# DECIZII

**CUPRINS**


1. Procedura ..... 9
2. Contextul și descrierea măsurilor care fac obiectul investigației ..... 10
2.1. Cadrul general ..... 10
2.1.1. Convențiile inițiale ..... 10
2.1.2. Prelungirea convențiilor inițiale ..... 12
2.1.3. Privatizarea Toremar și încheierea noului contract de servicii ..... 13
2.2. Măsuri incluse în domeniul de aplicare al deciziilor din 2011 și 2012 ..... 13
2.3. Descrierea detaliată a măsurilor care fac obiectul prezentei decizii ..... 13
2.3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre Toremar și Italia ..... 13
2.3.1.1. Obligațiile de serviciu public ..... 13
2.3.1.2. Buget și durată ..... 14
2.3.2. Privatizarea Toremar ..... 16
2.3.2.1. Procedura de vânzare și atribuirea definitivă a contractului ..... 17
2.3.2.2. Contractul de vânzare ..... 17
2.3.2.3. Procedurile desfășurate la nivel național ..... 18
2.3.3. Noul contract de servicii dintre regiunea Toscana și Moby/Toremar ..... 19
2.3.3.1. Beneficiarul ..... 19
2.3.3.2. Rutele ..... 19
2.3.3.3. Durata ..... 19
2.3.3.4. Obligațiile de serviciu public ..... 19
2.3.3.5. Dispozițiile cu privire la compensație și atribuirea definitivă a contractului ..... 20
2.3.4. Prioritatea la acostare ..... 20
2.3.5. Măsurile stabilite de legea din 2010 ..... 21
2.4. Procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor 2007/4609 ..... 21
3. Temeiuri pentru inițierea și prelungirea procedurii ..... 23
3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre Toremar și Italia ..... 23
3.1.1. Respectarea hotărârii Altmark și existența ajutorului ..... 23
3.1.2. Compatibilitatea ..... 23
3.2. Privatizarea Toremar ..... 24
3.3. Noul contract de servicii dintre regiunea Toscana și Moby/Toremar ..... 24
3.3.1. Respectarea hotărârii Altmark și existența ajutorului ..... 24
3.3.2. Compatibilitatea ..... 25
3.4. Prioritatea la acostare ..... 25
3.5. Măsurile stabilite de legea din 2010 ..... 25
4. Observațiile prezentate de Italia ..... 25
4.1. Cu privire la obligațiile de serviciu public și mediul concurențial ..... 25

4.2. Cu privire la privatizarea Toremar ....26
4.2.1. Cu privire la prețul de vânzare a Toremar ....26
4.2.2. Cu privire la caracterul transparent și nediscriminatoriu al procedurii ....26
4.3. Cu privire la conformitatea prelungirii convenției inițiale și a noului contract de servicii publice cu condițiile *Altmark* ....26
4.4. Cu privire la rata de rentabilitate de 9,95 % utilizată pentru 2010 și la prima de risc de 6,5 % prevăzută în directiva CIPE începând cu 2010 ....27
4.5. Cu privire la prioritatea la acostare ....27
4.6. Cu privire la măsurile stabilite de legea din 2010 ....28
4.7. Cu privire la conformitatea convenției inițiale prelungite și a noului contract de servicii publice cu decizia SIEG din 2011 ....28
4.8. Cu privire la conformitatea convenției inițiale și a noului contract de servicii publice cu cadrul SIEG din 2011 .29
5. Observații din partea Moby/Toremar ....29
5.1. Cu privire la obligațiile de serviciu public și mediul concurențial ....29
5.2. Cu privire la privatizarea Toremar ....29
5.2.1. Cu privire la prețul plătit pentru acțiunile Toremar ....29
5.2.2. Cu privire la caracterul transparent și nediscriminatoriu al procedurii și la gruparea activelor Toremar cu încheierea unui nou contract de servicii publice ....29
5.3. Cu privire la conformitatea noului contract de servicii publice cu condițiile *Altmark* ....30
5.4. Cu privire la prelungirea convenției inițiale dintre Toremar și Italia ....30
6. Evaluare ....31
6.1. Existența unui ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE ....31
6.1.1. Prelungirea convenției inițiale dintre Toremar și Italia ....31
6.1.1.1. Resursele de stat ....31
6.1.1.2. Selectivitatea ....31
6.1.1.3. Avantajul economic ....31
6.1.1.4. Efectul asupra concurenței și a schimburilor comerciale ....33
6.1.1.5. Concluzie ....33
6.1.1.6. Ajutor nou sau ajutor existent ....33
6.1.2. Atribuirea noului contract de servicii publice împreună cu societatea Toremar către Moby/Toremar ....34
6.1.2.1. Criteriul Altmark 1 ....34
6.1.2.2. Criteriul Altmark 2 ....40
6.1.2.3. Criteriul Altmark 3 ....40
6.1.2.4. Criteriul Altmark 4 ....43
6.1.2.5. Concluzie ....48
6.1.3. Măsurile stabilite de legea din 2010 ....48
6.1.3.1. Posibila utilizare a fondurilor destinate modernizării navelor în scopuri legate de lichiditate ....48
6.1.3.2. Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare ....49
6.1.3.3. Posibilitatea utilizării resurselor FAS pentru a satisface nevoile de lichidități ....49
6.1.4. Concluzie privind existența ajutorului ....50

6.2. Legalitatea ajutorului ..... 50
6.3. Compatibilitatea ajutorului ..... 50
6.3.1. Prelungirea convenției inițiale dintre Toremar și Italia ..... 50
6.3.1.1. Norme aplicabile ..... 50
6.3.1.2. Serviciu autentic de interes economic general în sensul articolului 106 din TFUE ..... 52
6.3.1.3. Necesitatea unui act de atribuire care să precizeze obligațiile de serviciu public și metodele de calcul al compensației ..... 54
6.3.1.4. Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire ..... 55
6.3.1.5. Respectarea Directivei 2006/111/CE ..... 55
6.3.1.6. Valoarea compensației ..... 55
6.3.1.7. Prioritatea la acostare ..... 57
6.3.1.8. Concluzie ..... 58
6.3.2. Concluzie privind compatibilitatea ajutorului ..... 58
7. Concluzie ..... 58

# DECIZIA (UE) 2022/348 A COMISIEI

## din 17 iunie 2021

## privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia și de regiunea Toscana pentru Toremar și achizitorul acesteia, Moby

*[notificată cu numărul C(2022) 4271]*

**(Numai textul în limba italiană este autentic)**

**(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

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

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

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

întrucât:

### 1. PROCEDURA

(1) 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 mai multe acte legislative adoptate 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 1 decembrie 2010, Italia a notificat Comisia cu privire la compensațiile plătite în 2009 și 2010 de Italia societății Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar").

(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 (denumită în continuare „decizia din 2011"). Investigația a vizat, printre altele, compensația acordată Toremar pentru exploatarea unei serii de rute maritime începând cu 1 ianuarie 2009, precum și o serie de măsuri acordate societății respective (a se vedea considerentul 33).

(4) 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 ([3]).

(5) Prin scrisoarea din 28 septembrie 2011, Italia informase deja Comisia cu privire la intenția de a privatiza societățile regionale ale fostului grup Tirrenia, inclusiv Toremar. 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 (2011/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) – Ajutor de stat pentru societățile fostului grup Tirrenia – 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).

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

(7) Prin documentul transmis prin fax la 28 februarie 2012, societatea Toscana di Navigazione S.r.l a depus o plângere privind un presupus ajutor de stat ilegal acordat ca urmare a privatizării Toremar și a compensației plătite societății Moby S.p.A. („Moby"), cumpărătorul selectat al Toremar. Mai exact, reclamantul susține că: (i) procedura de vânzare a conferit un avantaj Moby; (ii) fuziunea dintre Toremar și Moby are ca rezultat un monopol pe rutele Piombino – Insula Elba; și (iii) compensația acordată Moby pentru furnizarea serviciului public în cadrul noului contract de servicii publice cu o durată de 12 ani este incompatibilă cu piața internă în măsura în care servicii similare sunt deja furnizate în condiții comerciale de către reclamant.

(8) Prin scrisoarea din 19 iulie 2012, Italia a furnizat informații suplimentare cu privire la privatizarea societăților regionale ale fostului grup Tirrenia, inclusiv Toremar.

(9) La 7 noiembrie 2012, Comisia a extins procedura de investigare, printre altele, cu privire la anumite măsuri suplimentare de sprijin acordate de regiunea Toscana în favoarea Toremar în legătură cu compensația publică acordată Toremar 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").

(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 ([4]).

(11) La 11 decembrie 2012, Italia a prezentat observații, iar la 22 aprilie 2013, Comisia a primit observații din partea Toremar și a cumpărătorului său, Moby.

(12) Prin decizia sa din 22 ianuarie 2014 (denumită în continuare „decizia din 2014") ([5]), Comisia a închis procedura oficială de investigare referitoare la diversele măsuri adoptate de regiunea Sardinia în favoarea Saremar. Recursul introdus de Saremar și de regiune împotriva deciziei respective a fost respins de Tribunal în 2017 ([6]).

(13) La 25 ianuarie 2018, 29 martie 2018, 31 august 2018, 12 februarie 2019, 5, 14 și 17 februarie 2020 și 12 octombrie 2020, Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare. Italia a transmis aceste informații la 26 aprilie 2018, 31 mai 2018, 2 noiembrie 2018, 11 decembrie 2018, 8 aprilie 2019, 16 și 28 octombrie 2019, 7, 16 și 23 februarie 2020, 21 aprilie 2020, 9 noiembrie 2020 și 1 și 10 decembrie 2020.

(14) Prezenta decizie vizează numai posibilul ajutor acordat Toremar, 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*

(15) 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

([4]) 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).

([5]) 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).

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

([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.

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, care exploata o serie de rute între Italia și Albania/Croația/Grecia/Muntenegru, a fuzionat cu Tirrenia în 2004.

(16) 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.

(17) În mod tradițional, Toremar exploata o serie de rute de cabotaj maritim ([8]) între regiunea Toscana și insulele învecinate mai mici. Rutele exacte în cauză sunt descrise în considerentul 38.

(18) 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.

(19) 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.

(20) Comisia a decis că poate să dea curs solicitării Italiei și, prin Decizia 2001/851/CE a Comisiei ([9]), a închis procedura lansată cu privire la ajutorul acordat Tirrenia („decizia din 2001"). Ajutorul a fost declarat compatibil sub rezerva anumitor angajamente asumate de Italia.

(21) Prin Decizia 2005/163/CE a Comisiei ([10]) („decizia din 2004"), Comisia a declarat compensația acordată de Italia societăților din grupul Tirrenia, altele decât Tirrenia, ca fiind parțial compatibilă cu piața internă, parțial compatibilă, însă cu condiția respectării unei serii de angajamente de către Italia 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.

(22) Prin Hotărârea din 4 martie 2009 în cauzele T-265/04, T-292/04 și T-504/04 ([11]) („hotărârea din 2009"), Tribunalul a anulat decizia din 2004.

(23) Prin Decizia (UE) 2020/1411 a Comisiei ([12]), Comisia a încheiat investigația privind societățile grupului Tirrenia, altele decât Tirrenia, inclusiv Toremar, pentru perioada 1992-2008 („decizia din 2020 privind grupul Tirrenia"). 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 compatibil cu cadrul privind serviciile de interes economic general („SIEG") din 2011 („cadrul SIEG din 2011") ([13]).

([8]) 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) („Regulamentul privind cabotajul maritim").

([9]) 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).

([10]) 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 053, 26.2.2005, p. 29).

([11]) Cauzele conexate T-265/04, T-292/04 și T-504/04, Tirrenia di Navigazione/Comisia, ECLI:EU:T:2009:48.

([12]) 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 (grupul Tirrenia) (JO L 332, 12.10.2020, p. 1).

([13]) 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).

(24) Prin Decizia (UE) 2020/1412 a Comisiei ([14]), Comisia a închis procedura oficială de investigare în ceea ce privește măsurile acordate Tirrenia și achizitorului acesteia, CIN, pentru perioada 2009-2020.

2.1.2. *Prelungirea convențiilor inițiale*

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

(26) Articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135 din 25 septembrie 2009, convertit 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 Pontino în mod individual, sub denumirea Laziomar ([15]);

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

(c) Toremar urma să fie transferată regiunii Toscana.

(27) 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 autoritățile regionale ale Sardiniei și ale Toscanei și Saremar, respectiv, Toremar, până la 31 decembrie 2009 și între regiunile Campania și Lazio și Caremar, respectiv, Laziomar, 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 ([16]).

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

(29) 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:

| **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 Campania și 10 030 606 EUR de la Lazio.

*Tabelul 1 – Plafoanele compensațiilor începând cu 2010*

([14]) 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).

([15]) Acest transfer a fost formalizat la 1 iunie 2011.

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

(30) În sfârșit, articolul 1 din Legea nr. 163 din 1 octombrie 2010 de convertire a Decretului-lege nr. 125 din 5 august 2010 (denumită în continuare „legea din 2010") a prevăzut prelungirea suplimentară a convențiilor inițiale (inclusiv a celei aplicabile Toremar) de la 1 octombrie 2010 și până la finalizarea proceselor de privatizare a Tirrenia și a Siremar, care au avut loc la 19 iulie 2012, respectiv, 31 iulie 2012.

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

(31) În ianuarie 2010, a fost lansată o procedură de achiziții (a se vedea secțiunea 2.3.2) pentru a se identifica un cumpărător pentru Toremar, grupată cu un nou contract de servicii publice cu o durată de 12 ani, în schimbul unei compensații pentru obligația de serviciu public.

(32) În urma prezentării ofertei câștigătoare în cadrul procedurii de achiziții, Moby a devenit noul proprietar al Toremar. Contractul de vânzare dintre regiunea Toscana și Moby a fost semnat la 2 ianuarie 2012. La aceeași dată, părțile (inclusiv Toremar) au semnat noul contract de servicii pentru furnizarea de servicii maritime. Pe această bază, proprietatea asupra tuturor acțiunilor Toremar a fost transferată de la regiunea Toscana către Moby la 2 ianuarie 2012.

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

(33) 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) prelungirea ilegală a ajutorului pentru salvare acordat Tirrenia și Siremar (*măsura 2*);

(c) privatizarea societăților fostului grup Tirrenia ([17]) (*măsura 3*);

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

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

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

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

(34) 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 ([18]).

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

(35) Prezenta decizie vizează numai măsurile 1, 3, 4, 5 și 6 enumerate în considerentul 33, în măsura în care acestea implică Toremar și Moby. Aceste măsuri sunt descrise în detaliu în secțiunile următoare.

2.3.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre Toremar și Italia*

2.3.1.1. Obligațiile de serviciu public

(36) Articolul 1 din convenția inițială cu Toremar a prevăzut planuri pe cinci ani, în care să fie detaliate porturile deservite, tipul de nave utilizate, frecvența necesară a serviciului, precum și tarifele care urmau să fie plătite.

(37) Primul plan pe cinci ani (1990-1994) pentru Toremar a fost aprobat prin Decretul ministerial din 29 mai 1990 și aplicat retroactiv începând cu 1 ianuarie 1990. Cel de al doilea plan, care a acoperit perioada 1995-1999 și a fost aprobat prin Decretul ministerial din 14 mai 1996, nu a modificat rutele și frecvențele. Pentru perioadele 2000-2004 și 2005-2008, s-a elaborat un plan care, însă, 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.

([17]) Aceasta include eșalonarea plății 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).

([18]) 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.

(38) Pe baza convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită prin actele juridice ulterioare menționate mai sus la considerentele 25-30, Toremar a exploatat următoarele rute pe tot parcursul anului:

— pe ruta Livorno – Gorgona – Capraia, Toremar a furnizat servicii de transport de pasageri și servicii mixte (pasageri și vehicule), cu frecvență bisăptămânală pentru insula Gorgona și cu frecvență zilnică pentru insula Capraia. Un alt operator, Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L., a fost, de asemenea, prezent pe ruta respectivă în lunile iulie și august, utilizând o navă de mare viteză destinată exclusiv transportului de pasageri. Cu toate acestea, societatea respectivă a încetat exploatarea rutei în 2010;

— pe ruta Piombino – Portoferraio (Insula Elba), Toremar a furnizat servicii mixte, cu frecvență zilnică. De asemenea, pe această rută, au concurat Moby, care a oferit servicii mixte cu frecvență ridicată pe tot parcursul anului, precum și doi operatori noi, Blu Navy, care a început să ofere servicii pe ruta respectivă în 2010 (din aprilie până în octombrie), și Elba Ferries, care a exploatat ruta respectivă doar în sezonul de vară;

— pe ruta Piombino – Cavo – Portoferraio (Insula Elba), Toremar a asigurat singurul serviciu de transport de pasageri, utilizând în acest scop o navă rapidă cu hidrofolie;

— pe ruta Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (Insula Elba), Toremar a fost singurul operator care a furnizat servicii mixte cu frecvență zilnică pentru portul Rio Marina și un serviciu cu frecvență săptămânală pentru portul Pianosa;

— pe ruta Porto S. Stefano – Insula Giglio, Toremar a furnizat servicii mixte cu frecvență zilnică pe tot parcursul anului. Operatorul Maregiglio a fost prezent, de asemenea, pe această rută, furnizând servicii mixte în perioada aprilie-noiembrie, cu o medie de două până la patru călătorii pe zi în lunile octombrie și noiembrie și șase până la opt călătorii în perioada aprilie-septembrie.

2.3.1.2. Buget și durată

(39) Tabelul 2 de mai jos prezintă valoarea anuală a compensației plătite Toremar de către Italia în perioada 2009-2011:

(40) În plus, regiunea Toscana a rezervat un buget anual suplimentar de 3 000 000 EUR care urma să fie plătit Toremar după raportarea veniturilor efectiv înregistrate și a costurilor efectiv suportate în perioada 2010-2011. În acești ani, ca urmare a crizei economice și financiare, numărul pasagerilor a scăzut substanțial, în timp ce costurile cu combustibilul au crescut. În opinia regiunii Toscana, compensația plătită de la bugetul de stat central nu era, prin urmare, suficientă pentru a acoperi costul total al serviciului public.

| An | Compensație | Rezervă | Total |
|---|---|---|---|
| 2009 | 13 572 035 | | 13 572 035 |
| 2010 | 13 005 441 | 3 000 000 | 16 005 441 |
| 2011 | 13 005 441 | 3 000 000 | 16 005 441 |

*Tabelul 2 – Compensația acordată pentru perioada 2009-2011 (EUR)*

(41) 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 Toremar a primit o sumă mai mare decât costul net al serviciilor furnizate (venituri minus pierderi), convenția inițială prevede că Toremar are obligația de a rambursa diferența. ([19])

— Compensația acordată în 2009

([19]) 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.

(42) 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.

(43) Într-adevăr, în anul 2009, compensația pentru îndeplinirea obligației de SIEG s-a calculat în conformitate cu metodologia prevăzută în convenția inițială în vigoare din 1991 și prelungită după 31 decembrie 2008, data expirării inițiale a acesteia. În special, compensația a corespuns pierderii nete acumulate din serviciile furnizate în regim de serviciu public, la care s-a adăugat o sumă variabilă corespunzătoare rentabilității capitalului investit.

(44) Diversele elemente ale costului luate în considerare pentru calculul compensației, stabilite de autoritățile publice, au fost următoarele: costuri de achiziție, publicitate și cazare, costuri de încărcare, descărcare și manevrare, costuri cu personalul administrativ de pe țărm, costuri de întreținere a navelor, costuri administrative, costuri de asigurare, costuri cu chiria și leasingul, costuri cu combustibilul, impozitele și amortizarea.

— Compensațiile acordate în 2010, 2011 și începând cu 2012

(45) Începând cu 2010, compensația pentru furnizarea SIEG a fost stabilită prin aplicarea unei noi metodologii stabilite în Directiva CIPE ([20]) 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”) ([21]). Conform preambulului acesteia, directiva CIPE a fost emisă având în vedere privatizarea societăților publice care furnizau servicii maritime în regim de serviciu public ([22]). 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.

(46) 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”).

(47) Rentabilitatea necesară a capitalurilor proprii ([23]) se calculează cu ajutorul modelului de determinare a valorii activelor financiare („CAPM”). Pe baza CAPM, 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.

(48) 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.

(49) Directiva CIPE prevede că 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.

(50) 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.

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

([21]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* („GURI”) nr. 50 din 28 februarie 2008.

([22]) 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.

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

(51) Cu toate acestea, în practică, valoarea compensației plătite către Toremar nu poate depăși plafonul de 13 005 441 EUR pe an, astfel cum se prevede în legea din 2009 (a se vedea considerentul 29). 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.

(52) 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.

(53) 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 fi revizuită ori constrângerile tarifare ar fi modificate.

(54) 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:

— $\Delta T$ este variația procentuală anuală a plafonului tarifar;

— $\Delta P$ 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.

(55) 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 Toremar*

(56) La 13 ianuarie 2010, regiunea Toscana a publicat în Jurnalul Oficial ([24]) al acesteia și în Monitorul Oficial al Republicii Italiene ([25]) invitația de participare la procedura de ofertare pentru vânzarea Toremar și acordarea unei compensații pentru obligația de serviciu public pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public pe rutele maritime identificate mai sus la considerentul 38. De asemenea, invitația a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([26]) la 14 ianuarie 2010 și în mai multe ziare naționale ([27]).

(57) Italia a ales procedura prevăzută la articolul 20 alineatul (1) din Codul contractelor de achiziții publice – Decretul legislativ nr. 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*), care conține dispoziții similare celor ale articolului 21 din Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([28]), care prevede următoarele: „[a]tribuirea contractelor care au ca obiect serviciile prevăzute în anexa II B [precum serviciile de transport pe naval] se realizează exclusiv în conformitate cu articolul 23 [Specificații tehnice] și articolul 35 alineatul (4) [Anunțuri]". Criteriul de atribuire ales a fost criteriul ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic.

([24]) *Bolletino Ufficiale della Regione Toscana* (BURT) nr. 2, 13 ianuarie 2010.
([25]) GURI nr. 4, 13 ianuarie 2010.
([26]) JO S 9/010860/2010.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica and La Nazione.
([28]) 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).

2.3.2.1. Procedura de vânzare și atribuirea definitivă a contractului

(58) În urma publicării invitației de participare la procedura de ofertare, la expirarea termenului, 11 părți și-au exprimat interesul de a participa, și anume: Moby, Toscana di Navigazione S.r.l., Pigreco S.r.l., Sinven S.r.l., Vector S.r.l., Forship S.r.l., Medmar Navi S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., Buquebus Italia S.r.l., Loss Cipreses S.p.a. și Blu Navy/ Transeuropa Ferries.

(59) Documentația prezentată de toate cele 11 societăți a confirmat că toate acestea îndeplineau cerințele stabilite în invitația de participare și, prin urmare, toate au fost invitate să depună o ofertă.

(60) Invitația de participare la procedura de ofertare a inclus noul proiect de contract cu o durată de 12 ani, care urma să fie semnat între ofertantul câștigător și regiunea Toscana, 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 20 de puncte în legătură cu prețul, 70 de puncte în ceea ce privește calitatea și 10 puncte pentru serviciile suplimentare, ar urma să fie aleasă pentru încheierea contractului de servicii. În ceea ce privește prețul pentru vânzarea Toremar, invitația de participare menționează o sumă fixă corespunzătoare sumei de 10 258 397 EUR, calculată pe baza unui studiu independent, care a evaluat valoarea totală a activelor Toremar (a se vedea considerentele 65-73). Acest preț nu a fost negociabil și nu a făcut obiectul ofertei financiare a ofertanților.

(61) Prin urmare, tuturor ofertanților potențiali li s-a solicitat să includă suma fixă de mai sus pentru vânzarea Toremar în oferta lor financiară, regiunea Toscana 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 de calitate, privind serviciul furnizat, astfel cum au fost stabilite în invitația de participare (a se vedea considerentul 60).

(62) Cei 11 ofertanți au primit acces la camere de date virtuale care conțineau următoarele:

1. toate informațiile juridice, tehnice, financiare și comerciale în legătură cu Toremar;
2. informații privind flota, activele necorporale și bunurile imobile ale societății;
3. toate informațiile privind contractele de furnizare de servicii și de achiziție de bunuri;
4. procedurile de acordare a punctajului și formularul de ofertă tehnică;
5. toate celelalte informații necesare, astfel încât cumpărătorii potențiali să poată evalua corect obiectul vânzării.

(63) Două societăți au depus oferte, și anume Moby și Toscana di Navigazione, ambele fiind operatori tradiționali de servicii de transport maritim în Italia. Celelalte nouă societăți nu au depus oferte la expirarea termenului.

(64) În urma evaluării ofertelor, Toscana di Navigazione S.r.l a fost exclusă din procedură, întrucât oferta economică depusă de aceasta nu era conformă cu cerințele privind oferta tehnică și capacitatea financiară din documentația de atribuire. Prin urmare, contractul a fost atribuit societății Moby atât în ceea ce privește privatizarea Toremar, cât și furnizarea serviciilor de transport maritim (a se vedea secțiunea 2.3.3).

2.3.2.2. Contractul de vânzare

(65) Având în vedere natura procedurii de achiziții, regiunea Toscana a ales, în vederea identificării celei mai competitive oferte, să stabilească o sumă fixă a prețului capitalului social al Toremar.

(66) Contractul de vânzare a fost semnat la 2 ianuarie 2012 și prevede transferul acțiunilor Toremar către Moby la prețul fix de 10 258 397 EUR, cu plata în 10 tranșe anuale, începând de la sfârșitul primului an al contractului, și anume de la 2 ianuarie 2013.

(67) Prețul fix de 10 258 397 EUR pentru 100 % din acțiunile Toremar a fost stabilit pe baza unei expertize independente comandate de regiunea Toscana și elaborate de Fidi Toscana S.p.A. (denumit în continuare „raportul Fidi”).

(68) Suma se referă la valoarea activelor corporale, a clădirilor, a navelor, a altor imobilizări corporale și financiare și a altor creanțe ale societății la 30 iunie 2010. Activele necorporale (de exemplu, concesiunile, autorizațiile, licențele, mărcile comerciale etc.) au fost excluse din evaluare și lăsate la latitudinea ofertanților. Suma respectivă a fost ulterior modificată ca urmare a diferenței dintre valoarea contabilă a acțiunilor la 30 iunie 2010 și valoarea de piață a acțiunilor ([29]).

(69) Suma menționată în cele de mai sus include, de asemenea, o creanță în valoare de 9 772 572 EUR deținută împotriva Tirrenia (denumită în continuare „creanța”).

(70) În temeiul articolului 1 alineatele (5) și (6) din contractul de vânzare, cu privire la prima tranșă, Moby declară că a plătit în avans regiunii Toscana suma de 485 825 EUR, care este egală cu diferența dintre prețul de vânzare și creanță.

(71) În temeiul articolului 1 alineatul (3) din contractul de vânzare, plata prețului fix – cu excepția sumei plătite în avans – este condiționată de achitarea sumei de 9 772 572 EUR datorată Toremar de Tirrenia ([30]). Potrivit articolului 4 alineatul (3) din contractul de vânzare, în cazul în care valoarea creanței nu este recuperată, Moby rămâne obligată să transfere creanța (sau orice creanță reziduală) regiunii Toscana în orice moment până la expirarea contractului de servicii ([31]).

(72) În conformitate cu articolul 4 din contractul de vânzare, Moby este obligată să notifice regiunea Toscana cu privire la orice vânzare a acțiunilor Toremar către terți, urmând însă să răspundă în solidar cu noul cumpărător al Toremar în ceea ce privește obligațiile din contractul de servicii.

(73) În sfârșit, în conformitate cu articolul 5 din contractul de vânzare, Banca Popolare di Milano a oferit o garanție în favoarea regiunii Toscana, care acoperă prețul total de vânzare al acțiunilor Toremar (inclusiv obligația cumpărătorului de a transfera orice valoare a creanței care nu a fost încă recuperată de la Tirrenia).

2.3.2.3. Procedurile desfășurate la nivel național

(74) Rezultatul procedurii de achiziții prin care Toremar și contractul de servicii publice au fost atribuite Moby a făcut obiectul mai multor proceduri în fața instanțelor naționale.

(75) Toscana di Navigazione S.r.l, ofertantul exclus și reclamantul din cadrul procedurilor respective, a contestat legalitatea excluderii sale de la procedura de achiziții în fața instanțelor naționale. Inițial, reclamantul a introdus o cerere de măsuri provizorii la Tribunalul Administrativ Regional din Toscana. Acesta din urmă, prin Hotărârea nr. 774 din 14 iulie 2011, a respins cererea. Această hotărâre a fost confirmată în apel de Consiliul de Stat prin Hotărârea nr. 3666 din 31 august 2011, care a subliniat în special faptul că oferta economică prezentată de societate era incompletă în ceea ce privește serviciile suplimentare care urmau să fie furnizate și faptul că aceasta nu a fost stabilită anual și, ca atare, mecanismul de reevaluare prevăzut în documentația de atribuire nu putea fi aplicat.

(76) În continuare, Toscana di Navigazione S.r.l a contestat rezultatul procedurii de achiziții în fața Tribunalului Administrativ Regional din Toscana, care a respins contestația prin Hotărârea nr. 414 din 1 martie 2012, confirmând că oferta societății era incompatibilă cu cerințele autorității contractante.

([29]) Având în vedere timpul necesar pentru procedura de achiziții, raportul Fidi a pornit de la ipoteza că transferul efectiv al acțiunilor nu putea avea loc înainte de sfârșitul anului 2010. Prin urmare, valoarea contabilă a activelor, astfel cum a fost stabilită la 30 iunie 2010, trebuia modificată pentru a ține seama de valoarea de piață a activelor la momentul transferului efectiv. Valoarea de piață a activelor a fost stabilită de un alt expert evaluator independent. Această evaluare nu a vizat calculul prețului de vânzare al acțiunilor Toremar, ci calculul valorii activelor Toremar.

([30]) Potrivit Italiei, articolul 4 din legea din 2009 (a se vedea considerentul 26) prevede un angajament din partea Ministerului Finanțelor din Italia de a se asigura că, în cursul procesului de privatizare, au fost prevăzute „angajamente din partea cumpărătorului Tirrenia SpA și al Siremar SpA de a achita orice datorii către Toremar SpA în termen de 60 de zile de la transfer”. Atunci când Tirrenia a intrat în administrare specială [a se vedea în acest sens Decizia (UE) 2020/1412 a Comisiei din 2 martie 2020 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia pentru Tirrenia di Navigazione și achizitorul acesteia, Compagnia Italiana di Navigazione], pentru a evita impactul negativ asupra procesului de privatizare a Toremar, regiunea Toscana a inclus această clauză în contractul de vânzare, condiționând plata părții din preț corespunzătoare creanței de plata creanței respective de către Tirrenia. Această clauză a fost adusă la cunoștința tuturor participanților la procedura de achiziții.

([31]) Pe baza celor mai recente informații primite de Italia, această creanță nu a fost recuperată până în prezent. Aceasta a fost admisă pe lista creanțelor negarantate de către Tribunalul Civil din Roma în cadrul procedurii de administrare extraordinară.

(77) Toscana di Navigazione S.r.l a introdus apel împotriva acestei hotărâri în fața Consiliului de Stat, care, prin Hotărârea nr. 83/2015, s-a pronunțat în favoarea acesteia, solicitând regiunii Toscana să reexamineze procedura de achiziții și să își revizuiască cerințele. În urma unui audit efectuat de regiunea Toscana, s-a adoptat Decretul nr. 1312 din 30 martie 2015, care a confirmat decizia regiunii Toscana de a exclude societatea respectivă de la procedura de achiziții, întrucât cerințele privind capacitatea tehnică, economică și financiară pentru participarea la procedura de achiziții nu au fost dovedite.

(78) Toscana di Navigazione S.r.l a atacat Decretul nr. 1312 din 30 martie 2015 în fața Tribunalului Administrativ Regional din Toscana, care a respins acțiunea prin Hotărârea nr. 1446 din 26 octombrie 2015. Ultima hotărâre a fost în cele din urmă confirmată de Consiliul de Stat prin Hotărârea nr. 3347/2016.

2.3.3. *Noul contract de servicii dintre regiunea Toscana și Moby/Toremar*

2.3.3.1. Beneficiarul

(79) Astfel cum s-a menționat în considerentul 63, Moby și Toscana di Navigazione au prezentat oferte pentru noul contract de servicii publice. În urma excluderii acesteia din urmă, Moby/Toremar ([32]) a semnat noul contract de servicii publice cu regiunea Toscana pentru exploatarea rutelor maritime la 2 ianuarie 2012.

(80) În conformitate cu articolul 1 alineatul (2) din noul contract de servicii, Moby prestează serviciile stipulate în contract exclusiv prin intermediul Toremar.

2.3.3.2. Rutele

(81) Moby/Toremar furnizează servicii de transport de pasageri și servicii mixte (transport de pasageri și de autoturisme) în regim de serviciu public pe mai multe rute de cabotaj maritim, după cum urmează:

| |
|---|
| Livorno – Gorgona – Capraia **(linia A1)** |
| Piombino – Portoferraio (Insula Elba) **(linia A2)** |
| Piombino – Cavo – Portoferraio (Insula Elba) **(linia A2 rapidă)** |
| Piombino – Rio Marina – Porto Azzurro – Pianosa (Insula Elba) **(linia A3)** |
| Porto S. Stefano – Insula Giglio **(linia A4)** |
| Porto S. Stefano – Giannutri **(linia A5)** |

*Tabelul 3 – Rețeaua de rute exploatate de Moby/Toremar în temeiul noului contract de servicii*

2.3.3.3. Durata

(82) Noul contract de servicii dintre regiunea Toscana și Moby/Toremar are o durată de 12 ani (2012-2024).

2.3.3.4. Obligațiile de serviciu public

(83) Cerințele prevăzute în contractul încheiat cu Moby/Toremar se referă, printre altele, la porturile deservite, la tipul și capacitatea navelor afectate rutelor maritime exploatate, la frecvența serviciilor și la tarifele maxime.

([32]) Contractul pentru atribuirea serviciilor de cabotaj maritim care leagă insulele arhipelagului toscan a fost încheiat între regiunea Toscana, pe de o parte, și atât Moby, cât și Toremar, pe de altă parte. Prin urmare, decizia va face trimitere la ambele societăți (prin formularea „Moby/Toremar") în toate secțiunile referitoare la noul contract de servicii publice.

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

(84) În cadrul procedurii de achiziții, valoarea compensației anuale în temeiul noului contract încheiat pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public pe rutele maritime identificate la considerentul 81 a fost plafonată la 14 550 400 EUR (în total 174 604 810 EUR pe durata de 12 ani a contractului). Această valoare a fost stabilită prin însumarea următoarelor elemente: suma de 13 005 441 EUR, astfel cum se prevede în legea din 2009 (a se vedea considerentul 29), la care se adaugă o majorare de 1 544 959 EUR, astfel cum se prevede la articolul 19-*ter* alineatul (16) litera (d) din legea din 2009, ca urmare a investițiilor semnificative care trebuie realizate de operator pe întreaga durată a contractului.

(85) Această valoare a compensației a fost stabilită pe baza metodologiei prevăzute în directiva CIPE (a se vedea considerentele 45-55). Garanțiile prevăzute de directiva CIPE se reflectă în noul contract de servicii.

(86) În conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din contractul de servicii, compensația anuală care urmează să fie plătită către Moby/Toremar a fost estimată la 13 333 318 EUR. Cu toate acestea, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din contractul de servicii, compensația efectivă plătită către Moby/Toremar se stabilește pe baza rezultatului serviciului furnizat efectiv (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.).

(87) 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 26 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 ([33]) 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 subvențiilor de capital pentru investiții.

(88) În temeiul articolului 4 alineatele (4), (5) și (6) din contractul de servicii, compensația plătită operatorului se reduce cu 80 % în cazul întreruperii serviciilor ca urmare a grevei angajaților și cu 30 % în cazul unor evenimente neprevăzute, în timp ce nefurnizarea serviciilor ar conduce la plata unor penalități de către operator.

(89) În conformitate cu articolul 24 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 autorităților regionale.

2.3.4. *Prioritatea la acostare*

(90) 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 Toremar, urmau să păstreze condițiile de acostare deja alocate și prioritatea în alocarea de noi locuri în 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.

([33]) Articolul 26 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 eronată de către societate a serviciilor efectiv furnizate pentru stabilirea prețului anual;
(c) condiții de piață extrem de nefavorabile, care nu depind de societate și care conduc la înrăutățirea condițiilor de exploatare și, prin urmare, la cheltuieli de funcționare mai mari sau la venituri tarifare mai mici, de natură să determine o modificare negativă a profitului din exploatare de peste 10 %;
(d) modificări de ordin financiar;
(e) modificări ale actelor cu putere de lege sau ale normelor administrative care stabilesc noi condiții pentru serviciul prevăzut în contract;
(f) noi investiții pe care regiunea trebuie să le realizeze din resursele publice prevăzute la articolul 20;
(g) modificarea sistemului tarifar în conformitate cu articolul 13;
(h) condiții de piață extrem de favorabile, care conduc la o creștere a profitului din exploatare mai mare de 10 %;
(i) majorarea costului unitar cu personalul în vederea respectării CCNL (contractul național colectiv de muncă) și a puterii de negociere a societății în ceea ce privește pensiile suplimentare”. (Traducere neoficială a Comisiei).

2.3.5. *Măsurile stabilite de legea din 2010*

(91) Legea din 2010 a prevăzut posibilitatea ca întreprinderile fostului grup Tirrenia să utilizeze temporar resursele financiare deja angajate ([34]) 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 ([35]).

(92) În special, prin intermediul a două facilități ([36]), suma de 23 750 000 EUR a fost rezervată pentru plata operațiunilor de modernizare la nivelul întregului grup Tirrenia. Societății Toremar i-a fost alocată suma de 1 617 300 EUR din această sumă, pe care a utilizat-o pentru modernizarea flotei (a se vedea considerentul 138).

(93) 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 30);

(b) articolul 19-*ter* din Decretul-lege nr. 135/2009, convertit cu modificări în legea din 2009, se modifică prin introducerea alineatului (24a). Conform acestui alineat, toate actele oficiale și operațiunile din cadrul punerii în aplicare a dispozițiilor de la alineatele (1)-(15) 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") ([37]) în temeiul directivei CIPE ([38]).

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

(94) 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.

(95) 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;

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;

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

([35]) 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.

([36]) 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.

([37]) 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 Italia.

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

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 zona continentală 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.

(96) 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 a fost 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 ([39]) („Regulamentul privind cabotajul maritim”).

(97) La 29 ianuarie 2010 ([40]), Comisia a transmis o scrisoare de punere în întârziere pentru aplicarea greșită a Regulamentului privind cabotajul maritim. În această scrisoare, Comisia a reamintit că regulamentul în cauză impune ca, ori de câte ori un stat membru încheie contracte de servicii publice sau impune obligații de serviciu public, acest stat membru trebuie să acționeze astfel într-un mod nediscriminatoriu față de toți armatorii comunitari. 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.

(98) 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 a vizat 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.

(99) La 29 martie 2010, Italia a răspuns scrisorii de punere în întârziere din 29 ianuarie 2010 transmisă de Comisie. În răspunsul său, Italia a clarificat că, în procedura de achiziții pentru Toremar, 11 părți interesate au luat parte la etapele următoare ale procedurii respective.

(100) La 10 septembrie 2010, Italia a informat Comisia, în timpul unei reuniuni ad-hoc, că procedura competitivă de atribuire a contractului care viza societatea Toremar, printre altele, 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 30).

([39]) 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). Comisia constată că Regulamentul privind cabotajul maritim nu impune statelor membre să își privatizeze companiile de transport maritim, ci doar să liberalizeze această piață specifică.

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

(101) 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 Toremar, 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 Toremar;

(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).

(102) 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 Toremar și Italia

#### 3.1.1. *Respectarea hotărârii Altmark și existența ajutorului*

(103) În decizia sa din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că definiția obligațiilor de serviciu public 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 Toremar pentru exploatarea rutelor în cauză, comparativ cu serviciile oferite de concurenți pe unele dintre rutele respective.

(104) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că a doua condiție din hotărârea Altmark ([41]) 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 convenția inițială (pentru compensația referitoare la anul 2009) și în directiva CIPE (pentru compensația acordată începând cu anul 2010).

(105) Cu toate acestea, Comisia a considerat că a treia condiție din hotărârea Altmark nu părea să fi fost 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 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*, Toremar nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii.

(106) 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 Toremar furniza, de fapt, serviciile în cauză la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(107) În decizia din 2011, Comisia a ajuns astfel la concluzia preliminară că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public plătită către Toremar în perioada 2009-2011 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*

(108) 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 ([42]) și al cadrului SIEG din 2005 ([43]). 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.

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

([42]) 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).

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

(109) 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 ([44]) și cadrul SIEG din 2011 ([45]). Cu toate acestea, Comisia a apreciat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public în temeiul convenției inițiale prelungite nu putea fi considerată compatibilă cu piața internă și exceptată de la obligația de notificare în temeiul deciziei SIEG din 2011.

(110) Legea din 2010 a prevăzut prelungirea convenției inițiale de la 30 septembrie 2010 și până la încheierea procesului de privatizare. Drept urmare, compensația primită de societate începând cu 1 octombrie 2010 și până la privatizarea sa putea fi evaluată pe baza cadrului SIEG din 2011, care, în conformitate cu punctul 69 din acesta, se aplică de asemenea ajutorului acordat înainte de 31 ianuarie 2012 (a se vedea considerentele 283 și 284).

### 3.2. **Privatizarea Toremar**

(111) La momentul adoptării deciziei din 2012, Comisia avea o serie de îndoieli cu privire la faptul că procedura de achiziții pentru vânzarea Toremar fusese suficient de transparentă și necondiționată pentru a asigura o vânzare la prețul pieței.

(112) În decizia din 2012, Comisia a considerat că anumite condiții impuse în cadrul privatizării ar fi putut limita numărul de ofertanți 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.

(113) De asemenea, pe baza informațiilor disponibile la momentul respectiv, Comisia a considerat că așa-numitele *cerințe tehnice și financiare* impuse în cadrul procedurii de achiziții care a vizat Toremar 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 ([46]).

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

(115) 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 Toscana și Moby/Toremar**

#### 3.3.1. *Respectarea hotărârii Altmark și existența ajutorului*

(116) În deciziile din 2011 și 2012, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație plătită Toremar (și cumpărătorului său, Moby) nu îndeplinea criteriile stabilite în hotărârea *Altmark* și, prin urmare, au constituit ajutor de stat 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 Toremar și nu au fost prezentate informații 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

([44]) 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).

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

([46]) Invitația de participare la procedura de ofertare prevede ca participanții să demonstreze că au furnizat, în perioada cuprinsă între 30 noiembrie 2006 și 30 noiembrie 2009, un volum de servicii de transport maritim corespunzător parcurgerii a cel puțin 450 000 de mile marine și că au raportat o cifră de afaceri pentru serviciile de transport maritim, în cursul ultimelor trei exerciții financiare, de cel puțin 150 de milioane EUR, din care cel puțin 75 de milioane EUR din exploatarea serviciilor de transport maritim de pasageri.

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 Toremar. Comisia a susținut, cu titlu preliminar, 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 condus la un cost mai scăzut pentru comunitate.

3.3.2. *Compatibilitatea*

(117) În ceea ce privește compatibilitatea compensației acordate Toremar, Comisia a observat că, pe baza informațiilor furnizate de Italia, decizia SIEG din 2011 nu părea să fie aplicabilă acestui contract de servicii, având în vedere perioada îndelungată de atribuire a acestuia (12 ani). În orice caz, Comisia nu putea, la momentul respectiv, să se pronunțe cu privire la aplicarea deciziei SIEG din 2011, deoarece contractul semnat nu fusese încă pus la dispoziție. Comisia nu a primit nicio informație (de exemplu, numărul de pasageri transportați în cele două exerciții financiare anterioare atribuirii) 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**

(118) 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 Toremar 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.

(119) 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**

(120) 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 Toremar. 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.

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

## 4. **OBSERVAȚIILE PREZENTATE DE ITALIA**

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

(122) Italia a furnizat o listă a rutelor (însoțită de documentația justificativă legală corespunzătoare) care erau exploatate de Toremar 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.

(123) În ceea ce privește existența unui SIEG autentic, Italia precizează că obligațiile de serviciu public menționate mai sus au fost stabilite pentru a menține continuitatea teritorială și legătura dintre continent și insule. Acest serviciu contribuie, de asemenea, la dezvoltarea economică a insulelor și la facilitarea transportului intermodal, garantând, în același timp, nevoile esențiale de mobilitate ale comunităților insulare pe tot parcursul anului și asigurând respectarea dreptului constituțional la continuitate teritorială.

(124) În ceea ce privește mediul concurențial, Italia a prezentat informații care arată că Toremar este singurul operator care furnizează servicii de transport maritim pe majoritatea rutelor pe tot parcursul anului. Deși, de-a lungul anilor, a existat o anumită concurență, în special pe ruta Piombino – Portoferraio **(linia A2)** prin participarea Moby, Italia este de părere că serviciul oferit de Toremar 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 Toremar**

#### 4.2.1. *Cu privire la prețul de vânzare a Toremar*

(125) Potrivit Italiei, privatizarea Toremar a implicat transferul întregului capital social al societății prin intermediul unei proceduri de achiziții lansate de regiunea Toscana. În plus, această procedură a implicat atribuirea simultană a serviciilor publice de transport maritim în arhipelagul toscan pentru o perioadă de 12 ani, pentru a menține continuitatea teritorială.

(126) Regiunea Toscana a comandat o evaluare realizată de un expert independent (a se vedea considerentele 67 și 68) pentru a analiza aspectele juridice și economice ale vânzării Toremar. Potrivit Italiei, această evaluare („raportul Fidi") stabilește în mod clar și concis procedurile urmate pentru a stabili valoarea de piață a capitalului social al Toremar.

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

(127) Italia subliniază că procedurile s-au derulat în conformitate cu principiile juridice ale transparenței și nediscriminării. Aceasta a susținut că tuturor celor 11 părți care și-au exprimat interesul li s-au oferit informațiile relevante necesare pentru a depune ofertă prin accesul la o cameră de date, unde au fost puse la dispoziție toate documentele. Italia afirmă, de asemenea, că, în această etapă a procedurii, nu a avut niciun control asupra potențialilor ofertanți, întrucât răspunsurile la cererea de exprimare a interesului nu erau angajante. De asemenea, concurenților din cadrul procedurii li s-a acordat dreptul de a adresa întrebări și de a primi răspunsuri din partea autorității contractante.

(128) În ceea ce privește îndoielile Comisiei cu privire la cerințele tehnice și financiare impuse ofertanților pentru participarea la procedura de achiziții, Italia susține că astfel de cerințe nu sunt discriminatorii, ci se bazează pe necesitatea de a selecta un operator capabil să furnizeze know-how specific în vederea dezvoltării cantitative și calitative a serviciilor publice necesare. Acest lucru este mai pertinent în contextul unei proceduri de achiziții precum cea în discuție în cadrul prezentei proceduri, în care vânzarea Toremar a fost combinată cu încheierea unui nou contract de servicii publice ([47]). Potrivit Italiei, furnizarea de cerințe tehnice și financiare în cadrul procedurii de achiziții nu contravine deschiderii maxime a acesteia pentru toți potențialii ofertanți, ci este o consecință directă și necesară a acestei structuri specifice a procedurii.

(129) În ceea ce privește în mod specific activele transferate și obligația de a menține nivelurile de ocupare a forței de muncă, Italia subliniază că vânzarea Toremar nu a inclus nicio obligație privind nivelurile de ocupare a forței de muncă.

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

(130) Italia susține conformitatea cu cele patru criterii Altmark atât în perioada 2009-2011, cât și în perioada 2012-2024 din motivele următoare:

— societății Toremar i s-a încredințat efectiv îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Convenția inițială prelungită și noul contract de servicii publice au stabilit în mod clar obligațiile privind rutele care urmau să fie deservite, orarul de circulație, frecvențele de navigație, calitatea navelor care urmau să fie utilizate și calitatea serviciului în general, obligațiile tarifare cu privire la porturile deservite și obligațiile privind drepturile pasagerilor în conformitate cu legislația Uniunii. Prin urmare, Italia consideră că obligațiile de serviciu public sunt clar definite și că primul criteriu Altmark este respectat;

([47]) Italia face trimitere, în acest sens, la scrisoarea D(2009) 75213 a Comisiei (DG Energie și Transporturi) din 21 decembrie 2009 (a se vedea considerentul 96).

— parametrii pe baza cărora s-a calculat compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent. Aceștia sunt explicați în detaliu în directiva CIPE care se aplică în cazul compensației acordate începând cu 2010 și s-au aplicat, de asemenea, în noul contract de servicii publice (și în anexele la acesta). Prin urmare, Italia consideră că acești parametri au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent și că al doilea criteriu Altmark este respectat;

— în ceea ce privește al treilea criteriu Altmark, atât în cadrul convenției inițiale prelungite, cât și în cadrul noului contract de servicii publice, compensația nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Acest lucru rezultă în mod clar din contul de profit și pierdere al societății, care indică o pierdere de 372 008 EUR pentru perioada de trei ani 2009-2011 și o pierdere de 353 960 EUR pentru perioada de cinci ani 2012-2016. În plus, datorită mecanismului de reechilibrare introdus la articolul 26 din noul contract de servicii publice, s-au luat măsuri pentru a se asigura că orice deviație este corectată și, prin urmare, se evită supracompensarea;

— Italia consideră că și al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit. În perioada de doi ani 2010-2011, regiunea Toscana a monitorizat eficiența societății, în timp ce, în perioada vizată de noul contract de servicii publice, alegerea societății responsabile cu îndeplinirea obligațiilor de serviciu public s-a făcut prin intermediul unei proceduri de achiziții în conformitate cu normele Uniunii.

### 4.4. **Cu privire la rata de rentabilitate de 9,95 % utilizată pentru 2010 și la prima de risc de 6,5 % prevăzută în directiva CIPE începând cu 2010**

(131) În decizia din 2011, se menționează că rata de rentabilitate a capitalului investit pentru 2010 a fost stabilită la 9,95 % înainte de impozitare. Italiei i s-a solicitat să justifice acest lucru, având în vedere că directiva CIPE prevede ca prima de risc de 6,5 % să fie utilizată pentru stabilirea rentabilității capitalului cu ajutorul formulei WACC (a se vedea considerentul 46).

(132) Italia susține că trimiterea la rata de 9,95 % vizează proiectele de noi convenții/contracte de servicii publice care 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 grupului Tirrenia (a se vedea considerentul 27).

(133) De asemenea, Italia subliniază că, întrucât valoarea compensației care a făcut obiectul procedurii de achiziții (și anume temeiul pentru emiterea invitației de participare la procedura de ofertare) a fost plafonată de legea din 2009 ([48]), s-a decis într-adevăr să se simplifice calculul prin aplicarea unei rate forfetare a rentabilității capitalului. În special, pentru perioada de prelungire a convenției inițiale (și anume 2010-2011), rata forfetară a rentabilității capitalului a fost calculată în fapt la 6,9 %. Începând cu 2012, în temeiul noului contract de servicii publice încheiat cu Moby/Toremar, s-a aplicat o rată forfetară de rentabilitate a capitalului de 6,5 %. Italia a susținut că aceste rate forfetare ale rentabilității capitalului sunt în continuare proporționale cu riscurile implicate și că, în orice caz, ele se situează sub nivelul de 9,95 % care a fost comunicat inițial Comisiei.

(134) Italia explică, de asemenea, că aplicarea întregii metodologii, astfel cum este prevăzută în directiva CIPE, ar fi putut conduce la o rentabilitate a capitalului care ar fi putut depăși 6,5 %. Din acest motiv, Italia consideră că abordarea sa simplificată este prudentă și, în principiu, nu permite o compensație mai ridicată pentru Moby/Toremar decât cea stabilită în temeiul directivei CIPE.

### 4.5. **Cu privire la prioritatea la acostare**

(135) Italia face trimitere la articolul 19-*ter* alineatul (21) din legea din 2009, care conferă Toremar dreptul de a-și păstra condițiile de acostare deja alocate și prioritatea în alocarea de noi locuri în dană în conformitate cu legislația națională (a se vedea considerentul 90 de mai sus).

(136) Italia susține că nu s-a renunțat la nicio resursă a statului prin alocarea priorității la acostare. 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 de serviciu public și că Toremar și, ulterior, Moby/Toremar nu au plătit și nu plătesc nicio taxă suplimentară pentru această prioritate la acostare, întrucât porturile le-ar permite să aleagă primele locurile în dană chiar și în absența unei priorități la acostare oficiale datorită misiunii lor de serviciu public.

([48]) Potrivit Italiei, valoarea compensației din cadrul procedurii de achiziții constituie o limită exclusiv în scopul evaluării ofertelor și nu stabilește nicio limită pentru compensația plătită efectiv în timpul contractului.

(137) Italia consideră că prioritatea la acostare nu ar conferi un avantaj considerabil societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Toremar și achizitorului său, Moby. În special, aceasta susține că, în practică, prioritatea la acostare se aplică numai într-un număr foarte limitat de circumstanțe. Dimensiunea majorității porturilor și programarea în avans a sosirilor și a plecărilor asigură faptul că, în circumstanțe normale – eliminând orice întârzieri sau condiții meteorologice extreme –, nu ar exista nicio suprapunere în utilizarea anumitor dane de către diferiți operatori. În plus, întrucât Toremar și Moby furnizează serviciile pe parcursul întregului an (spre deosebire, de exemplu, de operatorii care își desfășoară activitatea numai în sezonul de vârf), ar fi normal ca porturile că le ofere acestora ocazia de a alege primele locurile în dană chiar și în absența unei priorități la acostare oficiale. Din aceste motive, Italia consideră că nu este posibil ca prioritatea la acostare să fi oferit un avantaj considerabil societăților Toremar și Moby.

### 4.6. **Cu privire la măsurile stabilite de legea din 2010**

(138) În ceea ce privește măsurile stabilite de legea din 2010 (a se vedea considerentele 91 și 92 de mai sus), Italia susține că societății Toremar i s-a alocat și aceasta a utilizat efectiv resursele financiare deja angajate prin Legea nr. 102/2009 în scopul inițial. În special, Toremar a utilizat suma de 1 617 300 EUR pentru a-și moderniza flota în vederea respectării standardelor internaționale în materie de siguranță (și anume 808 650 EUR pentru modernizarea navei Aethalia și 808 650 EUR pentru modernizarea navei Liburna). De asemenea, se susține că aceste fonduri nu au fost utilizate în scopuri legate de lichiditate.

(139) 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 precizează că transferurile 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).

(140) În ceea ce privește resursele FAS, Italia susține că Toremar 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 Toremar, 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 clarifică 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, 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.

### 4.7. **Cu privire la conformitatea convenției inițiale prelungite și a noului contract de servicii publice cu decizia SIEG din 2011**

(141) Chiar dacă Italia consideră că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public plătită Toremar 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.

(142) În răspunsul său, Italia indică traficul mediu anual în perioada 2010-2016, pe baza rutelor în ansamblu. Pe această bază, Italia a prezentat date privind traficul de pasageri pentru a demonstra că pragul de 300 000 de pasageri prevăzut la articolul 2 alineatul (1) litera (d) din decizia SIEG din 2011 nu a fost încălcat pe niciuna dintre rutele exploatate de Toremar până la sfârșitul anului 2011 și, începând cu 2012, de către Moby/Toremar.

### 4.8. **Cu privire la conformitatea convenției inițiale și a noului contract de servicii publice cu cadrul SIEG din 2011**

(143) Italia susține, de asemenea, că nu a avut loc nicio supracompensare în favoarea Moby/Toremar și că sunt îndeplinite condițiile prevăzute în cadrul SIEG din 2011.

(144) Pentru a justifica cele expuse mai sus, Italia a furnizat informații care indică valorile rentabilității capitalului investit pentru perioada 2010-2017 și metodologia utilizată pentru stabilirea inexistenței vreunei supracompensări pentru serviciile furnizate de Toremar și Moby/Toremar, costurile și veniturile pe fiecare rută pentru perioada 2010-2017 și perioada de amortizare a flotei pentru intervalul 2009-2017 ([49]).

(145) În plus, Italia susține că Toremar (și Moby/Toremar) nu au desfășurat nicio activitate comercială din 2009 și până în prezent.

## 5. **OBSERVAȚII DIN PARTEA MOBY/TOREMAR**

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

(146) Moby/Toremar susțin că noul contract de servicii publice și anexele la acesta definesc în mod concret obligațiile de serviciu public referitoare la rutele maritime în cauză. Aceste obligații se referă, printre altele, la calitatea și caracteristicile serviciului (călătorii care urmează să fie efectuate, orarele de circulație, condițiile aferente serviciului furnizat) și la tarifele aplicabile.

(147) Ca răspuns la afirmația reclamantului privind crearea unui monopol pe rutele Piombino – Insula Elba în urma fuziunii dintre Toremar și Moby, acestea din urmă indică autorizarea acordată de autoritatea națională italiană de concurență pentru fuziunea respectivă prin Decizia nr. 22622 din 19 iulie 2011, sub rezerva respectării anumitor condiții care vizează tocmai asigurarea existenței concurenței pe ruta respectivă.

(148) În plus, Moby/Toremar susțin că rutele în cauză nu puteau fi deservite fără sprijin public, iar numai piața nu putea furniza serviciile în conformitate cu cerințele minime impuse de contractul de servicii publice.

### 5.2. **Cu privire la privatizarea Toremar**

#### 5.2.1. *Cu privire la prețul plătit pentru acțiunile Toremar*

(149) Moby/Toremar susțin că privatizarea Toremar nu implică niciun element de ajutor de stat, având în vedere faptul că prețul convenit a fost certificat de un evaluator independent.

#### 5.2.2. *Cu privire la caracterul transparent și nediscriminatoriu al procedurii și la gruparea activelor Toremar cu încheierea unui nou contract de servicii publice*

(150) Ca răspuns la poziția preliminară a Comisiei exprimată în decizia din 2012, potrivit căreia este posibil ca respectivele cerințe tehnice și financiare ale procedurii de achiziții să fi limitat numărul de concurenți potențial interesați să depună o ofertă, Moby/Toremar susțin că aceste cerințe au fost într-adevăr necesare, având în vedere structura specifică a Toremar ca urmare a apartenenței sale la grupul Tirrenia.

(151) Potrivit Moby/Toremar, Toremar nu dispunea de toate facilitățile pentru a asigura individual serviciile de transport maritim necesare și, în trecut, a utilizat întotdeauna serviciile grupului Tirrenia, în special servicii de natură comercială (de exemplu, coordonarea activităților birourilor portuare de bilete și ale centrelor de intermediere telefonică și comunicații), servicii de natură tehnică (de exemplu, gestionarea sistemelor informatice) și anumite servicii mai specializate (de exemplu, gestionarea ofertei).

(152) Prin urmare, Moby/Toremar susțin că procedura de achiziții, astfel cum a fost concepută, nu poate fi considerată discriminatorie și că solicitarea regiunii Toscana ca respectivul cumpărător al Toremar să fie deja activ în sectorul transportului maritim de pasageri este motivată de considerente de politică industrială pentru a asigura continuitatea serviciului.

([49]) A se vedea analiza detaliată în această privință din secțiunea 6.3.1.

(153) Moby/Toremar susțin că, în cazul în care contractul de servicii ar fi atribuit fără vânzarea Toremar, aceasta din urmă nu ar avea niciun alt motiv să continue să funcționeze și nici nu ar fi ușor de revândut pe piață, având în vedere specificitatea flotei. În plus, potrivit părților, regiunea Toscana ar fi trebui probabil să plătească o compensație mai mare pentru serviciul furnizat, având în vedere că operatorul ar fi trebuit să se doteze cu navele și personalul necesar. În plus, regiunea Toscana ar fi trebuit să suporte costurile legate de dezafectarea flotei Toremar și de gestionarea și lichidarea societății. Prin urmare, gruparea activelor Toremar cu încheierea unui nou contract de servicii publice reduce, de asemenea, la minimum costurile intervenției statului.

(154) În sfârșit, ca răspuns la afirmația reclamantului potrivit căreia procedura de achiziții a conferit un avantaj societății Moby, Moby/Toremar fac trimitere la procedurile desfășurate la nivel național (a se vedea secțiunea 2.3.2.3), care au confirmat rezultatul procedurii de achiziții privind privatizarea Toremar și atribuirea contractului de servicii.

### 5.3. **Cu privire la conformitatea noului contract de servicii publice cu condițiile Altmark**

(155) Moby/Toremar susțin că noul contract de servicii publice îndeplinește toate criteriile Altmark.

(156) Potrivit părților, obligațiile de serviciu public sunt definite în mod clar, iar parametrii compensației sunt stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent. În plus, în temeiul mecanismului de atribuire a serviciului (în sens descendent) și al sistemului de monitorizare instituit, conform căruia Toremar obține compensația numai pentru activitățile desfășurate efectiv, această compensație nu depășește ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile generate de îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

(157) În sfârșit, Moby/Toremar susțin că alegerea societății responsabile cu îndeplinirea obligațiilor de serviciu public s-a făcut prin intermediul unei proceduri de achiziții în conformitate cu normele Uniunii.

### 5.4. **Cu privire la prelungirea convenției inițiale dintre Toremar și Italia**

(158) Moby/Toremar fac trimitere la Decizia 2005/163/CE, prin care Comisia a declarat compensația acordată de Italia societăților din grupul Tirrenia, altele decât Tirrenia, ca fiind parțial compatibilă cu piața internă, parțial compatibilă, cu condiția respectării unei serii de angajamente de către Italia și parțial incompatibilă cu piața internă.

(159) Acestea susțin că, pe baza deciziei respective, Comisia a confirmat compatibilitatea convenției inițiale până la data expirării acesteia, la sfârșitul anului 2008, și că prelungirea acesteia pentru anii 2009-2011 constituie pur și simplu o continuare a unei măsuri compatibile și, prin urmare, o măsură de ajutor existentă. O astfel de prelungire nu prevede nicio modificare substanțială și a fost necesară pentru organizarea procedurii de privatizare a societăților care aparțin grupului Tirrenia.

(160) În continuare, Moby/Toremar susțin că, chiar dacă Comisia ar considera că Toremar a primit ajutor de stat în trecut prin prelungirea convenției inițiale, acest lucru este contrazis de faptul că Toremar a fost vândută către Moby în cadrul unei proceduri de achiziții, prin urmare în condițiile pieței, la un preț care includea, printre altele, o evaluare a elementului de ajutor respectiv. Prin urmare, pe baza jurisprudenței constante ([50]), prelungirea convenției inițiale nu este relevantă în ceea ce privește ajutorul de stat.

([50]) Părțile fac trimitere la următoarele cauze în sprijinul acestui argument: cauza C-390/98, Banks, ECLI:EU:C:2001:456, cauzele conexate C-74/00P și C-75/00P, Falck, ECLI:EU:C:2002:524 și cauza C-277/00, Germania/Comisia, ECLI:EU:C:2004:238.

## 6. **EVALUARE**

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

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

(162) 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 cumulativ condițiile următoare. 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.

(163) Comisia constată că prioritatea la acostare, care se aplică doar rutelor aferente serviciului public, este indisolubil legată de furnizarea SIEG de către Toremar și achizitorul acesteia, Moby. Prin urmare, această măsură va fi evaluată împreună cu compensația pentru obligația de serviciu public acordată acestor societăți (a se vedea secțiunile 6.1.1 și 6.1.2).

(164) În plus, Comisia precizează că noul contract de servicii publice dintre Italia și Moby/Toremar ar trebui evaluat împreună cu privatizarea Toremar. O astfel de evaluare comună este adecvată deoarece, în esență, Italia a organizat atribuirea noului contract de servicii publice în așa fel încât ofertantul câștigător urma să achiziționeze întregul capital social al Toremar în vederea îndeplinirii obligațiilor de serviciu public prevăzute în contractul respectiv de servicii publice.

#### 6.1.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre Toremar și Italia*

##### 6.1.1.1. Resursele de stat

(165) Toremar 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 Toremar este plătită de stat din bugetul propriu. Prin urmare, compensația pentru obligația de serviciu public acordată Toremar este imputabilă statului și este plătită prin intermediul resurselor de stat.

(166) Comisia ia act de faptul că, potrivit Italiei, toți operatorii de servicii de transport cu feribotul plătesc în mod obișnuit taxe pentru acostare autorităților portuare relevante, dar Toremar 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 90), aceasta este imputabilă statului.

##### 6.1.1.2. Selectivitatea

(167) 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 maritime în cauză este acordată doar Toremar, prin urmare este selectivă. Având în vedere că prioritatea la acostare a fost acordată doar societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Toremar, această facilitate este, de asemenea, selectivă.

##### 6.1.1.3. Avantajul economic

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

(169) În special, în hotărârea sa pronunțată în cauza Altmark ([51]), 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 ca efect plasarea acestora într-o poziție concurențială mai favorabilă în raport cu întreprinderile concurente.

(170) 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 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 rezultate 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").

(171) 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") ([52]).

(172) 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.

(173) 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.

(174) Toremar nu a fost aleasă ca urmare a unei proceduri de achiziții publice în cazul niciuneia dintre prelungirile convenției inițiale din perioada 1 ianuarie 2009-1 ianuarie 2012. Italia a prelungit doar sistemul deja în vigoare, ceea ce a permis operatorului prestabilit să beneficieze în continuare de compensații pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public.

(175) În plus, Italia nu a furnizat Comisiei niciun indiciu 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. Argumentul Italiei potrivit căruia regiunea Toscana a monitorizat eficiența Toremar în perioada 2010-2011 nu este suficient pentru respectarea acestui criteriu, deoarece nu demonstrează dacă valoarea costurilor suportate efectiv de Toremar pentru îndeplinirea obligațiilor sale de serviciu public era în concordanță cu cea a costurilor unei întreprinderi tipice, bine gestionate și dispunând de mijloacele de transport corespunzătoare.

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

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

([52]) 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).

(177) Întrucât cele patru condiții Altmark nu sunt respectate în mod cumulativ în cazul de față, Comisia concluzionează că respectiva compensație acordată pentru exploatarea rutelor maritime în temeiul prelungirii convenției inițiale a oferit Toremar un avantaj economic.

(178) 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 ([53]). Cu toate acestea, Toremar nu plătește nicio taxă pentru prioritatea la acostare (a se vedea considerentul 136). 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 Toremar.

6.1.1.4. Efectul asupra concurenței și a schimburilor comerciale

(179) 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 ([54]). Este suficient ca beneficiarul ajutorului să concureze cu alte întreprinderi pe piețe deschise concurenței ([55]).

(180) 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 ([56]) și a Regulamentului privind cabotajul maritim, care liberalizează piața transportului maritim internațional și, respectiv, a cabotajului maritim. Faptul că, pe anumite rute, Toremar 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 prelungirii convenției inițiale 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.

6.1.1.5. Concluzie

(181) 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 prelungirilor succesive ale convenției inițiale, cât și prioritatea la acostare pentru rutele aferente serviciului public constituie ajutor de stat acordat Toremar.

6.1.1.6. Ajutor nou sau ajutor existent

(182) Comisia precizează, în primul rând, că, în prezenta decizie, nu va evalua compensația plătită Toremar 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 ([57]).

(183) În conformitate cu articolul 1 litera (c) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([58]), 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 ([59]). În conformitate cu poziția instanțelor

([53]) Decizia (UE) 2020/1412 a Comisiei din 2 martie 2020 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/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), considerentul 265.

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

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

([56]) 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).

([57]) Decizia (UE) 2020/1411.

([58]) 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).

([59]) Hotărârea pronunțată în cauza C-590/14 P, DEI și Comisia/Alouminion tis Ellados, ECLI:EU:C:2016:797, punctul 45.

europene ([60]), 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.

(184) Din motivele de mai sus, Comisia consideră că, indiferent dacă respectiva compensație acordată Toremar până la sfârșitul anului 2008 a fost clasificată drept ajutor existent ([61]), compensația pentru obligația de serviciu public plătită în temeiul prelungirii convenției inițiale ar trebui considerată ajutor nou. Această concluzie este valabilă și pentru prioritatea la acostare.

6.1.2. *Atribuirea noului contract de servicii publice împreună cu societatea Toremar către Moby/Toremar*

(185) Pentru a concluziona dacă atribuirea noului contract de servicii publice împreună cu societatea Toremar constituie un avantaj pentru Moby/Toremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia trebuie să evalueze respectarea criteriilor Altmark (a se vedea considerentul 170).

6.1.2.1. Criteriul Altmark 1

(186) 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 ([62]). Punctul 46 din comunicarea privind SIEG 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."

(187) 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.

(188) 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") ([63]).

(189) 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."

([60]) Hotărârea pronunțată în cauzele conexate T-127/99, T-129/99 și T-148/99, Territorio Histórico de Álava – Diputación Foral de Álava și alții/Comisia, ECLI:EU:T:2002:59, punctul 175.

([61]) Decizia (UE) 2020/1411.

([62]) Hotărârea în cauza T-289/03, BUPA și alții/Comisia, [2008] ECR II 81, punctul 96. A se vedea, de asemenea, concluziile avocatului general Tizzano în cauza C-53/00, Ferring, ECR I 9069 și concluziile avocatului general Jacobs în cauza C-126/01, GEMO, [2003] ECR I 13769.

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

(190) 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.

(191) 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.

(192) Din jurisprudența consacrată 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 ([64]). Comunicarea referitoare la interpretarea Regulamentului privind cabotajul maritim ([65]) 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 alineatul (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".

(193) În conformitate cu jurisprudența ([66]), pentru a verifica dacă primul criteriu Altmark este îndeplinit, Comisia va realiza o evaluare în trei etape pentru a verifica dacă există o nevoie reală de serviciu public (prima și a doua etapă) și dacă acesta a fost necesar și proporțional (a treia etapă). 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

(194) În acest caz, Toremar a fost însărcinată cu furnizarea de servicii mixte de transport (pasageri și vehicule) pe mai multe linii, prezentate în tabelul 3. Obligațiile de serviciu public ale Toremar 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.

(195) Astfel cum s-a menționat în considerentul 123, 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.

(196) 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.

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

([65]) 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, 22.4.2014].

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

(197) Pentru a ilustra cererea reală de servicii din partea utilizatorilor, Italia a furnizat statistici agregate, care arată că, în 2010, Toremar a transportat 1 462 570 de pasageri și 317 488 de vehicule pe cele cinci rute combinate aferente serviciului public. Cifrele pentru 2011 au fost ușor mai scăzute (și anume, 1 437 613 pasageri și 294 433 de vehicule). Acest lucru arată că, în cursul celor doi ani înainte ca Moby/Toremar să fie însărcinate cu obligațiile de serviciu public, a existat o cerere globală semnificativă pentru servicii de transport maritim pe rutele respective (a se vedea considerentul 297 pentru statisticile aferente anilor 2009-2011 pe fiecare rută în parte).

(198) Pentru a demonstra în continuare faptul că această cerere din partea utilizatorilor s-a menținut atunci când Moby/Toremar au început să își desfășoare activitatea în temeiul noului contract de servicii publice pe toate cele șase rute, Italia a furnizat, de asemenea, statistici agregate până la sfârșitul anului 2018 (a se vedea tabelele 4 și 5). Acest lucru confirmă faptul că respectiva cerere din partea utilizatorilor s-a menținut, cu unele deviații ușoare în sens ascendent sau descendent, cu excepția anului 2012, care a înregistrat o deviație ascendentă mai mare, datorată în principal reînnoirii structurale a rețelei de vânzări, care a avut un impact pozitiv asupra creșterii traficului în sezonul de vârf al anului respectiv. În orice caz, o analiză a statisticilor pentru fiecare rută în parte pe fiecare an până la sfârșitul anului 2018 nu a furnizat niciun indiciu privind o eventuală dispariție a cererii din partea utilizatorilor pe anumite rute.

| An | Linia A1 | Linia A2 | Linia A2 rapidă | Linia A3 | Linia A4 | Linia A5 | Număr total de pasageri |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2012** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2013** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2014** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2015** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2016** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2017** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **2018** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

*Tabelul 4 – Statistici privind transportul de pasageri pentru anii 2012-2018*

| An | Linia A1 | Linia A2 | Linia A2 rapidă | Linia A3 | Linia A4 | Linia A5 | Număr total de vehicule |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **2012** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2013** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2014** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2015** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2016** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2017** | […] | […] | | […] | […] | | […] |
| **2018** | […] | […] | | […] | […] | | […] |

*Tabelul 5 – Statistici privind transportul de vehicule pentru anii 2012-2018* ([67])

(199) Comisia consideră că statisticile menționate mai sus demonstrează în mod clar că există o cerere reală pentru servicii de transport de pasageri și servicii mixte pe fiecare dintre cele șase rute aferente serviciului public în cauză. 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

([67]) Navele utilizate pe linia A2 rapidă și linia A5 nu pot transporta vehicule.

(200) 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 ([68])". Prin urmare, Comisia trebuie să examineze dacă serviciul ar fi inadecvat în cazul în care furnizarea acestuia ar fi lăsată 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".

(201) Comisia constată că, în cursul perioadei de timp anterioare semnării noului contract de servicii publice cu Moby/Toremar, 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 și nu cu aceeași frecvență. Având în vedere situația concurențială care a precedat momentul atribuirii din 2 ianuarie 2012 (astfel cum se menționează în considerentul 38), Comisia va evalua pentru fiecare rută în cauză dacă serviciile furnizate de alți operatori au fost echivalente celor pe care Moby/Toremar trebuiau le să furnizeze în temeiul noului contract de servicii publice.

(202) Tabelul de mai jos descrie situația concurențială pe rutele exploatate de Moby/Toremar:

| **Ruta** | **Moby/Toremar (călătorii dus-întors pe zi, pe tot parcursul anului)** | **Concurenți (călătorii pe zi)** |
|---|---|---|
| Livorno – Gorgona – Capraia **(linia A1)** | Servicii mixte (pasageri și vehicule) | Nu există |
| Piombino – Portoferraio (Insula Elba) **(linia A2)** | Servicii mixte cu o medie de:<br>— 8 călătorii în perioada ianuarie-aprilie<br>— 15 călătorii în perioada aprilie-septembrie<br>— 8 călătorii în perioada septembrie-decembrie | **Moby** (servicii mixte pe tot parcursul anului) cu o medie de:<br>— 6 călătorii în perioada ianuarie-martie<br>— 8 călătorii în aprilie, 12 călătorii în mai și 10 călătorii în septembrie<br>— 12 călătorii în perioada iunie-august<br>— 8 călătorii în octombrie<br>— 6 călătorii în noiembrie și decembrie<br>**Blu Navy** (servicii mixte)<br>— În 2012 (pe tot parcursul anului), cu o medie de 5 călătorii<br>— Din 2013, doar în perioada martie-octombrie, cu o medie de 5 călătorii<br>**Elba Ferries** (servicii mixte în perioada iunie-septembrie), cu o medie de 5 până la 6 călătorii |
| Piombino – Cavo – Portoferraio (Insula Elba) **(linia A2 rapidă)** | Serviciu rapid de transport de pasageri | Nu există |
| Piombino – Rio Marina – Pianosa (Insula Elba) **(linia A3)** | Servicii mixte | Nu există |
| Porto S. Stefano – Insula Giglio **(linia A4)** | Servicii mixte cu o medie de:<br>— 3 până la 4 călătorii în perioada ianuarie-martie | **Maregiglio** (servicii mixte pe tot parcursul anului), cu o medie de:<br>— 0,5 până la 1 călătorie în perioada ianuarie-martie<br>— 2 călătorii în aprilie și mai |

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

| | | |
|---|---|---|
| | — 4 până la 5 călătorii în perioada aprilie-septembrie<br>— 4 călătorii în perioada septembrie-decembrie | — 5 până la 6 călătorii în iunie și iulie<br>— 3 până la 4 călătorii în august și septembrie<br>— 1 până la 2 călătorii în octombrie<br>— 1 călătorie în noiembrie și decembrie |
| Porto S. Stefano – Giannutri **(linia A5)** | Serviciu de transport de pasageri oferit de Maregiglio, în calitate de subcontractant al Moby/Toremar ([1]) | Nu există |

([1]) Documentația de atribuire a prevăzut posibilitatea subcontractării serviciilor. Italia a furnizat Comisiei sumele specifice – reprezentând costul net al serviciului – plătite anual către Moby/Toremar de către regiunea Toscana pentru furnizarea serviciului public pe ruta Porto S. Stefano – Giannutri. Toremar plătește societății Maregiglio o sumă forfetară pe baza unui subcontract. Această ultimă tranzacție, care implică un contract privat, nu intră în domeniul de aplicare al prezentei decizii.

*Tabelul 6 – Situația concurențială pe rutele exploatate de Moby/Toremar*

(203) Comisia consideră, astfel cum se arată în mod clar în tabelul 6, că serviciile oferite de Moby/Toremar 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, în special în ceea ce privește continuitatea pe parcursul întregului an al serviciului furnizat de Toremar. Acestea fiind spuse, pe trei dintre cele șase rute, nu există niciun alt operator în afară de Moby/Toremar care să ofere serviciul în cauză (linia A2 rapidă, linia A3 și linia A5). Prin urmare, obligațiile de serviciu public prevăzute în contractul încheiat cu Moby/Toremar pentru exploatarea acestor trei rute sunt justificate de o necesitate publică reală de a asigura continuitatea teritorială, în cazul în care aceasta nu poate fi oferită doar prin acțiunea pieței.

(204) În ceea ce privește rutele pe care alți operatori oferă, de asemenea, servicii (liniile A2 și A4), Comisia consideră că există diferențe majore în ceea ce privește regularitatea serviciilor oferite. Moby/Toremar exploatează aceste rute pe tot parcursul anului în mod continuu, în timp ce toți ceilalți operatori menționați mai sus în tabel (și anume Blu Navy, Elba Ferries și Maregiglio) nu oferă acest serviciu în mod continuu pe tot parcursul anului (în cazul Blu Navy și Elba Ferries) și nici nu fac acest lucru la același nivel de frecvență precum Moby/Toremar. De exemplu, Blu Navy a început să ofere servicii în 2010, în perioada aprilie-noiembrie. În 2012, acest operator a oferit servicii pe tot parcursul anului, cu o medie de 5 călătorii și, în 2013, a revenit la orarul său inițial de circulație, oferind servicii numai în perioada martie-octombrie. Maregiglio exploatează linia A4 pe tot parcursul anului, însă cu un număr redus de călătorii în comparație cu Moby/Toremar. În special, în perioada ianuarie-februarie și noiembrie-decembrie, Maregiglio nu oferă servicii în fiecare zi, numărul călătoriilor lunare variind între 20 și 30. Prin urmare, fără serviciile oferite de Moby/Toremar pe rutele respective, necesitatea conectivității regulate și frecvente a insulelor în cauză cu continentul pe tot parcursul anului ar fi periclitată în mod semnificativ, întrucât atât Blu Navy, cât și Elba Ferries nu ar fi putut furniza serviciile în aceleași condiții precum Moby/Toremar pe întreaga durată a contractului.

(205) În special în ceea ce privește serviciile furnizate de Moby (în calitate de concurent al Moby/Toremar) pe linia A2, Comisia observă că Moby oferă servicii în mod regulat pe tot parcursul anului, precum și cu o frecvență zilnică (de exemplu, de la 5 călătorii în perioada de iarnă la 17 călătorii în perioada de vară), furnizând astfel servicii foarte similare celor furnizate de Moby/Toremar.

(206) Cu toate acestea, Italia a furnizat informații care indică necesitatea continuării serviciului public de către Moby/Toremar, precum și faptul că acesta a răspuns unei nevoi reale de serviciu public, această necesitate publică de conectivitate maritimă neputând fi satisfăcută doar de către Moby:

1. în primul rând, orarul de circulație al Moby/Toremar a fost adaptat în contextul noului contract de servicii publice pentru a asigura transportul intermodal, în special o mai bună integrare a serviciilor de transport maritim cu serviciile feroviare oferite la gările Piombino și Campiglia Marittima;

2. în al doilea rând, Italia a demonstrat că existența unui operator căruia i s-au încredințat obligații de serviciu public ar permite o continuitate efectivă a serviciului de transport maritim pe toată perioada iernii și ar reduce substanțial și în interesul populației generale timpul de așteptare în port cu aproape o oră și jumătate (de exemplu, de la trei ore în Piombino în absența Toremar la o oră și jumătate în cazul prezenței atât a Toremar, cât și a Moby);

3. în al treilea rând, pe baza contractului de servicii publice, Moby/Toremar oferă, pe tot parcursul anului, o călătorie suplimentară zilnică seara, în intervalul de timp cuprins între cele 30 de minute de la ultima sa călătorie (la momentul atribuirii) și ora 0.30 (a se vedea considerentul 258). Moby/Toremar acoperă astfel ultimul interval orar zilnic pe linia A2 (22.00 sau 22.30, în funcție de zi și de lună). Orarele de circulație analizate arată, de asemenea, că Moby/Toremar oferă prima călătorie cu plecare din Portoferraio înspre continent. Astfel, navele Moby/Toremar acostează frecvent în porturile de pe insule pe timp de noapte, cu costuri mai mari, pentru a asigura prima conexiune dimineața pentru locuitorii care fac naveta fie pentru studii, fie pentru muncă și pentru a asigura conexiuni în caz de urgențe medicale;

4. în al patrulea rând, s-a susținut că numai Moby nu ar putea fi în măsură să satisfacă volumul ridicat de pasageri care au nevoie de servicii de transport între Piombino și Portoferraio și viceversa. Deși, în mod evident, un volum mult mai mare de pasageri este transportat în lunile de vară, cifrele observate în primele trei luni ale anului 2012 (adică în extrasezon) indică prezența constantă a pasagerilor care trebuiau să facă naveta în ambele direcții pentru muncă, studii sau în alte scopuri personale la bordul navelor Moby/Toremar sau Moby.

(207) Având în vedere cele menționate mai sus, Comisia concluzionează că, la momentul încredințării serviciilor, numai forțele pieței nu erau suficiente pentru a răspunde nevoilor de serviciu public. Într-adevăr, pe o serie de rute, Moby/Toremar era singurul operator, în timp ce, pe celelalte rute, serviciile furnizate de concurenți în arhipelagul toscan nu erau echivalente în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea și, prin urmare, acestea nu au răspuns pe deplin cerințelor de serviciu public prevăzute în noul contract de servicii încheiat cu Moby/Toremar.

3. Abordarea cea mai puțin dăunătoare

(208) Comisia observă că Italia a ales mai degrabă să încheie un contract de servicii publice cu un operator (Moby/Toremar) 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 196). Mai exact, Moby/Toremar 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 și calitate. 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 și a beneficiarilor potrivit căreia opțiunea pentru un contract de servicii publice a fost, de asemenea, necesară în vederea privatizării Toremar. Mai exact, Italia susține că organizarea unei proceduri de achiziții pentru Toremar împreună cu un contract nou de servicii publice a permis: (i) să se asigure continuitatea serviciului public de transport maritim; (ii) să se maximizeze valoarea pentru stat; și (iii) să se protejeze locurile de muncă. Din aceste motive, Comisia a fost de acord (a se vedea considerentul 96) ca Italia să organizeze o procedură de achiziții pentru Toremar 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 Moby/Toremar.

Concluzie

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

(210) Pentru a concluziona că criteriul Altmark 1 este respectat, Comisia trebuie să verifice în continuare dacă Moby/Toremar au fost însărcinate 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 (12 ani), identifică Moby/Toremar drept operatorul de servicii publice și conține modalitățile de evitare a supracompensării și de recuperare a eventualelor supracompensații (a se vedea, de asemenea, considerentul 228). Prin urmare, Comisia concluzionează că primul criteriu Altmark este respectat.

Prioritatea la acostare

(211) 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 Moby/Toremar. 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. Această prioritate la acostare a fost transferată către Moby/Toremar în momentul achiziționării Toremar. În acest context, Comisia consideră că această măsură este acordată pentru a permite Moby/Toremar să își îndeplinească obligațiile de serviciu public care reprezintă SIEG autentice (a se vedea considerentul 209). 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.

6.1.2.2. Criteriul Altmark 2

(212) 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.

(213) 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.

(214) 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 în anexele la acesta). 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 Moby/Toremar, Comisia consideră că această măsură respectă criteriul Altmark 2.

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

6.1.2.3. Criteriul Altmark 3

(216) 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 rezultate și un profit rezonabil pentru îndeplinirea obligațiilor respective.

(217) 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.

(218) În decizia din 2012, Comisia a exprimat o serie de îndoieli cu privire la proporționalitatea compensației plătite societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv Moby/Toremar, începând cu 2012. În special, 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*, Moby/Toremar 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 Moby/Toremar să fi primit o compensație prea mare.

(219) 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 Moby/Toremar. În special, tarifele maxime pe care le poate percepe Moby/Toremar 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 87) 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.

(220) În conformitate cu articolul 26 din contract, atunci când există o discrepanță în ceea ce privește echilibrul său economico-financiar, Moby/Toremar poate solicita o reechilibrare a contractului prin prezentarea unei propuneri regiunii Toscana. Această propunere este ulterior prezentată comisiei tehnice responsabile cu gestionarea contractului. Italia a furnizat Comisiei informații (a se vedea tabelul 7) care indică respectivele contribuții de reechilibrare intervenite ca urmare a costurilor cu TVA-ul mai mari suportate de Moby/Toremar și a creșterilor prețului combustibilului în perioada 2012-2018.

| *EUR* | **Compensația publică în temeiul contractului** | **Contribuția de reechilibrare** | **Total** |
|---|---|---|---|
| **2012** | 13 291 109 | 2 033 145 | 15 324 254 |
| **2013** | 13 234 326 | — | 13 234 326 |
| **2014** | 13 287 102 | 1 150 000 | 14 437 102 |
| **2015** | 13 366 507 | 677 052 | 14 043 559 |
| **2016** | 13 212 118 | — | 13 212 118 |
| **2017** | 13 523 598 | — | 13 523 598 |
| **2018** | 13 706 440 | — | 13 706 440 |

*Tabelul 7 – Contribuții de reechilibrare*

(221) După cum indică tabelul de mai sus și după cum a explicat ulterior Italia, pentru a menține echilibrul economic al contractului, compensația a fost ajustată pentru 2012, în timp ce, din 2013 până la sfârșitul contractului, s-au luat măsuri cu privire la sistemul tarifar, prin ajustarea modului de stabilire a tarifelor. O nouă ajustare a compensației a avut loc în 2014 și 2015, ceea ce a dus la o contribuție suplimentară de reechilibrare ca urmare a unui sistem tarifar necorespunzător în 2013 și, respectiv, 2014, fără a fi necesară vreo ajustare pentru perioada 2016-2018.

(222) Deși aceste măsuri de protecție par să reducă riscul comercial suportat de Moby/Toremar, 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 Toscana 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 Moby/Toremar. Până la adoptarea unei decizii, Moby/Toremar are obligația de a continua să furnizeze serviciul public fără modificări. Într-adevăr, într-un caz, o astfel de solicitare de reechilibrare a fost respinsă deoarece nu au fost îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 26 din contractul de servicii publice ([69]).

(223) În plus, Comisia observă că nu toate categoriile de costuri sunt supuse unei contribuții de reechilibrare. În special, în conformitate cu articolul 26 din contractul de servicii publice, costurile legate de ineficiențele de gestionare, costurile îndatorării și creșterea costurilor unitare cu personalul în vederea îndeplinirii cerințelor legale în domeniul muncii ar trebui să fie suportate de Moby/Toremar. Prin urmare, Moby/Toremar își păstrează motivația de a furniza serviciile în mod eficient și la cel mai scăzut cost pentru comunitate.

(224) Astfel cum se menționează mai sus în considerentele 46-50, 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 133).

([69]) Scrisoarea din 3 aprilie 2012, ref. AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Astfel cum se indică în tabelul 8, cifrele pentru perioada 2012-2018 arată că respectiva compensație efectivă pentru obligația de serviciu public a fost insuficientă pentru a acoperi costul net al serviciului, inclusiv rentabilitatea de 6,5 % a capitalului. În conformitate cu punctul 47 din cadrul SIEG din 2011, Comisia evaluează dacă a existat o supracompensare pe întreaga durată a contractului. Pentru perioada 2012-2018, Moby/Toremar au primit cu puțin peste 4 milioane EUR sub valoarea sumei eligibile. În esență, în această perioadă, compensația plătită Moby/Toremar a acoperit costul net al serviciului public, dar, în practică, aproape că nu a existat o rentabilitate a capitalului (și anume cu puțin peste 30 000 EUR în total). Această cifre confirmă faptul că dispozițiile de reechilibrare prevăzute la articolul 26 din contract nu protejează Moby/Toremar împotriva tuturor riscurilor legate de furnizarea serviciului public.

| Misiunea de serviciu public a Toremar | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Total general |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Venituri totale** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **– Costuri totale** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **– Amortizări** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **= Costul net al serviciului public** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **+ Rentabilitatea capitalului (6,5 % )** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **= Eligibil pentru compensație** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **+ Compensația efectivă** | 15 324 255 € | 13 234 327 € | 14 437 102 € | 14 043 559 € | 13 212 118 € | 13 523 598 € | 13 706 440 € | 97 481 399 € |
| **= Supra/subcompensare** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | - 4 169 085 € |

*Tabelul 8 – Costul net al serviciului public furnizat de Toremar în perioada 2012-2018*

(226) În cursul investigației oficiale (a se vedea considerentul 133), Italia a clarificat faptul că, întrucât valoarea compensației care a făcut obiectul procedurii de achiziții a fost 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 (a se vedea considerentul 134) și nu permite o compensație mai ridicată pentru Moby/Toremar decât cea stabilită în temeiul directivei CIPE.

(227) În acest context, Comisia a comparat rentabilitatea capitalului angajat de 6,5 % care a fost aplicat în cazul Moby/Toremar cu rentabilitatea medie a capitalului generată de un grup de referință în 2011 (anul anterior atribuirii serviciilor către Moby/Toremar). 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 ([70]). Analiza arată că rentabilitatea capitalului realizată de Moby/Toremar se situează puțin sub rentabilitatea medie generată de grupul de referință. Această comparație ilustrează faptul că, în anul anterior atribuirii serviciilor către Moby/Toremar, o rentabilitate de 6,5 % a capitalului nu era nerezonabilă.

(228) În continuare, Comisia ia act în mod pozitiv de faptul că noul contract de servicii publice impune Moby/Toremar să trimită, în fiecare an, contabilitatea de gestiune (defalcată pe fiecare rută în parte și certificată de un auditor independent) către regiunea Toscana pentru a-i permite acesteia din urmă să verifice dacă a existat o supracompensare. Acest lucru oferă o garanție suplimentară în vederea asigurării faptului că Toremar nu poate beneficia de nicio supracompensare. În plus, întrucât Toremar a desfășurat numai activități comerciale, acordarea unor subvenții încrucișate este, în orice caz, exclusă. De asemenea, Italia a transmis contabilitatea de gestiune pentru perioada 2012-2018, oferind astfel Comisiei posibilitatea de a efectua calculele din tabelul 8.

(229) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Toremar nu depășește 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 rezultate 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 legea din 2009. În acest sens, rentabilitatea capitalului pe care Toremar 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.

([70]) 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, Laziomar) au fost excluse din grupul de referință.

(230) Cu privire la prioritatea la acostare și la orice eventuală supracompensare care ar putea rezulta din aceasta, Comisia constată următoarele aspecte. Italia susține că orice posibil avantaj financiar aferent priorității la acostare ar fi limitat (a se vedea considerentul 137). În consecință, riscul de supracompensare care decurge din această 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. Analiza Comisiei de mai sus (a se vedea considerentul 228) a confirmat faptul că, în perioada 2012-2018, Moby/Toremar nu au primit nicio supracompensație. Prin urmare, Comisia concluzionează că și prioritatea la acostare respectă al treilea criteriu Altmark.

6.1.2.4. Criteriul Altmark 4

(231) 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.

(232) 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 efectua o procedură de achiziții publice în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, în conformitate cu Directiva 2004/17/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([71]) și cu Directiva 2004/18/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([72]).

(233) 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 ([73]) (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 ([74]). La acea dată, erau aplicabile Directivele 2004/17/CE și 2004/18/CE. Cu toate acestea, Directiva 2004/17/CE nu se aplică serviciilor de transport maritim, cum sunt cele furnizate de Moby/Toremar. 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.

(234) 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 ([75]) 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.

(235) Mai mult, Directiva 2004/18/CE nu se aplică în niciun caz concesionării serviciilor, astfel cum este definită la articolul 1 alineatul (4) ([76]). 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.

([71]) 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).

([72]) 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).

([73]) 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).

([74]) 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).

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

([76]) 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."

(236) 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 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 ([77]) (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

(237) Punctul 90 din comunicarea privind noțiunea de ajutor specifică faptul că o procedură de ofertare trebuie să fie competitivă ([78]) 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.

(238) În cazul de față, cererea de exprimare a interesului a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*, precum și în Monitorul Oficial național și regional și în ziarele naționale (a se vedea considerentul 56). 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 să participe în continuare la proces. Prin urmare, Comisia consideră că intenția regiunii Toscana de a vinde Toremar și de a atribui contractul de servicii publice a fost comunicată la scară largă, ajungând astfel la cunoștința tuturor ofertanților posibili.

(239) 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.

(240) 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 ([79]). Întrucât niciuna dintre cele 11 părți care și-au exprimat interesul de a participa la procedura de achiziții nu a fost exclusă, Comisia consideră că acest criteriu de selecție a fost clar pentru toți ofertanții interesați și a fost, de asemenea, justificat din perspectiva obiectivului urmărit.

(241) 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 13 005 441 EUR pe an. În plus, cererea de exprimare a interesului a precizat că obiectivul era de a vinde Toremar la prețul fix de 10 258 397 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

([77]) 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).

([78]) 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.

([79]) Mai mult, astfel cum s-a explicat mai sus (a se vedea considerentul 234), 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.

celor 11 părți care și-au exprimat interesul de a participa la procedura 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 societatea Toremar împreună 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.

(242) În al treilea rând, Comisia consideră că respectiva cerere de exprimare a interesului a atras un număr considerabil de potențiali ofertanți. Toate cele 11 societăți care și-au exprimat interesul au primit ulterior informații detaliate din partea regiunii Toscana 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 234).

(243) 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 conexiunea insulelor arhipelagului toscan 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 este de acord cu Italia că, în această etapă, nu a existat niciun control asupra potențialilor ofertanți (a se vedea considerentul 127), 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 Toremar. 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 11 părți care și-au exprimat interesul de a participa la procedură ([80]).

(244) În sfârșit, Comisia consideră că inițiativa regiunii Toscana de a înființa o platformă digitală specială sau o cameră de date, care să conțină toată documentația necesară, a permis tuturor potențialilor ofertanți să cunoască în mod egal, pe deplin și în mod corespunzător toate informațiile necesare pentru pregătirea ofertei lor.

(245) În decizia din 2012, Comisia a exprimat o serie de îndoieli cu privire la impunerea anumitor *cerințe tehnice și financiare în cadrul procedurii de achiziții* în sarcina ofertanților (a se vedea considerentul 113) 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.

(246) În cursul investigației, Comisia a primit informații care i-au atenuat preocupările în acest sens. Comisia consideră că respectivele cerințe tehnice și financiare nu au condus la excluderea vreunui potențial ofertant, din următoarele motive.

(247) În primul rând, cerințele tehnice și financiare au fost incluse în documentația de atribuire și, prin urmare, erau cunoscute de toți potențialii ofertanți încă din etapele incipiente ale procedurii. În special, aceste cerințe au fost incluse în anunțul de participare care a fost publicat la nivel internațional, invitând toți operatorii interesați care îndeplinesc aceste cerințe să își exprime interesul.

(248) În al doilea rând, Comisia observă că respectivele cerințe specifice au fost exprimate sub forma unor condiții obiective pentru participarea la procedură și, prin urmare, nu au constituit criterii de atribuire și nici nu le-a fost alocat un punctaj. În consecință, autoritățile contractante nu dispuneau de nicio marjă de apreciere în ceea ce privește selectarea ofertanților pentru următoarea etapă a procedurii.

([80]) Invitația de participare include, printre altele, informații privind creanța în valoare de 9 772 572 EUR deținută împotriva Tirrenia (a se vedea considerentele 69-71).

(249) În al treilea rând, având în vedere modul în care s-a desfășurat procedura de achiziții (și anume, gruparea vânzării societății cu încheierea unui nou contract de servicii publice), Comisia este de părere că obiectivul regiunii Toscana de a asigura continuitatea serviciului public la cele mai înalte standarde de calitate posibile constituie un obiectiv legitim de interes public ([81]), care nu ar fi putut fi realizat în absența cerințelor menționate. În plus, faptul că publicarea anunțului de participare cu cerințele menționate a condus la prezentarea a 11 expresii de interes arată în mod evident că includerea acestor cerințe nu a avut un efect disuasiv.

(250) Pe baza celor prezentate mai sus, Comisia consideră că, în ansamblu, procedura de achiziții a fost competitivă și transparentă. În special, intenția regiunii Toscana de a cesiona Toremar și de a încheia un nou contract de servicii publice cu o durată de 12 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, aceste părți au avut la dispoziție toate informațiile necesare și timp suficient pentru a decide dacă doreau să prezinte oferte pentru serviciul respectiv și care urma să fie valoarea ofertei lor. 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

(251) 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.

(252) Astfel cum s-a arătat mai sus (a se vedea considerentul 240), cererea de exprimare a interesului a conținut o condiție de selecție unică, respectiv aceea că ofertanții trebuiau să poată „garanta continuitatea serviciului de transport maritim". Toate cele 11 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.

(253) Cei 11 ofertanți interesați au fost invitați ulterior să depună o ofertă și au primit acces la o cameră de date virtuală, care conținea toate informațiile relevante (a se vedea considerentul 62), permițându-le să evalueze societatea Toremar și noul contract de servicii publice care reprezentau obiectul procedurii. Prin urmare, toți ofertanții au primit aceleași informații și au fost tratați în permanență în mod egal.

(254) Îndoielile Comisiei exprimate în decizia din 2011 cu privire la caracterul nediscriminatoriu al cererii de exprimare a interesului 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

(255) 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".

(256) În cazul de față, s-a organizat o procedură de achiziții în legătură cu noul contract de servicii publice împreună cu societatea Toremar și nu doar în legătură cu contractul de servicii publice. Italia a decis că prețul de vânzare al societății Toremar 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 20 de puncte în legătură cu prețul, 70 de puncte în ceea ce privește calitatea și 10 puncte pentru serviciile suplimentare (a se vedea considerentele 60 și 61).

([81]) A se vedea Hotărârea pronunțată în cauza C-205/99 Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) și alții/ Administración General del Estado, ECLI:EU:C:2001:107, punctul 37.

(257) 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 să permită alegerea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic, care corespunde valorii de pe piață" ([82]).

(258) Comisia observă că Italia a acordat importanță alegerii unui operator care să furnizeze serviciul la standarde înalte de calitate, ținând seama de anumite cerințe. 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 (pentru care s-au alocat în total 80 de puncte, restul de 20 de puncte fiind alocate criteriului prețului), toți cei 11 operatori maritimi care și-au exprimat interesul au fost invitați să prezinte informații referitoare la vechimea medie a navelor puse la dispoziție pentru fiecare linie și pentru fiecare an contractual, capacitatea și facilitățile structurale asigurate pasagerilor cu handicap, precum și informații referitoare la posibilitatea operatorului selectat de a programa călătorii suplimentare în anumite intervale orare (inclusiv pe timp de noapte) pe tot parcursul anului. Aceste criterii de calitate sunt în mod evident strâns legate de furnizarea serviciului de transport maritim și conferă valoare adăugată acesteia. Prin urmare, Comisia consideră că utilizarea ofertei celei mai avantajoase din punct de vedere economic pentru serviciul în cauză grupat cu vânzarea societății Toremar 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.

(259) În ceea ce privește în special gruparea serviciului cu vânzarea societății Toremar, 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 Toremar necesare pentru furnizarea serviciului public ar fi avut drept rezultat un cost mai scăzut pentru comunitate.

(260) 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, 11 operatori maritimi au răspuns afirmativ. Toate informațiile relevante privind procedura de achiziții au fost furnizate în invitația de participare transmisă tuturor celor 11 participanți. În plus, regiunea Toscana a înființat o platformă digitală specială sau o cameră de date, care a conținut toată documentația necesară pentru a permite tuturor potențialilor ofertanți să fie informați în mod egal.

(261) În urma etapei de exprimare a interesului, s-au primit două oferte competitive (din partea Moby și Toscana di Navigazione S.r.l), pe care regiunea Toscana le-a evaluat, ținând seama de aspectele de ordin tehnic și financiar prevăzute de acestea. Astfel cum s-a menționat în considerentele 62 și 64, în timpul etapei de evaluare, regiunea Toscana a identificat unele neconcordanțe legate de o serie de diferențe între ofertele tehnice și economice prezentate de Toscana di Navigazione S.r.l, ceea ce a dus la excluderea acesteia din urmă, contractul fiind astfel atribuit în cele din urmă societății Moby.

(262) Condiția obligatorie de a garanta continuitatea serviciului public și gruparea activelor cu obligațiile de serviciu public sunt interconectate. În special, prin gruparea vânzării Toremar cu un nou contract de servicii publice, achizitorul, Moby, 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 Toremar cu noul contract de servicii publice și acordarea priorității la acostare nu au drept rezultat un preț mai scăzut decât dacă activele și contractul respectiv ar fi fost vândute separat, din următoarele motive.

(263) Toremar a fost destinată exclusiv furnizării serviciului public și asigurării continuității teritoriale. Într-adevăr, toate navele Toremar au fost și sunt utilizate în prezent pentru serviciul public. Comisia este de părere că un vânzător privat nu ar fi putut obține un preț mai mare pentru navele respective pe piață. Într-adevăr, potrivit raportului Fidi, pentru trei din cele opt nave ale Toremar s-a prevăzut valoarea reziduală, în timp ce, pentru celelalte cinci, care au fost complet amortizate, s-a prevăzut valoarea de casare. Cu toate acestea, 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. Acest lucru se datorează faptului că, atunci când o navă nu se află încă la sfârșitul duratei sale de viață utilă, valoarea sa în scopuri de transport maritim este mai mare decât

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

valoarea sa de casare. În scenariul în care navele sunt vândute separat, este probabil ca măcar unele dintre ele să trebuiască să fie vândute la valoarea lor de casare, în eventualitatea în care acestea ar putea fi vândute. Prin urmare, prin gruparea navelor cu contractul de servicii publice, toate navele rămân în activitate și pot fi, așadar, vândute la un preț mai mare decât valoarea lor de casare.

(264) În plus, Comisia este de acord cu observațiile prezentate de beneficiar cu privire la costurile substanțiale pe care regiunea Toscana ar fi trebuit să le suporte în cazul în care Toremar ar fi fost vândută separat în orice scopuri de transport maritim fără includerea serviciului public (și anume, costurile de lichidare, costurile de dotare cu navele necesare etc.). În plus, în cazul în care Toremar ar fi fost vândută separat, Comisia consideră că este puțin probabil ca potențialii ofertanți să fi dispus de cele opt nave necesare imediat 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 (de exemplu, legate de dimensiune) referitoare la navele care urmează a fi utilizate pe diferitele rute aferente serviciului public. 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.

(265) Prin urmare, Comisia consideră că gruparea acestor nave cu contractul de servicii publice a permis obținerea unui preț mai ridicat pentru navele Toremar, 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 12 ani. În plus, orice vânzător în economia de piață ar fi decis să vândă Toremar 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.

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

(267) 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 societatea Toremar a creat o concurență reală până la sfârșitul procedurii de achiziții, depunându-se două oferte competitive și angajante. Excluderea Toscana di Navigazione S.r.l a avut loc numai cu ocazia evaluării ulterioare a ofertelor și, prin urmare, nu a modificat caracterul concurențial al procedurii de achiziții. Prin urmare, Comisia concluzionează că, în cazul de față, criteriul Altmark 4 este respectat.

(268) Întrucât cele patru criterii stabilite de Curtea de Justiție în cauza Altmark sunt îndeplinite în mod cumulativ, Comisia concluzionează că atribuirea contractului de servicii publice împreună cu societatea Toremar și cu prioritatea la acostare în favoarea Moby/Toremar nu conferă un avantaj economic acestei societăți.

6.1.2.5. Concluzie

(269) Întrucât nu sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că atribuirea noului contract de servicii publice împreună cu societatea Toremar și cu prioritatea la acostare în favoarea Moby/Toremar nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

6.1.3. *Măsurile stabilite de legea din 2010*

(270) În cadrul deciziei din 2011, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că toate măsurile prevăzute de Decretul-lege nr. 125/2010, convertit cu modificări în legea din 2010, au constituit 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.

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

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

(272) Resursele de stat: Fondurile în cauză au fost acordate de către stat de la bugetul propriu (a se vedea considerentul 91) 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.

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

(274) Avantajul economic: Comisia precizează că Toremar a utilizat suma de 1 617 300 EUR pentru a-și moderniza flota în vederea respectării standardelor internaționale în materie de siguranță (808 650 EUR pentru modernizarea navei Aethalia și 808 650 EUR pentru modernizarea navei Liburna). Potrivit Italiei, aceste fonduri nu au fost utilizate niciodată în scopuri legate de lichiditate (a se vedea considerentul 138), iar Comisia nu a identificat probe care să susțină contrariul.

(275) Întrucât Toremar 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 Toremar nu i s-a conferit niciun avantaj economic prin utilizarea fondurilor respective.

(276) Concluzie: întrucât nu sunt îndeplinite toate criteriile prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE, Comisia concluzionează că fondurile acordate Toremar în vederea modernizării flotei nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

6.1.3.2. Scutiri fiscale legate de procesul de privatizare

(277) Astfel cum s-a descris în considerentul 93, 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, convertit cu modificări în legea din 2009, sunt scutite de la plata taxelor datorate în mod obișnuit pentru aceste acte și operațiuni.

(278) În primul rând, Comisia constată că trebuie evaluate două transferuri separate: 1. transferurile fostelor filiale ale Tirrenia, respectiv Caremar, Saremar și Toremar, de la Tirrenia către regiunile Campania, Sardinia și Toscana; și 2. transferul societății Toremar de la regiunea Toscana către Moby. 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 set de transferuri va fi evaluat în prezenta decizie ([83]).

(279) În primul rând, Comisia observă, de asemenea, 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, scutite de la plata TVA. Prin urmare, deoarece tranzacțiile precum vânzarea societății Toremar nu fac obiectul TVA, scutirea fiscală nu ar fi putut conferi Toremar un avantaj în ceea ce privește TVA-ul. În plus, Comisia ia act de faptul că respectivul contract de vânzare a societății Toremar prevede în mod clar obligația cumpărătorului, și anume a societății Moby, 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 Moby. 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, Moby a achiziționat Toremar de la regiunea Toscana, ceea ce înseamnă că această tranzacție a constituit o cheltuială pentru Moby și, prin urmare, nu putea fi datorat niciun impozit pe profit. Prin urmare, această măsură nu se aplică societății Moby. Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că nici Toremar și nici Moby nu au beneficiat de aceste scutiri fiscale.

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

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

(281) 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 Toremar sau Moby (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

([83]) Primul set de transferuri a fost evaluat în Decizia (UE) 2020/1412 a Comisiei din 2 martie 2020 privind măsurile SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) puse în aplicare de Italia pentru Tirrenia di Navigazione și achizitorul acesteia, Compagnia Italiana di Navigazione.

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 a vizat de fapt o alocare de resurse de la bugetul italian pentru plata compensațiilor pentru obligația de serviciu public.

(282) Având în vedere cele prezentate mai sus, Comisia concluzionează că resursele FAS reprezintă doar o sursă de finanțare care permite statului să plătească compensațiile pentru obligația de serviciu public (acordate în temeiul convenției inițiale prelungite) și nu constituie o măsură de care Toremar 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.

6.1.4. *Concluzie privind existența ajutorului*

(283) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia constată că:

— compensația acordată Toremar pentru exploatarea rutelor maritime în perioada 1 ianuarie 2009-1 ianuarie 2012 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— atribuirea noului contract de servicii publice pentru perioada 2 ianuarie 2012-31 decembrie 2023 împreună cu societatea Toremar și prioritatea la acostare în favoarea Moby/Toremar respectă cele patru condiții *Altmark* și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— fondurile Toremar pentru modernizarea navelor nu au fost utilizate în scopuri legate de lichiditate și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat acordat Toremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE;

— scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Toremar 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 Toremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

## 6.2. **Legalitatea ajutorului**

(284) Măsura de ajutor menționată în prezenta decizie a fost pusă în aplicare înainte de orice aprobare oficială din partea Comisiei. Prin urmare, întrucât măsura de ajutor respectivă 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 ([84]).

## 6.3. **Compatibilitatea ajutorului**

(285) Compatibilitatea măsurii de ajutor de stat identificate mai sus trebuie evaluată în raport cu articolul 106 alineatul (2) din TFUE.

6.3.1. *Prelungirea convenției inițiale dintre Toremar și Italia*

6.3.1.1. Norme aplicabile

(286) 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, convertit 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, convertit în legea din 2009, a prevăzut, printre altele, prelungirea convențiilor inițiale de la 1 ianuarie 2010 până la 30 septembrie 2010;

([84]) Italia a notificat doar (a se vedea considerentul 2) compensația pentru obligația de serviciu public acordată în temeiul prelungirii convenției inițiale. Mai mult, Italia susține că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Toremar în temeiul prelungirii convenției inițiale este compatibilă și exceptată de la obligația de notificare în temeiul deciziei SIEG din 2011. Comisia va evalua, în secțiunea 6.3.1, dacă lucrurile au stat astfel.

(c) Decretul-lege nr. 125 din 5 august 2010, convertit 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.

(287) În acest context, Comisia constată că acordarea compensației pentru obligația de serviciu public în temeiul prelungirii convenției inițiale a avut loc înaintea intrării în vigoare a deciziei SIEG din 2011 și a cadrului SIEG din 2011. 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

*„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."*

(288) 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.

(289) 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 Toremar 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 ianuarie 2009 și 1 ianuarie 2012 ([85]).

(290) Comisia precizează că atât decizia SIEG din 2005, care a intrat în vigoare la 19 decembrie 2005, cât și decizia SIEG din 2011 sunt aplicabile 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. Cu toate acestea, Italia a furnizat valorile medii pentru toate cele cinci rute împreună și nu separat pentru fiecare rută pentru a arăta că, în anii 2010 și 2011, numărul de pasageri pe toate aceste rute exploatate de Toremar în temeiul convenției inițiale, astfel cum a fost prelungită, nu a depășit pragul de 300 000 de pasageri pe an. Prin urmare, Comisia nu poate evalua compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public plătită către Toremar în temeiul prelungirii convenției inițiale până la 1 ianuarie 2012 nici în temeiul deciziei SIEG din 2005 și nici în temeiul deciziei SIEG din 2011.

(291) În consecință, compatibilitatea compensației pentru obligația de serviciu public acordate Toremar începând cu 2009 și până la finalizarea procesului de privatizare s-ar încadra, în mod normal, în domeniul de aplicare al cadrului SIEG din 2011.

(292) Comisia va evalua dacă respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Toremar în perioada de prelungire respectă condițiile prevăzute în cadrul SIEG din 2011, cu excepția condițiilor de la punctele 9, 14, 19, 20, 24, 39 și 60.

([85]) 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.

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

(293) 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.

(294) Evaluarea autenticității SIEG trebuie, de asemenea, să fie efectuată în temeiul comunicării privind SIEG (a se vedea considerentele 186 și 200), al Regulamentului privind cabotajul maritim (a se vedea considerentele 188-190) și al jurisprudenței (a se vedea considerentele 192 și 193). Prin urmare, în ceea ce privește perioada de prelungire, Comisia trebuie să evalueze:

(a) dacă a existat **cerere din partea utilizatorilor**;

(b) 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**);

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

(295) Comisia subliniază că rutele aferente serviciului public exploatate de Toremar în timpul perioadei de prelungire sunt aceleași cu cele atribuite Moby/Toremar în temeiul noului contract de servicii publice, cu excepția, în ceea ce privește călătoriile, că numărul de rute în perioada de prelungire a fost de cinci (a se vedea considerentul 36), în timp ce noul contract de servicii publice a adăugat o legătură cu insula Giannutri (**linia A5**). 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 6.1.2.1).

(296) În acest context, Comisia reamintește mai întâi (a se vedea considerentul 123) că Italia a impus obligațiile de serviciu public prevăzute în convenția inițială în principal pentru (i) a asigura continuitatea teritorială dintre zona continentală 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 195) că acestea sunt într-adevăr obiective legitime de interes public.

(297) 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 9 și 10), care arată că, în 2009, primul an al perioadei de prelungire, Toremar a transportat 1 622 876 de pasageri și 347 935 de vehicule pe cele cinci rute de servicii mixte combinate în perioadele respective vizate de obligațiile de serviciu public. Aceste cifre au fost mai scăzute în 2010 (1 462 570 de pasageri și 317 488 de vehicule) și în 2011 (1 437 613 pasageri și 294 433 de vehicule).

| An | Linia A1 | Linia A2 | Linia A2 rapidă | Linia A3 | Linia A4 | Număr total de pasageri |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2009** | […] | […] | […] | […] | […] | 1 622 876 |
| **2010** | […] | […] | […] | […] | […] | 1 462 570 |
| **2011** | […] | […] | […] | […] | […] | 1 437 613 |

*Tabelul 9 – Statistici privind transportul de pasageri pentru anii 2009-2011*

| An | Linia A1 | Linia A2 | Linia A2 rapidă | Linia A3 | Linia A4 | Număr total de pasageri |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **2009** | […] | […] | | […] | […] | 347 935 |
| **2010** | […] | […] | | […] | […] | 317 488 |
| **2011** | […] | […] | | […] | […] | 294 433 |

*Tabelul 10 – Statistici privind transportul de vehicule pentru anii 2009-2011*

(298) În ansamblu, cifrele respective arată că, pentru fiecare dintre rutele respective, cererea de servicii de transport cu feribotul din partea utilizatorilor a fost semnificativă și destul de stabilă, iar analiza pentru anii 2009-2011 nu a furnizat niciun indiciu că aceasta ar fi dispărut. Comisia a demonstrat deja că a existat o cerere semnificativă de servicii de transport maritim din partea utilizatorilor în perioada începând cu 2012 (a se vedea considerentul 198).

(299) 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.

(300) Astfel cum s-a explicat în considerentul 200, Comisia trebuie să examineze și dacă aceste servicii ar fi fost inadecvate în cazul în care furnizarea lor ar fi fost lăsată în 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”.

(301) Comisia precizează că, în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 1 ianuarie 2012, pe unele rute care trebuiau să fie exploatate de Toremar în temeiul prelungirii convenției inițiale, au existat alți operatori care au oferit servicii de transport cu feribotul, deși nu neapărat pe tot parcursul anului și cu aceeași frecvență. Comisia a evaluat deja în considerentele 201-207 pentru fiecare dintre rutele în cauză dacă serviciile furnizate de alți operatori erau echivalente cu cele pe care Moby/Toremar au trebuit să le furnizeze în temeiul noului contract de servicii publice. Comisia reamintește că această evaluare s-a bazat pe situația concurențială de pe aceste rute în perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 1 ianuarie 2012. Având în vedere că serviciile pe care trebuia să le furnizeze Moby/Toremar sunt aproape identice în ceea ce privește rutele deservite, frecvențele și cerințele tehnice cu cele pe care a trebuit să le furnizeze Toremar în perioada de prelungire, concluzia Comisiei (a se vedea considerentul 207) că doar forțele pieței erau insuficiente pentru a satisface nevoile de serviciu public este, de asemenea, valabilă pentru Toremar pe întreaga perioadă de prelungire. Într-adevăr, pe o serie de rute, Toremar era singurul operator, în timp ce, pe celelalte rute, serviciile furnizate de alți operatori nu erau echivalente în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea și, prin urmare, nu satisfăceau pe deplin nevoile de serviciu public impuse Toremar în temeiul convenției inițiale (astfel cum a fost prelungită).

(302) 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 297-299) 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 mai multe rute, Toremar era singurul operator (a se vedea considerentul 202) și, în situațiile în care existau și alți operatori, oferta furnizată de acești operatori nu îndeplinea (toate) cerințele de regularitate, continuitate și calitate. 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 Toremar, prelungirea contractului de servicii publice existent era singurul mod de a garanta continuitatea serviciilor publice până la finalizarea privatizării.

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

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

(304) 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.

(305) 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.

(306) 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 Toremar pe durata perioadei de prelungire. Mai mult, Comisia a subliniat că nu au fost adoptate planuri pe cinci ani pentru perioadele 2000-2004 și 2005-2008, astfel cum se prevăzuse în convenția inițială. Cu toate acestea, Comisia a reamintit, de asemenea, că elemente diferite ale atribuirii pot 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 Toremar a inclus convenția inițială (astfel cum a fost modificată și prelungită în timp), planurile pe cinci ani pentru perioadele 1990-1994 și 1995-1999, anumite decizii *ad hoc* adoptate de Italia, directiva CIPE și legea din 2009.

(307) 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 Toremar, a rămas pe deplin aplicabilă până la finalizarea privatizării în temeiul unei serii de decrete-lege (a se vedea considerentul 286). Actele juridice respective precizează că Toremar a fost însărcinată cu obligații de serviciu public până la finalizarea privatizării sale.

(308) 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 perioadele 2000-2004 și 2005-2008 nu au fost adoptate în mod oficial, planul pentru perioada 1995-1999 (aprobat prin Decretul ministerial din 14 mai 1996) 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 ianuarie 2009 și 2 ianuarie 2012. Înainte de 2009, 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 Toremar. Pe această bază, Comisia concluzionează că obligațiile de serviciu public pe care Toremar a trebuit să le îndeplinească în perioada de prelungire au fost definite într-un mod suficient de clar.

(309) 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 anul 2009, convenția inițială (a se vedea considerentele 42 și 44) 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. Pentru anii 2010 și 2011, metodologia relevantă este stabilită în directiva CIPE (a se vedea considerentele 41-55). 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 13 005 441 EUR, 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 Toremar.

(310) 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.

6.3.1.4. Durata perioadei de valabilitate a actului de atribuire

(311) Astfel cum se arată la punctul 17 din cadrul SIEG din 2011, „perioada 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".

(312) 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 22 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.

(313) Italia a furnizat Comisiei valoarea de amortizare a navelor Toremar pentru perioada 2009-2011. Comisia observă că, la momentul prelungirii convenției inițiale, cinci din opt nave erau deja complet amortizate, în timp ce celelalte trei nave, care nu fuseseră încă amortizate, aveau o vechime medie de 21,5 ani.

(314) Deși perioada de amortizare a expirat pentru majoritatea navelor utilizate de Toremar în perioada de prelungire a convenției inițiale, Comisia constată că prelungirea perioadei respective cu trei ani a fost necesară pentru a asigura continuitatea serviciului public până la finalizarea procesului de privatizare. Luând în considerare, în plus, vechimea medie a celorlalte nave a căror valoare nu fusese încă amortizată complet, precum și durata medie a amortizării navelor utilizate pentru serviciile de transport cu feribotul, 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.

6.3.1.5. Respectarea Directivei 2006/111/CE

(315) 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" a Comisiei privind transparența relațiilor financiare dintre statele membre și întreprinderile publice, precum și transparența relațiilor financiare din cadrul anumitor întreprinderi ([86]).

(316) 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."

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

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

6.3.1.6. Valoarea compensației

(319) 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".

(320) 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.

([86]) 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).

(321) În deciziile sale din 2011 și din 2012, Comisia nu a putut concluziona dacă valoarea compensației începând cu 2009 a fost proporțională, întrucât avea încă îndoieli cu privire la calificarea unora dintre serviciile publice încredințate Toremar ca fiind SIEG autentice. Aceste îndoieli au fost abordate în secțiunea 6.3.1.2 și, prin urmare, Comisia consideră că respectiva compensație acordată Toremar pentru 2009 este proporțională și compatibilă cu articolul 106 din TFUE. Italia a furnizat calculul valorii compensației pentru 2009 (și anume 13 572 035 EUR), care a fost determinată pe baza metodologiei prevăzute în convenția inițială și a corespuns pierderii nete acumulate pentru serviciile furnizate în regim de serviciu public, la care s-a adăugat o sumă variabilă corespunzătoare rentabilității capitalului investit (și anume 301 000 EUR).

(322) Comisia a exprimat o serie de îndoieli și 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*, Toremar nu părea să își asume riscurile suportate în mod normal în furnizarea unor astfel de servicii.

(323) 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 considerentul 133, Italia a clarificat faptul că, deoarece valoarea compensației care a făcut obiectul procedurii de achiziții a fost plafonată în temeiul legii din 2009, s-a decis simplificarea calculului prin aplicarea procentului de 6,9 % ca rată forfetară a rentabilității capitalului pentru anii 2010 și 2011.

(324) În acest context, pe baza contabilității pentru fiecare rută în parte, prezentată de Italia și inclusă sub formă agregată în tabelul 11, Comisia a putut verifica dacă, pentru anii 2010 și 2011, compensația pentru obligația de serviciu public a fost cu aproximativ 2 200 EUR mai mică decât costul net al serviciului, cu includerea ratei forfetare a rentabilității capitalului de 6,9 %:

| **Misiunea de serviciu public a Toremar** | **2010** | **2011** | **Total general** |
|---|---|---|---|
| **Venituri totale** | 21 241 542 EUR | 20 097 049 EUR | 41 338 591 EUR |
| **– Costuri totale** | 35 410 421 EUR | 35 218 639 EUR | 70 629 060 EUR |
| **– Amortizări** | 1 064 158 EUR | 985 207 EUR | 2 049 365 EUR |
| **= Costul net al serviciului public** | – 15 233 037 EUR | – 16 106 797 EUR | – 31 339 834 EUR |
| **+ Rentabilitatea capitalului (6,9 %)** | – 359 417 EUR | – 313 826 EUR | – 673 243 EUR |
| **= Eligibil pentru compensație** | – 15 592 454 EUR | – 16 420 623 EUR | – 32 013 077 EUR |
| **+ Compensația efectivă** | 16 005 441 EUR | 16 005 441 EUR | 32 010 882 EUR |
| **= Supra/subcompensare** | 412 987 EUR | – 415 182 EUR | – 2 195 EUR |

*Tabelul 11 – Costul net al serviciului public furnizat de Toremar în perioada 2010-2011*

(325) 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.

(326) Comisia a evaluat deja în cadrul criteriului Altmark 3 că rata forfetară a rentabilității capitalului de 6,5 % pe care Moby/Toremar puteau să o preconizeze dintr-o perspectivă *ex ante* a fost în conformitate cu riscurile la care au fost expuse în furnizarea serviciilor publice în temeiul contractului de servicii publice (a se vedea considerentele 224-229). În plus, Comisia reiterează faptul că Italia a utilizat o rată forfetară a rentabilității capitalului (care a fost stabilită la 6,9 % pentru perioada 2010-2011) în scopul simplificării calculului. În fapt, în decizia din 2011, Comisia a plecat de la ipoteza că rata rentabilității capitalului investit pentru 2010 a fost stabilită la 9,95 % înainte de impozitare, însă Italia a explicat că aceasta era o valoare estimată în scopul procedurilor de achiziții deschise ce urmau să se desfășoare după privatizarea societăților fostului grup Tirrenia, inclusiv a Toremar (a se vedea considerentul 132).

(327) Comisia observă că directiva CIPE prezentată ia în considerare anumite valori de piață aplicabile în sectorul cabotajului maritim. Acesta 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.

(328) În plus, Comisia observă că, pentru anii 2010 și 2011, regiunea Toscana a apelat la rezervele sale pentru a acoperi costurile suplimentare aferente serviciului public ale Toremar care nu au putut fi acoperite de bugetul central al statului, ca urmare a unei reduceri a numărului de pasageri din cauza crizei economice și financiare și a unei creșteri a costurilor cu combustibilul în aceeași perioadă (a se vedea considerentul 40). Prin urmare, Toremar a fost expusă riscului comercial al unei pierderi substanțiale de venituri, fără a avea certitudinea că această pierdere va fi acoperită de regiunea Toscana. Într-adevăr, regiunea urma să elibereze rezervele numai după verificarea detaliată a costurilor și a veniturilor reale aferente perioadei 2010-2011. Având în vedere cele de mai sus, Comisia constată că o rentabilitate a capitalului de 6,9 % este în concordanță cu riscurile implicate.

(329) În plus, astfel cum s-a explicat deja în considerentul 227 în contextul evaluării noului contract de servicii publice în temeiul criteriului Altmark 3, Comisia a constatat că, în 2011 (precum și în 2010), rentabilitatea medie a capitalului generată de un grup de referință de operatori de servicii de transport cu feribotul care ofereau legături maritime în interiorul Italiei sau între Italia și alte state membre a fost mai mare de 6,5 %, în anumite cazuri depășind 8 %. Prin urmare, o rentabilitate a capitalului de 6,9 % este considerată a fi în concordanță cu rentabilitatea capitalului observată pentru grupul de referință.

(330) Având în vedere cele de mai sus, Comisia consideră că rentabilitatea capitalului de 6,9 % prezentată rămâne la un nivel rezonabil.

(331) 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 41) 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.

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

6.3.1.7. Prioritatea la acostare

(333) 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 Toremar. 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 de serviciu 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.

(334) În acest context, Comisia consideră că această măsură a fost acordată pentru a permite Toremar să își îndeplinească obligațiile de serviciu public care reprezintă SIEG autentice (a se vedea secțiunea 6.3.1.2). Mai mult, Italia a confirmat că prioritatea la acostare este aplicabilă doar serviciilor furnizate în regim de serviciu public.

(335) Comisia a evaluat deja în detaliu compatibilitatea SIEG și compensația aferentă acordată Toremar pe durata prelungirii convenției inițiale (a se vedea secțiunea 6.3.1). 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.

(336) Comisia ia act de argumentele prezentate de Italia, potrivit cărora orice posibil avantaj financiar care rezultă din prioritatea la acostare ar fi limitat (a se vedea considerentul 137). 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 Toremar, astfel cum s-a menționat în secțiunea 6.3.1.6, pot, de asemenea, să detecteze orice supracompensare posibilă rezultată din prioritatea la acostare.

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

6.3.1.8. Concluzie

(338) Pe baza evaluării de la considerentele 286-337, Comisia concluzionează că respectiva compensație acordată Toremar pentru furnizarea serviciilor de transport maritim în temeiul prelungirii convenției inițiale în perioada de la 1 ianuarie 2010 până la 1 ianuarie 2012 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.

6.3.2. *Concluzie privind compatibilitatea ajutorului*

(339) Pe baza evaluării de mai sus, Comisia constată că respectiva compensație acordată Toremar și prioritatea la acostare pentru exploatarea rutelor maritime în perioada 1 ianuarie 2010-1 ianuarie 2012 sunt compatibile cu piața internă în conformitate cu articolul 106 din TFUE și cu cadrul SIEG din 2011.

## 7. **CONCLUZIE**

(340) 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 respectiva compensație pentru obligația de serviciu public acordată Toremar în temeiul prelungirii convenției inițiale 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 Toremar, această măsură este, de asemenea, compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 106 din TFUE.

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

1. compensația acordată Toremar pentru furnizarea de servicii de transport maritim în temeiul noului contract de servicii pentru perioada 2 ianuarie 2012-31 decembrie 2023 împreună cu societatea Toremar și cu prioritatea la acostare în favoarea Moby/Toremar, deoarece respectă cele patru criterii Altmark;

2. utilizarea de către Toremar a fondurilor pentru modernizarea navelor, deoarece acestea nu au fost utilizate în scopuri legate de lichiditate; și

3. scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Toremar 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 Toremar și prioritatea la acostare pentru furnizarea serviciilor de transport maritim în temeiul prelungirii convenției inițiale în perioada 1 ianuarie 2009-1 ianuarie 2012 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Italia a pus în aplicare ajutorul în favoarea Toremar 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 2 ianuarie 2012-31 decembrie 2023 împreună cu societatea Toremar și prioritatea la acostare în favoarea Moby/Toremar nu constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

*Articolul 3*

Fondurile primite de Toremar pentru modernizarea navelor sale nu au fost utilizate în scopuri legate de lichiditate și, prin urmare, nu constituie ajutor de stat acordat Toremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

*Articolul 4*

Scutirile fiscale legate de procesul de privatizare a Toremar și posibilitatea utilizării resurselor aferente *Fondo Aree Sottoutilizzate* pentru a satisface nevoile de lichidități, astfel cum se prevede în legea din 2010, nu constituie ajutor de stat acordat Toremar în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

*Articolul 5*

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

Adoptată la Bruxelles, 17 iunie 2021.

*Pentru Comisie*
Margrethe VESTAGER
*Membru al Comisiei*