeiul articolului 1 punctul 999 din Legea nr. 296 din 27 decembrie 2006 și al articolului 1 litera (e) din Decretul-lege nr. 430/1997.

([25]) Rata dorită de rentabilitate pentru un investitor în capital, dat fiind profilul de risc al societății și fluxurile de numerar asociate.

(53) În practică, valoarea compensației plătite societății Laziomar nu poate totuși depăși plafonul de 10 030 606 EUR pe an, astfel cum se prevede în legea din 2009 (a se vedea considerentul 30). Deși legea din 2009 plafonează compensația anuală plătită tuturor societăților Tirrenia pentru furnizarea serviciilor de transport maritim în regim de serviciu public, directiva CIPE include și anumite dispoziții de protecție care le permit operatorilor respectivi să își acopere în mod suficient cheltuielile de funcționare. Având în vedere cele de mai sus, astfel cum se arată în tabelul 2, compensația plătită în 2012 și 2013 a fost majorată pentru a acoperi totalitatea costurilor de serviciu public din anii respectivi.

(54) În special, conform directivei CIPE, domeniul de aplicare al serviciilor, tarifele maxime prevăzute de noul contract de servicii publice și compensația acordată efectiv trebuie stabilite astfel încât toate costurile admisibile ale furnizorului de servicii să fie acoperite integral. Se aplică următoarea formulă:

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

unde:

— *VA(RSP)* este valoarea actualizată a compensației pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public;

— *VA[AI(X)]* este valoarea actualizată a altor venituri (încasări din biletele de călătorie și altele);

— *VA(CA)* este valoarea actualizată a cheltuielilor de funcționare admisibile, a datoriilor care trebuie rambursate și a rentabilității capitalului investit.

(55) În cazul în care ecuația de mai sus nu se aplică, domeniul de aplicare al activităților subvenționate ar putea fi redus; alternativ, organizarea serviciului (de exemplu, tipul de nave) ar urma să fie revizuită ori constrângerile tarifare ar urma să fie modificate.

(56) În plus, plafonul tarifar aplicabil fiecărui serviciu, fără taxe și drepturi portuare, este ajustat în fiecare an pe baza unei formule de plafonare a prețurilor, după cum urmează:

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

unde:

— ΔT este variația procentuală anuală a plafonului tarifar;

— ΔP este rata inflației pentru anul de referință;

— X este rata anuală reală a ajustării plafonului tarifar, prevăzută în contractul de servicii publice, care rămâne constantă pe durata contractului.

(57) Directiva CIPE specifică, de asemenea, că plafonul tarifar poate fi ajustat pentru a reflecta variațiile costurilor cu combustibilul, luând ca referință prețurile standard disponibile publicului.

2.3.2. *Privatizarea Laziomar*

(58) La 13 februarie 2013, regiunea Lazio a publicat pe site-ul web al acesteia invitația de participare la procedura de ofertare pentru vânzarea Laziomar și acordarea unei compensații pentru obligația de serviciu public pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public aferente rutelor maritime identificate la considerentul 43 ([26]). De asemenea, invitația a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([27]), în Monitorul Oficial al Republicii Italiene ([28]) și în patru cotidiene naționale și locale din Italia.

(59) Italia a ales procedura de licitație restrânsă menționată la articolul 55 alineatul (6) din Codul contractelor de achiziții publice – Decretul legislativ nr. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*). Criteriul de atribuire ales a fost criteriul ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic.

(60) Pentru a încuraja o participare cât mai largă la procedură, invitația de participare la procedura de ofertare a permis în mod expres ofertanților să participe în comun prin intermediul unor grupări temporare de ofertanți, al unor consorții sau al unor grupuri europene de interes economic („GEIE").

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) JO S 149, 4 august 2012.
([28]) GURI nr. 91, 6 august 2012.

2.3.2.1. Procedura de vânzare și atribuirea definitivă a contractului

(61) În urma publicării invitației de participare la procedura de ofertare, la expirarea termenului, opt părți și-au exprimat interesul de a participa la procedură (și anume: Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Carpoint Motorsport S.p.A., Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., Traghetti Lines, CLN, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor S.r.l. și Ustica Lines, ultima dintre acestea funcționând în prezent sub denumirea de Liberty Lines) și au furnizat informațiile solicitate pentru selecția calitativă din prima etapă a procedurii. Șapte dintre acești participanți, cu excepția Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., au fost acceptați în etapa următoare și, la 16 mai 2013, au fost invitați să depună oferte.

(62) Invitația de participare la procedura de ofertare a inclus noul proiect de contract cu o durată de 10 ani, care urma să fie semnat între ofertantul câștigător și regiunea Lazio, precum și informații mai detaliate privind procedura de achiziții. În special, invitația de participare a confirmat că oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, respectiv cea căreia i se acordă 30 de puncte în legătură cu prețul și 70 de puncte în ceea ce privește calificările tehnice, ar urma să fie aleasă pentru încheierea contractului de servicii. În ceea ce privește prețul pentru vânzarea Laziomar, invitația de participare menționează o sumă fixă corespunzătoare sumei de 2 272 000 EUR, calculată pe baza unui studiu independent, care a evaluat valoarea totală a activelor Laziomar (a se vedea considerentele 66 și 67). Acest preț nu a fost negociabil și, prin urmare, nu a făcut obiectul ofertei financiare a ofertanților.

(63) Din acest motiv, tuturor ofertanților potențiali li s-a solicitat să includă suma fixă de mai sus pentru vânzarea Laziomar în oferta lor financiară, regiunea Lazio urmând să aleagă oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic din cadrul procedurii de achiziții în ansamblu pe baza prețului și a altor criterii, în principal tehnice, privind serviciul furnizat, astfel cum au fost stabilite în invitația de participare (a se vedea considerentul 62).

(64) La expirarea termenului, CLN și-a prezentat oferta, ale cărei specificații au fost examinate; rezultatul acestei examinări a fost pozitiv. Nu s-au depus alte oferte.

(65) Prin urmare, contractul a fost atribuit societății CLN atât în ceea ce privește privatizarea Laziomar, cât și furnizarea serviciilor de transport maritim (a se vedea secțiunea 2.3.3).

2.3.2.2. Contractul de vânzare

(66) Contractul de vânzare a fost încheiat la 30 decembrie 2013 și prevede transferul acțiunilor Laziomar către CLN la prețul fix de 2 272 000 EUR, pe baza unei expertize independente comandate de regiunea Lazio.

(67) Această sumă reflectă în principal valoarea imobilizărilor corporale (constând din patru nave și echipamente industriale și comerciale) și valoarea biletelor pentru călătoriile care vizează Insula Ventotene, astfel cum figurează în bilanțul societății la 1 iunie 2011.

(68) În conformitate cu articolul 4 din contractul de vânzare, CLN este obligată să notifice regiunea Lazio cu privire la orice vânzare viitoare a acțiunilor Laziomar către terți, în acest caz, CLN urmând însă să răspundă în solidar cu noul cumpărător al Laziomar în ceea ce privește obligațiile din contractul de servicii.

2.3.2.3. Procedurile desfășurate la nivel național

(69) Rezultatul procedurii de achiziții prin care Laziomar și contractul de servicii publice au fost atribuite CLN a făcut obiectul unui litigiu în fața Tribunalului Administrativ Regional din Lazio („TAR”).

(70) Vetor S.r.l. („Vetor”), care, de asemenea, exploatează ruta Anzio-Ponza cu nave rapide cu aripi portante (linia A1), a introdus în fața TAR o cerere de măsuri provizorii împotriva legitimității procedurii de achiziții; cererea a fost respinsă prin Ordinul nr. 2995/2013. Aceeași instanță s-a pronunțat, de asemenea, cu privire la fondul cauzei și a respins plângerea formulată de Vetor prin Hotărârea nr. 467/2014. Consiliul de Stat a confirmat hotărârile sus-menționate în recurs prin Hotărârea nr. 5421/2018.

2.3.3. *Noul contract de servicii dintre regiunea Lazio și Laziomar*

2.3.3.1. Beneficiarul

(71) Astfel cum s-a menționat în considerentul 64, CLN a prezentat o ofertă pentru noul contract de servicii publice. În urma acceptării acestei oferte, la 15 ianuarie 2014, Laziomar (care a fost achiziționată de CLN, însă și-a păstrat identitatea juridică separată) a semnat noul contract de servicii publice cu regiunea Lazio pentru exploatarea rutelor maritime.

2.3.3.2. Rutele

(72) Laziomar furnizează servicii de transport de pasageri, servicii mixte (transport de pasageri, vehicule și mărfuri) și servicii de transport exclusiv de mărfuri (mărfuri și mărfuri speciale) în regim de serviciu public pe mai multe rute de cabotaj maritim, după cum urmează:

Tabelul 3

Rețeaua de rute exploatate de Laziomar în temeiul noului contract de servicii

Formia-Ponza (transport cu feribotul – servicii mixte) – **linia T1**
Formia-Ventotene (transport cu feribotul – servicii mixte) – **linia T2**
Terracina-Ponza [transport cu feribotul – servicii mixte și servicii de transport de mărfuri [1]] – **linia T3**
Terracina-Ventotene (transport cu feribotul – servicii de transport de mărfuri) – **linia T4**
Anzio-Ponza (transport cu nave cu aripi portante – servicii de transport de pasageri) – **linia A1**
Formia-Ponza (transport cu nave cu aripi portante – servicii de transport de pasageri) – **linia A2**
Formia-Ventotene (transport cu nave cu aripi portante – servicii de transport de pasageri) – **linia A3**
[1] Unele călătorii efectuate pe această linie vizează numai transportul de mărfuri (a se vedea tabelul 9).

2.3.3.3. Durata

(73) Noul contract de servicii dintre regiunea Lazio și Laziomar are o durată de 10 ani (2014-2024).

2.3.3.4. Obligațiile de serviciu public

(74) Obligațiile de serviciu public impuse Laziomar vizează, printre altele, porturile deservite, tipul și capacitatea navelor alocate pentru respectivele rute maritime exploatate, frecvența serviciului și tarifele maxime.

2.3.3.5. Dispozițiile cu privire la compensație și atribuirea definitivă a contractului

(75) Remunerația anuală de bază potrivit procedurii de achiziții pentru compensația prevăzută în noul contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public pe rutele maritime identificate la considerentul 43 a fost stabilită de regiunea Lazio la 14 300 550 EUR, sub rezerva unei revizuiri în sens descendent. Valoarea acesteia a fost stabilită în cele din urmă la 12 752 074 EUR (în total 127 520 740 EUR pe durata de 10 ani a contractului).

(76) În conformitate cu articolul 6 din contract, regiunea Lazio poate ajusta compensația în sens ascendent sau descendent pentru a ține seama de modificările aferente călătoriilor efectuate în fiecare an. Nivelul compensației nu este afectat în cazul în care numărul de călătorii efectuate în fiecare an este mai mare sau mai mic decât numărul convenit prin contract cu 3 % sau mai puțin. În cazul unor modificări în sens ascendent sau descendent cu mai mult de 3 %, compensația se ajustează în consecință, înmulțindu-se numărul de călătorii suplimentare sau mai puține cu prețul unitar, astfel cum se indică în ofertă. În 2017, contractul de servicii a fost modificat pentru a ajusta nivelul compensației la suma de 13 524 536 EUR.

(77) Această valoare a compensației este stabilită pe baza metodologiei prevăzute în directiva CIPE (a se vedea considerentele 47-57). Garanțiile prevăzute de directiva CIPE se reflectă în noul contract de servicii.

(78) Contractul de servicii prevede plata unei compensații care nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor nete suportate în legătură cu îndeplinirea obligațiilor de serviciu public (echilibru economico-financiar). În cazul deviațiilor de la acest echilibru contractual, articolul 25 din contractul de servicii prevede un mecanism de reechilibrare prin care se evaluează toți parametrii legați de plata compensației. Prin urmare, în cazul în care, ca urmare a unei modificări semnificative ([29]) a parametrilor economici pe care se bazează, valoarea compensației se dovedește a fi insuficientă pentru a acoperi toate costurile suportate în legătură cu furnizarea serviciului, noul contract de servicii permite o revizuire a parametrilor-cheie ai compensației, și anume: (i) a sistemului tarifar; (ii) a nivelului serviciilor publice oferite; (iii) a nivelului plafonului anual al prețurilor; și (iv) a aporturilor de capital pentru investiții.

(79) În temeiul articolului 4 alineatele (4)-(6) din contractul de servicii, compensația plătită operatorului se reduce cu 80 % în cazul întreruperii serviciilor ca urmare a grevelor angajaților și cu 30 % în cazul altor evenimente neprevăzute, în timp ce nefurnizarea serviciilor în alte circumstanțe decât grevele sau evenimentele neprevăzute ar conduce la plata unor penalități, în conformitate cu articolul 9 din contractul de servicii.

(80) În conformitate cu articolul 22 din contractul de servicii, operatorul are obligația de a pune în aplicare un sistem de monitorizare tehnică, economică și de gestionare, potrivit căruia conturile anuale de profit și pierdere aferente serviciului furnizat în baza contractului de servicii se transmit spre verificare autorității regionale.

(81) În conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din contractul de servicii, compensația anuală care urmează să fie plătită societății Laziomar a fost estimată la 12 752 074 EUR. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din contractul de servicii, prețul efectiv plătit societății Laziomar se stabilește pe baza rezultatului serviciilor efectiv furnizate (și anume prețul pe milă pentru fiecare rută), luând în considerare riscurile implicate (comerciale și industriale), astfel cum sunt prevăzute în contract (de exemplu, reducerea compensației în cazul în care societatea nu asigură legăturile maritime, penalități în cazul întreruperii serviciilor etc.).

(82) Tabelul 4 prezintă compensația stabilită pe baza procedurii de achiziții pentru întreaga perioadă contractuală și compensația plătită efectiv societății Laziomar pentru perioada 2014-2019, ca urmare a modificărilor privind serviciile furnizate, în conformitate cu articolul 6 din contractul de servicii.

Tabelul 4

Compensația stabilită și compensația plătită societății Laziomar în temeiul noului contract de servicii (EUR) în perioada 2014-2019

An	Compensația stabilită	Compensația plătită (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]) Articolul 25 alineatul (2) prevede următoarele: „O deviație pozitivă sau negativă la nivelul echilibrului economico-financiar poate fi cauzată de:
(a) ineficiențe în materie de gestionare;
(b) comunicarea incorectă de către Laziomar a serviciilor efectiv furnizate pentru stabilirea prețului anual;
(c) condiții de piață extrem de nefavorabile, care nu depind de Laziomar și care conduc la deteriorarea condițiilor de exploatare și, prin urmare, la cheltuieli de funcționare mai mari sau la venituri tarifare mai mici, de natură să determine o scădere a profitului din exploatare de peste 10 %;
(d) cheltuieli financiare;
(e) modificări ale dispozițiilor legislative și de reglementare care stabilesc noi condiții pentru furnizarea serviciului prevăzut în contract;
(f) noi investiții solicitate de regiune, care trebuie realizate din resursele publice prevăzute la articolul 19;
(g) modificarea sistemului tarifar menționat la articolul 3;
(h) majorări ale costului unitar cu personalul ca urmare a obligațiilor în temeiul CCNL (contractul național colectiv de muncă) și al negocierilor suplimentare ale societății;
(i) condiții de piață deosebit de favorabile, care conduc la o creștere a profitului din exploatare cu mai mult de 10 %;
(j) politica comercială aplicată de Laziomar până la nivelurile maxime stabilite în anexa G la prezentul contract”. (Traducere neoficială a Comisiei).

2.3.4. *Prioritatea la acostare*

(83) Articolul 19-*ter* alineatul 21 din legea din 2009 a prevăzut că, pentru a garanta continuitatea teritorială cu insulele și în lumina obligațiilor lor de serviciu public, societățile fostului grup Tirrenia, inclusiv Laziomar, urmau să păstreze condițiile de acostare deja alocate și prioritatea în alocarea de noi locuri la dană în conformitate cu procedurile stabilite de autoritățile maritime, astfel cum se prevede în Legea nr. 84 din 28 ianuarie 1994 și în Codul maritim italian.

2.3.5. *Măsurile stabilite de legea din 2010*

(84) Legea din 2010 a prevăzut posibilitatea ca întreprinderile fostului grup Tirrenia să utilizeze temporar resursele financiare deja angajate ([30]) pentru modernizarea flotei în scopul acoperirii nevoilor urgente de lichidități. Întreprinderile fostului grup Tirrenia care au utilizat această posibilitate au avut însă obligația de a reîntregi aceste fonduri dedicate, astfel încât să poată efectua în continuare operațiunile necesare de modernizare a navelor. Aceste operațiuni de modernizare erau necesare pentru a se respecta noile standarde internaționale în materie de siguranță, stabilite în urma Acordului de la Stockholm din 1996 ([31]).

(85) În special, prin intermediul a două facilități ([32]), suma de 23 750 000 EUR a fost rezervată pentru plata operațiunilor de modernizare la nivelul întregului grup Tirrenia. Cu toate acestea, Laziomar nu a utilizat aceste facilități (a se vedea considerentul 132).

(86) În plus, articolul 1 din legea din 2010 a prevăzut, de asemenea, următoarele:

(a) convențiile inițiale se prelungesc începând cu 1 octombrie 2010 până la încheierea procesului de privatizare a Tirrenia și Siremar (a se vedea, de asemenea, considerentul 31);

(b) articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135/2009, transpus cu modificări în legea din 2009, se modifică prin introducerea alineatului (24-*bis*). Conform acestui alineat, toate operațiunile și actele oficiale din cadrul punerii în aplicare a dispozițiilor de la alineatele (1)-(15) ale articolului din legea din 2009 beneficiază de scutiri fiscale. Alineatele respective se referă la liberalizarea sectorului cabotajului maritim prin privatizarea grupului Tirrenia, cu includerea etapei pregătitoare a acestei operațiuni, și anume transferul societăților regionale către regiunile respective;

(c) Pentru a asigura continuitatea serviciului public și a sprijini procesul de privatizare a societăților fostului grup Tirrenia, regiunile în cauză pot utiliza resursele din *Fondo Aree Sottoutilizzate* („FAS") ([33]) în temeiul Directivei CIPE nr. 1/2009 din 6 martie 2009 ([34]).

2.4. **Procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor 2007/4609**

(87) Ca urmare a comunicărilor anterioare dintre serviciile Comisiei și Italia, la 19 decembrie 2008, directorul general al DG Energie și Transporturi din cadrul Comisiei a transmis Italiei o solicitare de informații. Această solicitare a vizat, printre altele, o prezentare generală a rutelor aferente serviciului public de la momentul respectiv și misiunea de serviciu public pe care Italia a avut-o în vedere în cadrul noilor convenții propuse. În plus, Italiei i s-a solicitat să ofere mai multe detalii cu privire la planurile de privatizare pentru grupul Tirrenia.

(88) În scrisoarea sa din 28 aprilie 2009, Italia a oferit un răspuns detaliat la solicitarea Comisiei din 19 decembrie 2008. În scrisoarea respectivă, Italia a precizat următoarele:

1. prelungirea convențiilor inițiale până la 31 decembrie 2009 a fost necesară pentru realizarea liberalizării sectorului cabotajului maritim în Italia prin privatizarea grupului Tirrenia;

([30]) Astfel cum se prevede la articolul 19 alineatul (13a) din Decretul-lege nr. 78/2009, transpus în Legea nr. 102/2009 („Legea nr. 102/2009") și la articolul 19-*ter* alineatul (19) din legea din 2009.

([31]) Aceste standarde în materie de siguranță au fost detaliate în Directiva 98/18/CE a Consiliului din 17 martie 1998, transpusă prin Decretul-lege nr. 45 din 4 februarie 2000, în Directiva 2003/24/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 14 aprilie 2003, transpusă prin Decretul-lege nr. 52 din 8 martie 2005 și în Directiva 2003/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului, transpusă prin Decretul-lege nr. 65 din 14 martie 2005.

([32]) Toate fondurile (și anume 7 000 000 EUR) asigurate în conformitate cu articolul 19-*ter* alineatul (19) din legea din 2009 și 16 750 000 EUR din fondurile asigurate în conformitate cu Legea nr. 102/2009.

([33]) Fondul pentru zonele subutilizate (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) este un fond național care sprijină punerea în aplicare a politicii regionale a Italiei. Resursele acestuia sunt alocate, în principal, regiunilor identificate ca atare de către autoritățile italiene.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* nr. 137 din 16 iunie 2009.

2. compensația pentru obligația de serviciu public acordată grupului Tirrenia a fost necesară pentru a asigura continuitatea teritorială cu insulele prin legături maritime care nu erau asigurate în mod satisfăcător de operatorii privați de pe piață;

3. un proces minuțios de raționalizare a rutelor s-a încheiat la 10 martie 2009. Acest proces a ținut seama de aspectele sociale, de aspectele legate de ocuparea forței de muncă și de aspectele economice relevante, precum și de nevoia de a proteja legăturile esențiale pentru continuitatea teritorială și a inclus o consultare cu cele șase regiuni vizate. Această raționalizare urma să conducă la reducerea costului net al serviciului public cu aproximativ 66 de milioane EUR și la concedierea a aproximativ 600 de membri ai echipajelor la nivelul întregului grup Tirrenia. Italia a reamintit, de asemenea, că raționalizarea din 2009 a completat eforturile anterioare (din 2004, 2006 și 2008) de reducere a serviciilor furnizate de grupul Tirrenia;

4. obiectivele au fost de: (i) a menține legăturile necesare pentru asigurarea continuității teritoriale cu și între insule și continent și a dreptului la sănătate, educație și mobilitate, (ii) a raționaliza legăturile în cazurile în care existau operatori privați care exploatau aceleași legături în aceeași perioadă de timp, cu garanții similare de calitate și continuitate; și (iii) a raționaliza legăturile din timpul verii și de mare viteză destinate exclusiv transportului de pasageri;

5. în scrisoarea respectivă, Italia a prezentat o imagine de ansamblu a rutelor exploatate de societățile grupului Tirrenia pe parcursul anului 2008 și a numărului redus de rute pe care societățile grupului Tirrenia urmau să le exploateze în 2009. Potrivit Italiei, aceste din urmă rute formau baza pentru noile convenții care urmau să fie încheiate cu noii proprietari ai societăților grupului Tirrenia.

(89) La 21 decembrie 2009, directorul general al DG Energie și Transporturi a transmis o scrisoare Italiei, precizând, printre altele, că, având în vedere reformarea radicală a sectorului cabotajului maritim din Italia și dat fiind impactul social considerabil pe care l-ar fi implicat privatizarea, în cazul în care procedurile de achiziții aveau loc pe baza unui simplu contract de servicii publice, organizarea unei proceduri de achiziții cu privire la companiile de transport maritim care dețineau aceste contracte era acceptabilă – în principiu și cu caracter excepțional – în scopul asigurării conformității cu criteriul nediscriminării între armatorii comunitari, prevăzut în Regulamentul (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului ([35]) (denumit în continuare „Regulamentul privind cabotajul maritim"). Comisia observă că Regulamentul privind cabotajul maritim nu impune statelor membre să își privatizeze companiile de transport maritim, ci doar să liberalizeze piața specifică respectivă.

(90) La 29 ianuarie 2010 ([36]), Comisia a transmis o scrisoare de punere în întârziere pentru aplicarea greșită a Regulamentului privind cabotajul maritim. În scrisoarea respectivă, Comisia a reamintit că regulamentul în cauză impune ca, în cazul în care un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații aferente serviciilor publice, face acest lucru pe o bază nediscriminatorie față de toți armatorii Uniunii. Conform articolului 4 alineatul (3) din regulamentul respectiv, contractele de servicii publice existente pot rămâne în vigoare până la data la care acestea expiră. Totuși, Comisia a constatat că societățile grupului Tirrenia au continuat să furnizeze servicii de transport maritim după expirarea contractelor de servicii publice respective (convențiile inițiale). Mai exact, convențiile respective trebuiau să expire la sfârșitul anului 2008, dar au fost prelungite în mod repetat de Italia. Prin urmare, Comisia a invitat Italia să prezinte observații.

(91) Tot la 29 ianuarie 2010, directorul general al DG Energie și Transporturi din cadrul Comisiei a răspuns la scrisoarea Italiei din 22 ianuarie 2010. Directorul general a subliniat că răspunsul său viza numai respectarea Regulamentului privind cabotajul maritim și nu aspecte legate de ajutoarele de stat. În acest context, directorul general a precizat că justificările furnizate cu privire la anumite rute erau suficiente pentru a elimina îndoielile exprimate anterior. Directorul general a reamintit că respectivele contracte de servicii publice pot acoperi numai rute pe care există o disfuncționalitate a pieței.

(92) La 29 martie 2010, Italia a răspuns scrisorii de punere în întârziere din 29 ianuarie 2010 transmisă de Comisie.

(93) La 10 septembrie 2010, Italia a informat Comisia, în timpul unei reuniuni *ad hoc*, că procedura competitivă de atribuire a contractului care implica, printre altele, rutele din Arhipelagul Pontin exploatate de Caremar la momentul respectiv era, de asemenea, în întârziere. Prin urmare, Legea nr. 163 din 1 octombrie 2010 a prelungit suplimentar convențiile inițiale până la finalizarea proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar (a se vedea, de asemenea, considerentul 31).

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

([36]) Scrisoarea de punere în întârziere a fost adoptată la 28 ianuarie 2010, dar a fost transmisă Italiei abia în ziua următoare.

(94) Ca urmare a acestor evoluții, Comisia a transmis o scrisoare complementară de punere în întârziere la 24 noiembrie 2010. În această scrisoare, Comisia a precizat următoarele:

(a) convenția inițială a Caremar, printre altele, a fost prelungită automat și fără nicio procedură competitivă;

(b) deși contractele de servicii publice în cauză se aplicau în continuare, nu se finalizase nicio procedură competitivă, printre altele, pentru Caremar;

(c) aceasta își rezervă dreptul de a emite un aviz motivat dacă este necesar (ținând seama de eventualele observații pe care le-ar putea prezenta Italia).

(95) La 21 iunie 2012, Comisia a adoptat un aviz motivat cu privire la întârzierea privatizării celor trei societăți (Caremar, Laziomar și Saremar) ale fostului grup Tirrenia. Întrucât procedurile de achiziții pentru celelalte trei societăți (Tirrenia, Toremar și Siremar) fuseseră finalizate în cursul anului 2011 ([37]), aceste societăți nu au făcut obiectul avizului motivat. Comisia a luat act de faptul că Italia nu demarase proceduri competitive pentru atribuirea contractului de servicii publice pentru cabotajul maritim asigurat, printre altele, de Laziomar la mai mult de trei ani de la data de expirare prevăzută a convențiilor inițiale respective. Convențiile în cauză fuseseră prelungite automat și pe termen nedeterminat, împiedicând astfel alți armatori ai Uniunii să concureze pentru atribuirea acestor contracte.

(96) La 8 august 2012, Italia a răspuns la avizul motivat, afirmând că anunțurile de participare la procedura de achiziții pentru societățile care dețineau noile contracte de servicii publice au fost sau urmau să fie publicate în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. În special, în cazul Laziomar, anunțul a fost trimis spre publicare la 1 august 2012.

(97) La 14 ianuarie 2014, CLN a devenit noul proprietar al Laziomar și a semnat un contract de servicii publice pe 10 ani pentru legături cu Arhipelagul Pontin.

(98) Prin scrisoarea din 15 iulie 2016, Italia a informat Comisia că privatizarea tuturor societăților fostului grup Tirrenia a fost finalizată. La 8 decembrie 2016, Comisia a decis să închidă procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor.

3. TEMEIURI PENTRU INIȚIEREA ȘI PRELUNGIREA PROCEDURII

3.1. **Prelungirea convenției inițiale dintre Laziomar și Italia** ([38])

3.1.1. *Respectarea hotărârii Altmark și existența ajutorului*

(99) În decizia sa din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că definiția obligațiilor de serviciu public incluse în convențiile inițiale cu toate societățile fostului grup Tirrenia nu a fost suficient de clară și, prin urmare, nu i-a permis să concluzioneze în mod definitiv dacă aceasta conținea erori vădite. În special, la momentul respectiv, Comisia nu a avut o imagine completă asupra obligațiilor efective impuse pentru exploatarea rutelor din Arhipelagul Pontin, printre altele, comparativ cu serviciile oferite de concurenți pe unele dintre rutele respective.

(100) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că a doua condiție din Hotărârea Altmark ([39]) era îndeplinită, întrucât parametrii aflați la baza calculului compensației fuseseră stabiliți în prealabil și respectau cerințele privind transparența. În special, Comisia a constatat că acești parametri sunt descriși în convențiile inițiale (pentru compensația referitoare la anul 2009) și în directiva CIPE (pentru compensația acordată începând cu anul 2010).

([37]) Chiar dacă transferul oficial al proprietății asupra Tirrenia, Toremar și Siremar a avut loc abia în 2012.

([38]) Decizia din 2011 conține temeiurile pentru inițierea procedurii în ceea ce privește, printre altele, ajutorul acordat celor șase societăți ale fostului grup Tirrenia pe baza convențiilor inițiale. La momentul adoptării deciziei din 2011 (5 octombrie 2011), serviciile de transport maritim pe rutele din Arhipelagul Pontin tocmai fuseseră transferate de către Caremar către Laziomar (1 iunie 2011). Deși decizia din 2011 nu face trimitere explicită la Laziomar, evaluarea preliminară efectuată de Comisie cu privire la convenția inițială care vizează rutele menționate se aplică în egală măsură societății Laziomar, în calitate de nou operator al acestor rute.

([39]) A se vedea Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) Cu toate acestea, Comisia a considerat că a treia condiție din Hotărârea Altmark nu părea să fie îndeplinită și că era posibil ca operatorii să fi fost supracompensați pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu public. În special, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la proporționalitatea compensației plătite societăților fostului grup Tirrenia începând cu 2009, având în vedere lipsa unei definiții clare a obligațiilor impuse societăților respective. În mod similar, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la măsura în care prima de risc de 6,5 %, care se aplică începând cu anul 2010, reflectă un nivel adecvat de risc, dat fiind că, *prima facie*, operatorii nu păreau să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii.

(102) De asemenea, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că a patra condiție Altmark nu era îndeplinită, în măsura în care prelungirea convențiilor inițiale nu a fost supusă unei proceduri de achiziții. În plus, Comisia a precizat că nu a primit nicio dovadă în sprijinul argumentului potrivit căruia operatorii furnizau, de fapt, serviciile în cauză la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(103) În decizia din 2011, Comisia a ajuns astfel la concluzia preliminară că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public plătită operatorilor în perioada de prelungire a convențiilor inițiale constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. În plus, Comisia a fost de părere că acest ajutor ar trebui considerat drept ajutor nou.

3.1.2. *Compatibilitatea*

(104) În decizia din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public pentru anii 2009-2011 nu intră în domeniul de aplicare al deciziei SIEG din 2005 ([40]) și al cadrului SIEG din 2005 ([41]). Prin urmare, Comisia a evaluat această măsură în mod direct în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE și a exprimat o serie de îndoieli cu privire la îndeplinirea condițiilor de compatibilitate aplicabile.

(105) În decizia din 2012, Comisia a constatat că, la 31 ianuarie 2012, a intrat în vigoare un nou pachet SIEG, format din decizia SIEG din 2011 ([42]) și cadrul SIEG din 2011 ([43]). Cu toate acestea, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public în temeiul convențiilor inițiale prelungite nu putea fi considerată compatibilă cu piața internă și exceptată de la obligația de notificare în temeiul deciziei SIEG din 2011.

(106) Legea din 2010 a prevăzut prelungirea convențiilor inițiale de la 30 septembrie 2010 și până la încheierea procesului de privatizare. Drept urmare, compensația primită de Laziomar începând cu 1 iunie 2011 și până la privatizarea sa putea fi evaluată pe baza cadrului SIEG din 2011.

3.2. **Privatizarea Laziomar**

(107) În decizia din 2012, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la faptul că procedura de achiziții pentru vânzarea Laziomar fusese suficient de transparentă și necondiționată pentru a asigura o vânzare la prețul pieței.

(108) Comisia a considerat că anumite condiții impuse în cadrul privatizării ar fi putut limita numărul de ofertanți și/sau influența prețul de vânzare. Comisia și-a reafirmat practica proprie consacrată privind vânzările, efectuate de către stat (sau, în acest caz, imputabile statului), de active ale întreprinderilor deținute de stat: orice considerente de altă natură decât cea economică pe care un vânzător privat nu le-ar formula, de exemplu motive de politică publică, cerințe legate de ocuparea forței de muncă sau de dezvoltarea regională, sugerează existența ajutorului de stat în cazul în care impun obligații oneroase cumpărătorului potențial și sunt, prin urmare, susceptibile de a reduce prețul de vânzare.

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

([41]) Cadru comunitar pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (JO C 297, 29.11.2005, p. 4).

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

([43]) Comunicare a Comisiei – Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public.

(109) De asemenea, Comisia a considerat că așa-numitele *cerințe financiare* impuse în cadrul procedurii de achiziții care a vizat Laziomar au perturbat efectiv procedura, limitând potențialii ofertanți la societățile maritime existente, având în vedere că, în cazul de față, chiar societatea care deținea contractul de servicii publice a fost pusă în vânzare ([44]).

(110) De asemenea, Comisia a considerat că, în ceea ce privește punctajul, *ofertelor tehnice* li s-a acordat o importanță semnificativ mai mare decât ofertelor economice (a se vedea considerentul 62), prețul acțiunilor fiind stabilit de autoritățile publice.

(111) Din motivele menționate mai sus, Comisia a ajuns la concluzia preliminară că procedura de privatizare a Laziomar nu fusese suficient de transparentă și necondiționată pentru a asigura prin ea însăși vânzarea la prețul pieței și obținerea celui mai mare preț pentru acțiunile respective. Prin urmare, la momentul respectiv, Comisia nu a putut exclude faptul că s-a conferit un avantaj economic cumpărătorului.

(112) La momentul adoptării deciziei sale din 2012, Comisia a considerat, de asemenea, pe baza informațiilor disponibile, că orice ajutor care ar fi putut apărea în cursul procesului de privatizare ar fi incompatibil.

3.3. **Noul contract de servicii dintre regiunea Lazio și Laziomar**

3.3.1. *Respectarea hotărârii Altmark, existența ajutorului și compatibilitatea*

(113) În decizia din 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație plătită Laziomar nu îndeplinea criteriile stabilite în Hotărârea Altmark și, prin urmare, constituia ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Comisia a ajuns la această concluzie deoarece: (i) concurenții care păreau să ofere servicii similare erau prezenți cel puțin pe unele dintre rutele exploatate de Laziomar și nu existau informații disponibile suficiente care să permită Comisiei să concluzioneze dacă SIEG reflectă o nevoie reală de serviciu public care nu putea fi satisfăcută doar prin acțiunea forțelor pieței; (ii) calculul compensației în temeiul directivei CIPE părea să fi condus la supracompensarea operatorului pentru furnizarea serviciului public din aceleași motive precum cele exprimate în decizia din 2011; și (iii) al patrulea criteriu din Hotărârea Altmark părea să nu fi fost respectat, având în vedere că procedura de achiziții în legătură cu serviciul public respectiv a prevăzut condiția ca ofertantul câștigător să achiziționeze întreaga societate Laziomar. Comisia a considerat că, în cazul în care procedura de achiziții în legătură cu contractul de servicii publice nu ar fi inclus cerința de achiziționare a societății, această situație ar fi putut conduce la un cost mai scăzut pentru comunitate.

3.3.2. *Compatibilitatea*

(114) În ceea ce privește compatibilitatea compensației acordate Laziomar, Comisia a observat că, pe baza informațiilor furnizate de autoritățile italiene, decizia SIEG din 2011 nu părea să fie aplicabilă. În orice caz, Comisia nu putea să se pronunțe cu privire la aplicarea deciziei SIEG din 2011, deoarece, la momentul respectiv, contractul semnat nu fusese pus la dispoziție. Comisia nu a primit nicio informație (de exemplu, numărul de pasageri transportați în cele două exerciții anterioare celui în care a avut loc atribuirea) pentru a examina celelalte condiții de compatibilitate din decizia SIEG din 2011. Comisia a evaluat ulterior ajutorul pe baza cadrului SIEG din 2011, dar a exprimat o serie de îndoieli cu privire la îndeplinirea condițiilor de compatibilitate prevăzute de cadrul respectiv și a invitat Italia să demonstreze respectarea acestora.

3.4. **Prioritatea la acostare**

(115) În decizia din 2011, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că, în măsura în care prioritatea la acostare nu este remunerată, măsura reprezintă un avantaj de reglementare care nu implică niciun transfer de resurse de stat și, prin urmare, nu poate fi considerată ajutor de stat. Alternativ, în cazul în care prioritatea la acostare este remunerată, Comisia a considerat că, în măsura în care Laziomar oferă un SIEG autentic și această prioritate este acordată numai pentru rutele vizate de SIEG, aceasta nu ar conduce la un avantaj economic suplimentar, dat fiind că ar fi intrinsecă furnizării respectivului SIEG. Totuși, Comisia a invitat Italia și părțile terțe să ofere informații suplimentare cu privire la această măsură.

([44]) Invitația de participare la procedura de ofertare prevedea că cifra de afaceri totală din sectorul transportului maritim a potențialilor ofertanți din ultimii trei ani nu putea fi mai mică de 60 de milioane EUR.

(116) Întrucât a exprimat îndoieli cu privire la legitimitatea misiunii SIEG, Comisia nu a putut formula o concluzie cu privire la compatibilitatea măsurii în cazul în care aceasta ar fi constituit ajutor.

3.5. **Măsurile stabilite de legea din 2010**

(117) În decizia din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că toate măsurile prevăzute în legea din 2010 au constituit ajutor de stat în favoarea societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Laziomar. Acestea au inclus: 1. posibila utilizare, în scopuri legate de lichiditate, a fondurilor alocate modernizării navelor; 2. scutirile fiscale legate de procesul de privatizare; și 3. posibila utilizare a resurselor FAS. Comisia a invitat Italia să clarifice dacă și în ce mod fiecare dintre aceste măsuri era necesară pentru furnizarea serviciului public.

(118) De asemenea, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că este posibil ca aceste măsuri să fi constituit ajutor pentru funcționare, reducând costurile pe care Laziomar și celelalte societăți ale fostului grup Tirrenia ar fi trebuit altfel să le suporte ele însele, și că, prin urmare, măsurile respective ar trebui considerate incompatibile cu piața internă.

4. **OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE ITALIA**

4.1. **Cu privire la obligațiile de serviciu public și mediul concurențial**

(119) Italia a furnizat o listă a rutelor (însoțită de documentația legală corespunzătoare) care erau exploatate de Caremar și, ulterior, de Laziomar și care făceau obiectul obligațiilor de serviciu public, incluzând frecvența sezonieră și orarele de circulație, mediul concurențial și motivele care au condus la aceste obligații de serviciu public.

(120) În ceea ce privește existența unui SIEG autentic, Italia a precizat că obligațiile de serviciu public menționate mai sus au fost stabilite pentru a menține continuitatea teritorială și legătura dintre continent și insule, precum și pentru a asigura aprovizionarea cu mărfuri, inclusiv cu mărfuri speciale, necesare pentru funcționarea corespunzătoare a serviciilor publice și sociale destinate insulelor respective. Serviciul respectiv contribuie, de asemenea, la dezvoltarea economică a insulelor, garantează nevoile esențiale de mobilitate ale comunităților insulare pe tot parcursul anului și asigură respectarea dreptului constituțional la continuitate teritorială ([45]).

(121) În ceea ce privește mediul concurențial, Italia a prezentat informații care arată că Laziomar este singurul operator care furnizează servicii de transport maritim pe liniile respective pe tot parcursul anului, existând concurență pe anumite rute numai în sezonul de vârf. Astfel, Italia este de părere că serviciul oferit de Laziomar nu poate fi substituit și că garantarea continuității teritoriale nu ar fi putut fi obținută doar prin acțiunea forțelor pieței.

4.2. **Cu privire la privatizarea Laziomar**

4.2.1. *Cu privire la prețul de vânzare a Laziomar*

(122) Potrivit Italiei, privatizarea Laziomar a implicat transferul întregului capital social al societății prin intermediul unei proceduri de achiziții lansate de regiunea Lazio. În plus, această procedură a implicat atribuirea simultană a serviciilor publice de transport maritim în Arhipelagul Pontin pentru o perioadă de 10 ani, pentru a menține continuitatea teritorială.

(123) Regiunea Lazio a comandat o expertiză independentă (a se vedea considerentele 66 și 67) pentru a analiza aspectele juridice și economice ale vânzării Laziomar. Potrivit Italiei, această evaluare stabilește în mod clar și concis procedurile urmate pentru a stabili valoarea de piață a capitalului social al Laziomar.

([45]) Potrivit Italiei, nevoia de continuitate teritorială este esențială, în special pentru Insula Ponza, care este situată la aproximativ 27 de mile marine de Terracina și la 36 de mile marine de Anzio și are mai puțin de 3 400 de locuitori. În opinia sa, ar trebui să se aplice o considerație similară și în ceea ce privește Insula Ventotene, care are mai puțin de 800 de locuitori.

4.2.2. *Cu privire la caracterul transparent și nediscriminatoriu al procedurii*

(124) Italia subliniază că procedurile s-au derulat în conformitate cu principiile juridice ale transparenței și nediscriminării. Aceasta a susținut că toate cele șapte părți care au fost acceptate în etapa următoare a procedurii de achiziții au primit informațiile relevante necesare pentru depunerea ofertei, inclusiv „regulamentul procedurii de achiziții" și anexele la acesta, „contractul de servicii" și anexele la acesta, precum și „contractul de transfer al acțiunilor" și anexele la acesta.

(125) Italia susține, de asemenea, că regiunea Lazio a eliminat din invitația de participare la procedura de ofertare cerințele de eligibilitate financiară care ar fi permis doar companiilor de transport maritim să participe la procedură (a se vedea considerentul 109). Pentru a permite o participare cât mai largă la procedura de achiziții, în plus, invitația de participare la procedura de ofertare a permis în mod expres ofertanților să participe în comun prin intermediul unor grupări temporare de ofertanți, al unor consorții sau al GEIE.

(126) În ceea ce privește îndoielile Comisiei cu privire la faptul că ofertelor tehnice li s-a acordat o importanță semnificativ mai mare în comparație cu ofertele economice (și anume, 70 de puncte față de 30 de puncte), Italia face trimitere la Hotărârea nr. 782/2017 din 30 martie 2017 a Consiliului de Stat ([46]), în care se afirmă că partea contractantă, atunci când aplică acest criteriu, ar trebui „să sublinieze elementele calitative ale ofertei și să selecteze criterii care să asigure o comparație concurențială eficace a profilurilor tehnice. *În acest scop, aceasta ar trebui să stabilească punctajul maxim prevăzut pentru oferta economică pentru a se asigura că acest element nu prevalează asupra celorlalte elemente*".

(127) Astfel, potrivit Italiei, acordarea unei importanțe diferite a făcut posibilă evaluarea consecventă a elementelor calitative ale ofertei și a descurajat revizuirile excesive în sensul scăderii prețului, care ar fi fost dificil de susținut fără a diminua calitatea serviciului public. În plus, aceasta a permis, de asemenea, realizarea unor economii semnificative de costuri pentru regiunea Lazio, având în vedere că ofertantului câștigător i s-a atribuit un contract pe baza căruia urma să execute serviciul public în schimbul unei compensații cu 10,8 % mai mică decât prețul de bază (a se vedea considerentul 75).

4.3. **Cu privire la conformitatea prelungirii convenției inițiale și a noului contract de servicii publice cu condițiile Altmark**

(128) Italia susține conformitatea cu cele patru criterii Altmark atât în perioada 2011-2013, cât și în perioada 2014-2024 din motivele următoare:

— primul și al doilea criteriu Altmark nu au fost contestate de Comisie în decizia sa din 2012;

— în ceea ce privește al treilea criteriu Altmark și îndoielile exprimate de Comisie în decizia sa din 2011 cu privire la faptul că prima de risc de 6,5 % prevăzută în directiva CIPE nu pare să reflecte un nivel adecvat de risc (considerentele 206-207), Italia face trimitere la decizia Comisiei din 13 iunie 2017 privind legătura maritimă rapidă pentru pasageri din Italia între Messina și Reggio Calabria, în care metodologia de calcul, utilizând rata fixă de 8 % ca rată de remunerare preconizată, nu a fost contestată ([47]). În special, în acest din urmă caz, Comisia a acceptat o rată de 8 %, compusă din prima de risc de 6,5 % menționată în directiva CIPE, având în vedere că respectivul contract nu implica atribuirea de drepturi exclusive, plus o creștere suplimentară de 1,5 %, având în vedere durata scurtă a contractului. În plus, referindu-se la noul contract de servicii publice, Italia susține că orice măsură de restabilire a echilibrului economico-financiar ar putea fi aplicată numai în cazul unei modificări a veniturilor nete de peste 3 %, în timp ce orice reducere sub 3 % ar fi fost suportată de Laziomar. Prin urmare, se evită orice eventuală supracompensare; și

— Italia consideră că al patrulea criteriu Altmark este, de asemenea, îndeplinit, având în vedere că atribuirea contractului de servicii publice a făcut obiectul unei proceduri de achiziții transparente și competitive, care a permis selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cel mai mic cost posibil. În plus, în ceea ce privește gruparea noului contract de servicii cu privatizarea Laziomar, Italia susține că valoarea procedurii de vânzare a Laziomar reprezintă doar aproximativ 1,4 % din suma totală stabilită pentru serviciul public (și anume, din compensația totală de 127 520 740 EUR pentru perioada contractuală de 10 ani). Astfel, aceasta nu pare să aibă niciun impact semnificativ asupra rezultatului selecției ofertantului în ceea ce privește costul serviciului.

([46]) Această hotărâre a fost pronunțată la solicitarea Ministerului Infrastructurii și Transporturilor, care a vizat proiectul de decret legislativ privind „Dispozițiile suplimentare și de rectificare a Decretului legislativ nr. 50 din 18 aprilie 2016" (și anume, decretul de rectificare a Codului contractelor de achiziții publice).

([47]) SA.42710 SIEG – legătură maritimă rapidă pentru pasageri între Messina și Reggio Calabria.

4.4. **Cu privire la prioritatea la acostare**

(129) În ceea ce privește prioritatea la acostare (a se vedea considerentul 83), Italia susține că acest lucru este justificat de necesitatea furnizării serviciului public și că societății Laziomar nu i se acordă niciun avantaj economic care ar implica, de asemenea, o pierdere a resurselor de stat.

(130) Potrivit Italiei, toți operatorii de servicii de transport cu feribotul plătesc în mod obișnuit taxe pentru acostare autorităților portuare relevante. Italia susține, de asemenea, că această prioritate la acostare a fost aplicabilă numai pentru rutele aferente serviciului public și că Laziomar nu a plătit și nu plătește nicio taxă suplimentară pentru această prioritate la acostare, întrucât porturile i-ar permite acesteia să aleagă primele locurile în dană chiar și în absența unei priorități la acostare oficiale datorită misiunii sale de serviciu public.

4.5. **Cu privire la măsurile stabilite de legea din 2010**

(131) În mod similar, în ceea ce privește măsurile stabilite de legea din 2010 (a se vedea considerentele 84, 85 și 86), Italia susține că societății Laziomar nu i-au fost alocate și aceasta nici nu a beneficiat și nici nu va beneficia în viitor de aceste măsuri.

(132) În acest context, Italia susține că societății Caremar, care, la momentul respectiv, exploata ea însăși rutele de cabotaj maritim din Arhipelagul Pontin, îi fuseseră alocate și aceasta utilizase efectiv resursele financiare deja angajate prin Legea nr. 102/2009. Mai exact, societății Caremar i-a fost alocată suma de 1 410 000 EUR pentru modernizarea a două dintre navele ulterior transferate cu titlu gratuit către Laziomar (Quirino și Tetide). De asemenea, se susține că aceste fonduri nu au fost utilizate în scopuri legate de lichiditate.

(133) În ceea ce privește scutirile fiscale legate de procesul de privatizare, Italia susține că, în cazul impozitului pe profit, măsura nu a fost aplicată, deoarece transferurile societăților Caremar, Saremar și Toremar către regiuni au fost efectuate cu titlu gratuit. Prin urmare, în absența unei remunerări, articolul 86 alineatul (1) litera (a) din Legea consolidată privind impozitul pe profit, care se referă la câștigurile de capital în cazul transferurilor de active în schimbul unei plăți, nu se aplică. În ceea ce privește TVA-ul, Italia a precizat că transferurile societăților Caremar, Saremar și Toremar constituie tranzacții scutite de TVA în temeiul articolului 10 alineatul (1) punctul 4 din Decretul prezidențial nr. 633 din 26 octombrie 1972. În ceea ce privește taxele indirecte, altele decât TVA, Italia a subliniat că scutirea prevăzută de legea din 2010 a fost concepută în scopul simplificării administrative. Din perspectiva impozitării, efectele sale pot fi considerate neglijabile și cu impact redus în ceea ce privește taxele percepute la rate forfetare. Mai exact, acestea includ taxa de înregistrare (168 EUR pe document), taxele de înscriere în cartea funciară și de constituire a ipotecii (168 EUR pentru fiecare operațiune) și taxa de timbru (14,62 EUR pentru patru pagini).

(134) În ceea ce privește resursele FAS, Italia susține că Laziomar nu a obținut niciun beneficiu de pe urma acestora. În plus, aceasta a clarificat faptul că resursele FAS nu au fost utilizate pentru a acorda societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Laziomar, o compensație suplimentară. În schimb, aceste resurse au fost puse la dispoziție pentru a suplimenta creditele bugetare constituite pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public către societățile fostului grup Tirrenia, în cazul în care aceste credite bugetare se dovedeau a fi insuficiente. Italia precizează că articolul 1 alineatul (5-*ter*) din Decretul-lege nr. 125/2010 a permis regiunilor să folosească resursele FAS pentru a finanța (o parte din) compensația periodică pentru obligația de serviciu public și, astfel, să asigure continuitatea serviciilor publice de transport maritim. În plus, Italia a clarificat faptul că, în temeiul articolului 26 din Decretul-lege nr. 185/2008, grupului Tirrenia i s-au alocat 65 de milioane EUR pentru fiecare dintre anii 2009, 2010 și 2011 și, în consecință, din resursele FAS, s-au retras 195 de milioane EUR. Fondurile respective au fost ulterior transferate în contul Ministerului Transporturilor alocat pentru plata compensației pentru obligația de serviciu public către societățile fostului grup Tirrenia [Tirrenia, Siremar, Caremar (la momentul respectiv), Toremar și Saremar]. Prin urmare, această măsură ar viza numai o alocare a resurselor din bugetul Italiei pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public.

4.6. **Cu privire normele de calculare a compensației pentru perioada 2011-2019 și prima risc de 6,5 % prevăzută în directiva CIPE începând cu 2010**

(135) Italia susține că, până la 14 ianuarie 2014, parametrii utilizați pentru calcularea compensației plătite societății Laziomar erau cei definiți de directiva CIPE. Începând cu 15 ianuarie 2014, compensația este stabilită în contractul de servicii publice, pe baza metodologiei menționate în directiva CIPE și luând în considerare, de asemenea, oferta economică prezentată de cumpărătorul Laziomar, CLN, în cadrul procedurii de achiziții.

(136) Italia clarifică faptul că, întrucât valoarea compensației este plafonată de legea din 2009, s-a luat într-adevăr decizia de a simplifica modul de calcul prin aplicarea ratei de 6,5 % ca rată forfetară a rentabilității capitalului. Această abordare simplificată a fost aplicabilă pe durata convenției inițiale prelungite și încă se aplică în temeiul noului contract de servicii publice încheiat cu Laziomar.

(137) În plus, potrivit Italiei, rata forfetară a rentabilității capitalului de 6,5 % este considerată adecvată, având în vedere că articolul 25 din contract (a se vedea considerentul 78) prevede o aplicare foarte strictă a mecanismului de reechilibrare. În plus, un astfel de mecanism (de exemplu, o revizuire a plafonului anual al prețurilor) nu s-ar putea aplica în cazurile în care un beneficiar, precum Laziomar, este subcompensat.

(138) În tabelul 5, Italia prezintă elementele avute în vedere în ceea ce privește calculul primei de risc pentru Laziomar în perioada 2011-2019:

Tabelul 5

Laziomar – rentabilitatea capitalului investit pentru perioada 2011-2019

(000 EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Imobilizări corporale și necorporale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Stocuri	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Creanțe de la clienți și creanțe comerciale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Datorii către furnizori	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Capital investit net	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Rentabilitatea capitalului (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. **Cu privire la conformitatea noului contract de servicii publice cu decizia SIEG din 2011**

(139) Chiar dacă Italia consideră că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public plătită societății Laziomar în temeiul noului contract de servicii publice nu constituie ajutor de stat, aceasta a prezentat, de asemenea, motivele pentru care această măsură ar respecta decizia SIEG din 2011 în cazul în care compensația ar constitui ajutor.

(140) În răspunsul său, Italia susține că atât decizia SIEG din 2005, cât și cea din 2011 sunt aplicabile, având în vedere că încheierea contractului de servicii publice a fost prevăzută la articolul 19-*ter* din legea din 2009, precum și în decretul Lazio.

(141) Italia a prezentat cifrele pentru anii 2012 și 2013, care arată că numărul mediu anual de pasageri nu a depășit pragul de 300 000 de pasageri, astfel cum este prevăzut la articolul 2 alineatul (1) litera (d) din decizia SIEG din 2011, pe niciuna dintre rutele de transport maritim în cauză în cursul celor două exerciții financiare anterioare celui în care SIEG a fost încredințat societății Laziomar (și anume, 240 430 de pasageri în 2012 și 254 167 de pasageri în 2013).

4.8. **Cu privire la conformitatea noului contract de servicii publice cu cadrul SIEG din 2011**

(142) Italia susține că serviciul public încredințat societății Laziomar constituie un SIEG autentic, bazat pe un act de atribuire, și anume, contractul de servicii, care precizează și descrie conținutul și durata obligațiilor de serviciu public, teritoriul în cauză, mecanismul de compensare și parametrii de calcul al compensației.

(143) În plus, potrivit Italiei, compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru acoperirea costurilor suportate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, deoarece valoarea compensației a fost stabilită în contextul unei proceduri de achiziții pe baza criteriilor stabilite în directiva CIPE, iar contractul prevede un sistem de monitorizare pentru a evita supracompensarea.

(144) De asemenea, în ceea ce privește rata de rentabilitate, Italia face trimitere la decizia Comisiei din 13 iunie 2017 (în cazul SA.42710) (a se vedea considerentul 128), în care Comisia nu a contestat o rată de rentabilitate mai mare decât procentul de 6,5 % (și anume, 8 %).

5. **EVALUARE**

5.1. **Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE**

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

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

(a) să fie acordat de state sau prin intermediul resurselor de stat;

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

(c) să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența; și

(d) să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

(147) Comisia constată că prioritatea la acostare, care se aplică doar rutelor aferente serviciului public, este indisolubil legată de furnizarea SIEG de către Laziomar și achizitorul acesteia, CLN. Prin urmare, această măsură va fi evaluată împreună cu compensația pentru obligația de serviciu public respectivă acordată acestor societăți (a se vedea secțiunile 5.1.1 și 5.1.2).

(148) În plus, Comisia precizează că noul contract de servicii publice dintre Italia și Laziomar ar trebui evaluat împreună cu privatizarea Laziomar. O astfel de evaluare comună este adecvată deoarece, în esență, Italia a organizat o procedură de achiziții în legătură cu noul contract de servicii publice prin intermediul căreia ofertantul câștigător urma să achiziționeze întregul capital social al Laziomar în vederea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public prevăzute în respectivul contract de servicii publice.

5.1.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre Laziomar și Italia*

5.1.1.1. Resursele de stat

(149) Laziomar a fost însărcinată de Italia cu exploatarea rutelor maritime, astfel cum se arată în detaliu în convenția inițială, prelungită ulterior. Convenția inițială a fost încheiată cu statul, iar compensația pentru obligația de serviciu public rezultată în favoarea Laziomar este plătită de stat din bugetul propriu. Prin urmare, compensația pentru obligația de serviciu public acordată Laziomar este imputabilă statului și este plătită prin intermediul resurselor de stat.

(150) Comisia ia act de faptul că, potrivit Italiei, toți operatorii de servicii de transport cu feribotul plătesc în mod obișnuit taxe pentru acostare către autoritățile portuare relevante, dar Laziomar nu a plătit nicio taxă suplimentară pentru prioritatea la acostare. Totuși, Comisia consideră că, în principiu, Italia ar fi putut decide să impună o taxă suplimentară pentru prioritatea la acostare și că, neprocedând astfel, a renunțat la venituri ale statului. Mai mult, având în vedere că prioritatea la acostare este prevăzută de lege (a se vedea considerentul 83), aceasta este imputabilă statului.

5.1.1.2. Selectivitatea

(151) Pentru a fi încadrată ca ajutor de stat, o măsură trebuie să fie selectivă. Compensația pentru obligația de serviciu public în legătură cu furnizarea serviciilor de transport maritim în cauză este acordată doar Laziomar, prin urmare este selectivă. Având în vedere că prioritatea la acostare a fost acordată doar societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Laziomar, această facilitate este, de asemenea, selectivă.

5.1.1.3. Avantajul economic

(152) Comisia amintește că o compensație pentru obligația de serviciu public acordată unei societăți poate să nu constituie un avantaj economic în anumite condiții strict definite.

(153) În special, în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark ([48]), Curtea de Justiție a statuat că nu intră sub incidența articolului 107 alineatul (1) din TFUE o intervenție a statului considerată drept o compensație care reprezintă contraprestația serviciilor furnizate de întreprinderile beneficiare în executarea obligațiilor de serviciu public, astfel încât aceste întreprinderi nu profită, în realitate, de un avantaj financiar, iar intervenția respectivă nu are, așadar, ca efect plasarea acestora într-o poziție concurențială mai favorabilă în raport cu întreprinderile concurente.

(154) Cu toate acestea, Curtea de Justiție a clarificat, de asemenea, faptul că, pentru ca o astfel de compensație pentru obligația de serviciu public să nu fie calificată drept ajutor de stat într-un anumit caz, trebuie să fie îndeplinite cele patru criterii cumulative (criteriile „Altmark”), rezumate mai jos:

— întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv obligații de serviciu public de îndeplinit, iar obligațiile în cauză trebuie definite în mod clar („criteriul Altmark 1”);

— parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent („criteriul Altmark 2”);

— compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile suportate în cursul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații („criteriul Altmark 3”);

— în cazul în care întreprinderea care urmează să îndeplinească obligațiile de serviciu public, într-un caz concret, nu este selectată prin intermediul unei proceduri de achiziții publice care ar permite selecția ofertantului capabil să furnizeze astfel de servicii la cel mai scăzut cost pentru comunitate, valoarea compensației necesare trebuie stabilită pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dispunând de mijloacele de transport adecvate pentru a putea îndeplini obligațiile de serviciu public necesare, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestora („criteriul Altmark 4”).

(155) Comisia a specificat modul în care aplică criteriile Altmark în cadrul Comunicării sale privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general („Comunicarea privind SIEG”) ([49]).

(156) Întrucât criteriile Altmark trebuie să fie îndeplinite în mod cumulativ, nerespectarea vreunuia dintre aceste criterii ar conduce Comisia la concluzia că măsura supusă evaluării oferă un avantaj economic beneficiarului. În continuare, Comisia va evalua mai întâi respectarea criteriului Altmark 4.

(157) Criteriul Altmark 4 prevede că valoarea compensației trebuie să fie la nivelul minim necesar pentru ca aceasta să nu fie calificată drept ajutor de stat. Acest criteriu este considerat a fi îndeplinit dacă beneficiarul compensației pentru obligația de serviciu public a fost selectat în urma unei proceduri de achiziții care permite selecția ofertantului capabil să furnizeze astfel de servicii la cel mai scăzut cost pentru comunitate sau, în caz contrar, dacă respectiva compensație a fost calculată prin raportare la costurile unei întreprinderi eficiente.

([48]) A se vedea Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

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

(158) Laziomar nu a fost aleasă ca urmare a unei proceduri de achiziții publice în cazul niciuneia dintre prelungirile convenției inițiale din perioada 1 iunie 2011-14 ianuarie 2014. Italia nu a făcut decât să prelungească sistemul deja în vigoare, ceea ce a permis operatorului prestabilit să beneficieze în continuare de compensații pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

(159) În plus, Italia nu a furnizat Comisiei nicio informație care să indice că nivelul compensației ar fi fost stabilit pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dispunând de mijloacele de transport corespunzătoare pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public necesare, le-ar fi suportat pentru îndeplinirea obligațiilor respective, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestora.

(160) Prin urmare, Comisia concluzionează că, în cazul de față, criteriul Altmark 4 nu a fost respectat.

(161) Întrucât cele patru condiții Altmark nu sunt respectate în mod cumulativ în cazul de față, Comisia concluzionează că compensația acordată pentru exploatarea rutelor maritime în temeiul convenției inițiale prelungite a oferit Laziomar un avantaj economic.

(162) Cu privire la prioritatea la acostare, Comisia amintește, mai întâi, că autoritatea italiană de concurență, AGCM, a considerat, cel puțin de două ori, că această măsură are o valoare economică ([50]). Cu toate acestea, Laziomar nu plătește nicio taxă pentru prioritatea la acostare (a se vedea considerentul 130). Mai mult, Comisia observă faptul că prioritatea la acostare poate, cel puțin în teorie, să diminueze costurile operatorului (de exemplu, pentru că acostarea garantată ar putea reduce timpul de așteptare în porturi și, prin urmare, ar conduce la costuri mai mici cu combustibilul) sau să sporească veniturile acestuia (de exemplu, pentru că anumite intervale orare ar putea atrage o cerere mai mare din partea pasagerilor). Într-adevăr, în măsura în care prioritatea la acostare permite o procedură de andocare mai rapidă, utilizatorii serviciului de transport cu feribotul ar putea prefera operatorul de servicii de transport cu feribotul care beneficiază de această măsură. Chiar dacă aceste efecte s-ar materializa doar în circumstanțe limitate sau ar fi relativ neimportante, prioritatea la acostare ar putea, totuși, să constituie un avantaj economic acordat Laziomar.

5.1.1.4. Efectul asupra concurenței și a schimburilor comerciale

(163) Atunci când un ajutor acordat de un stat membru consolidează poziția unei întreprinderi în raport cu alte întreprinderi concurente în cadrul schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, aceste din urmă întreprinderi trebuie considerate ca fiind afectate de ajutorul respectiv ([51]). Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței ([52]).

(164) În cazul de față, beneficiarul își desfășoară activitatea în concurență cu alte întreprinderi care furnizează servicii de transport maritim în Uniune, în special de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CEE) nr. 4055/86 al Consiliului ([53]) și a Regulamentului privind cabotajul maritim, care liberalizează piața transportului maritim internațional și, respectiv, a cabotajului maritim. Faptul că, pe anumite rute, Laziomar era, la acel moment, singurul operator nu înseamnă că alți operatori (internaționali) nu ar fi putut fi interesați să ofere servicii de transport maritim similare. Prin urmare, compensația pentru exploatarea rutelor maritime în temeiul convenției inițiale prelungite poate afecta schimburile comerciale din interiorul Uniunii și denatura concurența în cadrul pieței interne. Din aceleași motive, respectiva concluzie este valabilă și pentru prioritatea la acostare.

5.1.1.5. Concluzie

(165) Întrucât toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE sunt îndeplinite, Comisia concluzionează că atât compensația pentru obligația de serviciu public plătită în temeiul convenției inițiale prelungite succesiv, cât și prioritatea la acostare pentru rutele aferente serviciului public constituie ajutor de stat acordat Laziomar.

([50]) Decizia (UE) 2020/1412, considerentul 265.

([51]) A se vedea, în special, Hotărârea pronunțată în cauza Philip Morris/Comisia, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, punctul 11; Hotărârea pronunțată în cauza Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, punctul 21; Hotărârea pronunțată în cauza Italia/Comisia, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, punctul 44.

([52]) Hotărârea pronunțată în cauza Het Vlaamse Gewest/Comisia, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

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

5.1.1.6. Ajutor nou sau ajutor existent

(166) Comisia precizează, în primul rând, că, în prezenta decizie, nu evaluează compensația plătită Caremar (la momentul respectiv) pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public de transport maritim până la sfârșitul anului 2008. Evaluarea respectivei compensații și posibilitatea clasificării acesteia drept ajutor existent în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul privind cabotajul maritim fac obiectul unei decizii separate a Comisiei ([54]).

(167) În conformitate cu articolul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([55]), un ajutor nou „înseamnă orice ajutor, respectiv orice schemă de ajutor și orice ajutor individual care nu este ajutor existent, inclusiv modificările ajutoarelor existente". Mai mult, articolul 108 alineatul (3) din TFUE prevede că proiectele care urmăresc să instituie sau să modifice un ajutor existent trebuie să fie notificate în timp util Comisiei și nu pot fi puse în aplicare înainte de adoptarea unei decizii finale ([56]). În conformitate cu poziția instanțelor Uniunii ([57]), Comisia consideră că modificarea (și anume, prelungirea) duratei unei scheme de ajutor care avea o dată de expirare clară (31 decembrie 2008) este suficientă pentru a-l transforma într-un ajutor nou, indiferent dacă au fost sau nu modificate și alte caracteristici ale măsurii.

(168) Din motivele de mai sus, Comisia consideră că, indiferent dacă respectiva compensație acordată Caremar (la momentul respectiv) până la sfârșitul anului 2008 a fost clasificată drept ajutor existent ([58]), compensația pentru obligația de serviciu public plătită Laziomar în temeiul convenției inițiale prelungite succesiv ar trebui considerată ajutor nou. Această concluzie este valabilă și pentru prioritatea la acostare.

5.1.2. *Atribuirea noului contract de servicii publice grupat cu activitatea societății Laziomar*

(169) Pentru a concluziona dacă atribuirea noului contract de servicii publice grupat cu activitatea societății Laziomar constituie un avantaj pentru Laziomar și achizitorul acesteia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să evalueze respectarea criteriilor Altmark (a se vedea considerentul 154).

5.1.2.1. Criteriul Altmark 1

(170) Comisia reiterează faptul că nu există o definiție uniformă și precisă a unui serviciu care poate constitui un SIEG în temeiul dreptului Uniunii, fie în sensul primei condiții Altmark, fie în sensul articolului 106 alineatul (2) din TFUE ([59]). Punctul 46 din comunicare este formulat astfel:

„În absența unor norme specifice ale Uniunii care să definească criteriile pe baza cărora se stabilește existența unui SIEG, statele membre au o largă marjă de apreciere în ceea ce privește definirea unui anumit serviciu ca SIEG și în ceea ce privește acordarea de compensații prestatorului de servicii. *Competența Comisiei în această privință este limitată la a verifica dacă statul membru a făcut o eroare vădită atunci când a definit serviciul respectiv ca SIEG și la a evalua orice ajutor de stat pe care îl presupune compensația.* Dacă există norme specifice la nivelul Uniunii, marja de manevră a statelor membre este subordonată acestor norme, fără a se aduce atingere obligației Comisiei de a analiza dacă SIEG a fost corect definit în sensul controlului în materie de ajutor de stat."

(171) Prin urmare, autoritățile naționale sunt îndreptățite să considere că anumite servicii sunt de interes general și trebuie să fie realizate prin obligații de serviciu public pentru a se asigura că interesul public este protejat atunci când forțele pieței nu sunt suficiente pentru a garanta că serviciile sunt furnizate la nivelul sau în condițiile necesare.

(172) În domeniul cabotajului, au fost stabilite norme detaliate ale Uniunii care reglementează obligațiile de serviciu public atât în Regulamentul privind cabotajul maritim, cât și, în scopul examinării ajutorului de stat potențial acordat întreprinderilor angajate în transportul maritim, în Orientările comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim („orientările maritime") ([60]).

([54]) Decizia (UE) 2020/1411.
([55]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).
([56]) Hotărârea pronunțată în cauza DEI și Comisia/Alouminion tis Ellados, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, punctul 45.
([57]) Hotărârea pronunțată în cauzele conexate Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, T-127/99, T-129/99 și T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, punctul 175.
([58]) Decizia (UE) 2020/1411.
([59]) Hotărârea pronunțată în cauza BUPA și alții/Comisia, T-289/03, [2008] ECR II 81, punctul 96. A se vedea, de asemenea, concluziile avocatului general Tizzano în cauza Ferring, C-53/00, ECR I 9069 și concluziile avocatului general Jacobs în cauza GEMO, C-126/01, [2003] ECR I 13769.
([60]) Comunicarea Comisiei C(2004) 43 – Orientări comunitare privind ajutoarele de stat pentru transportul maritim (JO C 13, 17.1.2004, p. 3).

(173) Articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul privind cabotajul maritim prevede că:

„Un stat membru poate încheia contracte de servicii publice cu societăți de navigație care participă la servicii regulate spre, dinspre și între insule sau le poate impune obligații aferente serviciilor publice ca o condiție pentru furnizarea de servicii de cabotaj. În cazul în care un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații aferente serviciilor publice, face acest lucru pe o bază nediscriminatorie față de toți armatorii comunitari."

(174) Articolul 2 punctul 3 din Regulamentul privind cabotajul maritim stabilește că un contract de servicii publice poate reglementa: servicii de transport care satisfac norme stabilite de continuitate, regularitate, capacitate și calitate, servicii de transport suplimentare, servicii de transport la prețuri specificate și în condiții stabilite, în special pentru anumite categorii de pasageri sau anumite rute și adaptarea serviciilor la anumite cerințe efective.

(175) În conformitate cu secțiunea 9 din orientările maritime, „pot fi impuse obligații de serviciu public (OSP) sau pot fi încheiate contracte de serviciu public (CSP) pentru serviciile menționate la articolul 4 din Regulamentul (CEE) nr. 3577/92", și anume servicii regulate spre, dinspre și între insule.

(176) Din jurisprudența constantă rezultă că obligațiile de serviciu public pot fi impuse numai în cazul în care acestea sunt justificate de necesitatea de a asigura un nivel adecvat al serviciilor de transport maritim regulate care nu poate fi asigurat doar prin acțiunea forțelor pieței ([61]). Comunicarea referitoare la interpretarea Regulamentului privind cabotajul maritim ([62]) confirmă faptul că „[e]ste responsabilitatea statelor membre (inclusiv a autorităților locale și regionale, unde este cazul) și nu a armatorilor să stabilească rutele care necesită obligații ale serviciului public. În mod special, obligațiile aferente serviciului public pot fi aplicate pentru serviciile (regulate) de cabotaj insular în cazul imposibilității pieței de a furniza servicii adecvate". De asemenea, articolul 2 punctul 4 din Regulamentul privind cabotajul maritim definește obligațiile aferente serviciilor publice ca obligații pe care „armatorul [...] respectiv, dacă ar ține seama de propriul interes comercial, nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură sau în aceleași condiții".

(177) În conformitate cu jurisprudența ([63]), pentru a verifica dacă există o nevoie reală de serviciu public și dacă acesta a fost necesar și proporțional și, prin urmare, dacă primul criteriu Altmark este îndeplinit, Comisia va evalua:

1. dacă a existat **cerere din partea utilizatorilor**;

2. dacă respectiva cerere nu putea fi îndeplinită de operatorii de pe piață în absența unei obligații impuse de autoritățile publice (**existența unei disfuncționalități a pieței**);

3. dacă utilizarea unor simple obligații de serviciu public era insuficientă pentru a remedia această deficiență (**abordarea cea mai puțin dăunătoare**).

1. **Cererea din partea utilizatorilor**

(178) În acest caz, Laziomar a fost însărcinată cu furnizarea de servicii de transport de pasageri, de servicii mixte și de servicii de transport de mărfuri pe mai multe linii, astfel cum sunt prezentate în tabelul 9. Obligațiile de serviciu public impuse Laziomar au vizat porturile deservite, tipul și capacitatea navelor alocate pentru respectivele legături maritime exploatate în regim de serviciu public, frecvența serviciului și tarifele maxime care urmau să fie percepute.

(179) Astfel cum s-a menționat în considerentul 120, Italia a impus obligațiile de serviciu public prevăzute în noua convenție în principal pentru: (i) a asigura continuitatea teritorială dintre continent și insule; și pentru (ii) a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective, prin intermediul unor servicii de transport maritim regulate și fiabile. Comisia consideră că acestea sunt într-adevăr obiective legitime de interes public.

([61]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) și alții/ Administración General del Estado, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor de actualizare și rectificare a Comunicării privind interpretarea Regulamentului (CEE) nr. 3577/92 al Consiliului de aplicare a principiului liberei circulații a serviciilor la transporturile maritime în interiorul statelor membre (cabotaj maritim), Bruxelles [COM (2014) 232 final, din 22 aprilie 2014].

([63]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza SNCM/Comisia, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punctele 130 și 134.

(180) Din punct de vedere istoric, obiectivele urmărite de Italia nu au fost atinse doar prin interacțiunea forțelor pieței. În fapt, caracterul adecvat al acestor servicii a fost asigurat în mod tradițional prin obligații de serviciu public impuse în acest sens societăților fostului grup Tirrenia și consacrate în convențiile inițiale. Într-adevăr, Comisia observă că rutele în cauză au fost exploatate, în mare parte fără modificări, timp de mulți ani, și anume, cel puțin de la intrarea în vigoare a convenției inițiale. Italia și, în special, autoritățile regionale relevante au considerat că aceste servicii au fost (și au continuat să fie) necesare pentru a satisface cererea din partea utilizatorilor.

(181) Cu privire la rutele destinate exclusiv mărfurilor (și anume, linia T3 și linia T4), Comisia reamintește că Tribunalul a stabilit deja ([64]) faptul că, pentru a putea fi calificat drept un serviciu de interes economic general, serviciul în cauză nu trebuie să reprezinte în mod necesar un serviciu universal *stricto sensu*. Într-adevăr, noțiunea de serviciu universal nu implică faptul că serviciul în cauză trebuie să răspundă unei nevoi comune a întregii populații sau să fie prestat pe ansamblul unui teritoriu ([65]), ci, mai degrabă, să servească intereselor societății în ansamblu. În plus, Comisia consideră că legislația Uniunii nu împiedică statele membre să califice în mod valabil, în exercițiul marjei lor de apreciere, anumite servicii de transport maritim de mărfuri către și dinspre zone îndepărtate drept SIEG, cu condiția respectării principiilor prevăzute de Regulamentul privind cabotajul maritim.

(182) Italia a explicat că nevoile de serviciu public sunt legate de caracteristicile geografice și socio-economice speciale ale insulelor din Arhipelagul Pontin. Articolul 1 din contractul de servicii prevede că serviciile atribuite Laziomar sunt „[...] necesare pentru menținerea continuității teritoriale, astfel încât să se asigure aprovizionarea cu mărfuri, inclusiv cu mărfuri speciale, necesare pentru funcționarea corespunzătoare a serviciilor publice și sociale destinate Insulelor Pontine [...]”. În ceea ce privește Insula Ponza, continuitatea teritorială și aprovizionarea cu mărfuri și mărfuri speciale sunt necesare având în vedere distanța sa față de continent (aproximativ 27 de mile marine de Terracina) și numărul redus al locuitorilor (aproximativ 3 500 de locuitori). Considerații similare sunt valabile pentru Insula Ventotene (la aproximativ 31 de mile marine de Terracina și cu o populație de aproximativ 800 de locuitori). Frecvența regulată a acestor servicii de transport de mărfuri pe tot parcursul anului asigură, și în extrasezon, atunci când există o cerere mai scăzută din partea turiștilor, continuarea aprovizionării corespunzătoare a locuitorilor și a societăților comerciale de pe aceste insule. În plus, aceste servicii contribuie, de asemenea, la dezvoltarea economică a ambelor insule prin transportul de mărfuri și de mărfuri speciale (de exemplu, mărfuri periculoase, deșeuri municipale solide etc.) dinspre și înspre continent.

(183) În ceea ce privește serviciile de transport de pasageri și serviciile mixte, pentru a ilustra cererea reală, Italia a furnizat statistici agregate, care arată că, în 2012, Laziomar a transportat 240 430 de pasageri și 13 228 de vehicule pe rutele combinate aferente serviciului public în perioadele respective vizate de obligațiile de serviciu public. Cifrele pentru 2013 au fost mai ridicate (și anume, 254 167 de pasageri și 16 927 de vehicule). Acest lucru arată că, în cursul celor doi ani înainte ca Laziomar să fie însărcinată cu obligațiile de serviciu public, a existat o cerere globală semnificativă pentru servicii de transport maritim pe rutele respective (a se vedea considerentul 291 pentru statisticile detaliate aferente anilor 2011-2013 pe fiecare rută în parte).

(184) Pentru a demonstra în continuare faptul că această cerere din partea utilizatorilor s-a menținut atunci când Laziomar a început să își desfășoare activitatea în temeiul noului contract de servicii publice pe toate rutele, Italia a furnizat, de asemenea, statistici agregate până la sfârșitul anului 2019 (a se vedea tabelele 6-8). Acestea confirmă faptul că respectiva cererea din partea utilizatorilor a continuat să existe, cu unele ușoare deviații în sens ascendent sau descendent. În orice caz, o analiză a statisticilor pentru fiecare rută în parte pe fiecare an până la sfârșitul anului 2019 nu a furnizat niciun indiciu privind o eventuală dispariție a cererii din partea utilizatorilor pe anumite rute.

Tabelul 6

Statistici privind transportul de pasageri pentru anii 2014-2019

An	Linia T1	Linia T2	Linia T3	Linia T4	Linia A1	Linia A2	Linia A3	Număr total de pasageri
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]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza BUPA și alții/Comisia, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, punctul 186.

([65]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza Ahmed Saeed Flugreisen, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, punctul 55; Hotărârea pronunțată în cauza Corsica Ferries France, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, punctul 45; Hotărârea pronunțată în cauza Fred Olsen/Comisia, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, punctul 186 și următoarele.

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

Tabelul 7

Statistici privind transportul de vehicule pentru anii 2014-2019

An	Linia T1	Linia T2	Linia T3	Linia T4	Linia A1	Linia A2	Linia A3	Număr total de vehicule (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) Navele utilizate pe linia T4, linia A1, linia A2 și linia A3 nu pot transporta vehicule.

Tabelul 8

Mărfuri transportate în metri liniari pentru anii 2014-2019

An	Linia T3	Linia T4	Număr total de metri liniari
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) Comisia consideră că statisticile menționate mai sus demonstrează în mod clar că există o cerere reală pentru servicii de transport de pasageri, servicii mixte și servicii de transport de mărfuri pe fiecare dintre rutele respective aferente serviciului public. Prin urmare, se poate concluziona că aceste servicii vizează nevoi publice reale și răspund unei cereri autentice din partea utilizatorilor.

2. **Existența unei disfuncționalități a pieței**

(186) În conformitate cu punctul 48 din comunicarea privind SIEG, „nu este oportun să se impună o obligație specifică de serviciu public unei activități care este deja furnizată sau care poate fi furnizată în mod satisfăcător și în condiții – precum prețul, trăsăturile obiective privind calitatea, continuitatea și accesul la serviciu – compatibile cu interesul public, astfel cum este definit de către stat, de către întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață ([66])”. Prin urmare, Comisia trebuie să examineze dacă serviciul ar fi inadecvat în cazul în care furnizarea

([66]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza Analir și alții, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, punctul 71.

acestuia ar fi lăsată exclusiv pe seama forțelor pieței, având în vedere cerințele de serviciu public impuse de către statul membru prin noul contract de servicii publice. Punctul 48 din comunicarea privind SIEG menționează în această privință că „evaluarea Comisiei se limitează la a verifica dacă statul membru a făcut o eroare vădită".

(187) Comisia constată că, în cursul perioadei de timp anterioare semnării noului contract de servicii publice cu Laziomar, alți operatori au oferit servicii de transport cu feribotul pe unele rute care fac obiectul noului contract de servicii publice, deși nu neapărat pe tot parcursul anului, cu aceeași frecvență și de același tip. Având în vedere situația concurențială care a precedat momentul atribuirii din 15 ianuarie 2014, Comisia va evalua pentru fiecare rută în cauză dacă serviciile furnizate de alți operatori au fost echivalente celor pe care Laziomar trebuie să le furnizeze în temeiul noului contract de servicii publice.

(188) Tabelul 9 prezintă situația concurențială pe fiecare dintre rutele exploatate de Laziomar la data actului de atribuire:

Tabelul 9

Situația concurențială pe rutele exploatate de Laziomar

Ruta	Laziomar (călătorii pe tot parcursul anului)	Concurenți
Formia-Ponza (linia T1)	Servicii mixte (pasageri, vehicule și mărfuri)	Nu există
Formia-Ventotene (linia T2)	Servicii mixte (pasageri, vehicule și mărfuri)	Nu există
Terracina-Ponza (linia T3) – rută nouă	Servicii mixte și de transport de mărfuri cu o medie de: — din ianuarie până în martie și din octombrie până în decembrie, patru călătorii (pe săptămână) – exclusiv servicii de transport de mărfuri; — în aprilie și septembrie, patru călătorii (pe săptămână) – exclusiv servicii de transport de mărfuri și patru călătorii (pe săptămână) – servicii mixte; — din mai până în august, cinci călătorii (pe săptămână) – exclusiv servicii de transport de mărfuri și cinci călătorii (pe săptămână) – servicii mixte.	Navigazione Libera del Golfo („NLG") – exclusiv servicii de transport de pasageri cu o medie de: — din aprilie până în mai și din septembrie până în octombrie, trei călătorii (pe săptămână); — din iunie până în august, una până la două călătorii (pe zi).
Terracina-Ventotene (linia T4) – rută nouă	Servicii de transport de mărfuri cu o medie de: — din ianuarie până în martie și din octombrie până în decembrie, o călătorie (pe săptămână); — în aprilie și septembrie, două călătorii (pe săptămână); — din mai până în august, cinci călătorii (pe săptămână).	Serviciul exclusiv de transport de pasageri furnizat de NLG (ca extensie a liniei T3), cu o singură călătorie pe săptămână din iulie până în august
Anzio-Ponza (linia A1)	Servicii de transport de pasageri (cu nave cu aripi portante) în perioada iunie-septembrie, cu o călătorie pe zi și două călătorii în zilele de vineri, în weekend și în zilele de sărbători legale	Vetor – servicii de transport de pasageri cu o medie de: — din iunie până în iulie, două până la trei călătorii de luni până vineri și patru până la cinci călătorii în weekend (pe zi – a se vedea considerentul 192); — în august, trei până la patru călătorii de luni până vineri și patru până la cinci călătorii în weekend (pe zi); — în septembrie, o călătorie (pe zi – a se vedea considerentul 192).

Formia-Ponza (linia A2)	Servicii de transport de pasageri (cu nave cu aripi portante)	Nu există
Formia-Ventotene (linia A3)	Servicii de transport de pasageri (cu nave cu aripi portante)	Nu există

(189) Comisia consideră, astfel cum se arată în mod clar în tabelul 9, că serviciile oferite de Laziomar nu sunt substituibile celor oferite de alți concurenți, întrucât aceștia din urmă nu îndeplinesc sau nu îndeplinesc în totalitate obligațiile de serviciu public prevăzute de noul contract de servicii publice încheiat cu Laziomar. Astfel, pe patru dintre cele șapte rute nu există niciun alt operator în afară de Laziomar care să ofere serviciul în cauză (liniile T1, T2, A2 și A3). Prin urmare, obligațiile de serviciu public prevăzute în contractul încheiat cu Laziomar pentru exploatarea acestor rute sunt justificate de o necesitate publică reală de a asigura continuitatea teritorială, având în vedere că această necesitate nu poate fi satisfăcută doar prin acțiunea pieței.

(190) În ceea ce privește rutele pe care alți operatori oferă, de asemenea, servicii (liniile T3, T4 și A1), Comisia consideră că există diferențe majore în ceea ce privește tipul, regularitatea, capacitatea și prețul serviciilor oferite din motivele detaliate la punctele următoare.

(191) Laziomar exploatează liniile T3 și T4 pe tot parcursul anului în mod continuu, în timp ce NLG, celălalt operator de pe aceste linii, nu oferă acest serviciu continuu pe tot parcursul anului sau nu o face la același nivel de frecvență precum Laziomar. În plus, Laziomar oferă servicii mixte și de transport de mărfuri (linia T3) și servicii de transport de mărfuri (linia T4) utilizând o navă cu capacitate de transport de mărfuri, vehicule și până la 400 de pasageri, în timp ce NLG utilizează o ambarcațiune de mare viteză numai pentru transportul de pasageri. În sfârșit, există o diferență semnificativă de preț între cei doi operatori. Pentru linia T3, pe care ambii operatori transportă pasageri (spre deosebire de linia T4, pe care Laziomar oferă servicii de transport de mărfuri), prețul oferit de NLG vizează sectorul turistic (de exemplu, prețul biletului într-un singur sens pentru adulți este cuprins între 24 EUR și 26 EUR, iar pentru copiii cu vârsta de până la 12 ani între 13 și 15 EUR). Pe de altă parte, în ceea ce privește tarifele practicate, serviciile oferite de Laziomar fac obiectul obligațiilor de serviciu public (de exemplu, prețul biletului într-un singur sens pentru adulți se ridică la 10 EUR, iar pentru copiii cu vârsta de până la 12 ani la 5 EUR), cu aplicarea unor tarife sociale în cazul rezidenților și al navetiștilor (prețul biletului într-un singur sens se ridică la aproximativ 3,50 EUR). În consecință, în lipsa serviciilor oferite de Laziomar pe aceste rute specifice, nu ar fi satisfăcută nevoia de serviciu public în ceea ce privește asigurarea unei legături regulate a acestei insule cu continentul, întrucât NLG nu ar fi putut furniza aceleași servicii și în aceleași condiții precum Laziomar pe întreaga perioadă contractuală.

(192) În ceea ce privește linia A1, atât Laziomar, cât și concurentul său, Vetor, oferă servicii de transport de pasageri numai în timpul sezonului de vară (între iunie și septembrie). Cu toate acestea, Italia a furnizat informații care arată că serviciile oferite de Vetor vizează în principal sectorul turistic și că acestea sunt furnizate în condiții de piață. Deși, în conformitate cu orarul de circulație din 2013 (și anume, din anul anterior încheierii actului de atribuire cu Laziomar), astfel cum se ilustrează în tabelul 9, Vetor pare să ofere o frecvență mai ridicată a călătoriilor decât Laziomar, Comisia observă că serviciile respective nu au fost efectiv furnizate în mod continuu zilnic. Mai exact, serviciile nu au fost furnizate la 4, 5, 11 și 12 iunie 2013 și între 10 și 12 septembrie și 16 și 20 septembrie 2013. Informațiile prezentate de Italia arată că nici în anii următori ai perioadei de atribuire serviciile furnizate de Vetor nu au asigurat o legătură zilnică pe această rută. De exemplu, în 2018, Vetor nu a furnizat servicii la 5 și 6 iunie și între 17 și 20 septembrie. Prin urmare, în general, frecvențele serviciilor oferite de Vetor variază în funcție de lună.

(193) În plus, în temeiul contractului de servicii, Laziomar face obiectul unor obligații de serviciu public în ceea ce privește continuitatea și calitatea. Astfel, în cazul în care nu asigură serviciile în absența unui motiv întemeiat, societății Laziomar i se aplică o reducere corespunzătoare a remunerației, precum și penalități. În plus, obligația de calitate implică faptul că Laziomar trebuie să respecte standarde minime precise în ceea ce privește, printre altele, fiabilitatea, condițiile de igienă și confortul pe parcursul călătoriei. Vetor, pe de altă parte, care nu face obiectul obligațiilor de serviciu public, nu trebuie să îndeplinească standarde înalte de calitate în timpul furnizării serviciilor. De asemenea, din punctul de vedere al capacității de transport, nava Laziomar poate transporta maximum 300 de pasageri, comparativ cu aproximativ 150 de pasageri care pot fi transportați cu nava cu aripi portante deținută de Vetor.

(194) În sfârșit, există o diferență semnificativă de preț între cei doi operatori. Prețul oferit de Vetor vizează în principal sectorul turistic (de exemplu, prețul biletului într-un singur sens pentru adulți se ridică la 36 EUR, fiind mai mare în weekend, respectiv 46 EUR, în timp ce prețul biletului pentru copiii cu vârsta de până la 12 ani se ridică la 18 EUR), iar tariful pentru rezidenți este de 23 EUR. Vetor are, de asemenea, libertatea de a stabili prețul biletelor și de a-l ajusta în consecință pe o bază pur comercială. Pe de altă parte, în ceea ce privește tarifele practicate, serviciile oferite de Laziomar fac obiectul obligațiilor de serviciu public (de exemplu, prețul unui bilet într-un singur sens pentru

adulți se ridică la 23,40 EUR, iar pentru copiii cu vârsta de până la 12 ani la 11,70 EUR), cu aplicarea unor tarife sociale în cazul rezidenților și al navetiștilor (prețul unui bilet într-un singur sens se ridică la numai 7 EUR). În consecință, în lipsa serviciilor oferite de Laziomar pe această rută specifică, nu ar fi satisfăcută nevoia de serviciu public în ceea ce privește asigurarea unei legături regulate a acestei insule cu continentul la prețuri accesibile, întrucât Vetor nu ar fi putut furniza aceleași servicii și în aceleași condiții precum Laziomar pe întreaga perioadă contractuală.

(195) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că, la momentul atribuirii serviciilor societății Laziomar, doar acțiunea forțelor pieței nu era suficientă pentru a răspunde nevoilor de serviciu public. Într-adevăr, pe o serie de rute, Laziomar era singurul operator, în timp ce, pe celelalte rute, serviciile furnizate de concurenți în Arhipelagul Pontin nu erau echivalente în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și prețul și, prin urmare, acestea nu au răspuns pe deplin obligațiilor de serviciu public prevăzute în noul contract de servicii încheiat cu Laziomar.

3. **Abordarea cea mai puțin dăunătoare**

(196) Comisia observă că Italia a ales mai degrabă să încheie un contract de servicii publice cu un operator (Laziomar) decât să impună obligații de serviciu public tuturor operatorilor interesați de deservirea rutelor în cauză. Pe baza informațiilor furnizate de Italia, Comisia admite faptul că cererea din partea utilizatorilor nu ar fi putut fi satisfăcută prin impunerea unor obligații de serviciu public (a se vedea considerentul 180). Mai exact, Laziomar este singurul operator pe mai multe rute și, acolo unde acest lucru nu este valabil, oferta furnizată de ceilalți operatori nu satisface (toate) cerințele de regularitate, continuitate, capacitate și preț. Mai mult, exploatarea majorității rutelor, în special în extrasezon, este generatoare de pierderi, astfel încât, în lipsa compensației pentru obligația de serviciu public, acestea nu ar mai fi exploatate deloc. În plus, Comisia ia act de afirmația Italiei potrivit căreia opțiunea pentru un contract de servicii publice a fost, de asemenea, necesară în vederea privatizării Laziomar. Mai exact, Italia susține că organizarea unei proceduri de achiziții pentru Laziomar împreună cu un contract nou de servicii publice a permis: (i) să se asigure continuitatea serviciului public de transport maritim; și (ii) să se maximizeze valoarea pentru stat. Din aceste motive, Comisia a fost de acord (a se vedea considerentul 89) ca Italia să organizeze o procedură de achiziții pentru Laziomar împreună cu un nou contract de servicii publice. Procedând astfel, Comisia a acceptat, de asemenea, și reiterează în prezenta decizie faptul că Italia nu s-a putut baza pe obligații de serviciu public aplicabile tuturor operatorilor, ci, mai degrabă, aceasta a încheiat un contract de servicii publice doar cu Laziomar.

Concluzie

(197) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită atunci când a definit serviciile încredințate Laziomar drept servicii de interes economic general. Îndoielile exprimate de Comisie în decizia din 2012 sunt, prin urmare, înlăturate.

(198) Pentru a concluziona că criteriul Altmark 1 este respectat, Comisia trebuie să verifice în continuare dacă Laziomar a fost însărcinată cu obligații de serviciu public care au fost clar definite. În această privință, Comisia constată că obligațiile de serviciu public sunt descrise în mod clar în noul contract de servicii publice și în anexele sale (care includ, de exemplu, specificații pentru nave pentru fiecare rută). În mod similar, normele care reglementează compensația sunt detaliate în noul contract de servicii publice, în legea din 2009 și în directiva CIPE. De asemenea, noul contract de servicii publice are o durată clară (10 ani), identifică Laziomar drept operatorul de servicii publice și conține modalitățile de evitare a supracompensării și de recuperare a eventualelor supracompensații (a se vedea, de asemenea, considerentul 215). Prin urmare, Comisia concluzionează că primul criteriu Altmark este respectat.

Prioritatea la acostare

(199) Articolul 19-*ter* alineatul (21) din legea din 2009 menționează în mod clar faptul că prioritatea la acostare este necesară pentru a garanta continuitatea teritorială cu insulele și din perspectiva obligațiilor de serviciu public ale societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Laziomar. Într-adevăr, dacă nu ar exista nicio prioritate la acostare pentru societățile însărcinate cu obligații de serviciu public, acestea ar putea (uneori) să fie nevoite să își aștepte rândul înainte să acosteze și, prin urmare, să aibă întârzieri, ceea ce ar submina scopul de a asigura o legătură fiabilă și convenabilă pentru cetățeni. Un orar de circulație regulat este, într-adevăr, necesar pentru a satisface nevoile de mobilitate ale populației insulelor și pentru a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective. Mai mult, având în vedere că, în noul contract de servicii publice, există obligații specifice privind planificarea orară a plecărilor pe rutele aferente serviciului public, prioritatea la acostare contribuie la asigurarea faptului că porturile alocă danele și orarele de acostare într-un mod care să permită operatorului de servicii publice să își respecte obligațiile de serviciu public. În acest context, Comisia consideră că această măsură este acordată pentru a permite Laziomar să își îndeplinească obligațiile de serviciu public care reprezintă SIEG autentice (a se vedea considerentul 197). Mai mult, Italia a confirmat că prioritatea la acostare este aplicabilă doar serviciilor furnizate în regim de serviciu public. Prin urmare, prioritatea la acostare respectă, de asemenea, prima condiție din Hotărârea *Altmark*.

5.1.2.2. Criteriul Altmark 2

(200) Comisia reamintește faptul că, în decizia din 2012 (a se vedea punctul 205), a considerat, cu titlu preliminar, că al doilea criteriu din Hotărârea Altmark este respectat.

(201) În acest context, Comisia constată că parametrii care stau la baza calculării compensației au fost stabiliți în prealabil și respectă cerințele de transparență în conformitate cu al doilea criteriu Altmark.

(202) Mai exact, parametrii pe baza cărora a fost calculată compensația sunt explicați în detaliu în directiva CIPE și au fost aplicați în noul contract de servicii publice (și anexele la acesta), iar valorile maxime ale compensației sunt prevăzute în legea din 2009. Metoda de calculare a compensației, inclusiv, de exemplu, elementele de cost luate în considerare, sunt detaliate în directiva CIPE. Având în vedere faptul că prioritatea la acostare nu presupune o compensație financiară pentru Laziomar, Comisia consideră că această măsură respectă criteriul Altmark 2.

(203) Prin urmare, Comisia concluzionează că a doua condiție din Hotărârea Altmark este respectată.

5.1.2.3. Criteriul Altmark 3

(204) În conformitate cu a treia condiție Altmark, compensația primită pentru îndeplinirea obligației de SIEG nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în totalitate sau în parte costurile suportate în cursul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor respective.

(205) Cu toate acestea, Hotărârea Altmark nu conține o definiție precisă a profitului rezonabil. Potrivit comunicării privind SIEG, prin „profit rezonabil” ar trebui să se înțeleagă rata rentabilității capitalului de care ar avea nevoie o întreprindere tipică atunci când analizează dacă să furnizeze sau nu serviciul de interes economic general pe întreaga durată de atribuire, ținând cont de nivelul de risc. Nivelul de risc depinde de sectorul vizat, de tipul serviciului și de caracteristicile mecanismului de compensare.

(206) În decizia din 2012, Comisia a exprimat o serie de îndoieli cu privire la proporționalitatea compensației plătite societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Laziomar, începând cu 2014. În special, în ceea ce privește compensația plătită începând cu 2010, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că prima de risc fixă de 6,5 % nu a reflectat un nivel adecvat de risc deoarece, *prima facie*, Laziomar nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii. Mai exact, elementele de cost în scopul calculării compensației includ toate costurile implicate în furnizarea serviciului și, de exemplu, au fost luate în calcul variații ale prețurilor combustibilului. Prin urmare, Comisia a considerat la acel moment că este posibil ca Laziomar să fi primit o compensație prea mare.

(207) Comisia constată că anumite aspecte ale metodei de compensare, astfel cum sunt prevăzute în noul contract de servicii publice, par, într-adevăr, să reducă riscul comercial suportat de Laziomar. În special, tarifele maxime pe care le poate percepe Laziomar sunt ajustate anual pentru a lua în calcul inflația și pentru a reflecta variațiile indicelui prețurilor de consum. Mai mult, noul contract de servicii publice conține anumite clauze (a se vedea considerentul 78) care urmăresc să mențină echilibrul economico-financiar al serviciului public. În special, în cazul în care compensația pentru obligația de serviciu public ar fi insuficientă pentru a acoperi costul serviciilor încredințate prin noul contract de servicii publice, aceste clauze permit revizuirea: (i) sistemului tarifar; (ii) a nivelului serviciilor publice oferite; (iii) a nivelului plafonului anual al prețurilor; și (iv) a subvențiilor de capital pentru investiții.

(208) În conformitate cu articolul 25 din contract, atunci când există o discrepanță în ceea ce privește echilibrul său economico-financiar, Laziomar poate solicita o reechilibrare a contractului prin prezentarea unei propuneri regiunii Lazio. Această propunere este ulterior prezentată comisiei tehnice responsabile cu gestionarea contractului.

(209) Deși aceste măsuri de protecție par să reducă riscul comercial suportat de Laziomar, Comisia consideră că societatea rămâne expusă riscului ca respectiva compensație să nu fie suficientă pentru a acoperi costurile aferente furnizării serviciului în cauză. Este posibil ca propunerea de reechilibrare să nu fie acceptată întotdeauna, întrucât regiunea Lazio se pronunță asupra fondului circumstanțelor prezentate și adoptă o decizie după ce a obținut avizul comisiei tehnice în termen de 90 de zile de la prezentarea solicitării de către Laziomar. Până la adoptarea unei decizii, Laziomar are obligația de a continua să furnizeze serviciul public fără modificări. Într-adevăr, astfel cum a susținut Italia, acest mecanism este dificil și are o aplicare foarte strictă; prin urmare, Laziomar nu a utilizat până în prezent această posibilitate.

(210) În plus, Comisia observă că nu toate categoriile de costuri sunt supuse unei contribuții de reechilibrare. În special, în conformitate cu articolul 25 din contractul de servicii publice, costurile legate de ineficiențele de gestionare, cheltuielile financiare, orice majorări a costurilor unitare cu personalul în vederea îndeplinirii cerințelor legale în domeniul muncii și orice costuri legate de politica comercială aplicată de Laziomar ar trebui să fie suportate de Laziomar. Prin urmare, Laziomar își păstrează motivația de a-și desfășura activitatea în mod eficient și la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(211) Astfel cum se menționează în considerentele 48-52, directiva CIPE prevede că se utilizează o primă de risc de 6,5 % pentru a se stabili rentabilitatea capitalului cu ajutorul formulei WACC. Cu toate acestea, în practică, procentul de 6,5 % a fost aplicat ca rată forfetară a rentabilității capitalului (a se vedea, de asemenea, considerentul 136).

(212) În acest context, indiferent de suma compensatorie la care Laziomar ar avea dreptul, ținând seama de prima de risc de 6,5 %, Laziomar nu poate primi niciodată mai mult decât suma maximă stabilită în contractul de servicii publice (a se vedea considerentul 76). În conformitate cu punctul 47 din cadrul SIEG din 2011, Comisia evaluează dacă a existat o supracompensare pe întreaga durată a contractului. Astfel cum se indică în tabelul 10, cifrele pentru perioada 2014-2019 arată că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public efectiv primită a fost insuficientă (cu excepția sumelor pentru 2016 și 2018 – acestea situându-se însă sub plafonul convenit în temeiul contractului, și anume, 13 524 536 EUR) pentru a acoperi costul net al serviciului (și anume, o plată în valoare de 80 173 862 EUR pentru un cost net de 80 397 000 EUR), chiar înainte de a lua în considerare prima de risc de 6,5 % (și anume, 1 928 000 EUR). În esență, pentru perioada 2014-2019, Laziomar a primit cu aproximativ 2 150 000 EUR mai puțin decât suma eligibilă [și anume, 82 325 000 EUR (compensație eligibilă) minus 80 173 862 EUR (compensație efectivă)], calculată utilizând metodologia care include rentabilitatea capitalului de 6,5 %. Aceasta înseamnă că, în practică, Laziomar nu a primit suma calculată ca rentabilitate a capitalului. De fapt, rentabilitatea capitalului Laziomar pentru întreaga perioadă (până în 2019) a fost zero și nu 6,5 %, valoarea prevăzută inițial de Italia ([67]). Această cifre confirmă faptul că dispozițiile de reechilibrare prevăzute la articolul 25 din contract nu protejează Laziomar împotriva tuturor riscurilor legate de furnizarea serviciului public.

Tabelul 10

Costul net al serviciului public furnizat de Laziomar în perioada 2014-2019

(EUR)

Misiunea de serviciu public a Laziomar	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Total general
Venituri totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Costuri totale	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Amortizări	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([67]) Valoarea totală a compensației primite de Laziomar în perioada 2014-2019 a fost mai mică decât costul net suportat pentru furnizarea serviciului public, fără a ține seama de rentabilitatea capitalului.

= Costul net al serviciului public	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Rentabilitatea capitalului (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Valoare eligibilă pentru compensație	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Compensația efectivă	13 375 000	13 376 000	13 330 000	13 370 070	13 356 282	13 366 510	80 173 862
= Supra/ subcompen-sare	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	– 2 151 138

(213) În ceea ce privește nivelul profitului rezonabil, în cursul investigației oficiale (a se vedea considerentul 136), Italia a clarificat faptul că, întrucât valoarea compensației este plafonată prin legea din 2009, s-a luat decizia de a simplifica modul de calcul prin aplicarea valorii de 6,5 % ca rată forfetară a rentabilității capitalului. Italia consideră că abordarea sa simplificată este prudentă și nu permite o compensație mai ridicată pentru Laziomar decât cea stabilită în temeiul directivei CIPE.

(214) În acest context, Comisia a comparat rentabilitatea capitalului angajat de 6,5 % care a fost aplicată în cazul Laziomar cu rentabilitatea medie a capitalului generată de un grup de referință în 2013 (anul anterior atribuirii serviciilor către Laziomar). Grupul de referință este format din operatori de servicii de transport cu feribotul selectați care au exploatat rute maritime în interiorul Italiei sau între Italia și alte state membre ([68]). Analiza arată că rentabilitatea capitalului aplicată Laziomar este similară rentabilității medii generate de societățile din grupul de referință. Această comparație ilustrează faptul că, în anul anterior atribuirii serviciilor către Laziomar, o rentabilitate de 6,5 % a capitalului nu era nerezonabilă.

(215) În continuare, Comisia ia act în mod pozitiv de faptul că noul contract de servicii publice impune Laziomar să trimită Ministerului Infrastructurii și Transporturilor, în fiecare an, contabilitatea de gestiune (defalcată pe fiecare rută în parte și certificată de un auditor independent) pentru a-i permite acestuia să verifice dacă a existat o supracompensare. Acest lucru oferă o garanție suplimentară în vederea asigurării faptului că Laziomar nu poate beneficia de nicio supracompensare. De asemenea, Italia a transmis contabilitatea de gestiune pentru perioada 2014-2019, oferind astfel Comisiei posibilitatea de a efectua calculele din tabelul 10.

(216) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Laziomar nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile suportate în cursul îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil. Mai exact, Comisia consideră că prima de risc de 6,5 % prevăzută de directiva CIPE trebuie să fie evaluată în combinație cu valoarea maximă a compensației prevăzută de contractul de servicii publice. În acest sens, rentabilitatea capitalului pe care Laziomar putea să o preconizeze dintr-o perspectivă *ex ante* a fost în conformitate cu riscurile la care a fost expusă în furnizarea serviciilor publice în temeiul contractului de servicii publice. Îndoielile Comisiei privind respectarea celei de a treia condiții din Hotărârea Altmark sunt, așadar, înlăturate.

(217) În ceea ce privește prioritatea la acostare și orice posibilă supracompensare care ar putea rezulta din aceasta, Comisia observă că, în măsura în care această acțiune ar reduce cheltuielile de funcționare sau ar crește veniturile operatorului de serviciu public, aceste efecte s-ar reflecta în totalitate în contabilitatea internă a operatorului. Analiza Comisiei (a se vedea considerentul 212) a confirmat faptul că, în perioada 2014-2019, Laziomar nu a primit nicio supracompensație. Prin urmare, Comisia concluzionează că și prioritatea la acostare respectă al treilea criteriu Altmark.

([68]) În special, este vorba despre Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV și Caronte & Tourist. Alte societăți ale fostului grup Tirrenia (de exemplu, Caremar, CIN, Siremar) au fost excluse din grupul de referință.

5.1.2.4. Criteriul Altmark 4

(218) Al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit dacă beneficiarul compensației pentru furnizarea unui SIEG a fost selectat în urma unei proceduri de achiziții care permite selecția unui ofertant capabil să furnizeze acel SIEG la cel mai scăzut cost pentru comunitate sau, în caz contrar, dacă respectiva compensație a fost calculată prin raportare la costurile unei întreprinderi eficiente.

(219) În conformitate cu punctul 63 din comunicarea privind SIEG, cel mai simplu mod pentru ca autoritățile publice să îndeplinească al patrulea criteriu Altmark este de a organiza o procedură de achiziții publice în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, în conformitate cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([69]) și cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([70]).

(220) Comisia observă că, în cazul de față, procedura de achiziții a fost lansată înainte de intrarea în vigoare a Directivei 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([71]) (care se aplică în cazul contractelor de achiziții publice atribuite pentru furnizarea serviciilor de transport maritim) și a Directivei 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([72]). La acea dată, erau încă în vigoare Directiva 2004/17/CE și Directiva 2004/18/CE. Cu toate acestea, Directiva 2004/17/CE nu se aplică serviciilor de transport maritim, cum sunt cele furnizate de Laziomar. Într-adevăr, articolul 5 din Directiva 2004/17/CE menționează în mod clar faptul că domeniul său de aplicare include doar serviciile în domeniul transportului feroviar, prin sisteme automate, cu tramvai, troleibuz, autobuz sau prin cablu.

(221) În schimb, în temeiul considerentului 20 din Directiva 2004/18/CE, contractele de achiziții publice atribuite de autoritățile contractante în cadrul activităților lor de prestare de servicii în sectorul transportului maritim, de coastă sau fluvial intră în domeniul de aplicare al acestei directive. Cu toate acestea, serviciile de transport naval sunt enumerate, de asemenea, în anexa II B la respectiva directivă, ceea ce implică ([73]) faptul că acestea fac obiectul exclusiv al articolului 23 și al articolului 35 alineatul (4) din aceasta. Acest lucru înseamnă că, în temeiul Directivei 2004/18/CE, un contract de achiziții publice pentru servicii de transport maritim face obiectul exclusiv al obligațiilor privind specificațiile tehnice (articolul 23) și al obligației de a publica un anunț de atribuire a contractului [după ce contractul a fost atribuit și, prin urmare, la sfârșitul, și nu la începutul, procedurii de atribuire: articolul 35 alineatul (4)]. Toate celelalte norme prevăzute de Directiva 2004/18/CE, inclusiv prevederile privind conținutul anunțurilor care trebuie publicate [articolul 36 alineatul (1)], precum și dispozițiile referitoare la criteriile de selecție (articolele 45-52), nu sunt aplicabile contractelor de achiziții publice pentru serviciile de transport maritim.

(222) Mai mult, Directiva 2004/18/CE nu se aplică în niciun caz concesionării serviciilor, astfel cum este definită la articolul 1 alineatul (4) ([74]). Potrivit Comisiei, concesionarea serviciilor (și contractele de achiziții publice) care prezintă un oarecare interes transfrontalier rămân totuși sub incidența principiilor generale privind transparența, nediscriminarea și egalitatea de tratament prevăzute de tratat.

(223) Pe baza celor menționate mai sus, Comisia concluzionează că Directiva 2004/18/CE se poate aplica doar în cazul unui contract de achiziții publice, dar nu atunci când acesta vizează o concesionare de servicii. În plus, având în vedere că, în cazul de față, sunt vizate servicii de transport naval care fac obiectul unui contract de servicii publice, potrivit celor menționate mai sus, ar fi aplicabilă doar o parte din cerințele respectivei directive. În acest context, Comisia consideră că nu se poate baza doar pe conformitatea cu directivele privind achizițiile publice pentru a

([69]) Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 de coordonare a procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale (JO L 134, 30.4.2004, p. 1).

([70]) Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 31 martie 2004 privind coordonarea procedurilor de atribuire a contractelor de achiziții publice de lucrări, de bunuri și de servicii (JO L 134, 30.4.2004, p. 114).

([71]) Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 65).

([72]) Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE (JO L 94, 28.3.2014, p. 243).

([73]) În temeiul articolului 21 din Directiva 2004/18/CE.

([74]) Articolul 1 alineatul (4) din Directiva 2004/18/CE prevede astfel: „«Concesionarea serviciilor» este un contract care prezintă aceleași caracteristici ca un contract de achiziții publice de servicii, cu excepția compensației pentru serviciile prestate, care poate consta fie exclusiv în dreptul de exploatare a serviciilor, fie în dreptul de exploatare și o plată."

demonstra respectarea celui de al patrulea criteriu Altmark. Din acest motiv, Comisia evaluează în continuare dacă procedura de achiziții utilizată de Italia a fost competitivă, transparentă, nediscriminatorie și necondiționată. Pentru a efectua această evaluare, Comisia se bazează pe orientările relevante prezentate în comunicarea sa privind noțiunea de ajutor ([75]) (în special la punctele 89 și următoarele) și pe comunicarea privind SIEG (în special la punctele 63 și următoarele).

Natura competitivă și transparentă a procedurii de achiziții

(224) Punctul 90 din comunicarea privind noțiunea de ajutor specifică faptul că o procedură de ofertare trebuie să fie competitivă ([76]) pentru a permite tuturor ofertanților interesați și calificați să participe la proces. Mai mult, în conformitate cu punctul 91 din comunicarea respectivă, procedura trebuie să fie transparentă pentru a permite tuturor ofertanților interesați să fie informați în mod egal și adecvat în fiecare etapă a procedurii de ofertare. De asemenea, punctul respectiv subliniază faptul că accesibilitatea informațiilor, o perioadă de timp suficientă pentru ofertanții interesați și claritatea criteriilor de selecție și de atribuire sunt toate elemente esențiale ale unei proceduri de selecție transparente și precizează faptul că o procedură de ofertare trebuie să fie suficient de bine promovată, astfel încât toți ofertanții potențiali să poată lua act de aceasta.

(225) În cazul de față, cererea de exprimare a interesului a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, în Monitorul Oficial al Republicii Italiene, în patru cotidiene naționale și locale din Italia, precum și pe site-ul web al regiunii Lazio (a se vedea considerentul 58). Această cerere a invitat pe oricine care poate „garanta continuitatea serviciului de transport maritim" să își exprime interesul și nu a impus alte condiții. Ofertanților potențiali li s-a oferit suficient timp să își exprime interesul în mod corespunzător, condiție care le-a permis ulterior să participe în continuare la proces. Prin urmare, Comisia consideră că intenția regiunii Lazio de a vinde Laziomar și de a atribui contractul de servicii publice a fost comunicată la scară largă, ajungând astfel la cunoștința tuturor ofertanților posibili.

(226) În plus, ofertanților trebuie să li se pună la dispoziție toate documentele și informațiile necesare pentru participarea la procedura de ofertare, care să le permită să evalueze în mod corespunzător societatea pusă în vânzare. Aceste informații trebuie puse la dispoziția ofertanților potențiali într-un mod transparent și nediscriminatoriu, toți participanții interesați având acces egal la informațiile relevante.

(227) Mai întâi, cererea de exprimare a interesului a menționat că ofertanții trebuiau să poată „garanta continuitatea serviciului de transport maritim". Acesta a fost singurul criteriu de selecție pe care l-a aplicat Italia pentru a stabili dacă părțile interesate puteau sau nu să participe la procedura de achiziții. Deși cererea nu specifica modul în care ofertanții puteau dovedi îndeplinirea acestei cerințe, acest lucru presupunea, în mod implicit, că puteau fi utilizate orice mijloace de probă ([77]). Comisia consideră că acest criteriu de selecție a fost clar pentru toți ofertanții interesați și că, de asemenea, a fost justificat având în vedere obiectivul urmărit.

(228) În al doilea rând, trimiterea la legea din 2009 a precizat în mod clar părților interesate faptul că se va încheia o nouă convenție/un nou contract de servicii publice la finalizarea procedurii de achiziții și că valoarea anuală maximă a compensației pentru obligația de serviciu public a fost stabilită la 10 030 606 EUR pe an. În plus, cererea de exprimare a interesului a precizat că obiectivul era de a vinde Laziomar la prețul fix de 2 272 000 EUR. Mai mult, astfel cum a confirmat Italia, toate informațiile relevante în ceea ce privește obiectul acestei vânzări, inclusiv proiectul de contract de servicii publice care urma să fie încheiat între cumpărător și Italia, au fost puse la dispoziția celor șapte părți care au fost acceptate în următoarea etapă a procedurii de achiziții. Acest lucru a permis părților respective să decidă dacă vor prezenta oferte sau nu și, în caz afirmativ, care va fi valoarea acestora. Pe această bază, Comisia consideră că respectiva cerere de exprimare a interesului a fost suficient de clară în privința faptului că vânzarea a vizat activitatea societății Laziomar grupată cu un nou contract de servicii publice. După ce părțile și-au exprimat interesul, acestea au primit acces la toate informațiile necesare pentru a decide asupra unei posibile oferte.

([75]) Comunicare a Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO C 262, 19.7.2016, p. 1).

([76]) În comunicarea privind noțiunea de ajutor, Comisia precizează că instanțele Uniunii se referă adesea, în contextul ajutoarelor de stat, la o procedură de ofertare „deschisă". Utilizarea cuvântului „deschisă" nu desemnează, totuși, o procedură specifică în temeiul directivelor privind achizițiile publice. Prin urmare, Comisia consideră că termenul „competitivă" pare a fi mai adecvat. În această comunicare, Comisia precizează, de asemenea, că utilizarea termenului respectiv nu are în vedere nicio abatere de la condițiile de fond stabilite în jurisprudență.

([77]) Mai mult, astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 221), articolul 36 alineatul (1) din Directiva 2004/18/CE nu s-a aplicat în cazul acestei proceduri de achiziții. Prin urmare, Italia nu avea, de fapt, nicio obligație să furnizeze criterii de selecție în cadrul cererii de exprimare a interesului.

(229) În al treilea rând, Comisia consideră că respectiva cerere de exprimare a interesului a atras un număr considerabil de potențiali ofertanți. Toate cele șapte societăți care au fost invitate să participe la următoarea etapă a procedurii de achiziții au primit ulterior informații detaliate din partea regiunii Lazio cu privire la procedură. În plus, în conformitate cu dispozițiile Directivei 2004/18/CE, se pare că Italia nu avea obligația de a furniza, în cererea de exprimare a interesului, informații suplimentare cu privire la contractul care urma să fie atribuit, cu excepția simplei menționări a continuării furnizării serviciului public și a trimiterii la normele juridice care reglementau serviciul respectiv (a se vedea considerentul 221).

(230) În al patrulea rând, cererea de exprimare a interesului a conținut informațiile minime necesare pentru exprimarea interesului (și anume, continuarea serviciului public) și nu ar fi putut determina excluderea operatorilor maritimi interesați. Autoritățile de planificare au decis să asigure continuitatea serviciului public și legătura insulelor din Arhipelagul Pontin cu continentul. Această condiție a fost comunicată în prealabil, astfel cum s-a explicat mai sus, tuturor operatorilor potențiali care și-au exprimat interesul de a participa la procedura de achiziții. Prin urmare, Comisia consideră că, în această etapă, Italia nu a avut niciun control asupra potențialilor ofertanți, ceea ce arată că autoritățile de planificare nu au intenționat, ca urmare a includerii cerinței obligatorii de continuare a serviciului public, să favorizeze în mod selectiv vreun potențial ofertant, căruia să i se atribuie contractul de servicii publice și dreptul de proprietate asupra Laziomar. Comisia observă, de asemenea, că toate informațiile relevante privind criteriile de selecție și desfășurarea în continuare a procedurii au fost furnizate în invitația de participare transmisă tuturor celor șapte părți care au fost acceptate în etapa de prezentare a ofertelor.

(231) În decizia din 2012, Comisia a exprimat o serie de îndoieli cu privire la impunerea anumitor *cerințe financiare* în cadrul procedurii de achiziții (a se vedea considerentul 109) în sarcina ofertanților în temeiul contractului de servicii publice în plus față de condițiile standard de calitate care sunt, în orice caz, impuse ca obligații de serviciu public. În plus, Comisia și-a exprimat îndoiala că astfel de cerințe ar putea fi acceptate într-o situație precum cea de față, în care întreaga societate face obiectul vânzării.

(232) În cursul investigației, Comisia a primit însă informații care i-au atenuat preocupările în acest sens. În special, Italia a eliminat din invitația de participare la procedura de ofertare cerințele financiare (și anume, volumele prestabilite ale cifrei de afaceri în sectorul transportului maritim) care ar fi permis doar companiilor de transport maritim să participe la procedură (a se vedea considerentul 125). În fapt, Comisia observă că societatea Carpoint Motorsport S. p.A., care, potrivit informațiilor disponibile publicului, își desfășoară activitatea în sectorul comerțului cu amănuntul și cu ridicata al vehiculelor, s-a numărat printre acele societăți care și-au exprimat interesul de a participa la procedura de achiziții (a se vedea considerentul 61).

(233) Comisia salută, de asemenea, inițiativa regiunii Lazio de a încuraja o participare cât mai largă la procedură, permițând ofertanților să participe în comun prin intermediul unor grupări temporare de ofertanți, al unor consorții sau al GEIE (a se vedea considerentul 60).

(234) Pe baza celor prezentate mai sus, Comisia consideră că, în ansamblu, procedura de achiziții a fost competitivă și transparentă. În special, intenția regiunii Lazio de a cesiona Laziomar și de a încheia un nou contract de servicii publice cu o durată de 10 ani cu ofertantul câștigător a fost comunicată la scară largă, ajungând astfel la cunoștința tuturor ofertanților posibili de pe piața regională sau internațională relevantă. Mai mult, Comisia ține seama de faptul că ofertanții potențiali au putut să își manifeste cu ușurință interesul și nu au trebuit să își exprime vreun angajament în etapa respectivă. Sub rezerva demonstrării îndeplinirii singurului criteriu de selecție, respectiv garantarea continuității serviciului, părțile respective au avut la dispoziție toate informațiile necesare și timp suficient pentru a decide dacă doreau să prezinte oferte pentru Laziomar și care urma să fie valoarea acestora. Din aceste motive, Comisia consideră că îndoielile sale cu privire la faptul că procedura de achiziții nu a fost suficient de transparentă din cauza unor posibile deficiențe în cererea de exprimare a interesului sunt înlăturate.

Natura nediscriminatorie a procedurii de achiziții

(235) Punctul 92 din comunicarea privind noțiunea de ajutor evidențiază faptul că tratamentul nediscriminatoriu al tuturor ofertanților în toate etapele procedurii și criteriile de selecție și de atribuire obiective stabilite înaintea procesului sunt condiții indispensabile pentru a asigura conformitatea tranzacției cu condițiile pieței. Mai mult, punctul menționat specifică faptul că, pentru a garanta egalitatea de tratament, criteriile de atribuire a contractului trebuie să permită compararea și evaluarea ofertelor în mod obiectiv.

(236) Astfel cum s-a arătat mai sus (a se vedea considerentul 227), cererea de exprimare a interesului a conținut o condiție unică, respectiv aceea că ofertanții trebuiau să poată „garanta continuitatea serviciului de transport maritim". Toate cele opt părți care au răspuns cererii și și-au exprimat interesul erau conștiente de această obligație. Comisia consideră că această condiție a fost obiectivă și a fost prezentată suficient de clar pentru toate părțile interesate în cererea de exprimare a interesului.

(237) Șapte dintre cei opt ofertanți interesați care au fost acceptați în următoarea etapă a procedurii de achiziții au fost ulterior invitați să depună oferte după ce toți au primit aceleași informații (a se vedea considerentul 61).

(238) Îndoielile Comisiei exprimate în decizia din 2011 cu privire la faptul că este posibil ca respectiva cerere de exprimare a interesului să nu fi fost suficient de nediscriminatorie sunt, prin urmare, înlăturate. Toate părțile au fost informate în mod corect și egal pe întreaga durată a diferitelor etape ale procedurii de achiziții, ceea ce le-a permis să prezinte o ofertă cunoscând pe deplin procedura și cerințele. De asemenea, Comisia consideră că respectivele criterii de atribuire au permis o comparație și o evaluare obiective ale ofertelor.

Asigurarea furnizării serviciilor la cel mai scăzut cost pentru comunitate

(239) Punctul 65 din comunicarea privind SIEG prevede că, potrivit jurisprudenței Curții de Justiție, o procedură de achiziții publice exclude existența unui ajutor de stat numai în cazul în care permite alegerea ofertantului capabil să furnizeze serviciul „la cel mai scăzut cost pentru comunitate".

(240) În cazul de față, s-a organizat o procedură de achiziții în legătură cu noul contract de servicii publice grupat cu activitatea societății Laziomar și nu doar în legătură cu contractul de servicii publice. Italia a decis că prețul de vânzare al societății Laziomar este fix (pe baza evaluării efectuate de un expert independent) și nenegociabil, în timp ce, pentru contractul de servicii, Italia a ales oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, respectiv cea căreia i se acordă 30 de puncte în legătură cu prețul și 70 de puncte în ceea ce privește criteriile tehnice (a se vedea considerentul 62).

(241) În ceea ce privește utilizarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, punctul 67 din comunicarea privind SIEG indică faptul că „oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere economic" este considerată, de asemenea, suficientă (în plus față de „prețul cel mai scăzut") pentru a îndeplini cel de al patrulea criteriu Altmark „[…] dacă criteriile de atribuire […] sunt strâns legate de obiectul serviciilor prestate și [permit] alegerea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, care corespunde valorii de pe piață" ([78]).

(242) Comisia observă că Italia a acordat importanță alegerii unui operator care să furnizeze serviciul la standarde tehnice și de calitate înalte, ținând seama de anumite cerințe. În ceea ce privește defalcarea punctajelor maxime în legătură cu oferta tehnică (70 de puncte) și oferta economică (30 de puncte) pentru atribuirea contractului, în funcție de criteriul ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, Italia, făcând trimitere la un aviz emis de Consiliul de Stat italian (a se vedea considerentul 126), subliniază importanța elementelor calitative ale ofertei ca mijloc de evitare a revizuirilor excesive în sensul scăderii prețului, care ar fi fost dificil de susținut fără a diminua calitatea serviciului public furnizat. În același timp, Italia susține că această defalcare a făcut posibilă obținerea unui preț mai bun pentru serviciu (a se vedea considerentul 127).

(243) Invitația de participare la procedura de ofertare a inclus toate informațiile necesare pentru completarea ofertelor financiare și tehnice. În special în ceea ce privește oferta tehnică, celor șapte operatori maritimi care au fost invitați să depună oferte li s-a solicitat să furnizeze informații detaliate care să descrie modalitățile și condițiile de gestionare a activității pe care le vor respecta pe parcursul întregii perioade de atribuire. În special, operatorii au trebuit să demonstreze următoarele: (i) inițiative specifice de îmbunătățire a gestionării activității (de exemplu, carta serviciilor, politica de marketing și de comunicare, planul de marketing online, optimizarea resurselor umane și a navelor – 10 puncte); (ii) măsuri de reînnoire a flotei (de exemplu, evoluția vârstei medii a flotei, respectarea caracteristicilor funcționale minime ale navelor, cum ar fi dimensiunile, confortul, viteza, sistemul de securitate etc. – 40 de puncte); și (iii) alocarea de nave pentru a completa flota existentă [și anume, furnizarea caracteristicilor tehnice ale fiecărei nave (inclusiv linia) pe care operatorul intenționează să o utilizeze pentru furnizarea serviciilor – 20 de puncte]. Aceste cerințe sunt în mod evident strâns legate de furnizarea serviciului de transport maritim și îi conferă valoare adăugată acesteia. Prin urmare, Comisia consideră că utilizarea ofertei celei mai

([78]) A se vedea, de asemenea, punctul 96 din comunicarea privind noțiunea de ajutor.

avantajoase din punct de vedere economic pentru serviciul în cauză grupat cu vânzarea societății Laziomar a permis Italiei să creeze o concurență efectivă și să obțină un serviciu cu cea mai mare valoare posibilă, la cel mai scăzut cost pentru comunitate. În această privință, Comisia ia act de faptul că remunerația anuală care a fost acordată CLN pentru furnizarea serviciului de transport maritim a fost mult mai mică decât valoarea maximă anuală a compensației propuse de regiunea Lazio la începutul procedurii de achiziții (a se vedea considerentul 75).

(244) În ceea ce privește în special gruparea serviciului cu vânzarea societății Laziomar, în decizia din 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că organizarea unei proceduri de achiziții în legătură cu noul contract de servicii publice fără o obligație de preluare a navelor Laziomar necesare pentru furnizarea serviciului public ar fi avut drept rezultat un cost mai scăzut pentru comunitate.

(245) Comisia a concluzionat deja mai sus că procedura de achiziții a fost suficient de transparentă și nediscriminatorie pentru a permite participarea unui număr cât mai mare de potențiali ofertanți. Într-adevăr, în urma publicării la scară largă a cererii de exprimare a interesului, opt operatori maritimi au răspuns afirmativ, iar șapte dintre aceștia au fost acceptați în etapa de prezentare a ofertelor. Toate informațiile relevante privind procedura de achiziții au fost furnizate în invitația de participare transmisă acestor șapte operatori.

(246) În urma etapei de exprimare a interesului, s-a primit o ofertă competitivă (din partea CLN), pe care regiunea Lazio a evaluat-o, ținând seama de aspectele de ordin tehnic și financiar prevăzute de aceasta.

(247) Condiția obligatorie de a garanta continuitatea serviciului public și gruparea activelor cu obligațiile de serviciu public sunt interconectate. În special, prin gruparea vânzării Laziomar cu un nou contract de servicii publice, achizitorul, CLN, intră în mod automat sub incidența cerinței de a asigura continuitatea serviciului public, acestuia acordându-i-se, de asemenea, prioritate la acostare. Comisia consideră că gruparea Laziomar cu noul contract de servicii publice și acordarea priorității la acostare nu au drept rezultat un preț mai scăzut decât în situația în care activele și contractul respectiv ar fi fost vândute separat, din următoarele motive.

(248) Activitatea Laziomar a fost asociată exclusiv cu furnizarea serviciului public și asigurarea continuității teritoriale. Astfel, toate navele Laziomar au fost și sunt utilizate în prezent pentru serviciul public. Prin urmare, nu se poate susține că un vânzător privat ar fi obținut un preț mai mare dacă navele sau unele dintre acestea ar fi fost vândute fără condiția menționată. În conformitate cu informațiile furnizate de Italia și expertiza independentă comandată de regiunea Lazio (a se vedea considerentele 66 și 67), navele Laziomar au o vârstă înaintată (care variază între 22 și 32 de ani), iar starea motoarelor și a altor materiale (de exemplu, materialele de construcție a corpului navelor) necesită operațiuni de modernizare și întreținere după atât de multe ore de funcționare de-a lungul anilor în care au fost utilizate. Prin urmare, navele ar atrage o cerere comercială scăzută, cu excepția cazului în care acestea ar urma să fie achiziționate pentru investiții, recondiționare și modernizare într-un timp scurt. Astfel, pare puțin probabil ca navele respective să fi putut fi vândute în alte scopuri de transport maritim decât cele care prevăd includerea condiției de continuare a serviciului public la un preț mai mare decât cel prevăzut.

(249) În plus, în cazul în care Laziomar ar fi fost vândută separat, Comisia consideră că este puțin probabil ca potențialii ofertanți să fi dispus imediat de astfel de resurse considerabile (patru nave și echipamente industriale și comerciale) pentru a fi reutilizate în vederea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public prevăzute în noul contract de servicii publice. Acest lucru este valabil în special din perspectiva faptului că noul contract conține cerințe specifice referitoare la navele care urmează a fi utilizate pe diferitele rute aferente serviciului public (a se vedea considerentul 243). Orice operator care ar fi dispus de resursele necesare le-ar fi utilizat probabil deja pe alte rute, iar reutilizarea lor în conformitate cu noul contract de servicii publice ar fi condus în mod inevitabil la pierderea veniturilor obținute din utilizarea lor anterioară.

(250) Prin urmare, Comisia consideră că gruparea acestor nave cu contractul de servicii publice a permis obținerea unui preț mai ridicat pentru navele Laziomar, având în vedere că, în schimbul utilizării navelor pe rute aferente serviciului public, achizitorul acestora urma să primească o compensație pentru obligația de serviciu public pentru o perioadă de 10 ani. În plus, orice vânzător în economia de piață ar fi decis să vândă Laziomar împreună cu un nou contract de servicii publice pentru a obține prețul cel mai ridicat. Pe această bază, Comisia concluzionează că Italia nu a impus condiții susceptibile de a scădea prețul sau pe care un vânzător privat nu le-ar fi impus.

(251) Comisia concluzionează că este înlăturată îndoiala sa că organizarea unei proceduri de achiziții în legătură cu noul contract de servicii publice corelat cu societatea Laziomar nu ar fi putut avea ca rezultat cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(252) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că utilizarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic pentru noul contract de servicii publice grupat cu activitatea societății Laziomar a creat o concurență reală până la sfârșitul procedurii de achiziții.

Garanții solide în conceperea procedurii în care se depune o singură ofertă

(253) Pe baza evaluării descrise mai sus (a se vedea considerentele 224-252), Comisia concluzionează că procedura de achiziții a fost deschisă, transparentă și nediscriminatorie, în conformitate cu regulile de atribuire a contractelor de achiziție publică. Cu toate acestea, punctul 68 din comunicarea privind SIEG menționează că „în cazurile în care se depune o singură ofertă, procedura de atribuire nu poate fi considerată suficientă pentru a conduce la cel mai scăzut cost pentru comunitate".

(254) Prin urmare, ținând seama de faptul că doar CLN a depus o ofertă în cadrul procedurii de achiziții în legătură cu Laziomar (cu includerea noului contract de servicii publice), această procedură de achiziții nu ar fi în mod normal suficientă pentru a asigura absența unui avantaj pentru ofertantul câștigător.

(255) Cu toate acestea, Comisia și-a nuanțat poziția exprimată la punctul 68 din comunicarea privind SIEG în cadrul ghidului său privind SIEG ([79]), afirmând că „[a]ceasta nu exclude însă faptul că, în anumite cazuri în care se prevăd garanții deosebit de puternice, o procedură în cadrul căreia se prezintă o singură ofertă poată fi suficientă pentru a asigura prestarea serviciului la «cel mai scăzut cost pentru comunitate»".

(256) Comisia consideră că, în cazul de față supus evaluării, au existat astfel de garanții. Mai exact:

1. procedura de achiziții a fost organizată astfel încât să maximizeze interesul din partea potențialilor ofertanți. Mai mult, acești ofertanți potențiali nu au fost nevoiți să urmeze proceduri greoaie și să suporte costuri semnificative pentru a-și exprima interesul. În consecință, s-au primit opt expresii de interes, șapte societăți fiind invitate să depună oferte (a se vedea considerentul 237);

2. Italia a ales procedura de licitație restrânsă pentru atribuirea contractului de servicii (a se vedea considerentul 59), un proces compus din două etape în care numai operatorii care au fost invitați să participe la etapa de ofertare pot depune oferte. Conform punctului 66 din comunicarea privind SIEG, „[…] și o procedură restrânsă poate satisface cel de al patrulea criteriu Altmark, cu excepția cazului în care operatorii interesați sunt împiedicați să participe la procedura de atribuire fără motive întemeiate". În fapt, pentru această procedură de achiziții, șapte posibili ofertanți (dintre cei opt care și-au exprimat inițial interesul) au rămas în etapa de prezentare a ofertele (a se vedea considerentul 61), ceea ce arată că era posibilă o concurență reală până la sfârșitul procedurii de achiziții. De regulă, o procedură restrânsă acordă potențialilor ofertanți mai mult timp pentru a-și evalua oferta înainte de depunerea sa. Comisia consideră că, pe baza profilului lor, cel puțin cinci dintre ofertanții potențiali rămași (și anume, NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor și Ustica Lines, acesta din urmă funcționând în prezent sub denumirea Liberty Lines) erau în măsură (datorită experienței și resurselor lor financiare) să prezinte oferte sau aveau motive să manifeste un interes real de a prezenta o ofertă [de exemplu, NLG și Vetor desfășurau deja activități pe unele dintre rutele exploatate de Laziomar (a se vedea tabelul 9), în timp ce celelalte societăți sunt operatori maritimi consacrați, care desfășoară activități la nivel național și internațional];

3. Invitația de participare la procedura de ofertare adresată celor șapte operatori care își exprimaseră inițial interesul prevedea un preț fix pentru vânzarea tuturor acțiunilor Laziomar, respectiv 2 272 000 EUR, care nu a făcut obiectul niciunei reexaminări în raport cu vreo ofertă (a se vedea considerentul 62). Comisia observă că prețul de vânzare a Laziomar a fost stabilit de un expert independent pe baza condițiilor economice și de piață relevante la momentul respectiv și a constituit un preț fix în cadrul procedurii de achiziții. Astfel, toți participanții aveau cunoștință de acest preț și nu au formulat nicio obiecție în ceea ce privește domeniul de aplicare și nivelul acestuia. În plus, invitația de participare la procedura de ofertare a prevăzut o remunerație anuală maximă pentru serviciul public, stabilită de regiunea Lazio la 14 300 550 EUR pe an, fără TVA, pe o

([79]) A se vedea mai exact răspunsul Comisiei la întrebarea 68 din cadrul documentului de lucru al serviciilor Comisiei intitulat „Ghid privind aplicarea normelor Uniunii privind ajutoarele de stat, achizițiile publice și piața internă în cazul serviciilor de interes economic general" din 29 aprilie 2013 (a se vedea: http://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_ro.pdf).

durată de 10 ani. Toți participanții au fost invitați să prezinte oferte mai bune în ceea ce privește această remunerație anuală pentru serviciul public, pe baza anumitor criterii tehnice. Aceasta este o garanție extrem de solidă, care asigură nu numai obținerea celei mai scăzute oferte posibile în ceea ce privește remunerația anuală pentru serviciul public (și, prin urmare, a celui mai scăzut cost pentru comunitate), ci și faptul că ofertanții nu au fost descurajați să depună oferte.

(257) Comisia consideră că, având în vedere garanțiile de mai sus, procedura de achiziții a fost suficientă pentru a asigura furnizarea serviciului la cel mai mic cost pentru comunitate, chiar dacă, în cele din urmă, s-a prezentat doar o singură ofertă ([80]).

(258) Pe baza celor prezentate mai sus, Comisia concluzionează că, în cazul de față, criteriul Altmark 4 este respectat.

(259) Întrucât cele patru condiții stabilite de Curtea de Justiție în cauza *Altmark* sunt îndeplinite în mod cumulativ, Comisia concluzionează că atribuirea noului contract de servicii publice grupat cu activitatea societății Laziomar și cu prioritatea la acostare în favoarea Laziomar nu conferă un avantaj economic acestei societăți și nici achizitorului acesteia, CLN.

5.1.2.5. Concluzie

(260) Întrucât nu sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că atribuirea contractului de servicii publice grupat cu activitatea societății Laziomar și cu prioritatea la acostare în favoarea Laziomar și a achizitorului acesteia, CLN, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.3. *Măsurile stabilite de legea din 2010*

(261) În cadrul deciziei din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că toate măsurile prevăzute de Decretul-lege nr. 125/2010, transpus cu modificări în legea din 2010, constituie ajutor de stat acordat în favoarea societăților fostului grup Tirrenia, în măsura în care beneficiarii respectivi au putut să utilizeze aceste măsuri pentru a acoperi nevoile de lichidități și, prin urmare, să își îmbunătățească situația financiară generală.

(262) Pe baza informațiilor primite în cursul investigației oficiale, Comisia consideră că cele trei măsuri ar trebui evaluate separat.

5.1.3.1. Posibila utilizare a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate

(263) Resursele de stat: Fondurile în cauză au fost acordate de către stat de la bugetul propriu (a se vedea considerentul 84) și utilizarea lor în scopuri legate de lichiditate a fost permisă prin legea din 2010. Prin urmare, măsura este imputabilă statului și este acordată prin intermediul resurselor de stat.

(264) Selectivitatea: această măsură a fost acordată doar societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv societății Laziomar, și este, prin urmare, selectivă. Pentru exhaustivitate, Comisia precizează că această măsură nu a fost acordată societății CLN.

(265) Avantajul economic: potrivit Italiei, Caremar (la momentul respectiv) a beneficiat de fondurile în cauză pentru lucrările de modernizare a flotei utilizate în Arhipelagul Pontin pentru a o alinia la standardele internaționale de siguranță. Unele dintre lucrările respective au implicat două unități ale flotei Caremar, care au fost apoi transferate cu titlu gratuit către Laziomar (a se vedea considerentul 132). Astfel, aceste fonduri nu au fost utilizate niciodată în scopuri legate de lichiditate (a se vedea considerentul 132), iar Comisia nu a identificat probe care să susțină contrariul.

(266) Întrucât Laziomar nu a utilizat aceste fonduri în scopuri legate de lichiditate pentru a evita costurile pe care, în mod normal, ar trebui să le acopere prin intermediul resurselor sale financiare proprii, îndoielile exprimate în decizia din 2011 nu mai sunt valabile, iar Comisia consideră că societății Laziomar nu i s-a conferit niciun avantaj economic prin utilizarea fondurilor respective.

(267) Concluzie: întrucât nu sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că măsurile nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

([80]) Pentru exhaustivitate, Comisia precizează că prezentul caz diferă de alte cazuri în care s-a prezentat o singură ofertă. În acest sens și pentru consultarea motivelor specifice, a se vedea Decizia (UE) 2020/1412 (considerentele 404 și 405).

5.1.3.2. Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare

(268) Astfel cum s-a descris în considerentul 86, în conformitate cu articolul 1 din legea din 2010, anumite acte și operațiuni efectuate pentru a privatiza grupul Tirrenia și descrise la articolul 19-*ter* alineatele (1)-(15) din Decretul-lege nr. 135/2009, transpus cu modificări în legea din 2009, sunt scutite de la plata taxelor datorate în mod obișnuit pentru aceste acte și operațiuni.

(269) În primul rând, Comisia constată că trebuie evaluate trei seturi de transferuri separate: 1. transferurile fostelor filiale ale Tirrenia, respectiv Caremar, Saremar și Toremar, de la Tirrenia către regiunile Campania, Sardinia, respectiv Toscana; 2. transferul societății Laziomar de la regiunea Campania către regiunea Lazio; și 3. transferul Laziomar de la regiunea Lazio către CLN. Taxele care fac obiectul scutirii sunt, în special, taxa de înregistrare, taxele de înscriere în cartea funciară și de constituire a ipotecii, taxele de timbru (denumite în mod colectiv „taxe indirecte"), TVA-ul și impozitul pe profit. Beneficiarii acestei măsuri de ajutor ar fi vânzătorul, cumpărătorul sau ambele părți. Numai al doilea și al treilea set de transferuri vor fi evaluate în prezenta decizie ([81]).

(270) În primul rând, Comisia acceptă faptul că transferul Laziomar între regiunea Campania și regiunea Lazio nu a făcut obiectul impozitului pe profit (având în vedere că nu s-a plătit niciun preț) și nici al TVA-ului (care nu se aplică unor astfel de tranzacții în temeiul legislației naționale). În ceea ce privește taxele indirecte, în temeiul legislației naționale, acestea trebuiau plătite doar de achizitori – în cazul de față de regiunea Lazio, care acționa în cadrul misiunii sale de serviciu public, și anume, în calitate de entitate a statului. Ca atare, aceasta nu este încadrată în categoria întreprinderilor. Prin urmare, niciuna dintre scutirile fiscale menționate mai sus nu va fi evaluată în continuare în cadrul prezentei decizii.

(271) În ceea ce privește cel de al treilea transfer, în primul rând, Comisia observă că, în temeiul Decretului prezidențial nr. 633 din 26 octombrie 1972, transferurile de întreprinderi în activitate sau de unități operaționale către o altă societate nu sunt considerate a constitui o livrare de bunuri și sunt, prin urmare, excluse din domeniul de aplicare al TVA. Prin urmare, deoarece tranzacțiile precum vânzarea societății Laziomar către CLN nu fac obiectul TVA, scutirea fiscală nu ar fi putut conferi Laziomar un avantaj în ceea ce privește TVA-ul. În plus, Comisia ia act de faptul că respectivul contract de vânzare a societății Laziomar prevede în mod clar obligația cumpărătorului, și anume, a societății CLN, de a suporta toate costurile aferente vânzării (și anume, taxele de înregistrare, costurile notariale, taxa de înscriere în cartea funciară etc.), fără vreo mențiune a vreunei scutiri de la plata acestor costuri în favoarea CLN. În ceea ce privește scutirea de la plata impozitului pe profit, Comisia consideră că un astfel de impozit s-ar aplica numai veniturilor obținute dintr-o vânzare. Cu toate acestea, în cazul de față, CLN a achiziționat Laziomar de la regiunea Lazio, ceea ce înseamnă că această tranzacție a constituit o cheltuială pentru CLN și, prin urmare, nu putea fi datorat niciun impozit pe profit. Prin urmare, această măsură nu se aplică societății CLN. Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că nici Laziomar și nici CLN nu au beneficiat de aceste scutiri fiscale.

(272) Din aceste motive, niciuna dintre scutirile fiscale menționate anterior nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.1.3.3. Posibilitatea utilizării resurselor FAS pentru a satisface nevoile de lichidități

(273) În cadrul deciziilor din 2011 și din 2012, Comisia a menționat posibilitatea ca societățile (fostului) grup Tirrenia să utilizeze resursele FAS pentru a satisface nevoile curente de lichidități. Cu toate acesta, în cursul procedurii oficiale de investigare, Italia a clarificat faptul că resursele FAS nu au reprezentat o compensație suplimentară pentru Laziomar sau CLN (și pentru niciuna dintre societățile fostului grup Tirrenia sau achizitorii acestora). În schimb, aceste resurse au fost puse la dispoziție pentru a suplimenta creditele bugetare alocate pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public către societățile fostului grup Tirrenia, în cazul în care acestea s-ar fi dovedit insuficiente. Într-adevăr, articolul 1 alineatul (5-*ter*) din legea din 2010 a permis regiunilor să utilizeze resursele FAS pentru a finanța o parte din compensația obișnuită pentru obligația de serviciu public și, prin urmare, pentru a asigura continuitatea serviciilor publice de transport maritim. Cu alte cuvinte, această măsură vizează doar o alocare de resurse de la bugetul statului italian pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public.

(274) Având în vedere cele prezentate mai sus, Comisia concluzionează că resursele FAS reprezintă doar o sursă de finanțare care permite statului să plătească respectivele compensații pentru obligația de serviciu public (acordate în temeiul convenției inițiale prelungite) și nu constituie o măsură de care Laziomar poate beneficia în plus față de compensațiile pentru obligația de serviciu public. Prin urmare, posibila utilizare a resurselor FAS nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

([81]) Primul set de transferuri a fost evaluat în Decizia (UE) 2020/1412 (a se vedea considerentul 418).

5.1.4. *Concluzie privind existența ajutorului*

(275) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia constată următoarele:

— compensația acordată Laziomar pentru exploatarea rutelor maritime în perioada 1 iunie 2011-14 ianuarie 2014 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— atribuirea noului contract de servicii publice pentru perioada 15 ianuarie 2014-14 ianuarie 2024 grupat cu activitatea societății Laziomar și prioritatea la acostare în favoarea Laziomar și a achizitorului acesteia, CLN, respectă cele patru condiții Altmark și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— întrucât Laziomar nu a utilizat fondurile pentru modernizarea navelor în scopuri legate de lichiditate, astfel cum permite legea din 2010, măsura respectivă nu constituie ajutor de stat în favoarea Laziomar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE; și

— scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Laziomar și posibilitatea utilizării resurselor FAS pentru a satisface nevoile de lichidități, astfel cum se prevede în legea din 2010, nu constituie ajutor de stat acordat Laziomar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

5.2. **Legalitatea ajutorului**

(276) Măsura de ajutor care face obiectul prezentei decizii a fost pusă în aplicare înainte de aprobarea oficială din partea Comisiei. Prin urmare, întrucât această măsură de ajutor nu a fost exceptată de la obligația de notificare în temeiul deciziei SIEG din 2005 sau al deciziei SIEG din 2011, aceasta a fost acordată de Italia cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE ([82]).

5.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(277) Compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public acordată Laziomar în temeiul convenției inițiale prelungite trebuie evaluată în raport cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

5.3.1. *Norme aplicabile*

(278) Astfel cum s-a menționat deja mai sus, prelungirea convenției inițiale după sfârșitul anului 2008 s-a realizat prin acte juridice subsecvente, după cum urmează:

(a) Decretul-lege nr. 207 din 30 decembrie 2008, transpus în Legea nr. 14 din 27 februarie 2009, a prevăzut prelungirea convențiilor inițiale de la 1 ianuarie 2009 până la 31 decembrie 2009;

(b) Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009, transpus în legea din 2009, a prevăzut, printre altele, prelungirea convențiilor inițiale de la 1 ianuarie 2010 până la 30 septembrie 2010;

(c) Decretul-lege nr. 125 din 5 august 2010, transpus în legea din 2010, a prevăzut o prelungire suplimentară a convențiilor inițiale de la 1 octombrie 2010 până la sfârșitul proceselor de privatizare a Tirrenia și Siremar; și

(d) Legea nr. 228 din 24 decembrie 2012 a regiunii Lazio, care confirmă obligația Laziomar de a asigura continuitatea teritorială a rutelor din Arhipelagul Pontin până la privatizarea acesteia.

(279) În acest context, Comisia constată că acordarea compensației pentru obligația de serviciu public în temeiul ultimei prelungiri a convenției inițiale a avut loc după intrarea în vigoare a deciziei SIEG din 2011 și a cadrului SIEG din 2011, spre deosebire de primele trei prelungiri, care au avut loc înainte de intrarea în vigoare a acestui cadru legislativ. În acest ultim context, cu toate acestea, pachetul privind SIEG din 2011 conține – la articolul 10 din decizia SIEG din 2011 și la punctul 69 din cadrul SIEG din 2011 – norme care prevăd aplicarea sa și în cazul ajutorului acordat înainte de intrarea sa în vigoare la 31 ianuarie 2012. În special, decizia SIEG din 2011 prevede la articolul 10 litera (b) că:

([82]) Comisia va evalua, în secțiunea 5.3.1, dacă lucrurile au stat într-adevăr astfel.

„orice ajutor acordat înainte de intrarea în vigoare a prezentei decizii [și anume, înainte de 31 ianuarie 2012], incompatibil cu piața internă și neexceptat de la obligația de notificare în conformitate cu Decizia 2005/842/CE, dar care îndeplinește condițiile stabilite de prezenta decizie, este compatibil cu piața internă și este exceptat de la obligația de notificare prealabilă".

(280) În ceea ce privește cadrul SIEG din 2011, punctele 68 și 69 menționează faptul că Comisia va aplica principiile acestuia tuturor proiectelor de ajutoare notificate, indiferent dacă notificarea a avut loc înainte sau după începerea aplicării cadrului respectiv la 31 ianuarie 2012, precum și tuturor ajutoarelor ilegale cu privire la care aceasta ia o decizie după 31 ianuarie 2012, chiar dacă ajutorul respectiv a fost acordat înainte de 31 ianuarie 2012. În acest din urmă caz, dispozițiile de la punctele 14, 19, 20, 24, 39 și 60 din cadrul SIEG din 2011 nu se aplică.

(281) Ca urmare, normele de aplicare ale deciziei SIEG din 2011 și ale cadrului SIEG din 2011, astfel cum sunt descrise mai sus, permit evaluarea compensației pentru obligația de serviciu public acordată Laziomar în timpul perioadei de prelungire în conformitate cu pachetul privind SIEG din 2011. În cazul în care condițiile relevante prevăzute de decizia SIEG din 2011 sau de cadrul SIEG din 2011 sunt respectate, măsura de ajutor respectivă este compatibilă cu piața internă pe întreaga perioadă cuprinsă între 1 iunie 2011 și 14 ianuarie 2014 ([83]).

(282) În primul rând, Comisia va evalua dacă respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Laziomar în perioada de prelungire respectă condițiile prevăzute în decizia SIEG din 2011.

(283) Comisia precizează că decizia SIEG din 2011 este aplicabilă doar ajutorului de stat sub forma compensației pentru obligația de serviciu public pentru rutele maritime către insule, pe care traficul anual mediu din cele două exerciții financiare anterioare celui în care a fost atribuit SIEG nu depășește 300 000 de pasageri [articolul 2 alineatul (1) litera (d)]. Astfel cum se descrie în considerentul 141, Italia a prezentat cifre care arată că acest prag nu este depășit pe niciuna dintre rutele Laziomar. Prin urmare, Comisia concluzionează că este îndeplinită condiția prevăzută la articolul 2 alineatul (1) litera (d) din decizia SIEG din 2011.

(284) În plus, în conformitate cu articolul 4 din decizia SIEG, actul de atribuire trebuie să includă, printre altele, o trimitere la aplicarea deciziei respective. Comisia observă că o astfel de trimitere nu este inclusă în contractul de servicii publice dintre regiunea Lazio și Laziomar și nici în vreunul dintre documentele de însoțire ale acestuia. Prin urmare, Comisia concluzionează că articolul 4 nu este respectat, iar compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public acordate întreprinderii Laziomar în cursul perioadei de prelungire nu poate fi evaluată în temeiul deciziei SIEG din 2011.

(285) În consecință, compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public acordate Laziomar începând cu 2011 și până la finalizarea procesului de privatizare s-ar încadra, în mod normal, în domeniul de aplicare al cadrului SIEG din 2011.

(286) Cu toate acestea, în acest context, având în vedere că sunt îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 2 alineatul (1) litera (d) din decizia SIEG, se aplică punctul 61 din cadrul SIEG din 2011. Pe această bază, Comisia va evalua dacă respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Laziomar în întreaga perioadă de prelungire respectă condițiile prevăzute în cadrul SIEG din 2011, cu excepția condițiilor de la punctele 14, 19, 20, 24, 39 și 60.

([83]) Pentru exhaustivitate, Comisia precizează că dispoziția tranzitorie de la articolul 10 litera (a) din decizia SIEG din 2011, conform căreia orice schemă de ajutor aplicată înainte de intrarea în vigoare a deciziei respective (și anume, înainte de 31 ianuarie 2012), compatibilă cu piața internă și exceptată de la obligația de notificare în conformitate cu decizia SIEG din 2005, își menține compatibilitatea cu piața internă și este exceptată de la obligația de notificare pentru o perioadă suplimentară de doi ani (și anume, până la 30 ianuarie 2014 inclusiv). Acest lucru înseamnă că ajutorul care a fost acordat în temeiul unei astfel de scheme în perioada cuprinsă între intrarea în vigoare a deciziei SIEG din 2005 la 19 decembrie 2005 și intrarea în vigoare a deciziei SIEG din 2011 la 31 ianuarie 2012 va fi considerat compatibil cu piața internă, însă doar începând de la data la care a fost acordat și până la 30 ianuarie 2014 inclusiv. În orice caz, pentru ajutoarele acordate în perioada începând de la 31 ianuarie 2012, dispoziția tranzitorie de la articolul 10 litera (a) din decizia SIEG din 2011 nu se aplică, iar evaluarea compatibilității trebuie efectuată în conformitate cu decizia SIEG din 2011.

5.3.2. *Serviciu autentic de interes economic general în sensul articolului 106 din TFUE*

(287) Potrivit punctului 12 din cadrul SIEG din 2011, „[a]jutorul trebuie să fie acordat pentru un serviciu de interes economic general autentic și corect definit, astfel cum este prevăzut la articolul 106 alineatul (2) din Tratat". Punctul 13 clarifică faptul că „statele membre nu pot să impună obligații specifice de serviciu public pentru serviciile care sunt prestate deja sau care pot fi prestate satisfăcător și în condiții, cum ar fi prețul, caracteristici în materie de calitate obiective, continuitate și accesul la serviciul respectiv, coerente cu interesul public, astfel cum este definit de stat, de către întreprinderi care își desfășoară activitatea în condiții normale de piață. În ceea ce privește întrebarea dacă un serviciu poate fi furnizat de piață, evaluarea Comisiei se limitează la a verifica dacă definiția statului membru este viciată de o eroare manifestă, cu excepția cazului în care dispoziții ale legislației Uniunii prevăd un standard mai strict". În sfârșit, punctul 56 din cadrul SIEG din 2011 se referă la „marja largă de apreciere a statelor membre" în ceea ce privește natura serviciilor care ar putea fi clasificate drept servicii de interes economic general.

(288) Evaluarea autenticității SIEG trebuie, de asemenea, să fie efectuată în temeiul comunicării privind SIEG (a se vedea considerentele 170 și 186), al Regulamentului privind cabotajul maritim (a se vedea considerentele 173, 174 și 175) și al jurisprudenței (a se vedea considerentele 176 și 177). Prin urmare, în ceea ce privește perioada de prelungire, Comisia trebuie să evalueze:

1. dacă a existat cerere din partea utilizatorilor;

2. dacă respectiva cerere nu putea fi îndeplinită de operatorii de pe piață în absența unei obligații impuse de autoritățile publice (existența unei disfuncționalități a pieței); și

3. dacă utilizarea unor simple obligații de serviciu public era insuficientă pentru a remedia această deficiență (abordarea cea mai puțin dăunătoare).

(289) Comisia subliniază că rutele aferente serviciului public exploatate de Laziomar în timpul perioadei de prelungire sunt aceleași cu cele atribuite acesteia în temeiul noului contract de servicii publice, cu excepția faptului că, în perioada de prelungire, au existat doar cinci rute (a se vedea considerentul 43), în timp ce, în temeiul noului contract de servicii publice, s-au adăugat două rute suplimentare care leagă Terracina de Ponza (linia T3) și Ventotene (linia T4) (a se vedea considerentul 72). În plus, Comisia a descris și a evaluat deja situația concurențială pe aceste rute în timpul perioadei de prelungire. În acest context, evaluarea următoare se va baza pe părțile relevante ale evaluării efectuate pentru noul contract de servicii publice de mai sus și va face trimiteri la acestea (a se vedea secțiunea 5.1.2.1).

(290) Comisia reamintește mai întâi (a se vedea considerentul 120) că Italia a impus obligațiile de serviciu public prevăzute în convenția inițială în principal pentru: (i) a asigura continuitatea teritorială dintre continent și insule; și pentru (ii) a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective prin intermediul unor servicii de transport maritim regulate și fiabile. Comisia a concluzionat deja (a se vedea considerentul 179) că acestea sunt într-adevăr obiective legitime de interes public.

(291) Pentru a ilustra cererea reală în legătură cu serviciile respective de transport maritim din partea utilizatorilor, Italia a furnizat statistici detaliate (a se vedea tabelele 11 și 12), care arată că, în 2011, Laziomar a transportat 270 457 de pasageri și 17 717 vehicule pe cele cinci rute de servicii combinate în perioadele respective vizate de obligațiile de serviciu public. În 2012, aceste cifre au fost de 240 430 de pasageri și 13 228 de vehicule, iar, în 2013, de 254 167 de pasageri și 16 927 de vehicule ([84]).

([84]) În plus, pentru 2009 și 2010, Italia a furnizat doar cifre privind pasagerii. Trebuie reamintit faptul că rutele specifice au fost exploatate de Caremar în perioada respectivă, până la sfârșitul lunii mai 2011. Cifrele pentru 2009 au fost de 287 639 de pasageri (157 055 pentru T1 și A2, 99 087 pentru T2 și A3 și 31 494 pentru A1), respectiv, pentru 2010, de 253 638 de pasageri (141 300 pentru T1 și A2, 86 031 pentru T2 și A3 și 26 307 pentru A1).

Tabelul 11

Statistici privind transportul de pasageri pentru anii 2011-2013

An	Linia T1	Linia T2	Linia A1	Linia A2	Linia A3	Număr total de pasageri
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

Tabelul 12

Statistici privind transportul de vehicule pentru anii 2011-2013

An	Linia T1	Linia T2	Linia A1	Linia A2	Linia A3	Număr total de vehicule ([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]) Navele utilizate pe linia A1, linia A2 și linia A3 nu au transportat vehicule (cu excepția liniei A1 în 2011).
([2]) Începând cu 2012, această rută a deservit doar pasagerii.

(292) În ansamblu, cifrele respective arată că, pentru fiecare dintre rutele respective, cererea de servicii de transport maritim din partea utilizatorilor a fost semnificativă și destul de stabilă, iar analiza pentru anii 2011-2013 nu a furnizat niciun indiciu că aceasta ar fi dispărut. Comisia a demonstrat deja că a existat, de asemenea, o cerere semnificativă de servicii de transport maritim din partea utilizatorilor în perioada începând cu 2014 (a se vedea considerentul 184).

(293) Prin urmare, se poate concluziona că aceste servicii au abordat o cerere autentică din partea utilizatorilor și că, prin urmare, au satisfăcut nevoi publice reale.

(294) Astfel cum s-a explicat în considerentul 186, Comisia trebuie să examineze și dacă aceste servicii ar fi fost inadecvate în cazul în care furnizarea lor ar fi fost lăsată exclusiv pe seama forțelor pieței, având în vedere obligațiile de serviciu public impuse de statul membru respectiv în baza prelungirii convenției inițiale. Punctul 48 din comunicarea privind SIEG menționează în această privință că „evaluarea Comisiei se limitează la a verifica dacă statul membru a făcut o eroare vădită”.

(295) Comisia observă că, în perioada 1 iunie 2011-14 ianuarie 2014, pe o rută care a fost exploatată de Laziomar în temeiul convenției inițiale prelungite (linia A3), un alt operator, Vetor, a oferit un serviciu de transport de pasageri, deși nu cu aceeași continuitate și regularitate și nu la același preț. Comisia a evaluat deja în considerentul 195 situația concurențială pe linia A3, precum și echivalența serviciilor furnizate de Vetor cu cele pe care Laziomar a trebuit să le furnizeze în temeiul noului contract de servicii publice. Comisia reamintește că această evaluare s-a bazat pe situația concurențială de pe această rută în perioada cuprinsă între 1 iunie 2011 și 14 ianuarie 2014. Având în vedere că, în general, serviciile pe care trebuia să le furnizeze Laziomar sunt aproape identice în ceea ce privește rutele deservite, frecvențele și cerințele tehnice cu cele pe care a trebuit să le furnizeze aceasta în perioada de prelungire, concluzia Comisiei (a se vedea considerentul 195) că doar acțiunea forțelor pieței era insuficientă pentru a satisface nevoile de serviciu public este, de asemenea, valabilă pentru Laziomar pe întreaga perioadă de prelungire. Într-adevăr, pe majoritatea rutelor, Laziomar era singurul operator, în timp ce, pe o singură rută (linia A3), serviciile furnizate de Vetor nu erau echivalente în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și prețul și, prin urmare, nu satisfăceau pe deplin nevoile de serviciu public impuse Laziomar în temeiul convenției inițiale (astfel cum a fost prelungită).

(296) În sfârșit, având în vedere privatizarea planificată și pentru a asigura continuitatea serviciilor publice care erau furnizate în temeiul convenției inițiale, Italia a decis să prelungească această convenție fără modificări și sub rezerva schimbării metodologiei de compensare aplicabilă începând din 2010. Comisia admite că respectiva cerere din partea utilizatorilor (astfel cum este descrisă în considerentele 291, 292 și 293) nu ar fi putut să fie satisfăcută prin impunerea unor obligații de serviciu public aplicabile tuturor operatorilor care deserveau rutele în cauză. Mai exact, pe majoritatea rutelor, Laziomar era singurul operator (a se vedea considerentul 188) și, în situațiile în care exista și un alt operator, oferta furnizată de acest operator nu îndeplinea cerințele de regularitate, continuitate, capacitate și accesibilitate a prețului. Mai mult, exploatarea majorității rutelor (dacă nu a tuturor), în special în extrasezon, este generatoare de pierderi, astfel încât, în lipsa compensației pentru obligația de serviciu public, acestea nu ar mai fi probabil exploatate deloc. În plus, Comisia admite că, în contextul procesului de privatizare a Laziomar, prelungirea contractului de servicii publice existent era singurul mod de a garanta continuitatea serviciilor publice până la finalizarea privatizării.

(297) Prin urmare, Comisia concluzionează că Italia nu a făcut o eroare vădită în a defini serviciile încredințate Laziomar drept SIEG. Îndoielile exprimate de Comisie în deciziile din 2011 și 2012 sunt, prin urmare, înlăturate.

5.3.3. *Necesitatea unui act de atribuire care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calcul al compensației*

(298) Astfel cum se specifică în secțiunea 2.3 din cadrul SIEG din 2011, conceptul de serviciu de interes economic general în sensul articolului 106 din TFUE se referă la faptul că întreprinderii în cauză i s-a încredințat furnizarea de servicii de interes economic general prin unul sau mai multe acte oficiale.

(299) Actele de atribuire trebuie să precizeze, în special:

— natura precisă a obligației de serviciu public și durata sa;

— întreprinderea și teritoriul în cauză;

— natura drepturilor exclusive;

— parametrii de calcul, control și revizuire a compensației;

— modalitățile de evitare și de rambursare a oricărei supracompensații.

(300) În deciziile sale din 2011 și din 2012, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la aspectul dacă actul de atribuire prevedea o descriere cuprinzătoare a naturii obligațiilor de serviciu public ale Laziomar pe durata perioadei de prelungire. Cu toate acestea, Comisia a reamintit, de asemenea, că elemente diferite ale atribuirii ar putea fi incluse în mai multe acte, fără ca aceasta să pună sub semnul întrebării caracterul adecvat al definirii obligațiilor. Pe durata perioadei de prelungire, actul de atribuire a serviciilor către Laziomar a inclus convenția inițială (astfel cum a fost modificată și prelungită în timp), planurile pe cinci ani pentru perioadele 2000-2004 și 2005-2008, anumite decizii *ad hoc* adoptate de Italia, directiva CIPE și legea din 2009.

(301) În acest context, Comisia constată mai întâi că respectiva convenție inițială (astfel cum a fost modificată în timp), care formează partea principală a actului de atribuire a serviciilor către Laziomar, a rămas pe deplin aplicabilă până la finalizarea privatizării în temeiul unei serii de decrete-lege (a se vedea considerentul 278). Actele juridice respective precizează că Laziomar a fost însărcinată cu obligații de serviciu public până la finalizarea privatizării sale.

(302) Conform convenției inițiale, planurile pe cinci ani specifică rutele și porturile care urmează să fie deservite, tipul și capacitatea navelor care urmează să fie utilizate pentru legăturile maritime asigurate, frecvența serviciului și tarifele care urmează să fie plătite, inclusiv tarifele subvenționate, în special în cazul locuitorilor regiunilor insulare. Deși planurile pentru perioada 2005-2008 nu au fost adoptate în mod oficial, planul pentru perioada 2000-2004 a continuat să se aplice fără nicio modificare în ceea ce privește domeniul de aplicare al obligațiilor de serviciu public. Prin urmare, dispozițiile acestui plan au continuat să se aplice integral pe parcursul perioadei cuprinse între 1 iunie 2011 și 14 ianuarie 2014. Înainte de 2011, schema tarifară inițială prevăzută în convenția inițială a fost modificată printr-o serie de acte subsecvente. Cu toate acestea, pe parcursul întregii perioade de prelungire, nu s-a emis niciun decret interministerial de modificare în continuare a tarifelor care trebuiau percepute de către societățile fostului grup Tirrenia, inclusiv Laziomar. Pe această bază, Comisia concluzionează că obligațiile de serviciu public pe care Laziomar a trebuit să le îndeplinească în perioada de prelungire au fost definite într-un mod suficient de clar.

(303) Comisia a constatat deja în considerentele 239 și 240 din decizia din 2011 faptul că parametrii necesari pentru calcularea valorii compensației au fost stabiliți în prealabil și sunt descriși în mod clar. În special, pentru anii 2011-2013, convenția inițială (a se vedea considerentul 46) conține o listă exhaustivă și precisă a elementelor de cost care trebuie luate în considerare, precum și metodologia de calcul al rentabilității capitalului investit pentru operator. Metodologia relevantă este stabilită în directiva CIPE (a se vedea considerentele 47-57). Mai exact, directiva CIPE detaliază elementele de cost luate în considerare și rentabilitatea capitalului investit. În sfârșit, legea din 2009 prevede valoarea maximă a compensației, și anume, 10 030 606 EUR pe an, care se aplică începând din 2010. Mai mult, convenția inițială a prevăzut faptul că respectiva compensație va fi plătită în tranșe și a asigurat faptul că aceasta s-a bazat pe costurile și veniturile reale aferente furnizării serviciului public. În acest fel, supracompensația putea fi identificată și evitată cu ușurință. Acolo unde era cazul, statul putea să recupereze ulterior supracompensația de la Laziomar.

(304) Pe această bază, Comisia consideră că, pentru perioada de prelungire a convenției inițiale, actele de atribuire au prevăzut o definiție clară a obligațiilor de serviciu public, durata, întreprinderea și teritoriul în cauză, parametrii de calcul, control și revizuire a compensației, precum și modalitățile de evitare și de rambursare a oricărei supracompensații, astfel cum se prevede în cadrul SIEG din 2011.

5.3.4. *Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire*

(305) Astfel cum se arată la punctul 17 din cadrul SIEG din 2011, „[p]erioada de valabilitate a actului de atribuire ar trebui să fie justificată prin trimitere la criterii obiective, cum ar fi necesitatea amortizării activelor fixe netransferabile. În principiu, perioada de valabilitate a actului de atribuire nu ar trebui să depășească perioada necesară pentru amortizarea celor mai importante active necesare pentru prestarea SIEG”.

(306) Italia a afirmat că durata prelungirii a fost stabilită în raport cu perioada necesară pentru amortizarea celor mai importante active utilizate pentru furnizarea SIEG. În special, durata totală a convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, este puțin peste 24 de ani. Navele reprezintă activele cele mai importante necesare pentru furnizarea serviciului public. Perioada de amortizare pentru navele utilizate pentru serviciile de transport cu feribotul este, de obicei, lungă și poate depăși 25 de ani.

(307) Italia a furnizat Comisiei valoarea de amortizare a navelor Laziomar pentru perioada 2011-2013. Comisia observă că, la momentul la care Laziomar a început exploatarea rutelor din Arhipelagul Pontin la 1 iunie 2011 în temeiul convenției inițiale prelungite, cele patru nave ale sale aveau o vârstă medie de 24 de ani.

(308) Comisia observă că prelungirea perioadei cu doi ani și jumătate a fost necesară pentru a asigura continuitatea serviciului public până la finalizarea procesului de privatizare. Luând în considerare, în plus, vechimea medie a navelor, durata medie a amortizării navelor utilizate în general pentru serviciile de transport cu feribotul, inițiativele de modernizate avute în vedere potrivit dispozițiilor contractului de servicii și utilizarea de noi nave (a se vedea considerentul 243), Comisia concluzionează că durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire este justificată într-o măsură suficientă și că punctul 17 din cadrul SIEG este respectat.

5.3.5. *Respectarea Directivei 2006/111/CE a Comisiei* ([85])

(309) Potrivit punctului 18 din cadrul SIEG din 2011, „[a]jutorul va fi considerat compatibil cu piața internă în temeiul articolului 106 alineatul (2) din tratat doar în cazul în care întreprinderea respectă, după caz, dispozițiile Directivei 2006/111/CE [privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi]”.

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

(310) Mai mult, punctul 44 din cadrul SIEG din 2011 prevede că: „În cazul în care o întreprindere desfășoară activități care se încadrează atât în cadrul, cât și în afara domeniului de aplicare al SIEG, contabilitatea sa internă trebuie să prezinte separat costurile și veniturile asociate serviciilor SIEG și pe cele ale altor servicii, în conformitate cu principiile prevăzute la punctul 31."

(311) Italia a confirmat că Laziomar a desfășurat doar activități de furnizare a serviciilor publice în temeiul convenției inițiale.

(312) Prin urmare, Comisia consideră că punctul 18 din cadrul SIEG din 2011 nu este aplicabil.

5.3.6. *Valoarea compensației*

(313) Punctul 21 din cadrul SIEG din 2011 prevede că „[v]aloarea compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a se acoperi costurile nete [...] ale îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, inclusiv un profit rezonabil".

(314) În cazul de față, având în vedere că această compensație constituie ajutor ilegal acordat înainte de intrarea în vigoare a cadrului SIEG din 2011, punctul 69 din acesta prevede în mod specific că, în scopul evaluării ajutorului de stat, utilizarea metodologiei costului net evitat nu este necesară. În schimb, se pot utiliza metode alternative pentru calcularea costului net necesar îndeplinirii obligațiilor de serviciu public, cum ar fi metodologia bazată pe alocarea costurilor. În temeiul acestei metodologii, costul net ar fi calculat ca diferența dintre costurile și veniturile unui anumit furnizor care îndeplinește obligațiile de serviciu public, astfel cum sunt precizate și estimate în actul de atribuire. Punctele 28-38 din cadrul SIEG din 2011 prevăd mai detaliat modul de aplicare a acestei metodologii.

(315) În deciziile sale din 2011 și 2012, Comisia a exprimat o serie de îndoieli cu privire la prima de risc de 6,5 % care s-a aplicat începând din 2010. În special, Comisia a pus sub semnul întrebării măsura în care această primă reflectă un nivel adecvat de risc, având în vedere că, *prima facie*, Laziomar nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii.

(316) Prima de risc de 6,5 % ar fi fost aplicată pentru a se stabili rentabilitatea capitalului cu ajutorul formulei WACC. Cu toate acestea, astfel cum s-a explicat deja în considerentele 136, 137 și 138, Italia a clarificat faptul că, deoarece valoarea compensației a fost plafonată în temeiul legii din 2009, s-a decis simplificarea calculului prin aplicarea procentului de 6,5 % ca rată forfetară a rentabilității capitalului.

(317) În acest context, pe baza contabilității pentru fiecare rută în parte, prezentată de Italia și inclusă sub formă agregată în tabelul 13, Comisia a putut verifica dacă, pentru anii 2011, 2012 și 2013 considerați împreună, compensația pentru obligația de serviciu public a fost cu 70 650 EUR mai mare decât costul net al serviciului (fără includerea vreunei rate forfetare a rentabilității capitalului).

Tabelul 13

Costul net al serviciului public furnizat de Laziomar în perioada 2011-2013

(EUR)

Misiunea de serviciu public a Laziomar	2011	2012	2013	Total general
Venituri totale	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
– Costuri totale	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
– Amortizări	114 836	274 044	352 229	741 109
= Costul net al serviciului public	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Rentabilitatea capitalului (6,5 %)	0	0	0	0 EUR

= Valoare eligibilă pentru compensație	– 8 451 703	– 13 972 553	– 12 582 792	– 35 007 048
+ Compensația efectivă	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Supra/ subcompensare	149 484	– 192 047	113 213	70 650

(318) Comisia ia în considerare faptul că Laziomar a început exploatarea rutelor din Arhipelagul Pontin la 1 iunie 2011, imediat după transferul acestor rute de la regiunea Campania și Caremar către regiunea Lazio și Laziomar (a se vedea considerentele 4, 32 și 33). Prin urmare, exercițiul financiar 2011, care prezintă o diferență pozitivă de 149 484 EUR, nu poate fi atribuit în totalitate societății Laziomar și nu este reprezentativ pentru rezultatele efective ale Laziomar. În fapt, pentru exercițiile financiare 2012 și 2013, care sunt atribuite integral societății Laziomar, diferența combinată dintre compensația eligibilă și cea efectivă este negativă (- 78 834 EUR).

(319) Comisia a verificat, de asemenea, calculele furnizate de Italia cu privire la rentabilitatea capitalului investit pe baza ratei forfetare de 6,5 %. Având în vedere că veniturile sunt negative în perioada 2011-2013 (a se vedea considerentul 138), acestea sunt reprezentate ca „zero” în tabelul 13 în scopul calculării costului net al serviciului public. Prin urmare, având în vedere aceste rezultate negative, Comisia observă că, în cazul exercițiilor financiare aferente celor trei ani, diferența pozitivă de 70 650 EUR, care reprezintă doar 0,2 % din compensația efectivă plătită societății Laziomar, este acoperită de rata forfetară de 6,5 % și nu conduce la supracompensare. În plus, o rată de rentabilitate de 0,2 % (sau 20 de puncte de bază) nu depășește rata swap relevantă plus o primă de 100 de puncte de bază, care, în conformitate cu punctul 36 din cadrul SIEG din 2011, este considerată în orice caz rezonabilă.

(320) Punctul 49 din cadrul SIEG din 2011 prevede obligația statelor membre de a se asigura că respectiva compensație acordată pentru furnizarea SIEG nu conduce la primirea de către întreprinderi a unei supracompensări (astfel cum a fost definită la punctul 47 din cadrul respectiv). Printre altele, statele membre trebuie să furnizeze dovezi la solicitarea Comisiei. Mai mult, acestea trebuie să efectueze controale regulate sau să se asigure că astfel de controale sunt efectuate la sfârșitul perioadei de valabilitate a actului de atribuire și, în orice caz, la intervale de cel mult trei ani.

(321) Comisia a stabilit deja în cadrul evaluării efectuate în temeiul criteriului Altmark 3 că rata forfetară a rentabilității capitalului de 6,5 % pe care Laziomar putea să o preconizeze dintr-o perspectivă *ex ante* a fost în conformitate cu riscurile la care a fost expusă în furnizarea serviciilor publice în temeiul contractului de servicii publice (a se vedea considerentele 211-216). În plus, Comisia reiterează faptul că Italia a utilizat o rată forfetară a rentabilității capitalului în scopul simplificării calculului.

(322) Comisia observă că directiva CIPE prezentată ia în considerare anumite valori de piață aplicabile în sectorul cabotajului maritim. Aceasta prevede costurile eligibile pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, precum și principiile de calcul privind rata rentabilității capitalului pe baza informațiilor, a condițiilor și a riscurilor relevante pentru acest sector specific.

(323) În plus, astfel cum s-a explicat deja în considerentul 214 în contextul evaluării noului contract de servicii publice în temeiul criteriului Altmark 3, Comisia a constatat că, în 2013 (precum și pe parcursul întregii perioade 2011-2013), rentabilitatea medie a capitalului generată de un grup de referință de operatori selectați de servicii de transport cu feribotul care ofereau legături maritime în interiorul Italiei sau între Italia și alte state membre a fost în general similară rentabilității capitalului de 6,5 % a Laziomar.

(324) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că rentabilitatea capitalului de 6,5 % rămâne la un nivel rezonabil.

(325) În sfârșit, Italia a furnizat dovezile necesare care arată că s-au efectuat toate controalele regulate pentru a se asigura că valoarea compensației nu a depășit costul net al serviciului. În plus, Comisia reamintește că respectiva compensație este plătită în tranșe (a se vedea considerentul 45) și că plata finală se face pe baza costurilor și a veniturilor efectiv înregistrate în exercițiul relevant. În acest mod, se asigură faptul că valoarea compensației nu depășește costurile nete ale serviciului.

(326) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că valoarea compensației acordate Laziomar pe durata prelungirii convenției inițiale nu a condus la nicio supracompensare și că sunt respectate cerințele aplicabile din secțiunea 2.8 din cadrul SIEG.

5.3.7. *Prioritatea la acostare*

(327) Articolul 19-*ter* alineatul (21) din legea din 2009 menționează în mod clar faptul că prioritatea la acostare a fost necesară pentru a garanta continuitatea teritorială cu insulele și din perspectiva obligațiilor de serviciu public ale societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Laziomar. Într-adevăr, dacă nu ar exista nicio prioritate la acostare pentru societățile însărcinate cu obligații de serviciu public, acestea ar putea să fie nevoite să își aștepte rândul înainte să acosteze și, prin urmare, să aibă întârzieri, ceea ce ar submina scopul de a asigura o legătură fiabilă și convenabilă pentru consumatori. Un orar de circulație regulat este, într-adevăr, necesar pentru a satisface nevoile de mobilitate ale populației insulelor și pentru a contribui la dezvoltarea economică a insulelor respective. În plus, întrucât orele de plecare pentru rutele aferente serviciului public sunt stabilite prin convenție, prioritatea la acostare este necesară pentru a se asigura că porturile alocă danele și orarele de acostare într-un mod care să permită operatorului de servicii publice să își respecte obligațiile de serviciu public.

(328) În acest context, Comisia consideră că această măsură a fost acordată pentru a permite Laziomar să își îndeplinească obligațiile de serviciu public care reprezintă SIEG autentice (a se vedea secțiunea 5.3.2). Mai mult, Italia a confirmat că prioritatea la acostare este aplicabilă doar serviciilor furnizate în regim de serviciu public.

(329) Comisia a evaluat deja în detaliu compatibilitatea SIEG și compensația aferentă acordată Laziomar pe durata prelungirii convenției inițiale (a se vedea secțiunile 5.3.2-5.3.6). Prin urmare, Comisia consideră că evaluarea sa privind compatibilitatea în ceea ce privește prioritatea la acostare se poate limita la a stabili dacă această măsură a putut conduce sau nu la supracompensare.

(330) Comisia consideră că orice posibil avantaj financiar aferent priorității la acostare ar fi limitat (a se vedea considerentul 162). Prin urmare, riscul de supracompensare care decurge din măsură ar fi, de asemenea, limitat. În plus, în măsura în care această acțiune ar reduce cheltuielile de funcționare sau ar crește veniturile operatorului de serviciu public, aceste efecte s-ar reflecta în totalitate în contabilitatea internă a operatorului. Prin urmare, controalele privind supracompensarea efectuate pentru Laziomar, astfel cum s-a menționat în secțiunea 5.3.6, pot, de asemenea, să detecteze orice supracompensare posibilă rezultată din prioritatea la acostare.

(331) Prin urmare, Comisia concluzionează că prioritatea la acostare, care este indisolubil legată de serviciul public furnizat de Laziomar, este compatibilă cu piața internă în conformitate cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE și cu cadrul SIEG din 2011.

5.3.8. *Concluzie*

(332) Pe baza evaluării de la considerentele 278-331, Comisia concluzionează că respectiva compensație acordată Laziomar pentru furnizarea serviciilor de transport maritim în temeiul convenției inițiale prelungite în perioada de la 1 iunie 2011 până la 14 ianuarie 2014 și prioritatea la acostare respectă condițiile aplicabile din cadrul SIEG din 2011 și sunt, prin urmare, compatibile cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE.

6. **CONCLUZIE**

(333) Comisia constată că Italia a pus în aplicare în mod ilegal măsurile de ajutor supuse evaluării, încălcând articolul 108 alineatul (3) din TFUE. Pe baza evaluării de mai sus, Comisia a decis că compensația pentru obligația de serviciu public acordată Laziomar în temeiul convenției inițiale prelungite este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE. Mai mult, având în vedere că prioritatea la acostare este indisolubil legată de furnizarea SIEG de către Laziomar, această măsură este, de asemenea, compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE.

(334) În plus, Comisia constată că următoarele măsuri nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE:

(a) compensația acordată Laziomar pentru furnizarea de servicii de transport maritim în temeiul noului contract de servicii pentru perioada 15 ianuarie 2014-14 ianuarie 2024 asociat cu activitatea societății Laziomar și cu prioritatea la acostare în favoarea Laziomar, deoarece respectă cele patru criterii Altmark;

(b) posibila utilizare de către Laziomar a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate, deoarece Laziomar nu a utilizat fondurile respective în aceste scopuri;

(c) scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Laziomar și posibilitatea utilizării resurselor FAS pentru a satisface nevoile de lichidități, astfel cum se prevede în legea din 2010,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Compensația acordată Laziomar și prioritatea la acostare pentru furnizarea de servicii de transport maritim în temeiul convenției inițiale prelungite în perioada 1 iunie 2011-14 ianuarie 2014 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Italia a pus în aplicare ajutorul în favoarea Laziomar cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Acest ajutor este compatibil cu piața internă.

Articolul 2

Atribuirea noului contract de servicii publice pentru perioada 15 ianuarie 2014-14 ianuarie 2024 asociat cu activitatea societății Laziomar și prioritatea la acostare în favoarea Laziomar nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 3

Posibilitatea de utilizare temporară a resurselor financiare deja angajate pentru modernizarea flotei în scopul acoperirii nevoilor urgente de lichidități, astfel cum se prevede în legea din 2010, nu a fost utilizată în cazul Laziomar. Prin urmare, aceasta nu constituie ajutor de stat acordat Laziomar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 4

Scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Laziomar, astfel cum se prevede în legea din 2010, nu constituie ajutor de stat acordat Laziomar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 5

Posibilitatea de a utiliza resursele *Fondo Aree Sottoutilizzate* pentru a satisface nevoile de lichidități, astfel cum se prevede în legea din 2010, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 6

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 30 septembrie 2021.

Pentru Comisie
Margrethe VESTAGER
Membru al Comisiei