II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION
du 21 juin 2001
concernant les aides d'État versées par l'Italie à la compagnie maritime Tirrenia di Navigazione

[notifiée sous le numéro C(2001) 1684]

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

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

(2001/851/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

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

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles [1],

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Suite à plusieurs plaintes reçues par les services de la Commission, celle-ci a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité concernant des aides versées aux six entreprises du groupe Tirrenia, à savoir Tirrenia di Navigazione, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar et Toremar. Ces aides prennent la forme de subventions directes versées à chacune des entreprises du groupe et destinées à soutenir les services de transport maritime assurés par lesdites sociétés, dans le cadre de six conventions conclues en 1991 avec l'État en vue de garantir la prestation de services de transport maritime constitués en majeure partie de services de cabotage entre l'Italie continentale, d'une part, et les îles majeures et mineures italiennes, d'autre part.

(2) Par lettre du 6 août 1999, la Commission a informé l'Italie de sa décision d'ouvrir la procédure. Par lettre du 28 septembre 1999, les autorités italiennes ont fait parvenir leurs observations concernant cette décision.

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [2]. Suite à cette publication, la Commission a reçu les observations de plusieurs opérateurs privés, offrant des services de transport maritime en concurrence avec les entreprises du groupe Tirrenia. Ces observations ont été transmises à l'Italie en lui donnant la possibilité de les commenter.

(4) Dans le cadre de la procédure d'examen, les autorités italiennes ont demandé que l'examen du dossier du groupe Tirrenia soit scindé afin de parvenir, en priorité, à une décision finale concernant l'entreprise Tirrenia di Navigazione. Cette demande était justifiée par la volonté des autorités italiennes de procéder à la privatisation du groupe en commençant par Tirrenia di Navigazione et le souci d'accélérer le processus en ce qui concerne ladite entreprise.

(5) Eu égard à cette demande, la Commission constate tout d'abord que si Tirrenia di Navigazione assume, à l'intérieur du groupe, un rôle de leader s'agissant de la stratégie financière et commerciale du groupe, les six entreprises du groupe, juridiquement indépendantes, opèrent sur des segments de marchés géographiquement distincts, soumis à des degrés de concurrence variables, tant de la part d'opérateurs privés italiens, que de la part d'opérateurs d'autres États membres. Par ailleurs, les subventions versées par les autorités italiennes, dans le cadre des conventions mentionnées ci-dessus, sont calculées de façon à couvrir le déficit net d'exploitation des lignes desservies par chacune desdites entreprises et elles sont octroyées directement à celles-ci, sans transiter par Tirrenia di Navigazione. Enfin, les autres éléments d'aide visés par l'ouverture de la procédure — aides à l'investissement et aides fiscales — appellent une analyse séparée

[1] JO C 306 du 23.10.1999, p. 2.

[2] Voir note 1 de bas de page.

pour chaque entreprise du groupe. Par conséquent, la Commission estime possible d'accéder à la demande des autorités italiennes. La présente décision ne concerne donc que la seule entreprise Tirrenia di Navigazione.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES D'AIDE

2.1. *MARCHÉ EN CAUSE*

(6) Tirrenia di Navigazione opère actuellement, à titre principal, sur le marché du cabotage avec les îles majeures italiennes, Sardaigne et Sicile et, à titre secondaire, sur le marché international avec une liaison Italie continentale/Sicile/Tunisie. Les services offerts concernent le transport de passagers et de marchandises.

Jusqu'au 1er janvier 1999, le cabotage avec les îles de la Méditerranée a été temporairement exempté de l'application du principe de la libre prestation des services prévu à l'article 6, paragraphe 2, du règlement (CEE) nº 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ([3]).

Sur le marché du cabotage de moyenne et longue distance, Tirrenia possède une part de marché égale à 67,3 % sur le segment du transport de passagers et 55,3 % sur le segment du transport de marchandises ([4]). L'apparition récente d'opérateurs privés concurrents a sensiblement réduit la part de marché de Tirrenia, qui se trouvait en 1990 dans une situation de quasi-monopole sur la plupart des routes. L'ouverture du marché à la libre prestation de services devrait contribuer à accentuer la montée de la concurrence au cours des prochaines années.

2.2. *SUBVENTIONS VERSÉES AU TITRE DES OBLIGATIONS DE SERVICES PUBLIC*

2.2.1. CADRE RÉGLEMENTAIRE

(7) Aux termes de l'article 8 de la loi nº 684/74 du 20 décembre 1974, les liaisons maritimes avec les îles majeures et mineures italiennes doivent garantir la satisfaction des besoins liés au développement économique et social des régions concernées et, en particulier du Mezzogiorno. La loi dispose que, à cette fin, des subventions peuvent être versées aux opérateurs chargés d'assurer ces services, dans le cadre de conventions de service public d'une durée de vingt ans.

L'article 9 de la loi nº 160/89 du 5 mai 1989 prévoit que les lignes à desservir et les fréquences à assurer sont déterminées par les autorités publiques sur base d'une proposition technique émanant des entreprises concessionnaires, tenues de présenter à cette fin, tous les cinq ans, un programme de services.

Conformément à la loi nº 169/75 du 19 mai 1975, les entreprises concessionnaires, dont Tirrenia di Navigazione, assurent également, à titre accessoire, des services de transport de courrier et de colis postaux ainsi que des services commerciaux de caractère purement local.

Le décret présidentiel nº 501/79 du 1er juin 1979 précise les différents éléments (revenus et coûts) entrant dans le calcul de la subvention versée aux entreprises concessionnaires. Il prévoit également l'approbation ministérielle des horaires de départ et d'arrivée sur chacune des lignes desservies par lesdites entreprises. S'agissant des navires, il impose aux entreprises concessionnaires d'employer des unités construites depuis au maximum dix-huit ans et d'en être propriétaires, sauf dérogation ministérielle spécifique. Cette contrainte, qui oblige les entreprises concessionnaires à renouveler périodiquement leur flotte, constitue une obligation spécifique imposée auxdites entreprises maritimes. Les navires utilisés doivent en outre être assignés, individuellement, à chaque ligne de service public. L'article 40 permet au ministre de la marine marchande de prévoir, en plus des services ordinaires, des services additionnels destinés à satisfaire des exigences extraordinaires liées à l'intérêt public ou au besoin du trafic.

La loi nº 856/86 du 5 décembre 1986 dispose que les tarifs sont fixés par décret ministériel sur proposition des compagnies concessionnaires. Ces tarifs distinguent les voyageurs ordinaires des résidents et des travailleurs migrants, qui bénéficient de tarifs préférentiels.

2.2.2. LES CONVENTIONS DE SERVICE PUBLIC

(8) En juillet 1991, six conventions identiques ont été conclues entre l'État italien, d'une part, et chacune des entreprises du groupe, dont Tirrenia di Navigazione, d'autre part. Conformément à l'article 2, elles sont applicables depuis le 1er janvier 1989, pour une durée de vingt ans.

Les conventions prévoient que la première période quinquennale débute le 1er janvier 1990.

Aux termes de l'article 3 de ces conventions, le montant de la subvention annuelle est établi sur base d'une demande prospective de l'entreprise, présentée au mois de février en cours. La demande fait ensuite l'objet de consultations interministérielles et est approuvée, au mois de mai suivant, par décret ministériel. La subvention annuelle a pour but de permettre à l'entreprise de couvrir les pertes résultant du ratio négatif entre ses coûts et ses revenus d'exploitation. L'article 5 détaille les paramètres économiques servant pour le calcul des différents éléments de coût pris en compte, conformément au décret présidentiel nº 501/79, pour déterminer le montant de la subvention.

([3]) JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.
([4]) *Source:* Conto Nazionale dei Trasporti, 1997.

2.2.3. PROGRAMMES QUINQUENNAUX

(9) Conformément à l'article 1er des conventions de service public, les programmes quinquennaux déterminent les lignes et les ports à desservir, la typologie et la capacité des navires affectés aux liaisons maritimes en cause, les fréquences et les tarifs à respecter, y compris les tarifs préférentiels, notamment pour les résidents des régions insulaires.

Le premier programme quinquennal, qui porte sur la période 1990/1994, a été approuvé par décret ministériel du 29 mai 1990, appliqué à compter du 1er janvier 1990.

Le second, qui couvre les années 1995 à 1999 incluse, approuvé par décret du 14 mai 1996, ne comporte pas de modification sensible en ce qui concerne les lignes et les fréquences. Il prévoit néanmoins certaines modifications quant aux navires destinés aux services des lignes à desservir, notamment l'acquisition de deux navires rapides destinés au transport de passagers et de véhicules sur la ligne Civitavecchia/Olbia à partir de juin 1998 et la mise en service de deux nouveaux ferries sur la ligne Napoli/Palermo en remplacement d'unités vétustes — mixtes et cargos — d'une capacité globalement équivalente.

Le troisième programme, portant sur les années 2000-2004, qui a été soumis à l'administration italienne en septembre 1999, n'a pas encore été approuvé. Dans l'attente de l'adoption de ce programme, le décret du 8 mars 2000 a prescrit aux entreprises du groupe Tirrenia de maintenir les services visés à l'article 9 de la loi no 160/89, au moyen des unités à leur disposition au 31 décembre 1999.

2.2.4. SUBVENTION ANNUELLE D'ÉQUILIBRE

(10) La convention prévoit que la subvention annuelle d'équilibre est versée de la manière suivante: un premier versement anticipé intervient en mars de chaque année et correspond à 70 % de la subvention octroyée l'année précédente. Un second versement est effectué en juin, à hauteur de 20 % du montant de cette même subvention. Le solde éventuel, liquidé à la fin de l'année, correspond à la différence entre les montants déjà versés et le ratio négatif résultant des coûts et revenus d'exploitation de l'année en cours. S'il s'avère que la compagnie a reçu un montant supérieur au coût net des services assurés (gains – pertes), celle-ci est tenue de rembourser la différence dans les quinze jours qui suivent l'approbation du bilan.

(11) La subvention annuelle correspond au déficit net cumulé des services visés par le plan quinquennal, auquel s'ajoute un montant variable correspondant à la rémunération du capital employé. Le montant de la subvention versée à Tirrenia di Navigazione au titre de la convention de service public de 1991 a évolué de la manière suivante ([5]):

(en millions de lires italiennes)

Année	Coûts d'exploitation (a)	Revenus d'exploitation (b)	Déficit net (pertes cumulées – recettes cumulées) (a – b)	Rémunération du capital employé	Montant de la subvention annuelle
1992	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
1993	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1994	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1995	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1996	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1997	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1998	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
1999	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2000	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Secret d'affaires.

([5]) Données extraites de l'étude Price Waterhouse Coopers «Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalità relativi agli esercizi 1992-1999» et complétées par les autorités italiennes pour l'année 2000. Cette étude reconstitue la comptabilité analytique de Tirrenia, ligne par ligne et année par année, évaluant pour chacune des lignes, les coûts et revenus d'exploitation.

Les efforts déployés par Tirrenia di Navigazione pour réduire ses coûts d'exploitation et optimiser ses résultats dans l'optique de l'ouverture du marché du cabotage et de la privatisation à venir de l'entreprise, se sont traduits à partir de 1997 par une diminution globale constante du montant de la subvention annuelle. L'augmentation constatée en 2000 résulte directement de l'impact négatif de la hausse du coût des carburants sur les résultats d'exploitation de l'entreprise, les tarifs ayant été maintenus constants par décision de l'autorité publique ([6]). Le montant du déficit net d'exploitation résulte de la différence entre les pertes, accumulées de façon générale durant la période hivernale (du 1er octobre au 31 mai) et les gains enregistrés pour l'essentiel sur la période estivale (du 1er juin au 30 septembre). Selon les autorités italiennes, le manque à gagner résultant directement des tarifs sociaux pratiqués en faveur des résidents insulaires et des travailleurs migrants, imposés à l'entreprise, est supérieur au montant total de la subvention annuelle.

S'agissant de la rémunération du capital employé, il ressort des informations transmises par les autorités italiennes, que celle-ci représente, en pourcentage du capital investi, une rémunération variant, selon les années, de […] en 1992 à […] en 2000, en ligne avec les taux pratiqués sur le marché au cours desdites années. La Commission relève en outre toujours à cet égard que les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime ([7]) prévoient que le montant de la subvention octroyée à titre de compensation d'obligations de service public tient compte «d'un rendement raisonnable du capital utilisé», ce qui est le cas en l'espèce.

2.3. *INVESTISSEMENTS PRÉVUS PAR LES PROGRAMMES QUINQUENNAUX ET PLAN INDUSTRIEL*

(12) Parallèlement aux lignes à desservir et aux fréquences à assurer, les programmes quinquennaux prévoient les investissements que la compagnie concessionnaire entend faire au cours de la période concernée pour assurer les services sur les lignes en cause. Dans le cadre de la procédure d'examen, la Commission souhaitait notamment s'assurer de la manière dont les coûts d'acquisition et d'amortissement des navires étaient pris en compte aux fins du calcul de la subvention annuelle.

La Commission souhaitait également vérifier si les investissements additionnels prévus au bénéfice des entreprises du groupe par le plan industriel, adopté en mars 1999 par Tirrenia pour la période 1999-2002, ne contenaient aucun élément d'aide. Le plan industriel a pour principaux objectifs:

— de permettre aux entreprises du groupe de faire face aux changements résultant de la libéralisation du marché italien du cabotage à partir du 1er janvier 1999 et de se préparer à l'échéance, en 2008, du régime des conventions passées avec l'État,

— de réduire les coûts des services assurés dans le cadre desdites conventions,

— de soutenir le développement du groupe et de valoriser les ressources disponibles,

— de mettre en place les conditions de la privatisation des entreprises du groupe.

Le plan industriel prévoit en particulier une évolution des investissements nécessaires aux services visés par les conventions de service public, qui se traduirait par le désarmement d'unités vétustes, le transfert d'autres unités à l'intérieur du groupe et de nouveaux investissements à hauteur de 700 milliards de lires.

2.4. *TRAITEMENT FISCAL PRÉFÉRENTIEL*

(13) Le décret loi nº 504/95 du 26 octobre 1995 prévoit un régime fiscal préférentiel concernant les huiles minérales employées comme carburants pour la navigation. La réduction des droits d'accise s'applique, conformément à l'article 63, paragraphe 3, de ce texte, aux lubrifiants utilisés à bord.

Dans la décision d'ouverture de la procédure, la Commission exprimait ses doutes quant aux modalités d'application de cette mesure d'allégement fiscal dans le cas de navires immobilisés dans les ports italiens aux fins d'opérations de manutention. La Commission souhaitait s'assurer du caractère non discriminatoire de cette mesure pour tous les opérateurs maritimes dont les navires se trouvaient dans la même situation.

3. **OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS**

3.1. *OBSERVATIONS DE TIRRENIA DI NAVIGAZIONE*

(14) Par lettre du 22 novembre 1999, Tirrenia di Navigazione a soumis ses observations quant à l'ouverture de la procédure. À titre principal, l'entreprise conteste le caractère d'aides nouvelles des compensations versées au titre des conventions passées avec l'État italien et, partant, le bien-fondé de la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen. Selon l'entreprise, la Commission avait en particulier connaissance, de longue date, du régime de compensation des obligations de service public, sans soulever d'objection à leur encontre. Par

([6]) Les dépenses de carburant sont passées d'environ 74 179 millions de lires italiennes en 1999 à 113 142 millions en 2000.
([7]) JO C 205 de 5.7.1997.

ailleurs, le montant des compensations annuelles versées à l'opérateur public serait strictement nécessaire et proportionné pour couvrir le coût net additionnel des obligations de service public, de sorte qu'aucune entrave à la concurrence ne pourrait en résulter pour les autres opérateurs sur le marché.

Parallèlement, Tirrenia di Navigazione a saisi le Tribunal de première instance d'un recours au sens de l'article 230, paragraphe 4, du traité ([8]) contre la décision de la Commission d'ouvrir la procédure.

3.2. *OBSERVATIONS DES OPÉRATEURS PRIVÉS*

(15) La Commission a reçu les observations de plusieurs opérateurs privés, en concurrence avec les entreprises concessionnaires, qui pour l'essentiel soulignaient les points suivants:

— Tirrenia pratique sur les lignes sur lesquelles se concentre la concurrence des opérateurs privés une politique commerciale agressive, caractérisée par des tarifs de dumping, des systèmes de rabais et de paiement différé qui ne peuvent s'expliquer que par les subventions publiques,

— les obligations de service public manquent de transparence et la possibilité pour Tirrenia de modifier la portée des obligations qui lui sont imparties, notamment quant aux routes à desservir, aux horaires et aux fréquences à respecter, est contraire à la nature même des obligations de service public,

— compte tenu des services offerts par les opérateurs privés sur certaines lignes desservies par Tirrenia, la nécessité d'un service public apparaît contestable,

— les modalités de financement des investissements réalisés depuis 1995 ou projetés par le plan industriel contiennent des éléments d'aide, concernant notamment les deux unités acquises en 1996 par Viamare et, plus généralement, l'accès plus favorable de Tirrenia au crédit bancaire,

— Tirrenia bénéficie à l'instar des autres entreprises du groupe d'un traitement fiscal préférentiel pour les huiles minérales consommées par ses navires immobilisés dans les ports italiens.

4. **COMMENTAIRES DE L'ITALIE**

4.1. *SUBVENTIONS VERSÉES AU TITRE DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC*

(16) Par lettre du 29 septembre 1999, les autorités italiennes ont transmis leurs observations quant à l'ouverture de la procédure. Selon ces autorités, l'article 4 du règlement (CEE) nº 3577/92 (règlement «Cabotage») permet aux conventions passées avec chaque entreprise du groupe Tirrenia de produire l'entièreté de leurs effets jusqu'à leur date d'expiration, à savoir 2008, de sorte que le système des obligations de service public dérivant des conventions ne saurait être remis en cause par la décision d'ouverture de la procédure.

Ces mêmes autorités contestent par ailleurs que les aides visées par la décision de la Commission constituent des aides nouvelles au sens de l'article 88, paragraphe 3, du traité et que celles-ci aient pu, antérieurement à l'ouverture du marché italien du cabotage, au 1er janvier 1999, affecter le commerce entre États membres.

Ces observations générales mises à part, les autorités italiennes soulignent que la présence des opérateurs privés sur les lignes desservies par Tirrenia di Navigazione est un phénomène récent et partiel, limité à un petit nombre de routes et concentré sur la saison d'été. Par ailleurs, la méthode de calcul de la compensation annuelle qui consiste à déduire des pertes accumulées au cours de l'hiver les gains réalisés au cours de l'été contribue à limiter le montant de la compensation à son strict minimum. En conséquence, selon les autorités italiennes, la compensation s'avère nécessaire et strictement proportionnée au regard des obligations de service public dont il appartient à l'État membre de définir les caractéristiques.

4.2. *LES INVESTISSEMENTS PRÉVUS PAR LE PLAN INDUSTRIEL*

(17) Les autorités italiennes soulignent que les investissements prévus par le plan industriel sont destinés à réduire les coûts du service tout en maintenant un haut niveau de qualité. Par ailleurs, selon lesdites autorités, les modalités de financement des investissements projetés ne comportent aucun élément d'aide. Ceux-ci seront assumés pour partie au moyen des ressources propres de l'entreprise et pour partie au moyen de prêts, contractés aux conditions normales du marché.

4.3. *LE TRAITEMENT FISCAL PRÉFÉRENTIEL*

(18) Les autorités italiennes ont précisé le cadre réglementaire gouvernant le traitement fiscal des huiles minérales utilisées comme carburants aux fins de la navigation. Il ressort des informations fournies à la Commission qu'une décision générale du 2 mars 1996, prise en application du décret-loi nº 504/1995, a étendu le traitement fiscal préférentiel prévu par ce texte aux fuels et lubrifiants utilisés par tout navire immobilisé dans un port pour des opérations de maintenance.

([8]) Affaire T-246/99, en cours.

(19) Parallèlement, l'Italie a saisi la Cour de justice d'un recours en annulation de la décision d'ouverture de procédure, pour autant que celle-ci contienne une injonction de suspension des aides illégales ([9]).

5. **APPRÉCIATION DES AIDES**

5.1. *SUBVENTIONS VERSÉES AU TITRE DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC*

5.1.1. EXISTENCE D'UNE AIDE NOUVELLE

(20) Aux termes de l'article 87, paragraphe 1, du traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

La Commission relève que la subvention annuelle d'équilibre, accordée directement par l'État à Tirrenia di Navigazione dans le cadre de la convention de 1991, constitue un avantage pour cette entreprise par rapport aux entreprises concurrentes offrant ou susceptibles d'offrir des services comparables sur le marché en cause. La circonstance que ce marché était, jusqu'au 1er janvier 1999, temporairement exempté de l'application du règlement (CEE) nº 3577/92 concernant l'application du principe de libre prestation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ne permet pas d'exclure que les subventions versées à Tirrenia dans le cadre de la convention aient pu affecter les échanges entre États membres et fausser la concurrence. À cet égard, la Commission constate en premier lieu la présence d'opérateurs d'autres États membres sur des lignes desservies par Tirrenia, avant même l'ouverture du marché du cabotage; elle relève en deuxième lieu que certaines compagnies concurrentes opéraient également, déjà avant cette date, sur des marché libéralisés, comme le marché des services maritimes entre États membres, d'une part, et entre États membres et pays tiers, d'autre part, où Tirrenia di Navigazione était avant le 1er janvier 1999 et continue d'être actuellement présente; la Commission relève également le risque de subventions croisées entre les services assurés par Tirrenia di Navigazione sur le marché du cabotage et ceux assurés sur le marché international, notamment en raison de l'absence de comptabilité séparée de l'entreprise entre ces différentes catégories de services. La Commission constate enfin que le système de la subvention annuelle d'équilibre prévue par la convention de 1991 a été mis en place pour une durée de vingt ans et qu'il continue donc à produire ses effets après l'ouverture du marché des services de cabotage concernés.

([9]) Affaire C-400/99, en cours.

(21) La Commission ne partage pas le point de vue de Tirrenia di Navigazione selon lequel les aides en cause constituent des aides existantes. La Commission constate en premier lieu que celles-ci ne sont pas antérieures à l'entrée en vigueur du traité. En effet, ce n'est qu'à partir des lois nº 684/74 et nº 169/75, qu'a été organisé, dans sa forme actuelle, le régime de la subvention annuelle d'équilibre. Par ailleurs, le décret nº 501/79 et la loi nº 856/86 ont précisé plusieurs obligations de service public et les éléments de coûts entrant dans le calcul de la subvention d'équilibre dont bénéficie Tirrenia di Navigazione aux termes de la convention de 1991. La Commission constate en second lieu qu'elle n'a pas autorisé les aides en cause. La circonstance en particulier que la Commission ait pu avoir connaissance de différents textes législatifs mettant en place le régime de la subvention annuelle et de la convention de 1991 ne permet pas de conclure, en l'absence d'une notification préalable au sens de l'article 88, paragraphe 3, à une autorisation tacite du régime de la subvention annuelle [voir jurisprudence Lorenz ([10])]. La Commission estime en conséquence que les aides versées à Tirrenia di Navigazione constituent des aides nouvelles au sens l'article 1er du règlement (CE) nº 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE ([11]).

5.1.2. ÉVALUATION DE LA COMPATIBILITÉ DE L'AIDE

(22) L'interdiction des aides visée à l'article 87, paragraphe 1, du traité n'est pas absolue. Des dérogations sont prévues par l'article 87, paragraphes 2 et 3, et l'article 86, paragraphe 2, du traité.

Les aides versées à Tirrenia au titre de la subvention annuelle ne relèvent d'aucune dérogation prévue par l'article 87, paragraphe 2, du traité, n'étant ni des aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, ni des aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires, ni des aides octroyées à l'économie de certaines régions de la République fédérale d'Allemagne. S'agissant en particulier des aides à caractère social, l'application de l'article 87, paragraphe 2, suppose que la mesure bénéficiant aux consommateurs individuels ne favorise pas directement ou indirectement certaines entreprises ou certaines productions. La Commission constate à cet égard que le manque à gagner résultant pour Tirrenia di Navigazione de l'application de tarifs réduits pour les résidents insulaires et les travailleurs migrants est pris en compte dans le calcul de la compensation annuelle. Ces réductions tarifaires, qui bénéficient aux consommateurs individuels, ne sont donc prises en charge par les autorités italiennes que si les consommateurs concernés voyagent avec l'opérateur public, ce qui favorise ce dernier par rapport à ses concurrents privés.

([10]) CJCE, Lorenz, affaire 120/73, Recueil 1973, p. 1471.
([11]) JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

Ces aides ne peuvent davantage bénéficier d'une des dérogations visées à l'article 87, paragraphe 3, du traité. En effet, elles ne sont pas destinées à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre, au sens du point b), ni destinées à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, au sens du point d). Elles ne peuvent par ailleurs être qualifiées d'aides à finalité régionale au sens des points a) ou c) dans la mesure où elles ne font pas partie d'un régime d'aides plurisectoriel et ouvert, dans une région donnée, à l'ensemble des entreprises des secteurs concernés ([12]). Elles ne peuvent non plus être regardées comme des aides destinées à favoriser le développement de certaines activités au sens du point c) dans la mesure où il s'agit d'aides destinées à couvrir les coûts d'exploitation d'un opérateur maritime déterminé et qui n'entrent pas dans un plan global permettant de rendre l'entreprise bénéficiaire efficiente du point de vue économique et financier sans recourir à une aide ultérieure.

(23) Aux termes de l'article 86, paragraphe 2, du traité, les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général sont soumises aux règles du traité et notamment aux règles de concurrence, dans la limite où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de la Communauté.

(24) Conformément à la jurisprudence communautaire, cette disposition énonçant une règle dérogatoire, il convient de l'interpréter de manière stricte ([13]). Il ne suffit donc pas à cet égard que l'entreprise en cause ait été investie par les autorités publiques de la gestion d'un service d'intérêt économique général, il faut encore que l'application des règles du traité, notamment l'article 87, fasse échec à la mission particulière qui lui a été impartie et que l'intérêt de la Communauté n'en soit pas affecté ([14]).

(25) Afin d'apprécier si les subventions versées à Tirrenia di Navigazione dans le cadre de la convention de 1991 peuvent bénéficier de la dérogation de l'article 86, paragraphe 2, du traité, la Commission doit en premier lieu vérifier l'existence et l'étendue des obligations de service public imparties à l'entreprise en vue d'apprécier la nécessité du service public et celle de la subvention destinée à en compenser le coût.

Existence de services publics

(26) Conformément aux orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime précitées, «des obligations de service public peuvent être imposées pour des services réguliers à destination de ports desservant des régions périphériques de la Communauté ou pour des itinéraires mal desservis considérés comme vitaux pour le développement économique des régions concernées, dans les cas où le jeu des forces du marché n'assure pas un niveau de service suffisant».

Il résulte du cadre normatif et conventionnel décrit précédemment que Tirrenia di Navigazione est soumise, sur l'ensemble de ses lignes, à une série d'obligations tenant aux ports à desservir, aux fréquences, horaires de départ et d'arrivée, à la typologie des navires, aux tarifs à pratiquer, que cette entreprise n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions si elle était mue par son propre intérêt commercial.

L'objectif de ces obligations est de garantir le respect du principe de continuité territoriale et la suffisance de services réguliers de transport maritime de passagers et de marchandises à destination et en provenance des régions insulaires italiennes de façon à répondre aux besoins de développement économique et social de ces régions. La Commission constate que cet objectif, qui relève d'un intérêt public légitime, ne pouvait être atteint par le simple jeu des forces du marché. En effet, en 1991, Tirrenia di Navigazione se trouvait dans une situation de monopole de fait sur la quasi-totalité des lignes concernées, même si la loi ne lui conférait aucune exclusivité à cet égard.

La convention conclue avec l'État visait précisément à garantir le respect de ces obligations et permettre, en contrepartie, la compensation des coûts directement liés au déficit enregistré par l'entreprise pour satisfaire ces obligations.

(27) Toutefois, pour que les obligations en cause puissent donner lieu à compensation et pour que la Commission soit en mesure de vérifier que le montant de la compensation est limité au strict nécessaire, ces obligations doivent être fixées à l'avance par les autorités publiques de manière précise. La Cour a d'ailleurs reconnu la nécessité de prédéterminer de façon précise les obligations de service public ([15]).

À cet égard, la Commission constate que le système mis en place par les autorités italiennes pour définir la portée des obligations de service public laisse à l'entreprise concessionnaire, sur des routes où se concentre la

([12]) Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale (JO C 74 du 10.3.1998).

([13]) Arrêt du Tribunal de première instance du 27 février 1997, affaire T-106/95: Fédération française des sociétés d'assurances (FFSA et autres contre Commission, Recueil. p. II-229, point 173.

([14]) Idem. Également, arrêt de la Cour du 10 décembre 1991, affaire C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova, Recueil. p. I-5889, point 26.

([15]) Arrêt de la Cour du 20 février 2001, affaire C-205/99, «cabotage maritime espagnol», non encore publié.

concurrence des opérateurs privés, notamment pendant la haute saison, une marge de flexibilité qui permet à celle-ci d'ajuster son offre de services en fonction des exigences du trafic. Cette flexibilité, qui se traduit, tantôt, par la simple fixation d'un nombre maximal de voyages, tantôt par l'absence totale de références à un nombre de fréquences à offrir, s'ajoute à la possibilité, pour les autorités publiques italiennes, de modifier les routes, les ports à desservir et les fréquences à assurer dans le but d'ajuster le cadre réglementaire aux évolutions du marché à l'intérieur de chaque période quinquennale.

La Commission considère que la flexibilité laissée à Tirrenia di Navigazione en ce qui concerne l'étendue de ses obligations, ne permet pas de considérer que les services concernés répondent à des exigences de service public relevant de la mission particulière impartie à une entreprise chargée d'un service d'intérêt économique général et puissent en conséquence ouvrir droit à compensation. En effet, conformément à la jurisprudence précitée de la Cour ([16]), pour ouvrir droit à compensation, les obligations de service public doivent être fixées à l'avance par les autorités publiques de manière précise. Tel n'est pas le cas lorsque l'entreprise peut déterminer, de sa propre initiative, le niveau des fréquences à assurer, voire juger s'il convient ou non d'assurer ledit service en fonction des données du marché. De tels services additionnels, assurés par Tirrenia sur les lignes en concurrence et sur les périodes rentables de haute saison ([17]), ne peuvent être pris en considération aux fins du calcul de la compensation annuelle.

(28) S'agissant de vérifier l'existence et l'étendue des obligations de service public actuellement imparties à Tirrenia di Navigazione et la nécessité d'en compenser le coût, la Commission doit s'assurer si des opérateurs concurrents n'offrent pas des services similaires ou comparables à ceux offerts par l'opérateur public et qui répondraient aux exigences requises par les autorités italiennes, en effectuant, ligne par ligne, un examen comparatif de l'offre cumulée et de la demande globale de services.

Il apparaît à cet égard que les lignes desservies par Tirrenia di Navigazione peuvent être regroupées en deux catégories:

a) celles sur lesquelles l'entreprise opère sans aucune concurrence;

b) celles sur lesquelles se concentre la concurrence des opérateurs privés, tantôt limitée à la haute saison, tantôt sur toute l'année.

([16]) Idem.
([17]) Voir considérant 30.

(29) Les lignes sur lesquelles s'exerce la concurrence des opérateurs privés représentent un pourcentage important du trafic de Tirrenia (passagers: 80 %; mètres linéaires transportés sur les ferries mixtes: 77 %; fret à bord de navires réservés au transport de marchandises: 56 %) ([18]). La présence de la concurrence est un phénomène relativement récent, apparu, pour l'essentiel, au cours des cinq dernières années, durant lesquelles le marché a enregistré une forte augmentation de la demande sur ces mêmes lignes.

(30) En ce qui concerne les lignes sur lesquelles s'exerce la concurrence des opérateurs privés, la Commission fait les constatations suivantes.

a) **Napoli/Palermo**

Aucun opérateur concurrent ne répond aux exigences de régularité annuelle et de fréquence du service, prévues par le régime de la convention, tant en ce qui concerne le transport de passagers que le transport de marchandises. La présence, depuis 1997, d'un opérateur privé sur la haute saison (avril à octobre) dont l'offre de services, limitée en termes de capacité, concerne le seul transport rapide de passagers, ne permet pas de satisfaire aux exigences de service définies par les autorités publiques italiennes, à savoir essentiellement une liaison nocturne quotidienne tout au long de l'année, à partir de chacun des deux ports.

b) **Civitavecchia/Olbia**

Sur cette ligne, Tirrenia est soumise à la concurrence d'un opérateur privé qui assure la liaison Civitavecchia/Golfo Aranci ([19]), en haute saison depuis 1996 et en basse saison depuis 1998. En juin 2000, la concurrence s'est accentuée avec l'arrivée d'un second opérateur ([20]). La Commission constate néanmoins que seule Tirrenia di Navigazione répond à toutes les exigences prévues par le régime de la convention, en termes de fréquences à assurer sept jours sur sept tout au long de l'année, de ports à desservir et d'horaires de départ, avec notamment une liaison nocturne au départ de chacun des deux ports en haute saison. La Commission relève en particulier qu'aucun des deux opérateurs concurrents n'assure une liaison quotidienne tout au long de l'année et que, sur la basse saison, l'offre cumulée de ces opérateurs ne permet pas d'assurer la fréquence quotidienne requise par le régime de la convention.

La Commission constate également que Tirrenia assure sur cette ligne des services additionnels, dont les fréquences peuvent varier en fonction de l'évolution de la demande. Aux termes du décret ministériel du 13 mars 1998, ces services peuvent être effectués

([18]) Données 1997, extraites de l'étude «Azzurra».
([19]) Le port de Golfo Aranci, situé à 15 kilomètres d'Olbia peut être considéré comme substituable à celui d'Olbia.
([20]) Dont les services sur la basse saison ont toutefois été suspendus à l'automne 2000.

de juin à septembre, en alternance, au départ de Fiumicino et de Golfo Aranci ([21]), laissant ainsi à Tirrenia une flexibilité opérationnelle supplémentaire. La Commission souligne à nouveau que, en l'absence de prédétermination précise du niveau de services requis, ces derniers ne sauraient être considérés comme répondant à des exigences de service public.

c) **Genova/Porto Torres**

Sur cette ligne, Tirrenia di Navigazione est confrontée, sur le segment passagers, à la concurrence d'opérateurs privés, depuis 1994 sur la haute saison et 1999 sur la basse saison. La Commission constate cependant que, en haute comme en basse saison, aucun opérateur concurrent ne répond entièrement aux exigences de régularité, de fréquences et d'horaires requises par le régime de la convention, qui prévoit en particulier une liaison nocturne quotidienne tout au long de l'année au départ de chacun des deux ports. La Commission relève également que les opérateurs privés ne disposant pas de navire de remplacement, sont tantôt contraints de suspendre leurs services pour des raisons de manutention, tantôt amenés à affecter leurs navires à des services plus rentables, tels des services de croisière.

La Commission constate également que Tirrenia assure, sur la haute saison, des services rapides additionnels, dont le cadre réglementaire en vigueur lui permet de déterminer le niveau précis des fréquences. Il en va de même des services additionnels de fret effectués au moyen d'un navire «ro-ro» en fonction des besoins du trafic. Comme il a déjà été précisé, la Commission considère que, en l'absence de prédétermination précise du niveau des services requis, ces derniers ne sauraient être considérés comme répondant à des exigences de service public.

d) **Genova/Olbia/Arbatax**

Sur cette ligne, Tirrenia n'est soumise à la concurrence d'opérateurs privés que depuis 1998, uniquement sur la haute saison. La Commission constate à cet égard que seule Tirrenia di Navigazione répond entièrement aux exigences de régularité, fréquences et horaires requises par le régime de la convention, qui prévoit notamment, tout au long de l'année, une liaison quotidienne nocturne au départ de chacun des deux ports et deux prolongements hebdomadaires jusqu'au port d'Arbatax, que n'assure aucun opérateur concurrent. La Commission constate également que les services rapides offerts par Tirrenia sur cette ligne durant l'été, tels que prévus par le régime de la convention, ne sont pas offerts par la concurrence.

La Commission relève enfin que, conformément au décret ministériel du 9 octobre 1998, Tirrenia dessert additionnellement, de juin à septembre, les ports de La Spezia et de Golfo Aranci ([22]) à raison d'une liaison quotidienne.

e) **Livorno/Cagliari**

Sur cette ligne, Tirrenia di Navigazione assure le transport de marchandises, en concurrence avec deux opérateurs privés, dont l'offre cumulée de services semble répondre, en termes de régularité, fréquences et capacité, aux exigences prévues par le régime de la convention. Un de ces opérateurs est présent depuis 1995 et le second depuis 1998. La présence désormais stabilisée de ces opérateurs met en question la nécessité de la compensation du déficit enregistré par l'opérateur public sur cette ligne. La Commission constate toutefois que seule Tirrenia di Navigazione assure les services réguliers sans interruption tout au long de l'année comme le requiert ledit cadre réglementaire, ce qui suppose l'entretien d'un navire de substitution, et qu'elle est tenue de le faire avec un navire de moins de vingt ans d'âge. La Commission constate que ces exigences engendrent des coûts additionnels spécifiques que n'assument pas les opérateurs privés. La Commission considère que de tels coûts additionnels et seuls ces derniers peuvent dès lors donner lieu à compensation. Il appartient toutefois aux autorités italiennes d'établir que le montant de la compensation versée est strictement proportionné aux coûts supplémentaires dérivés de telles exigences de service public.

f) **Voltri/Termini Imerese**

Sur cette ligne, Tirrenia assure des services de transport de marchandises au moyen d'unités «ro-ro», qui concurrencent les services offerts par un opérateur privé, au moyen d'unités mixtes sur la ligne parallèle Genova/Palermo ([23]). La Commission constate que les services offerts par l'opérateur privé permettent de satisfaire les exigences de service prévues par le régime de la convention en termes de capacité et de fréquences. Si la nécessité de la compensation peut être établie pour les périodes quinquennales précédentes où la présence de l'opérateur privé n'était pas stabilisée et, partant, ne répondait pas à toutes ces exigences, il n'en va pas de même pour la nouvelle période quinquennale. À cet égard, la Commission prend note de l'engagement des autorités italiennes de supprimer les services offerts par Tirrenia sur cette ligne pour ladite période, de sorte qu'elle ne sera plus prise en compte dans le calcul de la compensation de service public.

([21]) Les ports de Fiumicino et de Civitavecchia peuvent être considérés comme substituables, à l'instar des ports de Golfo Aranci et d'Olbia.

([22]) Les ports de La Spezia et de Genova peuvent être considérés comme substituables, à l'instar de ceux d'Olbia et de Golfo Aranci.

([23]) À cet égard, les ports de Voltri et Genova peut être considérés comme substituables, de même que ceux de Termini Imerese et de Palermo.

(31) En ce qui concerne les services assurés par Tirrenia sur les lignes sans concurrence, la Commission constate qu'ils portent tant sur le transport de marchandises que sur celui de passagers. À cet égard, le tableau suivant indique les lignes et les services assurés par Tirrenia, sans concurrence, au cours des cinq dernières années (1995-1999) qui, pour l'essentiel, étaient déjà assurés au cours des cinq années précédentes (1990-1994):

(en millions de lires italiennes)

Lignes	Nature des services	Résultats d'exploitation (coûts – recettes 1999) (1)
Napoli/Cagliari	Passagers/marchandises	[...]
Genova/Cagliari	Passagers/marchandises	[...]
Civitavecchia/Cagliari	Passagers/marchandises	[...]
Fiumicino/Arbatax	Passagers/marchandises	[...]
Palermo/Cagliari	Passagers/marchandises	[...]
Cagliari/Trapani (2)	Passagers/marchandises	[...]
Livorno/Catania	Marchandises	[...]

(1) Les sommes indiquées dans cette colonne sont comptabilisées dans le tableau I du considérant 38, qui indique les coûts et les recettes de toutes les lignes considérées dans leur ensemble, exploitées en 1999 par *Tirrenia di Navigazione*, avec concurrence ou non.
(2) Avec prolongement jusqu'à Tunis.

L'absence de concurrence — vérifiée pendant les dix dernières années — sur ces lignes, démontre que le libre jeu des seules forces du marché n'a pas permis de garantir les services de transport que Tirrenia a assurés en application de la convention. Par conséquent, la compensation s'avère nécessaire pour permettre à l'entreprise de faire face aux surcoûts engendrés par les services en question.

(32) La Commission constate également que Tirrenia opère, dans le cadre du régime mis en place par la convention de 1991, sur des lignes internationales dont les déficits nets d'exploitation ont été pris en compte dans le calcul de la subvention annuelle. Tel a été le cas de la ligne Italie/Malte et de la ligne Cagliari/Trapani/Tunisi.

La Commission constate que le marché en cause, s'agissant de ces lignes, est le marché du transport maritime international et non le marché du cabotage italien. S'agissant d'un marché soumis à la concurrence actuelle ou potentielle des autres opérateurs communautaires, ces compensations s'analysent comme des aides au fonctionnement, que seule l'application de l'article 86, paragraphe 2, du traité, permettrait d'autoriser.

Il ressort des informations fournies par les autorités italiennes que la ligne Italie/Malte a été desservie sur une base annuelle jusque fin 1992. L'arrivée sur le marché d'opérateurs concurrents durant la saison estivale a conduit les autorités italiennes à limiter l'obligation de desserte à la seule période hivernale de 1993 à 1994 et à interrompre totalement les services sur cette ligne à partir de juin 1994. Dans ces circonstances, la Commission considère que les compensations versées à Tirrenia étaient, jusqu'à cette date, en l'absence de services comparables offerts par d'autres opérateurs communautaires ou de pays tiers, nécessaires pour satisfaire les exigences de services prévues par les autorités italiennes. Par ailleurs, en l'absence de concurrence constatée de la part d'autres opérateurs communautaires, les compensations versées à Tirrenia pour couvrir le déficit net d'exploitation de cette ligne n'ont pas été de nature à altérer les échanges entre États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

S'agissant de la ligne Cagliari/Trapani/Tunisi, la Commission remarque que la liaison avec la Tunisie constitue le prolongement de la ligne de cabotage Cagliari/Trapani, sur laquelle Tirrenia opère sans concurrence. Il ressort des informations transmises par les autorités italiennes que les services assurés sur la partie internationale de la ligne n'entraînent aucune charge financière supplémentaire susceptible d'entrer dans le calcul de la compensation annuelle. À cet égard, les chiffres fournis pour les années 1993 à 1996 incluse montrent un résultat net d'exploitation positif pour la liaison Trapani/Tunisi, ayant contribué comme tel à réduire le déficit enregistré sur la liaison Cagliari/Trapani et, partant, le montant négatif pris en compte aux fins du calcul de la compensation annuelle.

Nécessité de la compensation

(33) S'agissant à présent de vérifier si la compensation annuelle versée à Tirrenia correspond au minimum nécessaire à la prestation des services répondant aux exigences de service public prédéterminées par les autorités italiennes, la Commission doit tenir compte de l'ensemble des paramètres qui déterminent, pour l'opérateur public, les coûts additionnels des services assurés.

La Commission relève à cet égard que le mécanisme de calcul de la compensation prévoit que les gains réalisés sur la haute saison contribuent à réduire les déficits accumulés sur la basse saison de sorte que le niveau de la compensation annuelle qui résulte de cette méthode de calcul demeure globalement inférieur à celui qui résulterait de l'addition des seuls déficits cumulés, ligne par ligne. Elle note également que les gains de l'entreprise sont soumis à une double contrainte tarifaire, à savoir les tarifs préférentiels en faveur de certaines catégories sociales et la nécessité, pour l'entreprise, d'obtenir l'accord des autorités publiques pour toute modification des tarifs. Il ressort en effet des informations transmises par les autorités italiennes que Tirrenia n'a pas la liberté d'ajuster ses tarifs en fonction notamment de l'évolution des coûts d'exploitation. Cette double contrainte qui entraîne une réduction sensible des revenus de l'entreprise et se répercute sur le montant de la compensation annuelle ne saurait être qualifiée, dans ces conditions, de pratique commerciale agressive, caractérisée par des tarifs prédateurs.

La Commission relève ensuite que les éléments de coûts pris en considération aux fins du calcul de la compensation ont été définis par les autorités publiques, ne laissant à l'entreprise aucune marge d'appréciation. Ces éléments reflètent l'ensemble des coûts fixes et variables directement liés à la prestation des services qualifiés d'intérêt général par les autorités publiques et relevant, comme tels, du régime de la convention (voir tableau I, considérant 38). Parmi ces éléments de coûts, figurent notamment l'amortissement des navires et le coût du carburant et des huiles minérales. S'agissant de l'amortissement des navires, la Commission considère que, dans la mesure où les navires en cause sont affectés à titre exclusif aux services relevant du régime de la convention, cet élément des coûts peut être considéré comme nécessaire à la prestation desdits services et, partant, entrer dans le calcul de la compensation annuelle. S'agissant du coût des carburants et des huiles minérales utilisés par ces mêmes navires, la Commission n'a pas pu relever d'élément discriminatoire, réduisant, au bénéfice de Tirrenia di Navigazione, le coût desdits combustibles et lubrifiants par rapport à d'autres opérateurs maritimes.

(34) Afin de permettre l'examen de la proportionnalité des compensations, les autorités italiennes ont fourni à la Commission une analyse des comptes d'exploitation de chacune des lignes desservies par l'opérateur public au cours des dix dernières années. Il ressort de cette analyse que certaines lignes s'avèrent, sur une base annuelle, globalement rentables, même si elles présentent un déficit parfois substantiel sur la période hivernale, et d'autres globalement déficitaires. Pour l'essentiel, les lignes globalement rentables sont celles sur lesquelles se concentre la concurrence des opérateurs privés.

La Commission remarque que le mécanisme de calcul de la compensation annuelle décrit ci-dessus fait en sorte que le résultat d'exploitation positif des lignes globalement rentables contribue à réduire le montant de cette compensation et, partant, à asseoir sa proportionnalité.

(35) La Commission considère de façon générale que seuls les coûts directement liés aux charges résultant des obligations de service public prédéterminées par les autorités italiennes peuvent être pris en considération aux fins du calcul de la compensation annuelle. Il en résulte que le coût net des

services additionnels, non grevés d'obligations de régularité, fréquence et capacité prédéterminées, ne peuvent être pris en compte dans le montant de la compensation annuelle. La Commission constate toutefois que lorsqu'ils ont été assurés, ces services, concentrés pour l'essentiel sur la haute saison et sur les lignes en concurrence, se sont avérés rentables et n'ont donc pas contribué au déficit global d'exploitation que la compensation vise à supprimer.

(36) S'agissant des services pour lesquels un niveau de concurrence comparable a pu être constaté, à savoir la ligne Livorno/Cagliari, il ressort des informations fournies par les autorités italiennes que cette ligne présente un résultat d'exploitation négatif, pris en compte aux fins du calcul du montant de la compensation annuelle. La Commission constate que l'arrivée sur le marché des opérateurs concurrents est postérieure à l'approbation du premier plan quinquennal. S'agissant de la deuxième période quinquennale, la Commission considère que les autorités italiennes pouvaient encore considérer nécessaire de continuer à compenser le déficit enregistré par Tirrenia sur cette ligne, en l'absence de présence stabilisée du seul opérateur concurrent alors présent sur le marché. Dès lors, jusque fin 1999, le montant de la compensation annuelle pouvait inclure la totalité des coûts nets des services offerts par Tirrenia sur cette ligne, à savoir le total des coûts, diminué des recettes générées par le service. Il en va différemment pour la nouvelle période quinquennale. La Commission considère en effet que seuls les coûts additionnels résultant pour l'opérateur public de la nécessité de disposer d'un navire de remplacement afin d'assurer la régularité du service sur une base annuelle, de l'obligation d'employer un navire de moins de vingt ans d'âge et de respecter les tarifs imposés par les autorités italiennes, peuvent être dorénavant pris en compte aux fins du calcul de la compensation annuelle. La prise en compte des autres coûts d'exploitation constituerait une surcompensation incompatible au regard de l'article 86, paragraphe 2, du traité.

(37) Dans le cadre de l'examen de la proportionnalité des aides versées à Tirrenia, la Commission a pris connaissance d'une étude d'un consultant indépendant ([24]) (ci-après étude Azzura), réalisée à la demande d'un plaignant, relative à la rentabilité escomptée des lignes desservies par Tirrenia, dans le cadre du régime de la convention. Cette analyse est basée sur une projection des résultats d'exploitation d'une société fictive, Azzura di Navigazione, assujettie, sur les liaisons nationales à moyenne et longue distance sur lesquelles opère Tirrenia, aux mêmes obligations de régularité, fréquence, capacité et typologie de navires auxquelles Tirrenia était assujettie en 1997. Cette étude propose de classifier les lignes desservies par Azzura en trois catégories: celle regroupant les lignes nettement rentables, celle constituée des lignes proches de l'équilibre de gestion et celle composée des lignes déficitaires. L'étude montre également, en prenant l'année 1999 comme année de référence, qu'Azzura aurait dégagé sur l'ensemble des lignes, un résultat net d'exploitation positif de 21 722 millions de lires italiennes. Or, il ressort des informations transmises par les autorités italiennes, qui ont fourni une comptabilité analytique de Tirrenia, établie par un consultant indépendant, que, pour l'année 1999, le déficit net d'exploitation de l'opérateur public s'élevait à − 21 252 millions de lires italiennes. Par ailleurs, si, pour certaines lignes, les résultats d'exploitation de Tirrenia s'avèrent proches de ceux d'Azzura, il en va différemment de la plupart des autres lignes. Face à ces divergences, la Commission a fait appel à un consultant indépendant afin d'en identifier les raisons et d'être en mesure d'établir ou d'infirmer l'existence d'une éventuelle surcompensation.

(38) L'étude du consultant de la Commission ([25]) a mis en évidence la difficulté de tirer des conclusions opérationnelles de la comparaison entre les résultats d'exploitation escomptés d'une entreprise fictive, telle Azzura, qui entrerait sur le marché pour assurer des services comparables à ceux de Tirrenia avec les résultats enregistrés par l'opérateur public.

Les tableaux ci-dessous reprennent les différents éléments de coût pris en considération pour le calcul de la compensation annuelle, d'une part, par Tirrenia, d'autre part, par Azzurra en prenant, dans les deux cas, l'année 1999 comme année de référence ([26]). Le premier tableau reprend des éléments de coûts et de revenus réels de l'opérateur public sur l'ensemble des lignes visées par la convention, soumises ou non à concurrence; le second présente une estimation des coûts et revenus d'un opérateur fictif assurant des services comparables, toute l'année, sur l'ensemble des lignes sur lesquelles opère Tirrenia, en concurrence ou en situation de monopole de fait, à l'exception du segment international de la ligne Cagliari/Trapani/Tunisi.

([24]) Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane (analyse de la rentabilité de certaines lignes de cabotage italiennes), juin 2000.

([25]) Analisi comparativa dei conti economici gestionali di Tirrenia di Navigazione e Azzurra di Navigazione, Price Waterhouse Coopers, décembre 2000.

([26]) Cette année est l'année de référence prise en considération par l'étude Azzurra et l'étude comparative du consultant de la Commission. Elle est la première année d'ouverture du marché italien du cabotage à la libre prestation des services et celle sur laquelle la présence des opérateurs privés s'est révélée la plus forte, comparativement aux années antérieures. Elle est également la dernière année pour laquelle la Commission dispose de données économiques complètes.

Tableau I

(en millions de lires italiennes)

Tirrenia Comptes économiques 1999	Période hivernale (a)	Période estivale (b)	Total annuel (a + b)
Éléments de coût i) Commissions d'agence/coûts d'acquisition ii) Taxes portuaires/coûts de transit portuaire et autres coûts iii) Coûts d'exploitation iv) Amortissements v) Charges financières nettes vi) Administration vii) Autres coûts			
Total des coûts	[...]	[...]	[...]
Revenus d'exploitation	[...]	[...]	[...]
Résultat (coûts – revenus)	[...]	[...]	[...]
Rémunération du capital employé			[...]
Subvention annuelle			[...]

Tableau II ([1])

(en millions de lires italiennes)

Azzurra Comptes économiques 1999	Total annuel
Revenus d'exploitation	468 434
Éléments de coût:	
— Commissions d'agence	(28 501)
— Coûts d'exploitation des navires (*)	(235 398)
— Amortissement des navires	(70 833)
— Coûts de structure	(40 550)
— Gestion financière	(49 185)
Total des coûts	(424 467)
Résultat avant impôt	43 967
Résultat net (revenus – coûts)	21 722

([1]) Extrait de l'étude *Analisi della redditività di alcune linee di cabotaggio italiane*, précitée.
(*) Carburants, huiles minérales, personnel, manutention des navires, fournitures et services, assurances, taxes portuaires et autres, coûts de désarmement.

L'identification par le consultant de la Commission des principales sources de divergence entre les résultats d'Azzura et de Tirrenia en termes de coûts et de revenus permet d'écarter l'hypothèse selon laquelle les coûts de Tirrenia ont été surévalués, tant sur certaines lignes que de façon globale. Il ressort en effet notamment de cette étude que:

— l'offre d'Azzurra, pour l'année de référence 1999, s'avère insuffisante pour répondre à la demande de trafic, en particulier au cours de la haute saison, ce qui se traduit par une sous-évaluation du montant des loyers des navires évaluée à 23 milliards de lires italiennes,

— le coût des carburants et huiles minérales nécessaires à la flotte d'Azzurra a été sous-évalué à hauteur de 16 milliards de lires italiennes,

— les coûts de personnel ont été calculés, pour Azzurra, nets des allègements prévus par la loi n° 522/1999 ([27]), alors que, dans le cas de Tirrenia, la comptabilisation de ces allègements s'opère au titre de l'année 2000. Selon le consultant de la Commission, le montant de ces allègements peut être évalué à 30 milliards de lires.

L'impact économique global des divergences de calcul ci-dessus se traduit par une réduction des coûts d'exploitation d'Azzurra estimée à 69 milliards de lires italiennes, pour l'année de référence 1999.

La Commission relève également que, dans le cas d'espèce, le coût du service public n'a pas été déterminé dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres qui aurait permis d'évaluer le surcoût correspondant au service public. De ce fait, la Commission devra déterminer les coûts à prendre en considération aux fins du calcul de la compensation, c'est-à-dire les coûts de l'entreprise concessionnaire qui sont directement liés et strictement nécessaires à la prestation des services publics. À cet égard, la Commission constate, comme le démontrent les tableaux ci-après, que les différents éléments de coût du service pris en compte par Tirrenia, d'une part, et par Azzurra, d'autre part, sont essentiellement les mêmes, quoique comptabilisés de manière différente.

La structure des coûts des deux entreprises est donc comparable. Il en est de même du niveau global de ces coûts, compte tenu des explications fournies ci-dessus quant aux résultats différents obtenus par les deux entreprises. La Commission en déduit que, pour 1999, Tirrenia répond à des critères de rentabilité raisonnable qui correspondent à ceux du marché. Cela étant, et vu que les déficits (essentiellement limités à l'hiver) sont compensés par les profits (réalisés essentiellement en été) et que la rentabilité de Tirrenia par rapport à Azzurra, correspond à la rentabilité du marché, les surcoûts à compenser peuvent être considérés comme correspondant au déficit net de Tirrenia.

En ce qui concerne les années précédentes, vu que la structure des coûts des deux entreprises, Tirrenia et Azzurra, est comparable, comme l'est le niveau de ces coûts à un moment donné, la Commission note que la variation dans le temps de facteurs exogènes (inflation, évolution des taux d'intérêt, prélèvement fiscal, prix du carburant, etc.) aurait des répercussions comparables sur le niveau des coûts des deux entreprises.

Le tableau ci-dessous indique l'évolution dans le temps des coûts de Tirrenia ([28]):

Éléments de coût (voir tableau I du considérant 38)	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
i) Commissions d'agence, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
ii) Taxes portuaires, etc.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iii) Coûts d'exploitation	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
iv) Amortissements	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
v) Charges financières nettes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vi) Administration	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
vii) Autres coûts	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

([27]) Allégements autorisés par la Commission par lettre SG/D6875 du 18 août 1999 (N 396/99).
([28]) Données tirées de l'étude Price Waterhouse Coopers précitée.

Il résulte des informations transmises par les autorités italiennes que le profil temporel des éléments de coût de Tirrenia sont dus avant tout à des facteurs exogènes tels que l'inflation et l'évolution des taux d'intérêt, comme le montrent les données indiquées dans les deux tableaux suivants:

Année	Coûts	Variation (%)	Variation de l'inflation (1)
1992	[...]	0	
1993	[...]	4,3	4,2
1994	[...]	3,5	3,9
1995	[...]	5,9	5,4
1996	[...]	4	3,9
1997	[...]	1,9	1,7
1998	[...]	– 1,7	1,8
1999	[...]	0,6	1,6

(1) *Indice ufficiale* ISTAT.

Année	Taux à court terme	Taux à moyen et long terme
1992	[...]	[...]
1993	[...]	[...]
1994	[...]	[...]
1995	[...]	[...]
1996	[...]	[...]
1997	[...]	[...]
1998	[...]	[...]
1999	[...]	[...]

L'évolution dans le temps de la compensation versée à Tirrenia est directement liée à l'évolution des coûts de l'entreprise (voir tableau) et de ses recettes (voir considérant 11, tableau I), lesquelles dépendent à leur tour de facteurs externes à l'entreprise (par exemple: inflation), et de la modernisation de la flotte de Tirrenia, qui en a permis une utilisation plus rationnelle. À ce propos, la Commission constate que cette modernisation est directement liée à l'obligation — imposée à Tirrenia par la convention — d'utiliser des navires de moins de vingt ans sur les lignes de service public. L'évolution dans le temps de ces coûts et revenus explique le profil parallèle qu'a suivi la compensation versée à Tirrenia di Navigazione. Cela étant, et vu les considérations énoncées précédemment, la Commission estime que, comme en 1999, le montant du déficit net de Tirrenia correspond, dans les années précédentes, à la somme à compenser. Par conséquent, les compensations versées à Tirrenia qui correspondent au déficit net de l'entreprise, majoré d'un rendement raisonnable sur le capital investi, sont strictement proportionnées au coût supplémentaire engendré par la mission de service public attribuée à l'entreprise concessionnaire.

Le degré d'affectation des échanges — Les engagements des autorités italiennes pour la période 2000-2004

(39) La Commission constate que l'article 4, paragraphe 3, du règlement (CEE) nº 3577/92 précité (règlement «cabotage maritime») autorise le maintien en vigueur de la convention de service public jusqu'à sa date d'expiration, en l'occurrence le 31 décembre 2008. La Commission constate également que celle-ci concerne les principales liaisons maritimes à destination et en provenance de la Sicile et de la Sardaigne, soit la majeure partie du cabotage avec les îles italiennes de la Méditerranée et une partie substantielle du cabotage avec l'ensemble des régions insulaires de la Méditerranée occidentale. Dans ces circonstances et compte tenu du fait que le marché du cabotage italien est ouvert, sans restriction, depuis le 1er janvier 1999, la Commission considère que le versement à Tirrenia di Navigazione de la subvention d'équilibre prévue par la convention de 1991 pourrait affecter le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt de la Communauté si ladite subvention avait pour effet de renforcer la position de l'entreprise sur le marché en cause en lui permettant d'éliminer la concurrence actuelle ou potentielle sur ce marché. La Commission estime que tel serait le cas si l'application de la convention conduisait à l'avenir et en particulier pour la nouvelle période quinquennale 2000-2004, sur les lignes rentables où se concentre la concurrence des opérateurs privés, à une augmentation de la capacité offerte par Tirrenia di Navigazione dans le cadre du régime de la convention de service public. Il ressort en effet des données communiquées par les autorités italiennes qu'actuellement, la capacité globale offerte par le marché — celle de Tirrenia plus celle des opérateurs privés — suffit à satisfaire la demande globale de transport, y compris lors des pics saisonniers, tant sur le segment passagers que sur le segment marchandises.

(40) En réponse aux préoccupations exprimées à cet égard par la Commission, les autorités italiennes ont adressé, par lettres des 13 et 19 mars 2001, un projet de cadre réglementaire concernant les lignes et services que Tirrenia est appelée à desservir et assurer pour la période quinquennale 2000-2004. Celui-ci reprend les lignes, fréquences, types de navires et capacités offertes par l'opérateur public tant sur la basse que sur la haute saison dans le cadre du régime de la convention. Il en résulte que seuls ces services pourront être pris en considération aux fins du calcul de la subvention annuelle d'équilibre. Les autorités italiennes se sont engagées à formaliser leurs engagements dans le décret ministériel qui approuvera le plan quinquennal 2000-2004. Il ressort de ce projet de cadre réglementaire une réduction de l'offre de services de Tirrenia par rapport à son niveau actuel.

La Commission constate en effet que, sur les principales lignes sur lesquelles se concentre la concurrence des opérateurs privés, les autorités italiennes s'engagent à réduire globalement l'offre de services de l'opérateur public afin de laisser un espace plus large aux autres opérateurs. Cet engagement est particulièrement sensible sur les lignes Genova/Porto Torres et Civitavecchia/Olbia, où la réduction de la capacité, concentrée sur la haute saison, est évaluée à environ 30 % de la capacité globale actuellement offerte par Tirrenia di Navigazione sur ces deux lignes. La nouvelle configuration des services offerts par Tirrenia di Navigazione prévoit ainsi sur ces deux lignes, à titre principal, le maintien, sur une base annuelle, d'une liaison nocturne quotidienne, dans les deux sens de traversée et, à titre accessoire, une activité additionnelle, strictement prédéterminée, de début juin à fin septembre, afin de satisfaire, de façon continue et régulière, les besoins additionnels résultant du tourisme dans les régions concernées.

La Commission constate également que la réduction de capacité proposée par les autorités italiennes conduira à ramener l'offre globale de l'opérateur public, toutes lignes confondues, à un niveau dans son ensemble inférieur à l'offre de services prévue par le premier plan quinquennal, qui constituait, lors de la conclusion de la convention de 1991, le cadre de référence des services subventionnables.

S'agissant plus particulièrement des lignes en concurrence, la réduction de capacité aura pour effet de stabiliser globalement l'offre à son niveau de 1994, soit avant l'apparition des opérateurs privés sur le marché du cabotage à longue et moyenne distance.

La portée de l'engagement des autorités italiennes doit s'apprécier par rapport à l'évolution du marché sur les principales lignes en concurrence. Il ressort en effet des informations communiquées par les autorités italiennes que, entre 1992 et 2000, la demande a évolué de la façon suivante:

Genova/Porto Torres	+ 16 % en haute saison	+ 18 % sur l'année
Genova/Olbia/Arbatax	+ 48 %	+ 33 %
Civitavecchia/Olbia	+ 33 %	+ 21 %

L'essentiel de l'augmentation de la demande globale a été satisfait, sur ces lignes, par l'offre des opérateurs privés, qui ont profité de cette évolution pour entrer sur le marché ou pour accroître leur offre de services, en particulier sur la haute saison. La réduction de l'offre de l'opérateur public pour la période 2000-2004 accentuera cette tendance favorable à la concurrence.

S'agissant de la ligne Genova/Olbia/Arbatax, la Commission constate que les autorités italiennes envisagent de maintenir pour la période 2000-2004 l'offre de Tirrenia à un niveau sensiblement égal à celui actuellement offert. En revanche, ces mêmes autorités se sont engagées à supprimer la liaison estivale parallèle La Spezia/Golfo Aranci, ramenant ainsi globalement l'offre de services entre la Liguria et le nord de la Sardaigne à un niveau égal à celui de la première période quinquennale.

La Commission constate également que les engagements souscrits par les autorités italiennes pour la période 2000-2004 éliminent la marge d'appréciation laissée jusqu'ici à l'entreprise en ce qui concerne le niveau de services offerts sur certaines lignes et fournissent un panorama complet et précis du réseau de services que l'opérateur public est tenu d'assurer durant la nouvelle période quinquennale, dans le cadre du régime de la convention. La Commission considère par conséquent que le nouveau cadre de référence des services subventionnés contribue à rendre le régime de la convention plus transparent pour tous les opérateurs sur le marché. Il importe toutefois de garantir la permanence de ce cadre durant toute la période considérée. À cette fin, la Commission considère que toute éventuelle adaptation de l'offre de services subventionnés au cours de ladite période, devra lui être notifiée préalablement afin d'examiner la nécessité de cette adaptation compte tenu notamment de l'insuffisance de l'offre de services de la part des autres opérateurs face à l'augmentation de la demande globale.

5.2. *INVESTISSEMENTS PRÉVUS PAR LES PLANS QUINQUENNAUX ET LE PLAN INDUSTRIEL*

(41) S'agissant des investissements prévus par les plans quinquennaux, la Commission avait, dans sa décision d'ouvrir la procédure, exprimé des doutes quant aux modalités de financement des investissements nécessaires à la prestation des services subventionnés dans le cadre du régime de la convention de 1991. La Commission souhaitait en particulier vérifier dans quelle mesure les coûts d'acquisition et d'amortissement des navires entraient dans le calcul de la compensation annuelle. Par ailleurs, le fait que Tirrenia soit assurée jusqu'en 2008 de bénéficier d'une subvention incluant le coût d'amortissement de sa flotte, pouvait, selon la Commission, être assimilé à une garantie implicite de la part de l'État italien, permettant à l'opérateur public de ne pas assumer le risque économique inhérent à tout investissement.

Il convient tout d'abord de rappeler que Tirrenia a l'obligation, dans le cadre du régime de la convention, d'employer sur les lignes subventionnées des navires de moins de vingt ans d'âge dont elle est, en principe, propriétaire, sauf dérogation expresse des autorités publiques. Cette obligation, qui constitue une obligation de service public, a conduit Tirrenia à renouveler une partie substantielle de sa flotte au cours des dernières années, compte tenu de l'âge des navires employés sur les lignes visées par le premier plan quinquennal 1990-1994. Par ailleurs, la typologie des navires à employer sur chacune des différentes lignes desservies par Tirrenia est prévue par décret ministériel approuvant ou modifiant chaque plan quinquennal. L'acquisition de toute nouvelle unité — à l'instar de la cession ou de la radiation d'anciennes unités — fait l'objet d'une autorisation ministérielle portant également affectation précise de l'unité en cause. Les investissements de Tirrenia doivent en outre s'inscrire dans la stratégie de développement des services assurés par l'opérateur public durant la période quinquennale de référence, stratégie prévue par le plan quinquennal approuvé par l'autorité publique.

Eu égard à ce contexte réglementaire, la Commission a vérifié si, au cours des deux périodes quinquennales 1990-1994 et 1995-1999, les coûts d'acquisition des nouvelles unités et les coûts d'amortissement des unités utilisées par Tirrenia di Navigazione sur les lignes de service public répondaient, d'une part, aux exigences fixées par les autorités italiennes et, d'autre part, ont été pris en compte de manière proportionnée dans le calcul de la compensation annuelle.

À cet égard, la Commission constate que la mise en service par Tirrenia de nouveaux navires s'est accompagnée de la radiation d'unités plus anciennes, de sorte que globalement, il n'y a pas eu d'augmentation de capacité liée au renouvellement de la flotte de l'opérateur public.

En ce qui concerne les coûts d'acquisition des nouvelles unités, il ressort des informations transmises par les autorités italiennes que ces acquisitions ont été réalisées, pour partie, au moyen de fonds propres de l'entreprise et, pour partie, au moyen d'ouvertures de crédit bancaire. Il apparaît également que les taux pratiqués par les organismes financiers concernés correspondent aux taux dont ont pu bénéficier, à la même époque, des entreprises de taille et de volume d'affaires comparables, dans d'autres secteurs de l'économie ([29]). Il apparaît par ailleurs que Tirrenia di Navigazione n'a bénéficié d'aucune garantie directe de la part des autorités italiennes s'agissant du remboursement de ces prêts. La Commission reconnaît que l'existence même de la convention avec l'État donnait aux investisseurs la certitude que leurs engagements seraient honorés et à Tirrenia la possibilité de moderniser sa flotte sans supporter les risques économiques qui auraient été ceux d'un opérateur commercial. Cet avantage, qui peut être assimilé à une garantie implicite ([30]) et donc constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, est toutefois inhérent au régime de la convention, conclue pour une durée de vingt ans avant l'entrée en vigueur du règlement (CEE) nº 3577/92 et des orientations sur les aides d'État au transport maritime (JO C 205 du 5.7.1997). En outre, comme cela a déjà été dit, les nouveaux navires achetés par Tirrenia en application de la convention sont exclusivement affectés aux services réguliers prévus par les plans quinquennaux. Dès lors, cet avantage, qui fait partie intégrante de la convention de service public, peut bénéficier de la dérogation prévue par l'article 86, paragraphe 2, du traité.

En ce qui concerne les coûts liés à l'amortissement des navires employés par Tirrenia sur les lignes visées par les plans quinquennaux, la Commission constate que ceux-ci constituent un des éléments de coûts qui, aux termes de l'article 5 de la convention, entrent dans le calcul de la subvention annuelle. L'amortissement est calculé de façon linéaire sur une durée de vingt ans, à l'exception des unités à grande vitesse pour lesquelles cette durée est limitée à quinze ans. Étant donné que l'amortissement des navires utilisés pour la desserte des liaisons reconnues d'intérêt général par les autorités italiennes est calculé selon les critères prévus par la convention et que l'examen des comptes analytiques desdites lignes n'a pas révélé, au cours des deux périodes quinquennales considérées, d'élément de surcompensation à ce titre, la Commission estime que le mécanisme mis en place par la convention pour prendre en compte l'amortissement des navires dans le calcul de la compensation annuelle peut être autorisé au titre de l'article 86, paragraphe 2, du traité. En effet, la prestation des services reconnus d'intérêt général suppose l'utilisation de navires de typologie et de capacité prédéterminées par les autorités publiques, dont l'amortissement peut dès lors entrer dans le calcul de la compensation annuelle, pour autant que les navires en cause ont été acquis par l'entreprise à des conditions normales de marché aux fins de remplir la mission qui lui a été impartie et sont employés exclusivement aux services de transport régulier sur les lignes relevant du régime de la convention. Dans le cas de Tirrenia di Navigazione, la Commission constate que tous les navires en cause sont affectés exclusivement aux services de ligne reconnus d'intérêt général et que, partant, leur amortissement peut être pris en compte en totalité, dans le calcul de la subvention annuelle. Il en va de même des investissements nécessaires à la prestation des services prévus par les autorités italiennes pour la période quinquennale 2000-2004 et qui correspondent, en termes de typologie et de capacité, aux engagements souscrits par ces mêmes autorités concernant le niveau de ces services.

(42) S'agissant des investissements additionnels prévus dans le cadre du plan industriel pour la période 1999-2002, il convient de rappeler que l'exécution de ce plan a été suspendue suite à l'ouverture de la procédure. La Commission constate que les engagements souscrits par les autorités italiennes pour la période 2000-2004 excluent, pour Tirrenia di Navigazione, la réalisation des investissements additionnels envisagés par ledit plan, exception faite de deux nouvelles unités qui remplaceront les anciennes sur les lignes concernées par le régime de la convention. D'après les informations transmises par les autorités italiennes, ces unités sont achetées à des conditions analogues à celles décrites au précédent point concernant les investissements prévus par le plan quinquennal 1990-1994 et 1995-1999, et elles sont destinées exclusivement aux services de lignes reconnus d'intérêt général, de sorte que leur amortissement peut être totalement compris dans le calcul de la subvention annuelle.

([29]) À titre d'exemple, l'acquisition récente de deux unités rapides a fait l'objet d'un financement contracté en 1999 auprès de Banco di Napoli à hauteur de 160 milliards de lires italiennes à un taux variable égal à Euribor à 6 mois, majoré de 0,40 %, remboursable sur 10 ans. Il ressort des informations transmises par les autorités italiennes que le même organisme financier a accordé, à la même époque, des ouvertures de crédit à diverses autres grandes entreprises à des conditions très similaires.

([30]) Communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides d'État sous forme de garanties (JO C 71 du 11.3.2000).

6. **CONCLUSIONS**

(43) La Commission constate, eu égard aux développements qui précèdent, que les doutes concernant la compatibilité des aides versées à Tirrenia di Navigazione dans le cadre du régime de la convention de 1991 sont levés,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Les aides versées par l'Italie à Tirrenia di Navigazione du 1er janvier 1990 au 31 décembre 2000, à titre de compensations de service public, sont compatibles avec le marché commun.

Article 2

Du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2004, les aides versées par l'Italie à Tirrenia di Navigazione sont limitées aux coûts supplémentaires résultant du déficit enregistré pour la prestation des services correspondant aux engagements souscrits par l'Italie pour ladite période.

Toute adaptation du niveau de ces services, au cours de ladite période, devra être notifiée préalablement à la Commission.

Article 3

Les obligations de service public imparties à Tirrenia di Navigazione pour la période quinquennale 2005-2008 devront être notifiées préalablement à la Commission.

Article 4

À compter du 1er janvier 2001, les coûts supplémentaires résultant du déficit enregistré pour la prestation des services imposés par l'Italie à Tirrenia di Navigazione devront être comptabilisés séparément pour chacune des lignes concernées.

Article 5

L'Italie informe la Commission, dans un délai de trois mois à compter de la date de la notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

Article 6

La République italienne est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21 juin 2001.

Par la Commission
Loyola DE PALACIO
Vice-président