II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2020/1411 НА КОМИСИЯТА

от 2 март 2020 година

относно държавна помощ № C 64/99 (ex NN 68/99), приведена в действие от Италия в полза на корабоплавателните дружества Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar (Tirrenia Group)

(нотифицирано под номер C(2020) 1108)

(само текстът на италиански език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, първа алинея от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочената(ите) по-горе разпоредба(и) ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

1.1. Решение 2005/163/ЕО на Комисията

(1) Вследствие на многобройни жалби Комисията взе решение през 1999 г. да започне процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), по отношение на помощ, предоставена на шест дружества от бившата Tirrenia Group, а именно Tirrenia di Navigazione S.p.A. (наричано по-нататък „Tirrenia“), Adriatica di Navigazione S.p.A. (наричано по-нататък „Adriatica“), Caremar - Campania Regionale Maritima S.p.A. (наричано по-нататък „Caremar“), Saremar - Sardegna Regionale Marittima S.p.A (наричано по-нататък „Saremar“), Toremar - Toscana Regionale Marittima S.p.A. (наричано по-нататък „Toremar“) и Siremar - Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (наричано по-нататък „Siremar“). Към онзи момент тези дружества са контролирани от публичното дружество Finmare, което е притежавало дяловия капитал на Tirrenia, а то на свой ред е притежавало регионалните дружества Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar и Toremar.

(2) Помощта е предоставена под формата на субсидии, изплатени директно на всяко от дружествата в групата, с цел да се подпомогнат услугите за морски транспорт, осигурявани от тези дружества по шест споразумения за предоставяне на обществена услуга, сключени с италианската държава през 1991 г. (наричани по-нататък „първоначалните споразумения“). Целта на първоначалните споразумения е била да се гарантира осигуряването на услуги за морски транспорт, като повечето от тях свързват континенталната част на Италия със Сицилия, Сардиния и други по-малки италиански острови.

(3) С писмо от 6 август 1999 г. Комисията уведоми Италия за решението си да започне официалната процедура по разследване (наричано по-нататък „решението за откриване на процедурата“). С писмо от 28 септември 1999 г. италианските органи представиха своите коментари относно решението за откриване на процедурата.

([1]) ОВ C 306, 23.10.1999 г., стр. 2.

(4) След публикуването на решението за откриване на процедурата в *Официален вестник на Европейския съюз* ([2]) няколко частни оператори представиха своите мнения на Комисията. Тези мнения бяха препратени на италианските органи, за да им се предостави възможност за отговор.

(5) На 18 октомври 1999 г. Италия предяви иск за отмяна на решението за откриване на процедурата пред Съда, що се отнася до частта, съгласно която помощта трябва да бъде преустановена. Делото бе регистрирано като дело C-400/99. Освен това на 19 октомври 1999 г. Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar и Toremar предявиха пред Общия съд иск за отмяна на цялото решение за откриване на процедурата по силата на член 230, параграф 4 от Договора за ЕО [понастоящем член 263, параграф 4 от ДФЕС]. Този иск бе регистриран като дело T-246/99.

(6) С решение от 10 май 2005 г. по дело C-400/99 Съдът отмени решението за откриване на процедурата „до степента, в която предполага преустановяване на данъчното третиране, приложимо към доставката на горива и смазочно масло за плавателни съдове на Tirrenia Group“ до момента, в който италианските органи бяха уведомени за решението за приключване на процедурата във връзка със засегнатото предприятие ([3]). Останалата част от искането бе отхвърлена.

(7) С решение от 20 юни 2007 г. по дело T-246/99 ([4]) Общият съд отхвърли искането, представено от Tirrenia и Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar и Toremar за отмяна на цялото решение за откриване на процедурата.

(8) В рамките на етапа на разследване италианските органи поискаха делото Tirrenia Group да бъде разделено на части, така че да може да се отдаде приоритет на достигането до окончателно решение по отношение на Tirrenia. Това искане бе мотивирано от желанието на италианските органи да приватизират групата, като започнат от Tirrenia, и от намерението им да ускорят процеса по отношение на това дружество.

(9) Комисията отбеляза във връзка с това искане, че макар Tirrenia да действа като лидер на групата от гледна точка на финансовата и търговската стратегия на групата, тогавашните шест членуващи дружества са били юридически самостоятелни и са осъществявали дейност на отделни в географско отношение пазарни сегменти, характеризиращи се с различни нива на конкуренция както от страна на частни италиански оператори, така и от оператори от други държави членки. Комисията също така отбеляза, че изплатените от италианските органи субсидии в съответствие с първоначалните споразумения, посочени в съображение 2, са били изчислени така, че да покрият нетните оперативни загуби по маршрутите, обслужвани от всяко от въпросните дружества, и че те са били предоставени директно на тези дружества, без да преминат през Tirrenia. На последно място, бе отбелязано, че останалите мерки за помощ, обхванати от процедурата — инвестиционната помощ и помощта от данъчно естество — изискват отделен анализ по отношение на всяко дружество от групата. В съответствие с това Комисията взе решение да уважи искането на италианските органи и с Решение 2001/851/ЕО ([5]) закри започнатата процедура по отношение на помощта, предоставена на Tirrenia (наричано по-нататък „решението от 2001 г.“).

(10) Процедурата остана отворена по отношение на помощта, предоставена от Италия на останалите пет дружества в Tirrenia Group (т.е. Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar и Toremar, наричани по-нататък „регионалните дружества“). По време на различни двустранни срещи между 2001 и 2003 г. италианските органи предоставиха информация относно всеки от маршрутите, обслужвани от тези дружества, като изтъкнаха особените характеристики на въпросните пазари, тенденциите при трафика, евентуалното присъствие на конкурентни частни дружества и промените в размера на публичното финансиране, предоставено на всяко от дружествата.

(11) Освен това през януари, февруари и септември 2003 г. редица жалбоподатели, и по-специално някои частни оператори, конкуриращи се с Caremar в Неаполския залив, предоставиха допълнителна информация на Комисията, като съдържащите се в нея нови данни трябваше да бъдат взети предвид в процедурата по разследване. Италианските органи бяха приканени да представят своите коментари по тези допълнителни въпроси. На 20 октомври 2003 г. бе проведена двустранна среща, в резултат на която италианските органи поеха определени ангажименти във връзка с редица високоскоростни линии, обслужвани от Caremar в Неаполския залив. Тези ангажименти бяха формализирани с писмо от 29 октомври 2003 г., което бе получено от Комисията на 31 октомври 2003 г., и бяха потвърдени с писмо от 17 февруари 2004 г. С факс от 23 февруари 2004 г. италианските органи представиха допълнителна информация на Комисията по отношение на Adriatica.

([2]) Вж. бележка под линия 1.
([3]) Решение от 10 май 2005 г., *Италианска република/Комисия на Европейските общности*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275, т. 34.
([4]) Решение от 20 юни 2007 г., *Tirrenia di Navigazione SpA и др./Комисия на Европейските общности*, T-246/99, ECLI:EU:T:2007:186.
([5]) Решение 2001/851/ЕО на Комисията от 21 юни 2001 г. (ОВ L 318, 4.12.2001 г., стр. 9).

(12) На последно място, с Решение 2005/163/ЕО [6] (наричано по-нататък „решението от 2005 г.“) Комисията обяви компенсацията, предоставена от Италия на регионалните дружества, за частично съвместима с вътрешния пазар, частично съвместима при спазването на определени ангажименти от италианските органи и частично несъвместима. Комисията наложи възстановяване на обявената за несъвместима с вътрешния пазар част от помощта.

(13) По-специално членове 1, 2, 3, 4 и 5 от решението от 2005 г. гласят:

— „Член 1

Без да се засягат разпоредбите на параграф 2, помощта, предоставена от Италия на Adriatica след 1 януари 1992 г. като компенсация за предоставяне на обществена услуга, е съвместима с общия пазар, като се взема предвид член 86, параграф 2 от Договора.

Помощта, предоставена на Adriatica за периода януари 1992—юли 1994 г. по отношение на линията Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, е несъвместима с общия пазар.

Италия предприема всички необходими стъпки, за да възстанови от Adriatica помощта, посочена в параграф 2, която е предоставена неправомерно на въпросното дружество.

Възстановяването се извършва незабавно в съответствие с процедурите, предвидени в италианското право, при условие че те позволяват незабавно и ефективно изпълнение на настоящото решение.

Върху помощта, която трябва да бъде възстановена, се начислява лихва от датата, на която е била предоставена на разположение на бенефициера, до датата на нейното възстановяване. Лихвата се изчислява с натрупване въз основа на референтния процент, който се използва за изчисляване на равностойната регионална помощ под формата на субсидия, както е посочено в Съобщението на Комисията относно лихвените проценти, приложими при възстановяване на неправомерни помощи.

Считано от 1 януари 2004 г., трябва да се водят отделни сметки за всички дейности по предоставянето на обществени услуги, наложени от Италия на дружеството Adriatica, за всеки от съответните маршрути.

— Член 2

Помощта, предоставена от Италия на Siremar, Saremar и Toremar след 1 януари 1992 г. като компенсация за предоставяне на обществена услуга, е съвместима с общия пазар, като се взема предвид член 86, параграф 2 от Договора.

Считано от 1 януари 2004 г., трябва да се водят отделни сметки за всички дейности по предоставянето на обществени услуги, наложени от Италия на Siremar, Saremar и Toremar, за всеки от съответните маршрути.

— Член 3

Помощта, предоставена от Италия на Caremar след 1 януари 1992 г. като компенсация за предоставяне на обществена услуга, е съвместима с общия пазар, като се взема предвид член 86, параграф 2 от Договора.

Италия поема ангажимент, че не по-късно от 1 септември 2004 г. ще:

а) преустанови изплащаната на Caremar помощ за предоставянето на редовни високоскоростни услуги за пътнически транспорт по маршрута Неапол/Капри;

б) намали, от гледна точка на предлаганите места, капацитета на редовните високоскоростни услуги за пътнически транспорт по маршрута Неапол/Прочида/Иския от 1 142 260 на 633 200 места през зимния сезон и от 683 200 на 520 400 през летния сезон;

в) ограничи изплащаната на Caremar помощ за предоставянето на редовни високоскоростни услуги за пътнически транспорт по маршрута Неапол/Прочида/Иския до покриването на нетните оперативни загуби от предоставянето на услугите;

г) води отделни сметки за всички дейности по предоставянето на обществени услуги, наложени от Италия на Caremar, за всеки от съответните маршрути.

— Член 4

Ангажиментите за намаляване на капацитета, посочени в член 3, се включват в междуведомствения указ, с който петгодишният план на регионалните дружества се адаптира за периода 2005—2008 г.

([6]) Решение 2005/163/ЕО на Комисията от 16 март 2004 г. (ОВ L 53, 26.2.2005 г., стр. 29).

— Член 5

Комисията се уведомява предварително за всички трайни промени, независимо дали частични или цялостни, в нивото на предлаганите от Adriatica, Siremar, Saremar, Toremar или Caremar услуги, които биха довели до увеличаване на помощта“.

1.2. **Решение на Общия съд за отмяна на решението от 2005 г.**

(14) Пред Общия съд бяха предявени три иска за обжалване на решението от 2005 г. съответно от: i) Tirrenia, което през 2004 г. е придобило текущата стопанска дейност на Adriatica (дело T-265/04), ii) Caremar, Saremar, Siremar и Toremar (дело T-292/04) и iii) конкурента Navigazione Libera del Golfo S.p.A. (дело T-504/04).

(15) С решение от 4 март 2009 г. по съединени дела T-265/04, T-292/04 и T-504/04 (наричано по-нататък „съдебното решение от 2009 г.“) ([7]) Общият съд отмени решението от 2005 г.

(16) Общият съд по-специално постанови, че Комисията не е посочила достатъчни причини за определянето на помощта като нова, а не като съществуваща, както твърдят жалбоподателите. По-специално той счете, че Комисията не е представила подходяща обосновка защо счита, че помощта не предшества влизането в сила на Договора за ЕО в Италия, тъй като италианските органи бяха посочили по време на производството, че въпросната помощ е основана на разпоредбите на кралски укази, приети през 1936 г. Освен това Общият съд счете, че Комисията не е обърнала достатъчно внимание на твърденията на италианските органи, отправени по време на официалната процедура по разследване, в смисъл че последващите изменения на съответната правна рамка са довели изключително до намаляване на общия размер на помощта ([8]).

(17) На второ място, Общият съд постанови, че Комисията не е приложила член 4, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета ([9]) (наричан по-нататък „Регламента за морския каботаж“), в който се посочва, че съществуващите договори за обществена услуга могат да останат в сила до датата на изтичането на съответните договори. Общият съд счете, че изплатената компенсация на регионалните дружества в Tirrenia Group съгласно първоначалните споразумения за обслужването на маршрути за каботажни превози представлява съществуваща помощ дотолкова, доколкото Комисията вече е заключила, че тази компенсация не надхвърля необходимото за финансиране на задълженията за извършване на обществена услуга ([10]).

1.3. **Процедура след отмяна на решението от 2005 г.**

(18) С писмо от 7 април 2010 г. Комисията прикани италианските органи да представят своите коментари по отмяната на решението от 2005 г. и да предоставят цялата изискваната информация за изчерпателна оценка на въпросните мерки. По-специално тя поиска от италианските органи да предоставят: i) някои пояснения относно обслужването на международните маршрути от Adriatica и Saremar, а именно периода на работа, правния акт, в който се определят задълженията за извършване на обществена услуга, и характеристиките на услугата: редовност, капацитет, честота, вид кораб, както и всички последващи изменения по задълженията за извършване на обществена услуга и ii) описание на компенсационния механизъм и на всички последващи изменения по метода за изчисляване на компенсацията и възвръщаемостта на инвестирания капитал, както и ефекта от тези изменения върху нивото на компенсацията.

(19) На същата дата Комисията също така поиска от заинтересованите страни от процедурата, довела до приемането на решението от 2005 г., да представят своите мнения в тази връзка. Комисията получи мнения само от бенефициерите по мерките, обхванати от решението от 2005 г. Тези мнения бяха препратени на италианските органи, за да им се предостави възможност за отговор.

(20) Тъй като италианските органи не отговориха на писмото от 7 април 2010 г., с писмо от 22 юни 2010 г. Комисията им напомни да предоставят поисканата информация.

(21) С писмо от 27 юли 2010 г. италианските органи предоставиха някои пояснения относно приложимото законодателство към режимите на обществена услуга в морския сектор в Италия.

([7]) Решение от 4 март 2009 г., *Tirrenia di Navigazione SpA и др./Комисия на Европейските общности*, T-265/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([8]) Точки 97—134 от съдебното решение от 2009 г.

([9]) Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета от 7 декември 1992 г. относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж) (ОВ L 364, 12.12.1992 г., стр. 7).

([10]) Точки 140—148 от съдебното решение от 2009 г.

(22) С писмо от 22 декември 2010 г. Комисията поиска от италианските органи да предоставят следната допълнителна информация:

а) годишната компенсация, предоставяна на Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar и Caremar в периода 2001—2008 г. (включително разбивка на отчетените разходи за всяко от дружествата);

б) нивото на печалбата за периода 1992—2008 г., методологията за изчисляване и обосновка защо това ниво може да се счита за разумно, като се вземат предвид рисковете на дружествата във връзка с предоставянето на обществената услуга;

в) в съответствие със споразуменията, сключени от Adriatica, Saremar, Toremar, Siremar и Caremar с италианската държава през 1991 г., маршрутите и пристанищата, които трябва да бъдат обслужвани, видът и капацитетът на предвидените плавателни съдове за осъществяване на въпросните морски линии, честотата на извършване на услугата и начисляваните тарифи е трябвало да бъдат описани подробно в петгодишни планове. От италианските органи бе поискано да представят петгодишните планове, обхващащи периодите 2000—2004 г. и 2005—2008 г., които не бяха предоставени на Комисията към момента на приемане на решението от 2005 г.;

г) от италианските органи бе поискано да посочат дали са спазени условията, наложени с решението от 2005 г. ([11]).

(23) С писмо от 29 юни 2011 г. Комисията отново прикани италианските органи да предоставят поисканата информация. Комисията изрично уведоми италианските органи, че ако поисканата информация не бъде предоставена в рамките на този срок, тя ще издаде разпореждане за информация в съответствие с член 10, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета ([12]) (наричан по-нататък „Процедурния регламент“).

(24) С писмо от 19 юли 2011 г. италианските органи предоставиха някои пояснения във връзка с буква а), в) и г) от искането на Комисията от 22 декември 2010 г. По-специално те посочиха годишната компенсация, предоставяна на Adriatica в периода 2001—2004 г. и на Saremar, Toremar, Siremar и Caremar в периода 2001—2008 г., потвърдиха спазването на условията, наложени с решението от 2005 г., и обясниха, че вместо да приемат петгодишни планове за периодите 2000—2004 г. и 2005—2008 г., са били предприети специални мерки за рационализиране с цел привеждане на услугите в по-добро съответствие с нуждите на местните общности, без обаче да се правят съществени промени по системата за обществени услуги. Що се отнася до нивото на печалба, италианските органи обясниха, че предвид значителния период от време, изминал от приемането на решението от 2005 г., и по-специално времевата рамка и сложността на поисканата информация, те не биха могли лесно да извлекат тази информация от архивите на министерството. Поради това не беше предоставен пълен отговор на писмото на Комисията от 22 декември 2010 г.

(25) През юни 2012 г. беше проведена среща с италианските органи, за да се допълни преписката по делото и да се даде възможност на Комисията да финализира оценката на въпросните мерки. По време на тази среща Комисията поиска подробни данни, по-специално с цел да установи, че засегнатите дружества не са се възползвали от свръхкомпенсиране.

(26) Предвид факта, че предоставената от италианските органи информация вследствие на тази среща не беше достатъчна, за да позволи на Комисията да приключи своята оценка, на 7 ноември 2012 г. на Италия бе изпратено ново искане за информация във връзка със:

а) компенсацията и разумната печалба, предоставени на Adriatica/Tirrenia, Saremar, Toremar, Siremar и Caremar в периода 1992—2008 г.;

б) списъка с международните маршрути, обслужвани съответно от Adriatica/Tirrenia и Saremar съгласно първоначалните споразумения, както и продължителността на тяхното обслужване;

в) ефективното изпълнение на разпоредбите за възстановяване на средства, посочени в решението от 2005 г.;

([11]) А именно: i) задължението, считано от 2004 г., да се водят отделни сметки за всеки от маршрутите, предмет на обществена услуга, обслужвани от Adriatica/Tirrenia, Siremar, Saremar Toremar и Caremar; ii) преустановяването на помощта за Caremar за предоставянето на редовни високоскоростни услуги за пътнически транспорт по маршрута Неапол/Капри; iii) ограничаването на изплащаната на Caremar помощ за предоставянето на редовни високоскоростни услуги за пътнически транспорт по маршрута Неапол/Прочида/Иския до покриването на нетните оперативни загуби от предоставянето на услугите; iv) намаляването на капацитета на редовните високоскоростни услуги за пътнически транспорт по маршрута Неапол/Прочида/Иския.

([12]) Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

г) спазването на условията, предвидени в член 2, параграф 1 от Решение 2005/842/ЕО на Комисията ([13]) (наричано по-нататък „Решението за УОИИ от 2005 г.“);

д) задълженията за извършване на обществена услуга, наложени на Adriatica за обслужването на маршрута Генуа/Термини Имерезе, положението във връзка с конкуренцията по този маршрут и продължителността на обслужването от Adriatica/Tirrenia на маршрута съгласно режима на обществена услуга след 2004 г.;

е) дали някое от дружествата е било в затруднено положение по смисъла на Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение (наричани по-нататък „Насоките за оздравяване и преструктуриране“) ([14]) и за кой период.

(27) С писмо от 7 декември 2012 г. италианските органи представиха непълни отговори на въпросите, повдигнати от Комисията. По-специално Италия отговори на тези въпроси по следния начин:

а) по отношение на компенсацията и разумната печалба за периода 1992—2008 г. италианските органи предоставиха:

i) счетоводните отчети за всяка линия за всяко отделно дружество за периода 1999—2001 г.;

ii) годишния размер на печалбата, предоставена на Adriatica в периода 1999—2003 г. и на останалите регионални дружества в периода 1998—2003 г. Годишният размер на печалбата на Saremar за 1999 г. не беше посочен;

iii) размера на реално компенсираните загуби за всяка година в периода 2004—2008 г. за обслужването на маршрутите от Adriatica/Tirrenia;

iv) счетоводните отчети за всяка линия за всяко отделно дружество за периода 2004—2008 г., с изключение на Saremar. Счетоводните отчети за всяка линия по отношение на Toremar бяха предоставени само за 2005, 2006 и 2007 г., а по отношение на Siremar — само за 2006 г. Не беше посочен годишният размер на печалбата за периода 2004—2008 г. за никое от регионалните дружества;

б) по отношение на списъка с международните маршрути, обслужвани от Adriatica/Tirrenia и Saremar съгласно първоначалните споразумения, и продължителността на тяхното обслужване Италия не посочи кога е приключило обслужването на маршрута Триест/Дуръс. Не бяха представени документални доказателства в подкрепа на твърдението, че обслужването на маршрута Санта Тереза ди Галура/Бонифачо е започнало преди 1989 г.;

в) по отношение на възстановяването на помощта, обявена за несъвместима с решението от 2005 г., Италия потвърди, че на 31 декември 2006 г. е възстановена несъвместимата помощ, предоставяна на Adriatica от януари 1992 г. до юли 1994 г. за обслужването на линията Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, която е изчислена на общо 8 651 600 EUR (главница в размер на 3 207 810 EUR и лихви в размер на 5 443 790 EUR, считано от 1 януари 1992 г.). Помощта е изплатена обратно от бенефициера едва на 26 март 2007 г. Не бяха посочени лихвите, платени за периода 1 януари 2007—26 март 2007 г.;

г) не беше предоставена информация по отношение на спазването на условията, предвидени в член 2, параграф 1 от решението за УОИИ от 2005 г.;

д) по отношение на маршрута Генуа/Термини Имерезе Италия поясни, че този маршрут е бил временно преустановен през 2005 г. и прекратен през 2006 г. Не беше предоставена информация относно положението във връзка с конкуренцията по този маршрут;

е) по отношение на потенциалното класифициране на дружествата като предприятия в затруднено положение съгласно Насоките за оздравяване и преструктуриране Италия потвърди, че дружествата не са се възползвали от помощ за оздравяване в съответния период, без обаче да представи окончателно потвърждение по въпроса дали някое от дружествата е могло да се счита за изпаднало в затруднено положение в който и да е момент по време на изпълнението на първоначалните споразумения.

(28) На италианските органи беше изпратено допълнително напомняне на 28 януари 2013 г., в което от тях бе поискано незабавно да представят цялата поискана преди това информация. Комисията отново уведоми италианските органи, че поисканата информация не бъде предоставена в пълен размер в рамките на този срок, тя ще издаде разпореждане за информация в съответствие с член 10, параграф 3 от Процедурния регламент.

(29) На 11 март 2013 г. Комисията взе решение да разпореди на Италия в съответствие с член 10, параграф 3 от Процедурния регламент да предостави информацията, поискана с писмата от 22 декември 2010 г. и 7 ноември 2012 г.

([13]) Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО [понастоящем член 106, параграф 2 от ДФЕС] за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, на които е възложено извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67).

([14]) ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2.

(30) Италия отговори на разпореждането за информация на 10 април 2013 г. Тя представи оперативните разходи/приходи и годишната субсидия (като разлика между разходите и приходите, без марж за оператора) за всички дружества след 2004 г. Италия не отговори на останалите искания в издаденото от Комисията решение за разпореждане.

(31) На 16 октомври 2015 г. Комисията поиска от Италия да предостави допълнителна информация относно сливането на Adriatica и Tirrenia, а именно подробности относно продажбата на активите на Adriatica и условията, с които е обвързано сливането. С писмо от 22 октомври 2015 г., получено на 4 ноември 2015 г., италианските органи отговориха, че с решение от 18 март 2004 г. Tirrenia е придобило текущата стопанска дейност на своето дъщерно дружество и че сливането не е засегнало нито дейностите, извършвани от Adriatica по първоначалните споразумения, нито е довело до промяна в предвидените в тях компенсации.

(32) На 18 октомври 2018 г. Комисията поиска от Италия да представи пояснения по отношение на компенсацията, изплатена за маршрута Бари/Дуръс, и точния размер на помощта (главница и лихва), възстановена от италианските органи за обслужването на маршрута Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра в периода 1992—1994 г. Италия отговори на 21 декември 2018 г., като поясни, че не е изплатена компенсация за предоставените услуги по маршрута Бари/Дуръс в периода 2002—2008 г., и като потвърди, че възстановяването на несъвместима помощ в размер на 8 651 600 EUR, предоставена на Adriatica между януари 1992 г. и юли 1994 г. за обслужването на маршрута Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, не включва лихва за периода 1 януари 2007—26 март 2007 г.

1.4. **Дела за държавна помощ след изтичането на първоначалните споразумения**

(33) Считано от януари 2009 г., Tirrenia, Siremar, Saremar, Toremar и Caremar са предоставяли услуги за морски транспорт по първоначалните споразумения, удължени по следния начин:

а) с Наредба-закон № 207 от 30 декември 2008 г., преобразувана в Закон № 14 от 27 февруари 2009 г., е определено удължаването на срока на първоначалните споразумения до края на 2009 г.;

б) с член 19б от Наредба-закон № 135 от 25 септември 2009 г., преобразувана в Закон № 166 от 20 ноември 2009 г. (наричан по-нататък „закона от 2009 г.“), първоначалните споразумения са удължени допълнително до 30 септември 2010 г., на която дата Италия е възнамерявала да финализира процеса по приватизация на дружествата от Tirrenia Group;

в) на последно място, със Закон № 163 от 1 октомври 2010 г., в който е преобразувана Наредба-закон № 125 от 5 август 2010 г., е определено допълнително удължаване на срока на първоначалните споразумения до края на процеса по приватизация.

(34) По силата на закона от 2009 г. новите споразумения/договори за обществена услуга е трябвало да бъдат възложени на придобилите тези дружества субекти.

(35) На 5 октомври 2011 г., след като получи няколко жалби, Комисията започна официална процедура по разследване по отношение на няколко мерки, приети от италианската държава в полза на дружествата от предишната Tirrenia Group, включително изплатената компенсация на дружествата съгласно удължаването на срока на първоначалните споразумения, както е посочено по-горе, и потенциалната помощ при приватизациите ([15]). На 19 декември 2012 г. бе прието разширение по отношение на официалната процедура по разследване ([16]). Тези мерки понастоящем се разследват отделно в рамките на дела SA.32014, SA.32015 и SA.32016, поради което не са обхванати от настоящото решение.

1.5. **Обхват на настоящото решение**

(36) Това решение обхваща единствено субсидиите, получени от регионалните дружества в периода 1992—2008 г., и не засяга други текущи дела за държавна помощ, включително официалната процедура по разследване по отношение на компенсацията за обществена услуга, изплащана на тези дружества, считано от 2009 г., съгласно удължаването на срока на първоначалните споразумения (вж. дела SA.32014, SA.32015 и SA.32016).

(37) Настоящото решение се отнася единствено до аспектите на държавна помощ и не засяга прилагането на други разпоредби от Договора, по-специално по отношение на правото в областта на обществените поръчки и концесиите за услуги.

([15]) ОВ C 28, 1.2.2012 г., стр. 18.
([16]) ОВ C 84, 22.3.2013 г., стр. 58.

2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

2.1. Бенефициерите и пазарите, на които извършват дейност

2.1.1. *Adriatica*

(38) Adriatica е обслужвало международни маршрути между Италия и Гърция, Албания и бивша Югославия, заедно с мрежа от местни каботажни линии до Сицилия (само товарни) и островите от архипелага Тремити.

(39) По-голямата част от пътническия транспорт, осъществяван от Adriatica, е бил концентриран по международните линии до Албания и каботажните линии до островите от архипелага Тремити ([17]). Що се отнася до товарния транспорт, над 90 % от целия обем, обслужван от Adriatica, се формира от каботажните линии до Сицилия и международните линии (които представляват 67 % от целия товарен транспорт, осъществяван от дружеството) ([18]).

(40) Adriatica е било изправено пред различни нива на конкуренция по отделните маршрути, обслужвани от него.

(41) Що се отнася до международните линии:

— маршрутът Бари/Дуръс (Албания) се е обслужвал целогодишно от Adriatica и от други оператори, включително от един оператор от Съюза (но само през активния сезон);

— маршрутът Анкона/Сплит (Хърватия) се е обслужвал от Adriatica и от трима други оператори, включително от един оператор от Съюза от 2001 г. насам (но само през активния сезон);

— маршрутът Бари/Дубровник (Хърватия) се е обслужвал от Adriatica само в периода 1997—1998 г. заедно с още един оператор, установен извън Съюза;

— маршрутът Бари/Бар (Черна гора) се е обслужвал от Adriatica само в периода 1997—1998 г. заедно с още двама оператори, установени извън Съюза;

— маршрутът Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра (Гърция) се е обслужвал от Adriatica до 2004 г. (но е бил преустановен между 2000 и 2004 г.) ([19]) заедно с други оператори, включително оператори от Съюза;

— по маршрутите Анкона/Дуръс(Албания), Анкона/Бар (Черна гора) и Триест/Дуръс(Албания) Adriatica не се е конкурирало с други оператори.

(42) Що се отнася до каботажните линии:

— по линиите до редица острови от архипелага Тремити Adriatica се е конкурирало с други италиански оператори, най-вече през активния сезон;

— по маршрутите за товарен транспорт Генуа/Термини Имерезе и Равена/Катания Adriatica се е конкурирало с други италиански оператори;

— по маршрутите за товарен транспорт Венеция/Катания и Ливорно/Катания Adriatica не се е конкурирало с други оператори.

2.1.2. *Saremar*

(43) Saremar е обслужвало местни каботажни линии до островите на североизток и югозапад от Сардиния, заедно с международния маршрут Санта Тереза ди Галура/Бонифачо между Сардиния и Корсика.

(44) Дейностите на Saremar по тези маршрути представляват 64 % от пазара на пътническия транспорт и 70 % от пазара на товарния транспорт.

([17]) От превозените от Adriatica 596 943 пътници през 2000 г., 397 146 са пътували по маршрути в средната и долната част на Адриатическо море (от които 334 639 между Италия и Албания), а 161 024 — по линии до архипелага Тремити.

([18]) От превозените от Adriatica 779 223 линейни метра товари през 2000 г., 306 124 са превозени по маршрути в средната и долната част на Адриатическо море (от които 235 542 между Италия и Албания), а 473 099 — по линиите до Сицилия.

([19]) Adriatica е преустановило дейностите си по този маршрут през октомври 1999 г. по искане на италианското министерство на транспорта. Между 2000 и 2004 г. Adriatica не е предоставяло услуги по тази линия със собствени плавателни съдове и е ограничило своите дейности до гарантиране — посредством договори с трети страни — на пътническите услуги, обхванати от Международната конвенция от 7 февруари 1970 г. за железопътен превоз на пътници и багаж (CIV), по която Adriatica е страна.

(45) С изключение на маршрута Санта Тереза ди Галура/Бонифачо (който е 10 морски мили), обслужваните от Saremar маршрути (Ла Мадалена/Палау, Карлофорте/Калазета, Карлофорте/Портовезме) са доста къси — средно по пет морски мили. Като се вземе предвид и честотата на дневните пътувания, това прави тези морски линии донякъде подобни на система за градски транспорт, предназначена да осигурява на жителите на съседните острови превоз и доставки ([20]). Особеният характер на този пазар също така произтича от местната география и от метеорологичните условия в морето, които налагат използването на конкретен вид кораби, които не са подходящи за използване на други места за други видове корабоплаване.

(46) Saremar се е конкурирало с други италиански оператори по три от четирите маршрута, които е обслужвало, включително по линията между Сардиния и Корсика.

2.1.3. *Toremar*

(47) Toremar е обслужвало морските каботажни маршрути между континенталната част и островите от Тоскански архипелаг (Елба, Горгона, Капрая, Пианоза и Джильо). Дружеството по същество е обслужвало мрежа от местни услуги, чиято честота и разписания са били предназначени да отговорят на свързаните с доставки и мобилност потребности на населението на островите. Характеристиките на мрежата от услуги, осигурявани от Toremar, я правят съпоставима с мрежа от услуги за местен градски транспорт.

(48) Два от шестте маршрута, обслужвани от Toremar, са били обслужвани целогодишно и от други италиански оператори.

2.1.4. *Siremar*

(49) Siremar е обслужвало местни линии между пристанищата на Сицилия и по-малките острови около Сицилия (Еолийските острови, Пелагийските острови, Егадските острови, Устика и Пантелерия).

(50) Линиите към архипелага на Еолийските острови на север от Сицилия стигат чак до полуострова (Неапол). Това е изцяло местна мрежа от маршрути. Обичайно кратките пътувания, високата честота на услугите и разписанието са били предназначени да обслужват свързаните с мобилност потребности на жителите на островите. Към онзи момент Еолийските острови, които са дом на 12 000 постоянни жители, 9 000 от които живеят на главния остров Липари, са се обслужвали от пет линии, поддържани от Siremar от пристанището на Милацо в Сицилия. Siremar е осигурявало услугата целогодишно, като е използвало смесени плавателни съдове (за пътници/превозни средства) и високоскоростни пътнически плавателни съдове. Един италиански оператор се е конкурирал със Siremar по четири от петте маршрута, като е използвал смесени плавателни съдове с малък капацитет, докато друг се е конкурирал с високоскоростните услуги по три маршрута извън активния сезон и по четири маршрута през активния сезон.

(51) Що се отнася до линията до архипелага на трите Егадски острови, Siremar е обслужвало целогодишни линии от пристанището на Трапани в Сицилия, като е използвало един смесен плавателен съд (за пътници/превозни средства) и два високоскоростни плавателни съда. Двама частни италиански оператори са извършвали дейност на този пазар: първият е осигурявал само услуга за товарен транспорт, а вторият — високоскоростни услуги.

(52) Siremar не се е конкурирало с частни оператори по останалите обслужвани от него маршрути от пристанищата на Палермо и Агридженто. По този начин Siremar е бил единственият превозвач, насочен към задоволяване на свързаните с мобилност потребности на жителите на въпросните острови.

2.1.5. *Caremar*

(53) Caremar е обслужвало мрежа от местни морски линии между континенталните пристанища в Неаполския залив (Неапол, Сорето и Поцуоли) и Партенопейските острови (Капри, Иския, Прочида) и между континенталните пристанища на Формия и Анцио (Лацио) и малките острови Понца и Вентотене. Предоставяните от него услуги по същество са били предвидени да отговорят на свързаните с мобилността потребности на местните общности и са били съпоставими с мрежа за градски транспорт от гледна точка на честота и разписание, особено по отношение на Неаполския залив.

(54) В рамките на Неаполския залив Caremar се е конкурирало с други частни италиански оператори по маршрутите Капри/Неапол, Капри/Сорето, Иския/Неапол и Прочида/Неапол.

(55) От друга страна, Caremar не се е конкурирало с други оператори по линиите до островите Понца и Вентотене, които е обслужвало целогодишно посредством смесени плавателни съдове за пътници/превозни средства. Дружеството обаче се е конкурирало с частен оператор по отношение на високоскоростните услуги, които е осигурявало по маршрутите Понца/Формия и Вентотене/Формия.

([20]) Между 6,00 и 22,00 ч. по четирите редовни маршрута, обслужвани от дружеството, е бил осъществяван средно по един рейс на всеки час.

2.2. **Компенсации за обществена услуга**

2.2.1. *Законодателна рамка*

(56) Приложимата правна рамка на национално равнище е описана подробно в съображения 57—93 с цел да се спази съдебното решение от 2009 г.

2.2.1.1. Законодателни актове, които не са проучени в решението от 2005 г.

— Кралски укази № 2081 и № 2082 от 7 декември 1936 г.

(57) В Кралски укази № 2081 и № 2082 от 7 декември 1936 г. (наричани по-нататък „указите от 1936 г.“) са установени редица маршрути от национален интерес (*linee di interesse nazionale*) и са определени разпоредби относно финансовите интервенции, необходими за тяхното обслужване.

(58) С цел да се гарантира необходимото ниво на обслужване по маршрутите от национален интерес, в Кралски указ № 2081 от 7 декември 1936 г. (наричан по-нататък „Указ № 2081/1936“) са определени четири дружества: Italia (установено в Генуа), Lloyd Triestino (установено в Триест), Tirrenia (установено в Неапол) и Adriatica (установено във Венеция). В съответствие с Кралски указ № 2082 от 7 декември 1936 г. (наричан по-нататък „Указ № 2082/1936“) мажоритарният дял в тези дружества ще се притежава от новосъздадено държавно дружество (*Finmare*).

(59) Маршрутите от национален интерес са били групирани в четири сектора въз основа на географски критерий. Въпреки че някои от маршрутите от национален интерес представляват национални линии между континентална Италия и главните италиански острови, повечето от тях са международни маршрути, свързващи Италия с континентите Америка и Африка. В съответствие с член 3, параграф 4 от Указ № 2081/1936 предоставянето на морски услуги във всеки от четирите сектора е било възложено за двадесетгодишен период (считано от 1 януари 1937 г.) на четирите новосъздадени дружества, както следва:

а) сектор I (Америка): Italia;

б) сектор II (Африка отвъд Суецкия канал и Гибралтарския проток, Азия отвъд Суецкия канал и Австралия): Lloyd Triestino;

в) сектор III (Тиренско море и Либия, областта, обхваната от т. нар. „италийски перипъл“, западното Средиземноморие, Северна Европа отвъд Гибралтарския проток): Tirrenia;

г) сектор IV (Адриатическо море и източното Средиземноморие): Adriatica.

(60) В член 6 от Указ № 2081/1936 се посочва възможността за последващо разширяване на списъка с маршрути от национален интерес чрез министерски указ, при условие че всеки нов маршрут се поверява на дружествата, създадени с указите от 1936 г.

(61) В същия член се определя, че ако е необходимо за осигуряването на морски услуги по въпросните маршрути, на горепосочените дружества може да се предоставя публичен принос въз основа на договори за обществена услуга с двадесетгодишен срок. Поради това е установено, че нивото на публичните субсидии ще бъде определено в договори за обществена услуга с двадесетгодишен срок.

(62) В съответствие с член 7 от Указ № 2081/1936 публичният принос може да се преразглежда на всеки четири години при определени условия. Целта на тази разпоредба е била да гарантира, че дружествата обслужват повече от 75 % от възложените им маршрути и че средният марж на печалбата, която получават за своята дейност, е между 4 и 8 %. В наредбите от 1936 г. не се посочва общият бюджет на схемата за финансиране.

(63) В Кралски указ № 781 от 12 май 1938 г. се предвижда възможността за изменение посредством министерски указ на списъка с маршрути от национален интерес, посочен в член 2 от Указ № 2081/1936 (и одобрен с министерски указ от 5 януари 1937 г.). С министерски указ от 20 декември 1938 г. са направени някои изменения по списъка с маршрути.

(64) Валидността на договорите за обществена услуга, сключени в съответствие с Указ № 2081/1936, е изтекла на 31 декември 1956 г. Впоследствие италианският законодател е решил да ги удължи до 30 юни 1962 г. ([21]).

— Закон № 34 от 5 януари 1953 г. и Закон № 178 от 26 март 1959 г.

(65) Закон № 34 от 5 януари 1953 г. (наричан по-нататък „Закон № 34/1953“) и Закон № 178 от 26 март 1959 г. (наричан по-нататък „Закон № 178/1959“), с които се регулират местните пощенски услуги и услуги за търговско корабоплаване, упълномощават Министерството на търговското корабоплаване да обявява публични тръжни процедури, чрез които на частни дружества да се поверяват извършването на услугите по превоза на поща и пощенски пратки и осигуряването на търговски услуги от изцяло местен характер.

(66) В Закон № 34/1953 са определени четири субсидирани сектора, в които възлагането на услугите трябва да се извърши чрез отделни публични тръжни процедури: а) Тосканския архипелаг; б) Партенопейските и Понцианските острови; в) Еолийските острови; г) Егадските острови, Пелагийските острови, Устика и Пантелерия. Закон № 178/1959 добавя следните субсидирани сектори: д) средната част на Адриатическо море; е) горната част на Адриатическо море.

(67) Съгласно член 4 от Закон № 34/1953 субсидиите, предоставяни от държавата за експлоатацията на горепосочените услуги, е трябвало да бъдат определени в договори за обществена услуга с двадесетгодишен срок. Същата разпоредба се прилага и по отношение на маршрутите, обхванати от Закон № 178/1959.

— Закон № 600 от 2 юни 1962 г.

(68) Закон № 600 от 2 юни 1962 г. (наричан по-нататък „Закон № 600/1962“) реорганизира режима на морските обществени услуги в Италия.

(69) По-специално в член 2 от Закон № 600/1962 се определя, че новите договори за обществена услуга е трябвало да бъдат сключвани между Министерството на търговското корабоплаване и дружествата Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia и Adriatica. Тези договори са с двадесетгодишен срок и включват: i) списъка с маршрути от национален интерес, ii) подробни задължения за извършване на обществена услуга, наложени на дружествата, които обслужват маршрутите, и iii) подробни правила за компенсацията, която държавата може да предостави за обслужването на въпросните маршрути. Те влизат в сила на 1 юли 1962 г.

(70) Общият размер на публичната компенсация, която е трябвало да бъде предоставена на всички оператори, на които е възложено обслужването на маршрутите, е определена в член 6 от Закон № 600/1962. Публичният принос, който е трябвало да бъде предоставена на всеки оператор, е можел да се преразглежда на всеки две години в случай на промяна в приходите и разходите на оператора, като се вземат предвид критериите, посочени в член 8 от закона. С цел да се въведе стимул за ефикасност е предвидено, че приносът може да бъде увеличен или намален, ако колебанията в определени приходни или разходни позиции, посочени в закона, надхвърлят 1 % от брутните приходи в абсолютно изражение. Тази промяна може да повлияе само на излишъка от тази сума.

2.2.1.2. Законодателни актове, проучени в решението от 2005 г.

— Закон № 684/1974 и Президентски указ № 501/1979

(71) Със Закон № 684 от 20 декември 1974 г. относно преструктурирането на морските услуги от основен национален интерес (наричан по-нататък „Закон № 684/1974“) се отменят Указ № 2081/1936 и Закон № 600/1962, както и всички противоречащи или несъвместими разпоредби, и се предвижда прекратяване, считано от 31 декември 1974 г., на сключените съгласно Закон № 600/1962 споразумения.

(72) Със Закон № 684/1974 се въвежда разграничение между линии за товарен транспорт (член 4), линии за пътнически транспорт (член 6) и линии до големи и малки италиански острови (член 8).

(73) По отношение на морските линии до големи и малки италиански острови съгласно член 8 се изисква спазването на изисквания във връзка с икономическото и социалното развитие на съответните региони, по-специално Южна Италия (Медзоджорно). За тази цел в същия член се предвижда, че на дружествата от тогавашната Finmare Group, на които е възложено предоставянето на такива услуги, ще се изплащат субсидии в съответствие с договорите за обществена услуга за двадесетгодишен срок.

([21]) В съответствие с Наредба-закон № 1379 от 20 декември 1956 г., Наредба-закон № 444 от 25 юни 1957 г., Закон № 351 от 26 май 1959 г., Закон № 32 от 2 февруари 1961 г. и Закон № 40 от 2 февруари 1962 г.

(74) В съответствие с член 9 договорите за обществена услуга трябва да включват списък с маршрутите, които трябва да бъдат обслужвани, честотата на предоставяне на услугата, вида плавателни съдове, които трябва да се използват по всеки маршрут, и размера на публичния принос. Този размер може да подлежи на ежегодно преразглеждане, ако поне при един от разходните елементи, които се вземат предвид при неговото изчисляване, е отчетена разлика с повече от 5 % в сравнение с предходната година.

(75) Що се отнася до линиите за пътнически транспорт, в член 6 е определено, че обслужваните от Italia, Lloyd Triestino, Adriatica и Tirrenia пътнически линии ще бъдат преустановени в рамките на три години от влизането в сила на закона (тези морски услуги са класифицирани от закона като *Gestione stralcio dei servizi passeggeri*). В член 7 се признава възможността да се предоставя компенсация, за да се гарантира икономическия баланс на тези четири дружества във връзка с извършваните услуги по време на въпросния тригодишен период, въз основа на годишни споразумения.

(76) Що се отнася до линиите за товарен транспорт, член 4 от Закон № 684/1974 позволява на министъра на търговското корабоплаване да предоставя субсидии на дружествата от Finmare Group, които разкриват нови морски маршрути (член 4, буква а) или обслужват съществуващи маршрути (член 4, буква б), ако те не са в състояние да постигнат икономически баланс. И двата вида субсидии могат да се предоставят за максимален период от пет години, като субсидията във връзка със съществуващи маршрути трябва да се предоставя въз основа на годишни споразумения.

(77) В Закон № 684/1974 не са предвидени общи бюджетни средства за определените в него различни схеми за финансиране.

(78) Президентски указ № 501 от 1 юни 1979 г., с който се изпълнява Закон № 684/1974 в изменения му вид („Указ № 501/1979“) ([22]), предвижда подробни правила относно прилагането на Закон № 684/1974. В член 3 от Указ № 501/1979 се предвижда, че за целите на предоставянето на предвидената в член 7 от Закон № 684/1974 компенсация трябва да се вземат предвид всички национални и международни маршрути за пътнически транспорт, обслужвани от Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia и Adriatica.

(79) В член 26 от Указ № 501/1979 се предвижда, че годишната компенсация за линиите за пътнически транспорт (*Gestione stralcio dei servizi passeggeri*) трябва да бъде установена въз основа на очакваните разходи и приходи. В съответствие с член 35 от този указ компенсацията за линиите за товарен транспорт може да се преразглежда до 30 юни всяка година, за да се гарантира икономическият баланс на всяка линия. В член 9 от Указ № 501/1979 се посочват различните елементи, които трябва да бъдат взети предвид при изчислението на субсидията, изплащана на дружествата в съответствие с член 4, буква б) и членове 7 и 8 от Закон № 684/1974.

(80) В Указ № 501/1979 също така се посочва, че часовете на отплаване и пристигане по всеки от обслужваните от дружествата маршрути трябва да бъдат одобрени с министерски указ, като се изисква дружествата да заменят своите кораби, ако са на повече от 18 години, освен ако министерството изрично ги освободи от това задължение. Освен това за всеки маршрут, обхванат от извършване на обществена услуга, трябва да се определят конкретните плавателни съдове, които ще се използват. Това ограничение, което задължава дружествата периодично да обновяват своя флот, представлява специфично задължение за дружествата.

(81) В допълнение към обичайните услуги член 40 от Указ № 501/1979 оправомощава министъра на търговското корабоплаване да организира предоставянето на допълнителни услуги, за да се отговори на извънредни потребности от обществен интерес или на увеличение в трафика.

— Закон № 169 от 19 май 1975 г.

(82) Със Закон № 169 от 19 май 1975 г. относно преструктурирането на местните пощенски услуги и услуги за търговско корабоплаване (наричан по-нататък „Закон № 169/1975“) се преструктурира режимът на местните пощенски и търговски обществени услуги.

(83) По-специално съгласно член 1 се създават три регионални дружества, а именно Caremar, Siremar и Toremar, на които се поверяват задълженията за извършване на обществена услуга във връзка с транспортирането на поща и пощенски пратки, както и предоставянето на търговски услуги от изцяло местен характер. Съгласно член 1 също така се изисква Tirrenia да поддържа участие от поне 51 % в дяловия капитал на всяко от тези дружества. Член 2 от Закон № 169/1975 оправомощава министъра на търговското корабоплаване да предоставя субсидии на регионалните дружества съгласно определеното в договорите за обществена услуга с двадесетгодишен срок.

([22]) Изменен със Закон № 373 от 23 юни 1977 г. относно преструктурирането на морските услуги от основен национален интерес.

— Закон № 856 от 5 декември 1986 г.

(84) Закон № 856 от 5 декември 1986 г. относно разпоредби за преструктуриране на обществения флот (Finmare Group) и мерки във връзка с частното корабоплаване (наричан по-нататък „Закон № 856/1986“) предвижда определени промени по режима на морските обществени услуги.

(85) По-специално в член 1 се предвижда, че генериращите загуби линии за товарен транспорт, които са от основно значение за националната икономика, трябва да бъдат предмет на програма за преструктуриране и финансова подкрепа от държавата. В член 2 се предвижда предоставянето на начална субсидия за максимален срок от пет години (с начало 1 януари 1985 г.) за тези маршрути. В случай че бъде придобит нов кораб, се предоставя петгодишна начална субсидия, ограничена до размера на инвестицията (амортизационна квота и лихви).

(86) Що се отнася до линиите до големи и малки острови, с член 11 се изменят критериите за изчисляване на субсидиите. По-специално субсидията за балансиране е трябвало да бъде изчислена въз основа на разликата между приходите и осъществените разходи при предоставянето на услугата, определени спрямо средностатистически и обективни параметри, и е трябвало да включва разумна възвръщаемост на инвестирания капитал. Договорите за обществена услуга е трябвало да включват конкретни подробности относно елементите, които трябва да бъдат взети предвид при изчисляването на субсидията, както и пълния списък на субсидираните маршрути, честотата и корабите, които трябва да се използват. Субсидиите е трябвало да бъдат одобрени от министерствата на търговското корабоплаване, на публичното участие и на финансите. В параграф 7 се определя, че може да се предостави допълнителна субсидия за първия петгодишен период с цел да се гарантира икономическият баланс на бенефициерите.

(87) В съответствие с член 13 обслужването от Lloyd Triestino на морските линии до брегове на полуострова Истрия в горната част на Адриатическо море е трябвало да бъде прехвърлено на Adriatica. Освен това в съответствие с параграф 4 от горепосочения член смесените линии, които са съществували към 1 януари 1986 г. и са били обслужвани от Adriatica ([23]), са били обхванати от правилата, предвидени в членове 8 и 9 от Закон № 684/1974 и последващите изменения (които се отнасят до линиите до големи и малки италиански острови). В резултат на това член 11 от Закон № 856/1986 е започнал да се прилага и към международните линии, обслужвани от Adriatica.

(88) Член 15 от Закон № 856/1986 предвижда създаване на държавно регионално дружество (Saremar), на което е възложено предоставянето на пощенски и търговски услуги между Сардиния, Корсика и съседните малки острови, които преди това са били обслужвани от Tirrenia.

(89) Член 12 от Закон № 856/1986 предвижда, че тарифите за услугите трябва да се определят с министерски указ по предложение от самите дружества. Жителите и работниците мигранти се ползват от преференциални тарифи.

(90) Подобно на Закон № 684/1974, в Закон № 856/1986 не са определени общи бюджетни средства за обхванатите от него схеми за финансиране.

— Наредба-закон № 77 от 4 март 1989 г., преобразувана в законодателен акт със Закон № 160 от 5 май 1989 г.

(91) Последните промени в правната рамка, приложима към първоначалните споразумения във връзка както с пътническия, така и с товарния транспорт, са въведени с Наредба-закон № 77 от 4 март 1989 г. относно неотложни разпоредби по отношение на морския транспорт и концесии (наричана по-нататък „Наредба-закон № 77/1989“), преобразувана в законодателен акт със Закон № 160 от 5 май 1989 г.

(92) По-специално член 9 от Наредба-закон № 77/1989 гласи, че считано от 1 януари 1990 г., линиите, които се считат за основни за гарантиране на пътническия и товарния транспорт, могат да се възползват от субсидия за балансиране. Маршрутите, които трябва да се обслужват, и честотата на услугите е трябвало да бъдат определени от публичните органи въз основа на технически предложения от дружествата, на които е възложено предоставянето на услугата, които за тази цел е трябвало да представят план за обслужване на всеки пет години.

(93) Що се отнася до линиите до островите, в член 9, параграф 3 също така се посочва, че размерът на субсидията за балансиране трябва да бъде определен в договорите за обществена услуга, като за отправна точка се използват средностатистически и обективни параметри, произтичащи от прилаганите от националното железопътно дружество (*Ferrovie dello Stato*) тарифи за равностойни услуги и разстояния.

([23]) По-специално линиите между Триест и други пристанища в италианския регион Фриули—Венеция Джулия, както и между западния и източния бряг в средната и долната част на Адриатическо море и между Йонийско море и източното Средиземноморие.

2.2.2. *Първоначалните споразумения*

(94) Първоначалните споразумения представляват договори за обществена услуга, сключени през юли 1991 г. от италианската държава с всяко от петте регионални дружества от бившата Tirrenia Group. Тези споразумения са идентични за всички дружества, които принадлежат към бившата Tirrenia Group, включително за дружеството Tirrenia. По силата на член 2 първоначалните споразумения са се прилагали с обратно действие, считано от 1 януари 1989 г., и е трябвало да изтекат на 31 декември 2008 г. В първоначалните споразумения обаче са предвидени икономическите отношения за 1989, 1990 и 1991 г., които е трябвало да бъдат определени чрез специални мерки, които не са обхванати от настоящото решение.

(95) Съгласно условията на член 3 от първоначалните споразумения размерът на годишната субсидия се определя въз основа на заявление, което се подава от бенефициера на субсидията през февруари всяка финансова година. Заявлението подлежи на междуведомствени консултации и впоследствие се одобрява с министерски указ през месец май. Целта на годишната субсидия е била да се позволи на дружеството да покрие загубите, произтичащи от разликата между оперативните му разходи и приходите.

(96) В член 5 от първоначалните споразумения се описват подробно различните приходни и разходни елементи, които трябва да се вземат предвид при изчисляването на компенсацията, както и възвръщаемостта на инвестирания капитал съгласно член 11 от Закон № 856/1986.

2.2.3. *Петгодишните планове*

(97) Член 1 от първоначалните споразумения предвижда петгодишни планове, в които се посочват маршрутите и пристанищата, които трябва да се обслужват, видът и капацитетът на плавателните съдове, определени за въпросните морски линии, честотата на услугите и начисляваните тарифи, включително случаите, в които се субсидират, по-специално за жителите на островните региони.

(98) Първият петгодишен план (за периода 1990—1994 г.) е одобрен с министерски указ от 29 май 1990 г. и се е прилагал с обратно действие, считано от 1 януари 1990 г. Вторият план, обхващащ периода 1995—1999 г. и одобрен с указ от 14 май 1996 г., като цяло запазва непроменени маршрутите и честотите.

(99) Третият план (обхващащ периода 2000—2004 г.), представен от дружествата на италианските органи през септември 1999 г., все още не е бил одобрен към момента на приемане на решението от 2005 г. В очакване този план да бъде приет, с указ от 8 март 2000 г. дружествата от Tirrenia Group получават право да запазят посочените в член 9 от Закон № 160/1989 услуги при условията, договорени в петгодишния план за периода 1994—1999 г., който е бил в сила през 1999 г.

(100) След отмяната на решението от 2005 г. италианските органи уведомиха Комисията, че вместо официално да приемат петгодишни планове за периодите 2000—2004 г. и 2005—2008 г., те са приели специални мерки за рационализиране с цел привеждане на услугите в по-добро съответствие с нуждите на местните общности, без обаче да се правят съществени промени по системата за обществени услуги. Италианските органи поясниха, че поради бюджетни ограничения вече не е възможно планиране в по-дългосрочен план.

2.2.4. *Годишната компенсация*

2.2.4.1. Компенсацията, оценена в решението от 2005 г.

(101) Годишната субсидия е отговаряла на нетните загуби от предоставянето на услугите, посочени в петгодишния план, към които е била добавяна променлива сума, отговаряща на възвръщаемостта на инвестирания капитал. Нетните оперативни загуби са били получавани от генерираните приходи през периода и натрупаните загуби за обслужването на маршрутите.

(102) В първоначалните споразумения е било предвидено годишната субсидия за балансиране да се изплаща по следния начин:

а) авансово плащане на 70 % от размера на субсидията, представена в предходната година, платимо през март всяка година;

б) второ плащане през юни всяка година, което отговаря на 20 % от тази субсидия;

в) разликата между изплатените суми и недостига между оперативните разходи и приходи за текущата година представлява балансът, който се изплаща в края на годината. Ако дадено дружество получи сума, по-голяма от нетните разходи за предоставените услуги (приходи минус загуби), то е било длъжно да възстанови разликата в 15-дневен срок след одобряването на счетоводния баланс.

(103) Разходните елементи, които се вземат предвид за целите на изчисляването на годишната компенсация, са: комисионните възнаграждения на агенти/разходите за придобиване на имущество, пристанищните такси/разходите за пристанищен транзит и другите плащания, свързани с движението на плавателните съдове, оперативните разходи, разходите за амортизация, нетните финансови задължения, административните разходи и други разходи. Тези разходни елементи, посочени в приложение към първоначалните споразумения, са едни и същи за всички регионални дружества.

(104) Оперативните разходи включват разходите за екипажа, за поддръжка, застраховане, гориво и минерални масла. Позицията, озаглавена „администрация“, по същество включва разходи за наземния персонал и административните помещения.

(105) В съответствие с предоставените от италианските органи данни разходите на регионалните дружества (в милиони ITL) и размерът на субсидията между 1992 и 2001 г. ([24]) са били, както следва ([25]).

Adriatica

Разходни елементи	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.
Комисионни възнаграждения на агенти и др.	9 750,0	11 940,0	12 432,0	13 915,0	14 224,0	13 949,0	16 307,0	16 376,0	12 702,0	17 451,6
Пристанищни такси и др.	12 268,0	13 249,0	15 137,0	19 357,0	20 292,0	20 915,0	24 007,0	23 503,0	21 241,0	31 257,2
Оперативни разходи	64 942,0	66 079,0	78 385,0	83 169,0	90 140,0	97 448,0	96 426,0	83 486,0	80 622,0	100 151,6
Амортизация	15 086,0	17 502,0	22 761,0	23 706,0	23 719,0	23 727,0	23 463,0	23 286,0	23 351,0	29 053,7
Нетни финансови задължения	4 626,0	- 125,0	11 185,0	9 483,0	4 963,0	- 3 031,0	- 8 050,0	- 12 440,0	- 11 453,0	- 4 172,7
Администрация	16 318,0	15 685,0	15 720,0	14 653,0	13 938,0	13 952,0	14 688,0	14 877,0	14 735,0	14 194,8
Други разходи	4 028,0	- 139,0	2 913,0	2 051,0	2 819,0	7 371,0	8 968,0	2 021,0	- 3 942,0	- 4 116,5
Общо разходи (А)	**127 018,0**	**124 191,0**	**158 533,0**	**166 334,0**	**170 095,0**	**174 331,0**	**175 809,0**	**151 109,0**	**137 256,0**	**183 819,8**
Оперативни приходи (Б)	64 772,0	79 716,0	80 324,0	95 114,0	95 422,0	94 995,0	114 210,0	126 403,0	109 786,0	155 616,1
Нетна печалба (Б-А)	**- 62 246,0**	**- 44 475,0**	**- 78 209,0**	**- 71 220,0**	**- 74 673,0**	**- 79 336,0**	**- 61 599,0**	**- 24 706,0**	**- 27 470,0**	**- 28 203,7**
Възвръщаемост на инвестирания капитал	8 258,0	10 615,0	7 819,0	9 304,0	7 935,0	5 788,0	5 271,0	3 646,0	4 377,0	6 147,7
Размер на годишната субсидия	**70 504,0**	**55 090,0**	**86 028,0**	**80 524,0**	**82 608,0**	**85 124,0**	**66 870,0**	**28 352,0**	**31 847,0**	**34 351,4**

Saremar

Разходни елементи	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.
Комисионни възнаграждения на агенти и др.	697,0	1 108,0	1 386,7	1 672,9	1 566,7	1 624,0	1 233,0	1 786,4	1 405,8	1 319,0
Пристанищни такси и др.	2 308,0	2 505,0	1 929,8	1 898,4	1 776,8	2 099,1	2 508,0	2 096,4	2 250,0	2 265,4
Оперативни разходи	22 213,0	24 077,0	23 570,7	23 433,8	26 129,1	26 664,2	28 112,0	29 883,9	23 914,8	20 094,0
Амортизация	3 099,0	3 733,0	3 976,8	3 959,8	3 611,8	3 300,5	3 352,0	3 400,4	3 369,0	3 559,1
Нетни финансови задължения	7,0	- 906,0	- 862,7	- 895,0	- 2 233,5	- 2 451,6	- 3 011,0	- 2 933,8	- 313,0	119,5
Администрация	3 574,0	3 503,0	3 627,1	3 538,0	3 619,4	3 589,9	3 851,0	3 843,8	3 401,0	3 508,7
Други разходи	1 621,0	1 918,0	1 666,8	997,8	502,9	1 827,3	3 557,0	2 141,7	2 272,0	239,9
Общо разходи (А)	**33 519,0**	**35 938,0**	**35 295,2**	**34 605,7**	**34 973,2**	**36 653,4**	**39 602,0**	**40 218,8**	**36 299,6**	**31 105,6**
Оперативни приходи (Б)	7 464,0	8 365,0	9 383,8	11 396,6	11 533,5	11 746,7	11 744,0	12 425,6	12 652,0	13 456,1
Нетна печалба (Б-А)	**- 26 055,0**	**- 27 573,0**	**- 25 911,4**	**- 23 209,1**	**- 23 439,7**	**- 24 906,7**	**- 27 858,0**	**- 27 793,2**	**- 23 647,6**	**- 17 649,5**

([24]) Разходите за 2001 г. са посочени от италианските органи в хиляди евро. За целите на тези таблици те бяха преобразувани в ITL при следване на обменния курс за EUR, приет от Съвета на Европейския съюз, считано от 1 януари 1999 г., т.е. 1 EUR = 1936,27 ITL.

([25]) Данните са взети от проучването на PricewaterhouseCoopers *„Valutazione dei criteri di predisposizione dei conti economici gestionali per linea e stagionalitá relativi agli esercizi 1992-1999“*, допълнено от италианските органи, така че да включва 2000 и 2001 г. В проучването се възпроизвеждат аналитичните сметки на дружествата от Tirrenia Group и се оценяват оперативните разходи и приходи за всеки маршрут.

Разходни елементи	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.
Възвръщаемост на инвестирания капитал	1 342,0	2 641,0	1 606,2	1 781,6	1 560,4	1 172,8	973,0	738,8	828,0	1 075,6
Размер на годишната субсидия	**27 397,0**	**30 214,0**	**27 517,6**	**24 990,7**	**25 000,1**	**26 079,5**	**28 831,0**	**28 532,0**	**24 475,6**	**18 725,1**

Toremar

Разходни елементи	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.
Комисионни възнаграждения на агенти и др.	3 743,0	4 651,0	4 897,0	4 767,7	4 932,8	5 356,3	3 687,0	2 433,0	3 660,0	1 808,7
Пристанищни такси и др.	3 279,0	3 141,0	2 871,5	3 050,7	3 380,1	3 512,1	4 311,0	3 839,9	4 513,0	4 596,3
Оперативни разходи	26 980,0	27 398,0	30 740,3	32 605,1	34 738,3	34 875,0	34 539,0	36 411,1	31 448,0	30 796,0
Амортизация	5 218,0	5 210,0	5 171,1	5 164,7	5 176,0	5 180,8	5 151,0	5 158,3	5 169,0	5 634,4
Нетни финансови задължения	- 264,0	- 2 273,0	- 2 456,6	- 2 784,1	- 3 860,2	- 4 706,8	- 4 777,0	- 4 326,5	- 3 590,0	- 3 595,1
Администрация	3 535,0	3 107,0	3 424,8	3 259,3	3 259,3	3 553,8	3 291,0	3 655,4	3 632,0	3 631,1
Други разходи	1 020,0	3 673,0	3 048,5	1 923,9	2 889,8	1 133,9	4 599,0	668,9	843,0	2 031,7
Общо разходи (А)	**43 511,0**	**44 907,0**	**47 696,6**	**47 987,3**	**50 516,1**	**48 905,1**	**50 801,0**	**47 840,1**	**45 675,0**	**44 903,1**
Оперативни приходи (Б)	27 406,0	30 750,0	32 759,6	31 968,5	32 483,3	31 200,8	29 996,0	32 362,0	34 577,0	35 573,5
Нетна печалба (Б-А)	**- 16 105,0**	**- 14 157,0**	**- 14 937,0**	**- 16 018,8**	**- 18 032,8**	**- 17 704,3**	**- 20 805,0**	**- 15 478,1**	**- 11 098,0**	**- 9 329,5**
Възвръщаемост на инвестирания капитал	1 367,0	2 145,0	1 312,1	1 408,0	1 285,0	936,5	718,0	588,1	1 993,0	3 033,6
Размер на годишната субсидия	**17 472,0**	**16 302,0**	**16 249,1**	**17 426,8**	**19 317,8**	**18 640,8**	**21 523,0**	**16 066,2**	**13 091,0**	**12 363,1**

Siremar

Разходни елементи	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.
Комисионни възнаграждения на агенти и др.	3 180,0	3 786,0	3 398,9	3 224,1	3 146,6	3 501,1	3 691,5	4 799,0	4 065,7	3 604,4
Пристанищни такси и др.	5 545,0	5 338,0	5 622,1	5 837,5	6 181,2	6 421,2	6 793,1	6 982,9	7 604,8	7 532,9
Оперативни разходи	56 391,0	55 740,0	56 771,1	59 664,1	65 284,6	76 630,0	81 153,8	85 560,1	73 500,7	77 345,1
Амортизация	10 174,0	11 203,0	10 767,7	10 991,8	10 968,5	10 918,0	11 008,6	12 494,6	13 734,1	14 419,6
Нетни финансови задължения	- 1 415,0	- 5 007,0	- 5 044,9	- 5 621,5	- 7 387,7	- 8 690,0	- 10 215,8	- 7 687,0	- 4 226,3	3 516,1
Администрация	4 462,0	4 064,0	4 179,8	4 522,4	4 845,4	5 251,0	4 479,9	4 515,3	4 903,9	4 418,4
Други разходи	1 206,0	721,0	2 855,0	2 329,1	2 896,0	3 505,6	9 652,0	3 946,2	3 298,2	3 270,4
Общо разходи	**79 543,0**	**75 845,0**	**78 549,7**	**80 947,5**	**85 934,6**	**97 536,9**	**106 563,1**	**110 611,1**	**102 881,1**	**114 106,7**
Оперативни приходи (Б)	26 903,0	30 444,0	32 845,7	33 847,0	32 724,0	35 203,5	37 244,8	40 274,2	43 335,0	47 314,3
Нетна печалба (Б-А)	**- 52 640,0**	**- 45 401,0**	**- 45 704,0**	**- 47 100,5**	**- 53 210,6**	**- 62 333,4**	**- 69 318,3**	**- 70 336,9**	**- 59 546,1**	**- 66 792,4**
Възвръщаемост на инвестирания капитал	2 874,0	5 334,0	3 336,0	4 363,7	3 888,4	3 155,1	2 599,3	2 211,2	3 940,0	4 248,2
Размер на годишната субсидия	**55 514,0**	**50 735,0**	**49 040,0**	**51 464,2**	**57 099,0**	**65 488,5**	**71 917,6**	**72 548,1**	**63 486,1**	**71 040,6**

Caremar

Разходни елементи	1992 г.	1993 г.	1994 г.	1995 г.	1996 г.	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.
Комисионни възнаграждения на агенти и др.	2 154,0	2 673,0	2 715,5	2 600,3	2 396,6	2 632,0	2 751,0	2 734,4	3 079,0	2 348,89
Пристанищни такси и др.	4 528,0	4 349,0	4 215,1	4 084,4	4 162,3	4 447,0	4 329,0	4 706,1	4 700,0	5 084,26
Оперативни разходи	43 883,0	47 402,0	48 865,1	52 137,0	53 544,6	56 343,0	57 042,0	59 544,8	50 765,0	50 419,89
Амортизация	5 076,0	5 253,0	5 481,4	5 329,5	5 634,4	5 740,0	5 382,0	6 263,9	6 574,0	6 767,84
Нетни финансови задължения	- 1 664,0	- 5 562,0	- 1 045,2	- 1 485,8	- 3 480,7	- 4 335,0	- 3 024,0	- 3 973,2	- 2 422,0	- 2 218,77
Администрация	4 205,0	4 415,0	5 829,9	5 650,2	5 385,4	5 121,0	5 885,0	5 036,0	4 628,0	5 514,30
Други разходи	1 805,0	5 207,0	3 303,9	3 074,0	3 761,7	3 804,0	4 778,0	- 140,0	2 790,0	400,42
Общо разходи	**59 987,0**	**63 737,0**	**69 365,7**	**71 389,6**	**71 404,3**	**73 752,0**	**77 143,0**	**74 172,0**	**70 114,0**	**68 316,83**
Оперативни приходи (Б)	20 543,0	22 810,0	25 470,9	24 519,9	26 613,7	30 420,0	31 920,0	30 896,5	32 594,0	33 378,00
Нетна печалба (Б-А)	**- 39 444,0**	**- 40 927,0**	**- 43 894,8**	**- 46 869,7**	**- 44 790,6**	**- 43 332,0**	**- 45 223,0**	**- 43 275,5**	**- 37 520,0**	**- 34 938,83**
Възвръщаемост на инвестирания капитал	26,0	1 538,0	1 690,0	2 173,2	1 867,4	1 516,9	1 287,0	986,6	2 291,0	3 463,41
Размер на годишната субсидия	**39 470,0**	**42 465,0**	**45 584,8**	**49 042,9**	**46 658,0**	**44 848,9**	**46 510,0**	**44 262,1**	**39 811,0**	**38 402,24**

(106) По отношение на възвръщаемостта на инвестирания капитал са достъпни данни за сумите в абсолютно изражение за целия периода (1992—2001 г.). Освен това Италия представи на Комисията нормата на възвръщаемост на инвестирания капитал, приета в периода 1998—2001 г., като показа, че през тези години тя е варирала в същия диапазон като инфлационните и лихвените проценти — между 1,6 и 8 %.

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

(107) Освен това Италия представи счетоводните отчети за всяка линия за всяко отделно дружество за периода 1992—2001 г. и поясни факторите, отнасящи се до всяко съответно дружество, които повлияват на нивата на разходите, а оттам — и на компенсацията.

(108) По-специално що се отнася до Adriatica, по международните линии до бивша Югославия и до Албания са отчетени значителни разлики в трафика в отделните години поради политическата обстановка в региона. Значителните разлики в размера на годишната субсидия (последен ред) бяха обосновани от италианските органи въз основа на колебанията в нетните оперативни разходи по международните линии до Албания и до бивша Югославия, услугите по които са били прекъснати с оглед на политическата обстановка на Балканите. Освен това преустановяването на линиите до Гърция през 2000 г. е довело до намаление на оперативните разходи. От друга страна, нетните оперативни разходи и изискваната годишна субсидия за каботажните линии до архипелага Тремити като цяло са останали стабилни в периода между 1992 и 2001 г.

(109) Що се отнася до Saremar, относителната стабилност на оперативните разходи в периода между 1992 и 2001 г. произтича от естеството на предоставяните от дружеството услуги — по същество каботажни линии между Сардиния и съседните острови — които отговарят най-вече на потребностите на местните общности и съответно не подлежат на сериозни колебания при търсенето и предлагането. Предоставяните от дружеството услуги са останали

до голяма степен същите — от гледна точка на честота и разписания — от влизането в сила на първоначалните споразумения ([26]) и на практика не са се променяли в рамките на която и да е година. Това положение обяснява относително стабилното ниво на годишната субсидия, получавана от Saremar.

(110) Toremar е обслужвало местни линии до островите от Тосканския архипелаг, при които са отчетени много малко разлики при търсенето и предлагането, като това обосновава относителната липса на колебания в разходите. Предоставяните от публичното дружество услуги през 2000 г. са били същите — от гледна точка на честота и разписания — като предоставяните през 1992 г. ([27]) и са останали до голяма степен непроменени през годините, независимо от сезонните колебания при търсенето. Нивото на годишната субсидия през годините е останало като цяло стабилно.

(111) Предоставяните от Siremar услуги са се считали за съпоставими по своето естество с услугите, предоставяни от Saremar и Toremar: търсенето е останало стабилно от влизането в сила на споразумението за предоставяне на обществена услуга и почти не се е влияело от сезонните колебания. Високите оперативни разходи на дружеството спрямо неговите приходи са били обяснени с броя маршрути (18 редовни маршрута), които са били обслужвани с цел отговаряне на свързаните с мобилност потребности на жителите на 14-те острова край Сицилия.

(112) Що се отнася до Caremar, предоставяните от него услуги са останали до голяма степен непроменени от влизането в сила на споразумението с държавата ([28]). Повишаването на оперативните разходи е било съпроводено с увеличение на приходите от обслужваните маршрути, което е позволило поддържане на годишната субсидия на относително стабилно ниво.

2.2.4.2. Компенсацията след отмяната на решението от 2005 г.

(113) След отмяната на решението от 2005 г. Италия допълни информацията относно компенсацията, която са получили регионалните дружества в периода 2002—2008 г. По-специално тя предостави информация за: i) понесените разходи при обслужването на маршрутите, обект на обществени услуги; ii) нетните загуби при предоставянето на услугите; iii) размера в абсолютно изражение на възвръщаемостта на инвестирания капитал; iv) размера на годишната субсидия, предоставяна на дружествата.

(114) По време на среща с Комисията, проведена през юни 2012 г., Италия също така потвърди, че разходните позиции, които са били взети предвид за изчисляването на компенсацията, са останали непроменени от 1991 г. насам.

(115) Предоставените данни (в хиляди евро) са следните:

Adriatica

Година	А) Общо разходи	Б) Оперативни приходи	В) Нетна печалба (Б–А)	Възвръщаемост на инвестирания капитал	Размер на годишната субсидия
2002	100 412,0	76 199,0	- 24 213,0	2 533,0	26 746,0
2003	107 741,0	81 396,0	- 26 345,0	1 958,0	28 303,0
2004 ([1])	69 465,0	57 198,0	- 12 267,0	Неприложимо	Неприложимо
2005	66 261,0	56 959,0	- 9 302,0	Неприложимо	Неприложимо
2006	53 040,0	55 405,0	2 365,0	Неприложимо	Неприложимо
2007	55 489,0	59 626,0	4 137,0	Неприложимо	Неприложимо
2008	62 751,0	61 069,0	- 1 682,0	Неприложимо	Неприложимо

([1]) Тъй като с решение от 18 март 2004 г. Tirrenia е придобило текущата стопанска дейност на Adriatica, след 2004 г. някои данни за Adriatica не са достъпни.

([26]) През 1992 г. Saremar е извършило общо 18 000 пътувания по четирите маршрута, които обслужва. През 2000 г. броят е пътуванията е бил около 20 000.

([27]) През 2000 г. Toremar е извършило общо 9097 пътувания по своята мрежа от маршрути в сравнение с 8300 през 1992 г.

([28]) През 2000 г. Caremar е извършило 12 872 пътувания по обслужваните от него маршрути (15 650 през 1992 г.).

Saremar

Година	А) Общо разходи	Б) Оперативни приходи	В) Нетна печалба (Б–А)	Възвръщаемост на инвестирания капитал	Размер на годишната субсидия
2002	20 393,0	7 026,0	- 13 367,0	604,0	13 971,0
2003	20 292,0	6 992,0	- 13 300,0	649,0	13 949,0
2004	21 387,0	6 910,0	- 14 477,0	709,0	15 186,0
2005	22 146,0	7 290,0	- 14 856,0	679,0	15 535,0
2006	22 663,0	8 161,0	- 14 502,0	801,0	15 303,0
2007	21 240,0	8 078,0	- 13 162,0	893,0	14 055,0
2008	21 526,0	8 138,0	- 13 388,0	855,0	14 243,0

Toremar

Година	А) Общо разходи	Б) Оперативни приходи	В) Нетна печалба (Б–А)	Възвръщаемост на инвестирания капитал	Размер на годишната субсидия
2002	27 774,0	18 164,0	- 9 610,0	1 448,0	11 058,0
2003	30 571,0	18 559,0	- 12 012,0	1 399,0	13 411,0
2004	32 920,0	18 277,0	- 14 643,0	1 300,0	15 943,0
2005	34 889,0	17 583,0	- 17 306,0	1 261,0	18 567,0
2006	37 355,0	21 364,0	- 15 991,0	1 597,0	17 588,0
2007	36 880,0	22 621,0	- 14 259,0	1 691,0	15 950,0
2008	35 981,0	24 280,0	- 11 701,0	1 699,0	13 400,0

Siremar

Година	А) Общо разходи	Б) Оперативни приходи	В) Нетна печалба (Б–А)	Възвръщаемост на инвестирания капитал	Размер на годишната субсидия
2002	62 540,0	23 951,0	- 38 589,0	1 750,0	40 339,0
2003	65 845,0	22 349,0	- 43 496,0	1 743,0	45 239,0
2004	66 288,0	23 283,0	- 43 005,0	1 935,0	44 940,0
2005	85 183,0	22 011,0	- 63 172,0	1 907,0	65 079,0
2006	94 096,0	23 198,0	- 70 898,0	1 935,0	72 833,0
2007	90 501,0	22 585,0	- 67 916,0	2 092,0	70 008,0
2008	96 842,0	23 448,0	- 73 394,0	2 060,0	75 454,0

Caremar

Година	А) Общо разходи	Б) Оперативни приходи	В) Нетна печалба (Б–А)	Възвръщаемост на инвестирания капитал	Размер на годишната субсидия
2002	41 931,0	17 850,0	- 24 081,0	1 654,0	25 735,0
2003	47 568,0	21 257,0	- 26 311,0	1 556,0	27 867,0
2004	49 847,0	20 178,0	- 29 669,0	1 438,0	31 107,0
2005	55 910,0	21 380,0	- 34 530,0	1 391,0	35 921,0
2006	59 859,0	25 600,0	- 34 259,0	1 863,0	36 122,0
2007	59 618,0	26 565,0	- 33 053,0	1 895,0	34 948,0
2008	61 481,0	28 065,0	- 33 416,0	1 874,0	35 290,0

(116) Според италианските органи настъпилите с течение на времето промени в отделните разходи елементи на регионалните дружества се дължат най-вече на външни фактори като инфлация и промени в лихвените проценти, които влияят не само на цените на пазара, но и на очакваната норма на възвръщаемост на инвестирания капитал. При изчисляването на горепосочената норма са били взети предвид лихвените проценти на банките и средните лихвени проценти за морски заеми.

(117) Що се отнася до нормата на възвръщаемост на инвестирания капитал, Италия предостави на Комисията нормите, приети за периода 2002—2003 г., но не бе в състояние да посочи тези норми за периода 2004—2008 г.

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

(118) Италия също така предостави на Комисията счетоводните отчети за всяка линия за Tirrenia, считано от 2004 г., така че да се определят понесените от това дружество разходи за обслужването на националните/международните маршрути, обслужвани преди това от Adriatica. Беше подчертано обаче, че тези стойности следва да се считат само за приблизително изчисление на действителните разходи, понесени по всяка линия, тъй като някои от отчетните разходни елементи не могат да се разделят по маршрут.

(119) Въз основа на тази информация резултатите на Tirrenia (в EUR) по международните маршрути, обслужвани преди това от Adriatica, са следните:

Година	Анкона—Дуръс	Анкона—Бар	Бари—Дуръс	Анкона—Сплит
2004	- 3 267 000	- 653 000	4 041 000	- 3 021 000
2005	Неприложимо	Неприложимо	3 701 256	- 4 249 739
2006	Неприложимо	Неприложимо	5 503 024	- 145 514
2007	Неприложимо	Неприложимо	7 119 285	Неприложимо
2008	Неприложимо	Неприложимо	4 308 702	Неприложимо

2.2.5. *Предвидени инвестиции в петгодишните планове и бизнес плана*

(120) Освен че в петгодишните планове се уточняват маршрутите, които трябва да се обслужват, и изискваната честота, в тях също така се посочват инвестициите, които бенефициерите възнамеряват да осъществят в рамките на периода, за да гарантират обслужването на въпросните маршрути. В своето разследване Комисията положи усилия по-специално да установи начина, по който разходите за придобиване и амортизация на плавателните съдове са се вземали предвид при изчисляването на годишната субсидия.

(121) Комисията също така искаше да провери дали допълнителните инвестиции, планирани за регионалните дружества от бившата Tirrenia Group съгласно бизнес плана, приет от Tirrenia през март 1999 г. за периода 1999—2002 г., са съдържали елемент на помощ. Бизнес планът е включвал следните основни цели:

а) да се позволи на дружествата да реагират на променените условия в резултат на либерализацията на италианския пазар на каботажни превози (1 януари 1999 г.) и да ги подготви за изтичането през 2008 г. на първоначалните споразумения, сключени с държавата;

б) да се намалят разходите за услугите, които се предоставят в съответствие с горепосочените първоначални споразумения;

в) да се подпомогне развитието на групата и да се използват по оптимален начин наличните ресурси;

г) да се създадат условия за приватизацията на дружествата.

(122) Бизнес планът е включвал промени по изискваните инвестиции в услугите, обхванати от първоначалните споразумения, които е трябвало да се използват за извеждане от експлоатация на стари кораби, прехвърляне на други плавателни съдове в рамките на групата и нови инвестиции в размер на общо 700 милиарда италиански лири (приблизително 361,5 милиона евро) ([29]).

2.3. **Преференциално данъчно третиране**

(123) С Наредба-закон № 504 от 26 октомври 1995 г. са въведени определени мерки за преференциално данъчно третиране по отношение на минералните масла, използвани като гориво за корабоплаване. В съответствие с член 63, параграф 3 от тази наредба са намалени акцизите за смазочни масла, използвани на борда на плавателните съдове.

(124) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази известни съмнения относно начина, по който се прилага това данъчно облекчение към кораби на док в италиански пристанища във връзка с техническо обслужване. Комисията поиска уверения, че тази мярка не представлява дискриминация спрямо други морски оператори, чиито кораби са в същото положение.

3. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

3.1. **Мнения преди приемането на решението от 2005 г.**

3.1.1. *Мнения на дружествата от Tirrenia Group*

(125) Дружествата от Tirrenia Group представиха своите мнения относно решението за откриване на процедурата с писмо от 22 ноември 1999 г. На първо място дружествата оспорват класифицирането като нова помощ на компенсацията, изплатена съгласно първоначалните споразумения, и съответно законосъобразността на решението за откриване на официалната процедура по разследване. По-специално те подчертаха, че Комисията е била информирана много отдавна за съществуването на договореностите за компенсация във връзка с обществените услуги и че никога не е възразявала срещу тях. Те също така заявиха, че размерът на годишната компенсация, изплащана на публичните дружества, е била строго пропорционална на и ограничена до допълнителните нетни разходи, произтичащи от задълженията за извършване на обществена услуга. Поради това е било счетено, че това плащане не възпрепятства конкуренцията с останалите пазарни оператори.

(126) Същевременно Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar и Toremar предявиха иск за отмяна пред Общия съд на основание член 263, алинея 4 от ДФЕС (вж. също така съображение 5).

3.1.2. *Мнения на частни оператори*

(127) Комисията получи мнения на различни частни оператори, конкуриращи се по редица маршрути, обслужвани от Caremar, Saremar и Toremar. Те могат да бъдат обобщени по следния начин:

а) дружествата от Tirrenia Group прилагат агресивна търговска политика по маршрутите, върху които е съсредоточена конкуренцията от частни оператори, под формата на пътувания на дъмпингови цени, отстъпки и системи за отложено плащане, като единствената разумна обосновка е, че получават публично финансиране;

([29]) Обменен курс: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

б) липсва прозрачност по отношение на задълженията за извършване на обществена услуга, като следва да се счита, че способността на дружествата от Tirrenia Group да променят степента на тези задължения, по-специално от гледна точка на обслужваните маршрути и конкретните разписания и честота, противоречи на самото естество на задълженията за извършване на обществена услуга;

в) предвид факта, че по някои от маршрутите, обслужвани от дружествата от Tirrenia Group, са се предоставяли услуги от частни оператори, необходимостта от предоставяне на обществена услуга изглежда доста спорна;

г) договореностите за финансиране във връзка с инвестициите, които са осъществени от 1995 г. насам или са предвидени в бизнес плана, съдържат елементи на помощ, включително от гледна точка на по-благоприятен достъп до частно финансиране за дружествата от Tirrenia Group;

д) дружествата от Tirrenia Group получават преференциално данъчно третиране по отношение на минерални масла, използвани на борда на техните плавателни съдове, когато акостират в италиански пристанища.

3.2. **Мнения след отмяната на решението от 2005 г.**

(128) След отмяната на решението от 2005 г. от Общия съд Комисията прикани заинтересованите страни по процедурата да представят своите мнения относно горепосочената отмяна и последиците от нея (вж. също така раздел 1.3).

(129) Комисията получи мнения само от бенефициерите по разследваните мерки. Последните заявяват по същество, че Комисията следва да вземе предвид всички съответни фактически и правни елементи, включително допълнителните основания, представени от жалбоподателите в контекста на съдебното производство, и съответно стигат до заключението, че въпросните мерки:

а) не представляват помощ; или

б) представляват съществуваща помощ, доколкото режимът на морските обществени услуги в Италия i) предхожда влизането в сила на Договора за ЕО, ii) е бил предмет на мълчаливо или изрично разрешение от Европейската комисия ([30]) и iii) във всеки случай предхожда влизането в сила на Регламента за морския каботаж.

4. **МНЕНИЯ НА ИТАЛИАНСКИТЕ ОРГАНИ**

4.1. **Мнения преди приемането на решението от 2005 г.**

4.1.1. *Изплатени субсидии във връзка със задълженията за извършване на обществена услуга*

(130) С писмо от 29 септември 1999 г. италианските органи представиха своите мнения относно решението за откриване на официалната процедура по разследване. Според тях член 4 от Регламента за морския каботаж позволява първоначалните споразумения, сключени с всяко дружество от Tirrenia Group, да останат изцяло в сила до изтичането им в края на 2008 г. В съответствие с това системата на задължения за извършване на обществена услуга, произтичаща от първоначалните споразумения, не може да се оспорва от решението за откриване на процедурата.

(131) Италианските органи също така възразиха срещу класифицирането на помощта като нова помощ по смисъла на член 108, параграф 3 от ДФЕС и срещу твърдението, че е възможно тази помощ да е засегнала търговията между държавите членки преди отварянето на италианския пазар за каботажни превози на 1 януари 1999 г.

(132) Освен тези общи коментари италианските органи подчертаха, че присъствието на частни оператори по маршрутите, обслужвани от дружествата от Tirrenia Group, често представлява възникнало неотдавна явление с ограничен обхват, което се наблюдава само по малък брой маршрути и предимно през активния сезон. Освен това методът за изчисляване на годишната компенсация, който се състои в приспадане на натрупаната през лятото печалба от понесените през зимата загуби, ограничава размера на компенсацията до абсолютния минимум.

(133) В съответствие с това според италианските органи компенсацията е била необходима и строго пропорционална на задълженията за извършване на обществена услуга, чието определяне попада в свободата на преценка на държавата членка.

([30]) Италианските органи заявиха, че Комисията е била информирана за субсидиите, предоставяни на дружествата от Tirrenia Group, много време преди откриването на официалната процедура по разследване. Освен това през 1992 г. Комисията прекласифицира делото като съществуващо под номер Е 5/1992 за административни цели. До 1995 г. в цялата кореспонденция между Комисията и Италия се посочваше преписката под номер Е. През 1995 г. Комисията се върна към номер NN.

(134) Що се отнася до нарушението на правилата в областта на конкуренцията от Adriatica по обслужваната линия между Италия и Гърция, италианските органи изтъкнаха, че решението на Комисията по отношение на нарушението към онзи момент не е било окончателно. Те подчертаха, че двете процедури са абсолютно независими една от друга, че помощта във всеки случай не е била използвана за финансиране на антиконкурентно поведение, че обявяването ѝ за несъвместима би било равностойно на налагането на допълнителна санкция и че възстановяването ѝ би било в ущърб както на Adriatica, така и на целия процес по приватизация.

4.1.2. *Предвидени инвестиции в бизнес плана*

(135) Италианските органи подчертаха, че инвестициите, предвидени в бизнес плана, са били предназначени за намаляване на разходите за услугите, като същевременно се поддържа високо ниво на качество. Те също така заявиха, че методите за финансиране на планираните инвестиции не съдържат елемент на помощ, доколкото въпросните инвестиции ще се финансират отчасти със собствени ресурси на дружествата и отчасти чрез банкови заеми, договорени при нормални условия на пазара.

4.1.3. *Преференциално данъчно третиране*

(136) Италианските органи представиха подробности относно правната рамка, която регулира данъчното третиране на минералните масла, използвани като горива за корабоплаване. Представената на Комисията информация показа, че с общо решение от 2 март 1996 г., прието в съответствие с Наредба-закон № 504/1995, предвиденото в тази наредба преференциално данъчно третиране е било разширено, така че да обхване горивата и смазочните масла, използвани във всички плавателни съдове на док в пристанище във връзка с техническо обслужване.

(137) Същевременно, както е посочено в съображение 5, Италия обжалва пред Съда решението за откриване на процедурата по отношение на онази част от него, в която се нарежда да се преустанови предоставянето на неправомерна помощ.

4.2. **Мнения след отмяната на решението от 2005 г.**

(138) През април 2010 г. Комисията поиска от италианските органи да представят своите мнения относно отмяната на решението от 2005 г. от Общия съд и да пояснят някои аспекти във връзка с международните маршрути, обслужвани от Adriatica и Saremar. Комисията също така поиска да се представи подробно описание на компенсационния механизъм за обслужването на въпросните маршрути, включително всички последващи изменения на метода за изчисляване на компенсацията и възвръщаемостта на инвестирания капитал.

(139) Италианските органи отново изтъкнаха, че въпросните мерки следва да се класифицират като съществуваща помощ, както вече бе посочено и доказано в рамките на официалната процедура по разследване. Те заявиха, че както критериите за възлагане, така и средствата за изчисляване на компенсацията за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга се уреждат от Указ № 2081/1936, впоследствие отменен със Закон № 684/1974, и Указ № 2082/1936. Всъщност с член 2 от Указ № 2081/1936 се създават маршрутите от национален интерес, а в член 6 се определя, че допълнителните разходи, които дружествата понасят при обслужването на въпросните маршрути, ще се покриват от държавата в съответствие със споразумения с двадесетгодишен срок на валидност.

(140) Италианските органи заявиха, че от една страна, последващите изменения на законодателната рамка, която урежда режима на морските обществени услуги, само са направили по-строги възложените на бенефициерите задължения за извършване на обществена услуга, и от друга страна, са осъвременили механизмите за изчисляване на компенсацията с цел ограничаване на публичния принос.

(141) Всъщност италианските органи подчертаха, че със Закон № 856/1986 е била въведена годишната субсидия за балансиране, представляваща разликата между приходите и понесените разходи при предоставянето на услугата, въз основа на обективни параметри, а не на разходи за предишни периоди, и като се включва разумен процент на възвръщаемост. Италианските органи стигнаха до заключението, че тази иновация в законодателната рамка е била изключително уместна, тъй като осигурява стимули за ефикасност на дружествата.

(142) Според италианските органи същите съображения се прилагат по отношение на компенсацията, изплащана на регионалните дружества. По-специално италианските органи потвърдиха, че налагането на задълженията за извършване на обществена услуга е въведено със Закон № 34/1953, в който се определят следните четири субсидирани сектора:

а) Тосканския архипелаг (Toremar);

б) Партенопейските и Понцианските острови (Caremar);

в) Еолийските острови (Siremar);

г) Егадските острови, Пелагийските острови, Устика и Пантелерия (Siremar).

(143) Твърди се, че линиите до малките острови край Сардиния и до Корсика са обслужвани от Tirrenia в съответствие с министерския указ от 5 януари 1937 г., в който в третия сектор за движение по маршрути от национален интерес са въведени линиите до Ла Мадалена, Палау, Бонифачо, Карлофорте, Калазета и Портовезме. Това всъщност са линиите, обслужвани от Saremar, създадени през 1988 г. чрез отделяне от Tirrenia.

(144) Италианските органи също така подчертаха, че в същия указ са включени обслужваните от Adriatica линии до Гърция, Албания и островите от архипелага Тремити, посочени в сектор IV от маршрутите от национален интерес (вж. съображение 59).

(145) На тази основа италианските органи стигнаха до заключението, че съществуват достатъчно елементи на приемственост между режима на обществена услуга, предмет на решението от 2005 г., и историческата регулаторна рамка за морските линии до островите. С оглед на горепосоченото италианските органи счетоха, че режимът на обществена услуга предшества влизането в сила на Договора за ЕО и Регламента за морския каботаж.

5. **ОЦЕНКА**

5.1. **Компенсации за обществена услуга**

5.1.1. *Наличие на държавна помощ*

(146) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка, под каквато и да било форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставяне в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, доколкото засяга търговията между държавите членки, е несъвместима с вътрешния пазар“.

(147) Определените в член 107, параграф 1 от ДФЕС критерии са кумулативни. Поради това, за да се определи дали мерките, за които е отправено уведомление, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да са изпълнени всички посочени по-горе условия. По-специално финансовата подкрепа следва:

а) да е предоставена от държава членка или чрез ресурси на държава членка;

б) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки;

в) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията;

г) да засяга търговията между държавите членки.

(148) *Държавни ресурси*: Въпросните субсидии очевидно са предоставени от държавата или чрез ресурси на държавата.

(149) *Икономическо предимство*: За да достигне до заключение дали компенсацията за предоставянето на обществена услуга представлява предимство по смисъла на член 107 от ДФЕС, в своето решение по дело Altmark ([31]) Съдът определи следните критерии:

1) предприятието бенефициер трябва да бъде действително натоварено с изпълнението на задължения за обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени (първия критерий по делото Altmark);

2) параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин (втория критерий по делото Altmark);

3) компенсацията не може да превишава необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени при изпълнението на задълженията за обществена услуга, като се имат предвид свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения (третия критерий по делото Altmark);

4) когато в конкретен случай изборът на предприятието, което да бъде натоварено да изпълнява задължения за обществена услуга, не е направен в рамките на процедура по възлагане на обществена поръчка, която създава условия за избор на кандидата, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за съответната общност, равнището на необходимата компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с необходимите транспортни средства, за да може да изпълни необходимите изисквания на обществената услуга, би направило, за да изпълни тези задължения, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба за изпълнение на задълженията (четвъртия критерий по делото Altmark).

([31]) Решение от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans и Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(150) Четвъртият критерий по делото Altmark се счита за изпълнен, ако бенефициерите на компенсацията са избрани вследствие на тръжна процедура, която създава условия за избор на кандидата, способен да предостави услугите при най-ниски разходи, или, в случай че това не е така, ако компенсацията е изчислена с оглед на разходите на ефективно предприятие.

(151) В настоящия случай бенефициерите не са избрани вследствие на публична тръжна процедура. Освен това Италия не представи доказателства, че нивото на компенсацията е било определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с необходимите транспортни средства, за да може да изпълни необходимите изисквания на обществената услуга, би направило, за да изпълни тези задължения, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба за изпълнение на задълженията.

(152) Тъй като критериите по делото Altmark са кумулативни, неизпълнението на четвъртия критерий е достатъчно, за да се установи, че на регионалните дружества от бившата Tirrenia Group е предоставено икономическо предимство.

(153) *Избирателност*: Разглежданите субсидии са избирателни, тъй като са насочени към определени предприятия, предоставящи услуги за морски транспорт.

(154) *Нарушение на конкуренцията и засягане на търговията*: Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на дадено предприятие в сравнение с това на други предприятия, конкуриращи се в рамките на вътресъюзната търговия, последните трябва да се считат за засегнати от тази помощ. Достатъчно е бенефициерът на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари. В настоящия случай бенефициерите осъществяват дейност в конкуренция с други предприятия, които предоставят услуги за морски транспорт в Съюза, по-специално след влизането в сила на Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета ([32]) и на Регламента за морския каботаж, с които се либерализират съответно пазарите на международния морски транспорт и морския каботаж. Поради това разглежданата публична компенсация е в състояние да засегне търговията в Съюза и да наруши конкуренцията в рамките на вътрешния пазар.

(155) Въз основа на горепосоченото Комисията счита, че изплащаната компенсация от италианските органи на регионалните дружества от Tirrenia Group за обслужването на каботажните и международните линии в периода между 1992 и 2008 г. представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

5.1.2. *Естество на въпросната помощ: съществуваща или нова помощ?*

(156) След като установи, че изплащаната компенсация от италианските органи на регионалните дружества от Tirrenia Group за обслужването на каботажните и международните линии в периода между 1992 и 2008 г. представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията трябва да прецени дали тази държавна помощ представлява съществуваща или нова помощ.

(157) За тази цел трябва да се направи разграничение между каботажните линии и международните линии.

5.1.2.1. Каботажни линии

(158) Що се отнася до обслужването на каботажните линии, със съдебното решени от 2009 г. Общият съд частично отмени решението от 2005 г. на основание, че Комисията е приложила погрешно член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж, който гласи, че „съществуващите договори за обществена услуга могат да останат в сила до датата на изтичането на съответните договори“.

(159) В съдебното решение от 2009 г. Общият съд тълкува този член като типична клауза за запазване на придобитите права ([33]) и заключи, че компенсацията, „необходима“ ([34]) за финансирането на задълженията за извършване на обществена услуга, представлява съществуваща помощ по силата на член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж и съответно не подлежи на оценка за съвместимост.

([32]) Регламент (ЕИО) № 4055/86 от 22 декември 1986 г. относно прилагането на принципа на свободното предоставяне на услуги по отношение на морския транспорт между държави членки и между държави членки и трети страни (ОВ L 378, 31.12.1986 г., стр. 1).

([33]) Т.е. клауза, която от съображения за правна стабилност изключва за определен период прилагането на нови правила към някои действащи правоотношения.

([34]) Точки 147—148 от съдебното решение от 2009 г.

(160) Общият съд се позова на точки 60—66 от решението на Съда от 10 май 2005 г. по дело C-400/99 ([35]), в което големият състав ясно посочи, че:

> „[…] член 4, параграф 3 от Регламент № 3577/92 […] предвижда, че съществуващите към 1 януари 1993 г. договори за обществена услуга могат да останат в сила до датата на изтичането им. По своето естество договорите от този вид съдържат финансово обезпечение, което е необходимо за покриване на предвидените в тях задължения за извършване на обществена услуга. Доколкото текстът на член 4, параграф 3 от Регламент № 3577/92 се отнася до продължаването на въпросните договори, без да се ограничава обхватът на тази разпоредба до определени аспекти от тези договори, необходимото финансово обезпечение за покриване на задълженията за извършване на обществена услуга, посочени тук, е обхванато от член 4, параграф 3. Поради това Комисията погрешно твърди, че тази разпоредба позволява единствено евентуалното запазване на изключителни или специални права, произтичащи от такива договори. Освен това в обжалваното решение Комисията не изрази толкова ограничена позиция, тъй като в него тя призна, че в рамките на ограниченията на финансирането на допълнителните разходи по задълженията за извършване на обществена услуга механизмите за финансиране на спорните договори са обхванати от член 4, параграф 3 от Регламент № 3577/92 (точка 64)“,

както и че:

> „[…] помощ, която надхвърля необходимото за покриване на задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в спорните договори, не може да бъде обхваната от член 4, параграф 3 от Регламент № 3577/92 именно защото тя не е необходима за стабилността и съответно за запазването на тези договори. Поради това те не могат да се считат за съществуваща помощ въз основа на тази разпоредба (точка 65)“.

(161) С цел да се определи дали дадена мярка представлява нова или съществуваща помощ въз основа на член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж, Комисията трябва да направи тълкуване на обхвата на помощта, която е „необходима за покриване на задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в действащи към 1 януари 1993 г. договори за обществена услуга“ по смисъла на горепосоченото съдебно решение. Комисията разбира, че обхватът на такава проверка за необходимост трябва да е по-широк от проверката за пропорционалност, която Комисията извършва при оценката дали мярка за помощ е съвместима с член 106, параграф 2 от ДФЕС. Ако двете проверки са с един и същ обхват, новата помощ, която не отговаря на член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж, никога не би могла да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС, тъй като тя автоматично няма да бъде пропорционална по смисъла на втората разпоредба. Поради това Комисията разбира, че като счита за съществуваща помощ всяка помощ, която е „необходима за покриване на задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в действащи към 1 януари 1993 г. договори за обществена услуга“, Съдът включва в това понятие всяка компенсация, която е пряко свързана със задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в публичния договор. Такава пряка връзка съществува например, когато в договора се установява размерът на компенсацията или методологията за нейното изчисляване или във всеки случай, когато е ясно, че договорът за обществена услуга нямаше да бъде сключен при отсъствието на компенсацията.

(162) Следователно Комисията ще третира като нова помощ само компенсацията за обслужването на каботажните линии, за която няма правно основание в публичните договори, съществуващи към датата на влизане в сила на Регламента за морския каботаж.

(163) В настоящия случай първоначалните споразумения са сключени през юли 1991 г. преди влизането в сила на Регламента за морския каботаж и съществува пряка връзка между компенсацията и задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в тях.

(164) Целта на годишната субсидия, установена в първоначалните споразумения, е била да се позволи на регионалните дружества да покрият загубите, произтичащи от разликата между оперативните им разходи и приходите. Както е посочено в съображение 103, разходните елементи от значение за компенсацията, описани подробно в член 5 от първоначалните споразумения, са: разходи за придобиване, реклами и настаняване, разходи за натоварване, разтоварване и маневриране, разходи за наземен административен персонал, разходи за поддръжка на корабите, административни разходи, разходи за застраховки, разходи за наем и лизинг и разходи за горива, данъци и амортизация. Всички тези разходни елементи се отнасят до предоставянето на обществените услуги и са определени от публичните органи, като дружествата не разполагат със свобода на преценка.

(165) Освен това първоначалните споразумения, сключени между италианската държава и всяко от петте регионални дружества, са идентични на първоначалното споразумение, сключено между италианската държава и Tirrenia (вж. съображение 94), в което се вземат предвид същите разходни елементи. В решението си от 2001 г. във връзка с Tirrenia Комисията счете, че тези разходи елементи са абсолютно необходими за предоставянето на обществените услуги, защото те отразяват постоянните и променливите разходи, пряко свързани с предоставянето на услугите,

([35]) Решение от 10 май 2005 г., *Италианска република/Комисия на Европейските общности*, C-400/99, ECLI:EU:C:2005:275.

които са окачествени от публичните органи като услуги от общ интерес и които като такива са обхванати от първоначалното споразумение ([36]). Специално по отношение на амортизацията на кораби Комисията счете, че такива разходи биха могли да се считат за необходими за предоставянето на тези услуги до степента, до която въпросните кораби се използват изключително за услугите, обхванати от първоначалните споразумения ([37]). Горепосочените съображения се прилагат *mutatis mutandis* към регионалните дружества.

(166) С оглед на пряката връзка между компенсацията и обслужването на каботажните маршрути от страна на регионалните дружества съгласно първоначалните споразумения Комисията заключава, че въпросната компенсация е била необходима за покриване на допълнителните разходи по задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в първоначалните споразумения.

(167) Посоченото по-горе заключение няма да се промени дори ако от Комисията бъде поискано да провери дали годишната компенсация, изплащана на регионалните дружества, представлява необходимият минимум за предоставяне на обществената услуга. Анализът на i) механизма за изчисляване на компенсацията, ii) приходите на дружества и iii) допълнителните разходи, понасяни за обслужването на каботажните линии съгласно първоначалните споразумения, показва, че компенсацията, изплащана на тези дружества съгласно първоначалните споразумения, е строго пропорционална на допълнителните разходи, произтичащи от задачата за извършване на обществена услуга, възложена на бенефициерите.

(168) Първо, нивото на годишната компенсация е било изчислено, като се вземат предвид отчетените от всяко регионално дружество оперативни приходи по маршрутите, обхванати от първоначалните споразумения, като те се приспадат от разходите, натрупани по маршрутите като цяло (член 3 от първоначалните споразумения). Чрез този метод на изчисление, при който се предвижда генерираната печалба по време на активния сезон да намали натрупаните извън сезона разходи, се ограничава размерът на субсидията, изплащана на държавните дружества, така че полученото ниво на годишната компенсация като цяло е било по-ниско, отколкото ако просто бъде направен сбор на натрупаните загуби по всеки маршрут.

(169) Второ, приходите на дружествата са обхванати от двойно ограничение от гледна точка на тарифите, а именно преференциалните тарифи за определени социални категории и необходимостта дружеството да получи одобрението на публичните органи за всяка промяна в тарифите. Предоставената от италианските органи информация показа, че регионалните дружества не са били свободни да променят своите тарифи, така че да се отчетат по-специално промени в оперативните разходи ([38]). В решението от 2001 г. Комисията вече призна, че това двойно ограничение, което води до значително намаление на приходите на дружествата и повлиява на нивото на годишната компенсация, не следва да се класифицира като агресивна търговска политика, която се характеризира с хищническо ценообразуване.

(170) Трето, италианските органи предоставиха на Комисията информация относно разходите, понесени от регионалните дружества в периода 1992—2008 г. във връзка с обслужването на маршрутите, предмет на обществена услуга. По-конкретно по отношение на предоставянето на обществената услуга в периода 1992—2008 г. Италия посочи:

— общите разходи, оперативните приходи и възвръщаемостта на инвестирания капитал, отчетени от всички регионални дружества ([39]) в периода 1992—2008 г., както и съответния размер на годишната субсидия;

— счетоводните отчети за всяка линия за всяко отделно дружество за периодите 1992—2001 г. и 2004—2008 г.;

— процента на възвръщаемост на инвестирания капитал, който е бил позволен на Adriatica за периода 1999—2003 г., на Saremar за 1998 г. и за периода 2000—2003 г. и на Toremar, Siremar и Caremar за периода 1998—2003 г. (който варира между 1,6 и 12,2 %).

(171) Представените данни (вж. таблиците в съображение 115) показват, че между 2002 и 2008 г. разходите като цяло са останали под средните разходи, понасяни за обслужването на маршрутите през референтния период, оценен в решението от 2005 г. (1992—2001 г.).

([36]) Вж. съображение 33 от решението от 2001 г.

([37]) Пак там.

([38]) В съответствие с член 12 от Закон № 856/1986 тарифите за транспорт на пътници и товари са се определяли ежегодно от държавата. Съответните дружества са можели да предлагат на държавата промени в тарифите, които считат за необходими. Тези предложения са подлежали на междуведомствена консултация.

([39]) Що се отнася до Adriatica, за периода 2004—2008 г. (когато дружеството е придобито от Tirrenia) италианските органи предоставиха общите разходи и оперативните приходи, отчетени от Tirrenia (по маршрутите, обслужвани преди това от Adriatica).

(172) Що се отнася до възвръщаемостта на инвестирания капитал, различните елементи от него са били описани подробно в първоначалните споразумения, а нормите на възвръщаемост са били определени в съответствие с пазарните ставки, така че да отразяват подходяща възвръщаемост за всеки елементи. Въпреки липсата на данни по отношение на нормата на възвръщаемост на инвестирания капитал, която е била позволена на дружествата в периода 2004—2008 г., Комисията отбелязва, че с някои изключения нормата на възвръщаемост на инвестирания капитал последователно се е понижила между 2001 и 2003 г. (вж. таблиците в съображения 106 и 117). Поради тази тенденция, в съчетание с цялостната стабилност на размера в абсолютно изражение на възвръщаемостта на инвестирания капитал в периода 2001—2008 г. (вж. таблиците в съображения 105 и 115) ([40]), е разумно да се приеме, че компенсацията, изплащана на дружествата за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, е останала пропорционална през целия срок на действие на първоначалните споразумения. С оглед на горепосоченото Комисията поддържа своята оценка в решението от 2005 г., че възвръщаемостта за бенефициерите е била определена на разумно равнище.

(173) Като се отчита пряката връзка между изплащаната компенсация и задълженията за извършване на обществена услуга, залегнали в първоначалните споразумения, както и — *ad abundantiam* — пропорционалността на компенсацията, Комисията стига до заключението, че предоставената до 2008 г. компенсация по отношение на каботажните линии представлява съществуваща помощ съгласно член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж.

(174) Тъй като компенсацията за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга по каботажните линии представлява съществуваща помощ и решението от 2005 г. бе отменено от Общия съд в неговата цялост, включително наложените в него условия по отношение на обслужването на каботажните линии от Caremar, Комисията не е длъжна да извърши по-нататъшна оценка дали тези условия в крайна сметка са били спазени от бенефициера при изпълнението на решението от 2005 г. или дали те изобщо са били необходими. Компенсацията за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга по каботажните линии представлява съществуваща помощ, но тя вече не е в сила. Поради това няма смисъл Комисията да предлага на Италия подходящи мерки съгласно член 108, параграф 1 от ДФЕС, тъй като тези мерки биха могли да изменят единствено мярката за помощ в бъдеще. От това следва, че няма смисъл Комисията да проучва съвместимостта на такава съществуваща помощ, която вече не е в сила.

5.1.2.2. Международни линии

(175) Предоставянето на транспортни услуги по международни морски линии попада в обхвата на Регламент (ЕИО) № 4055/86, който не съдържа клауза за запазване на придобитите права, подобна на член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж.

(176) Съгласно член 1, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([41]) (наричан по-нататък „новият процедурен регламент“) съществуваща помощ е „[…], всяка помощ, която съществува в съответната държава членка преди влизането в сила на ДФЕС, т.е. схеми за помощ и индивидуална помощ, които са били въведени в действие преди и продължават да се прилагат след влизането в сила на ДФЕС в съответната държава членка“.

(177) В член 4, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ([42]) (наричан по-нататък „Регламента за изпълнение“) промяна на съществуваща помощ се определя като „всякакво изменение, различно от промени от чисто формален или административен характер, което не оказва влияние върху оценката на съвместимостта на мярката за помощ с общия пазар. Увеличение на първоначалния бюджет на дадена съществуваща схема за помощ до 20 % няма да се счита за промяна на съществуваща помощ“.

([40]) Размерът в абсолютно изражение на възвръщаемостта на инвестирания капитал през 2001 и 2008 г. е бил, както следва: Saremar — 555 500 EUR през 2001 г. и 855 000 EUR през 2008 г.; Toremar — 1 566 700 EUR през 2001 г. и 1 699 000 EUR през 2008 г.; Siremar — 2 194 000 EUR през 2001 г. и 2 060 000 EUR през 2008 г.; Caremar — 1 739 700 EUR през 2001 г. и 1 874 000 EUR през 2008 г. За Adriatica са налични данни само до 2004 г. преди придобиването му от Tirrenia.

([41]) Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9), който заменя Процедурния регламент, считано от 14 октомври 2015 г.

([42]) Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. а прилагането от Регламент (ЕО) No 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила заприлагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1), изменен с Регламент (ЕС) 2015/2282.

(178) В съответствие с постоянната съдебна практика ([43]) не за всяка промяна на съществуваща помощ следва да се счита, че променя съществуващата помощ в нова — тя се преобразува в нова само когато промяната засяга самата същност на първоначалната помощ. При извършването на тази оценка трябва да се вземат предвид разпоредбите, които уреждат помощта, условията във връзка с помощта и границите ѝ ([44]). Удължаването на срока на мярка за помощ обаче представлява нова помощ ([45]).

(179) Както припомня Общият съд в съдебното решение от 2009 г., промените не засягат същността, когато не изменят законодателните актове, с които е установена помощта, по отношение на естеството на предимствата или същността на дейността, към която се прилага предимството ([46]).

Промени на режима на обществена услуга

(180) От петте регионални дружествата от тогавашната Tirrenia Group само Adriatica и Saremar са обслужвали международни линии съгласно първоначалните споразумения.

(181) Комисията трябва да оцени дали компенсациите, които тези дружества са получили за предоставянето на услуги за международен морски транспорт, представляват нова или съществуваща помощ по смисъла на член 1 от новия процедурен регламент. За тази цел Комисията трябва да провери дали след влизането в сила на Договора мярката за помощ е била обхваната от значителни промени по отношение на естеството на предимството, преследваната цел, бенефициера или източника на финансиране. Такива промени биха включвали нова помощ.

(182) Комисията отбелязва, че финансирането на задълженията за извършване на обществена услуга по международните линии е претърпяло редица значителни промени по отношение на няколко аспекта, както е описано подробно по-долу.

а) Субекти, които получават помощ

(183) С указите от 1936 г. на четири дружества (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia и Adriatica) са възложени задължения за извършване на обществена услуга по маршрутите от национален интерес, които включват както национални, така и международни маршрути за пътнически и товарен транспорт. В тези укази е посочен изчерпателен списък на дружествата, на които е възложено обслужването на маршрутите от национален интерес. Регионалните дружества са били учредени и натоварени с предоставянето на пощенски и търговски услуги от изцяло местен характер едва на по-късен етап, а именно Caremar, Toremar и Siremar съгласно Закон № 169/1975 и Saremar съгласно Закон № 856/1986, след отмяната на Указ № 2081/1936 (вж. съображения 83 и 88).

б) Маршрути

(184) Повечето международни маршрути, обхванати от настоящата оценка, са били въведени съгласно режима на обществена услуга след влизането в сила на Договора за ЕО.

(185) Що се отнася до Adriatica, в указите от 1936 г. изрично е посочено само обслужването на маршрута Бари/Дуръс. Той обаче е представлявал единствено маршрут за пътнически транспорт, докато линията Бари/Дуръс, обхваната от настоящата оценка, е смесен маршрут (пътници и товари).

(186) В указите от 1936 г. не са определени маршрути от италианските пристанища на Анкона или Бари нито до Бар (Черна гора), нито до Сплит (Хърватия). Според италианските органи Adriatica е започнало да обслужва маршрута Анкона/Сплит през 1978 г., а маршрута Анкона/Бар — през 1997 г.

(187) Линията Триест/Дуръс е била разкрита през 1983 г. с цел развитие на търговските отношения между Албания и държавите от Западна Европа. В списъците с маршрути, приети въз основа на указите от 1936 г., не е имало маршрут от Триест до Албания.

([43]) Вж. решение от 9 август 1994 г., *Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire и Белгия*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, т. 13 и 16 и решение от 30 април 2002 г., *Гибралтар/Комисия*, съединени дела T-195/01 и T-207/01, ECLI:EU:T:2002:111, т. 111.

([44]) Решение от 9 август 1994 г., *Namur-Les Assurances du Crédit SA/Office National du Ducroire и Белгия*, C-44/93, ECLI:EU:C:1994:311, т. 28 и решение от 16 декември 2010 г., *Нидерландия/Комисия*, съединени дела T-231/06 и T-237/06, ECLI:EU:T:2010:525, т. 180. Вж. също така решение на Съда на ЕАСТ от 22 август 2011 г., *Konkurrenten.no/Надзорен орган на ЕАСТ*, E-14/10, т. 57.

([45]) Вж. също така решение от 25 март 2009 г., *Alcoa Trasformazioni/Комисия*, T-332/06, ECLI:EU:T:2009:79, т. 132; решение от 11 юни 2009 г., *Италия/Комисия*, T-222/04, ECLI:EU:T:2009:194, т. 99—101; решение от 20 септември 2011 г., *Regione autonoma della Sardegna и др./Комисия*, съединени дела T-394/08, T-408/08, T-453/08 и T-454/08, ECLI:EU:T:2011:493, т. 176—179; решение от 22 март 2012 г., *Италия/Комисия*, C-200/11 P, ECLI:EU:C:2012:165, т. 30—31.

([46]) Точки 123 и 124 от съдебното решение от 2009 г.

(188) Същото важи за маршрута Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра. Италианските органи не успяха да предоставят на Комисията документални доказателства, с които ясно се установява моментът, в който е създадена линията Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра. Италия твърди, че маршрутът Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра попада в обхвата на указите от 1936 г. с оглед на факта, че по онова време измежду маршрутите от национален интерес в сектор IV, определен в Указ № 2081/1936 (който обхваща линиите до Гърция, Албания и островите от архипелага Тремити), е имало една конкретна линия до Гърция. Комисията не може да приеме аргумента на италианските органи. В списъците, приети въз основа на указите от 1936 г., не е имало конкретен маршрут от Бриндизи. Според писмо на италианските органи от 29 октомври 2002 г. маршрутът Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра е разкрит от Adriatica едва през 1978 г. В същото писмо италианските органи поясняват, че Adriatica никога не е извършвало дейност съгласно режима на обществена услуга по маршрута Бари—Гърция, а вместо това — по линията от Бриндизи до Гърция. Следователно самите италиански органи считат двата маршрута за два отделни съответни пазара.

(189) Що се отнася до Saremar, списъкът с маршрути от национален интерес, създаден с указите от 1936 г., включва линия за пътнически транспорт между Сардиния и Корсика (Ла Мадалена/Палау/Бонифачо), първоначално обслужвана от Tirrenia. За разлика от това първоначално обслужваният от Saremar маршрут съгласно Закон № 856/1986 е бил смесен (пътници и товари). Линията Санта Тереза ди Галура/Бонифачо, оценена в настоящото решение, не е била включена в списъка с маршрути от национален интерес.

(190) В допълнение към горепосоченото Комисията отбелязва, че след 1989 г. маршрутите, които е трябвало да бъдат обслужвани, вече не са се посочвали по закон, тъй като съгласно Закон № 160/1989 те е трябвало да се определят от публичните органи въз основа на технически предложения от дружествата.

в) Продължителност на схемата за финансиране

(191) Както е посочено по-горе, с указите от 1936 г. на четири новосъздадени дружества (Italia, Lloyd Triestino, Tirrenia, Adriatica) се възлага обслужването на определени линии от национален интерес за двадесетгодишен период и се предвижда възможността на операторите да се предоставя субсидия в същия период въз основа на договори за обществена услуга.

(192) В указите от 1936 г. не се предвижда възможност за удължаване нито на тези договори за обществена услуга, нито на компенсацията, която трябва да се изплаща на операторите за предоставянето на въпросните услуги, след изтичането на първоначалния двадесетгодишен период. Тези договори са изтекли на 31 декември 1956 г. и са удължени неколкократно до влизането в сила на Закон № 600/1962.

(193) Закон № 600/1962 предвижда сключването на нови договори за обществена услуга с двадесетгодишен срок, като в него се посочват маршрутите от национален интерес, които трябва да се обслужват, и компенсациите, които трябва да се предоставят на всяко дружество за обслужването на линиите.

(194) Закон № 684/1974 въвежда различна продължителност в зависимост от вида на съответната услуга: маршрутите за товарен транспорт са могли да се финансират за максимален период от пет години, а маршрутите за пътнически транспорт — за максимален период от три години (компенсация за допълнителен двадесетгодишен период е могла да се получава само за линии до италианските острови, но това не се отнася за международните линии).

(195) Закон № 856/1986 изменя допълнително характеристиките на режима на обществена услуга. С член 13, параграф 4 от Закон № 856/1986 правилата, предвидени в членове 8 и 9 от Закон № 684/1974 и в последващите му изменения, стават приложими към смесените маршрути между западния и източния бряг в средната и долната част на Адриатическо море, както и между Йонийско море и Източното Средиземноморие, които са съществували към 1 януари 1986 г. и са се обслужвали от Adriatica. В резултат на това Adriatica е било в състояние да получи компенсация за обслужването на международните линии въз основа на договори за обществена услуга с двадесетгодишен срок. В закона не се уточняват правилата, приложими към международната линия, обслужвана от Saremar. Комисията обаче отбелязва, че в първоначалните споразумения обслужването на този маршрут се третира като каботажна линия и се предвижда финансиране за него за двадесетгодишен период, подобно на всяка друга каботажна линия, обхванатата от обществена услуга, която е възложена на Saremar.

(196) В Закон № 856/1986 се уточнява, че за генериращите загуби линии за товарен транспорт е било възможно да се получи публична финансова помощ само за петгодишен период (с начало 1 януари 1985 г. или от момента на придобиване на нов кораб).

г) Бюджетни средства

(197) Както е посочено по-горе, в указите от 1936 г. не е предвиден общ бюджет за схемата за финансиране.

(198) За разлика от това в член 6 от Закон № 600/1962 са предвидени общи бюджетни средства, които подлежат на ограничени корекции в съответствие с членове 7 и 8 от същия закон.

(199) В последващите закони не са предвидени общи бюджетни средства за определените в тях различни схеми за финансиране.

д) Изчисляване на компенсацията

(200) Системата за изчисляване на субсидиите е променена няколко пъти. По-специално от компенсация, която се е изчислявала върху очакваните разходи и приходи, установени в договорите за обществена услуга, които са подлежали на преглед на всеки четири години (съгласно указите от 1936 г.), субсидията се е превърнала във фиксирана вноска, предмет на ограничени корекции в съответствие с членове 7 и 8 от Закон № 600/1962, така че на дружеството да се осигури стимул за ефикасност.

(201) Впоследствие със Закон № 684/1974, както се изпълнява чрез Указ № 501/1979, се прави разграничение между линии за товарен транспорт (член 4), линии за пътнически транспорт (член 6) и линии до големи и малки италиански острови (член 8). На тази основа:

— по отношение на линиите до италианските острови размерът на публичната компенсация, определена в договорите за обществена услуга с двадесетгодишен срок, е подлежал на ежегоден преглед, ако поне при един от разходните елементи, отчетени при изчислението му, е настъпила промяна с повече от 5 % в сравнение с предходната година;

— що се отнася до линиите за пътнически транспорт, въз основа на годишните договори дружествата Italia, Lloyd Triestino, Adriatica и Tirrenia са могли да получават компенсация за предоставените морски услуги през тригодишния период, предвиден за прекратяването на дейностите. Годишните компенсации е трябвало да бъдат определени въз основа на очакваните разходи и приходи и да бъдат насочени към гарантиране на икономическия баланс на дружествата. За тази цел е било възможно да се извършва преглед на компенсацията в края на годината;

— що се отнася до линиите за товарен транспорт, дружествата от тогавашната Finmare Group, които са разкривали нови морски маршрути или са обслужвали съществуващите маршрути, са били в състояние да получават публична компенсация за максимален период от пет години, насочена към гарантиране на икономическия баланс на дружествата. В тази връзка е трябвало да се извършва преглед на компенсацията до 30 юни всяка година. Компенсацията за обслужване на съществуващи маршрути е могла да се предостави само въз основа на годишни договори.

(202) Накратко, по отношение на линиите за товарен и пътнически транспорт в Закон № 684/1974 и Указ № 501/1979 не са определени нито механизъм за стимулиране на ефикасността, нито възможност на оператора да се осигури разумна печалба от предоставяните обществени услуги. Освен това със Закон № 684/1974, както се изпълнява чрез Указ № 501/1979, за първи път е въведено разграничение между линиите за товарен и пътнически транспорт и е създаден различен компенсационен механизъм за двата вида услуги. Въпросният законодателен акт не уточнява кой механизъм се прилага към смесени линии (за товари и пътници).

(203) Закон № 856/1986 изменя допълнително компенсационния механизъм. В член 2 се предвижда, че по отношение на линиите за товарен транспорт от основно значение за националната икономика се предоставя начална субсидия за максимален период от пет години (считано от 1 януари 1985 г.). Що се отнася до съществуващите към 1 януари 1986 г. и обслужвани от Adriatica смесени линии между западния и източния бряг в средната и долната част на Адриатическо море, както и между Йонийско море и Източното Средиземноморие, съгласно членове 11 и 13 от Закон № 856/1986 субсидията за балансиране е трябвало да бъде изчислена въз основа на разликата между приходите и разходите, понесени при предоставянето на услугата, определени спрямо средностатистически и обективни параметри, и е трябвало да включва разумна възвръщаемост на инвестирания капитал. Договорите за обществени услуги е трябвало да включват подробности относно елементите, които трябва да бъдат взети предвид при изчисляването на субсидията, както и пълния списък на субсидираните маршрути, корабите, които трябва да се използват, и честотата. Субсидиите е трябвало да бъдат одобрени от министерствата на търговското корабоплаване, на публичното участие и на финансите.

(204) В Закон № 856/1986 не се уточнява какъв компенсационен механизъм ще се прилага по отношение на линията между Сардиния и Корсика, която е прехвърлена от Tirrenia на Saremar. В първоначалното споразумение тази линия се третира като каботажна, като за нея е предвидено финансиране в съответствие със същите правила.

(205) На последно място член 9, параграф 1 от Наредба-закон № 77/1989 гласи, че, считано от 1 януари 1990 г., ще се предоставя субсидия за балансиране за линиите от основно значение за гарантиране на услугите за пътнически и товарен транспорт, които ще бъдат определени от държавата по предложение на заинтересованите дружества. Що се отнася до линиите до островите, размерът на субсидията за балансиране е трябвало да бъде определен в договорите за обществени услуги, като за отправна точка се използват прилаганите от националното железопътно дружество тарифи за равностойни услуги и разстояния.

e) Оттегляне на предишни договори за обществена услуга и отмяна на законодателни актове

(206) Всички договори за обществена услуга във връзка с пътнически и товарен транспорт, подписани съгласно указите от 1936 г. ([47]), са били отменени през 1962 г. и заменени с нови договори, основани на новата правна рамка.

Заключение относно предоставената компенсация за международните линии

(207) Комисията не може да приеме аргумента на италианските органи, че изплатените на Adriatica и Saremar субсидии за обслужването на международни линии следва да се класифицират като съществуваща помощ на основание, че режимът на обществена услуга предшества влизането в сила на Договора за ЕО и Регламента за морския каботаж.

(208) Препратката към Регламента за морския каботаж не е от значение, защото този регламент не се отнася до международните линии.

(209) Освен това с оглед на посочените по-горе елементи (съображения 180—206) Комисията счита, че първоначалната схема за помощ е претърпяла значителни изменения, които са засегнали самото ѝ естество, и следователно се е превърнала в напълно нова схема за помощ. Тези изменения обхващат много, ако не и всички основни характеристики на първоначалната правна рамка, създадена с указите от 1936 г., като те са преправили изцяло въпросната рамка.

(210) Първо, обслужването на повечето международни маршрути, разгледани в настоящото решение, не е започнало преди влизането в сила на Договора за ЕО. Единственото изключение е маршрутът Бари/Дуръс, обслужван от Tirrenia. Комисията обаче отбелязва, че докато обхванатата от настоящата оценка линия Бари/Дуръс представлява смесен маршрут (за пътници и товари), линията, включена в списъка с маршрути от национален интерес, е представлявала единствено маршрут за пътнически транспорт. Освен това свързващият Сардиния и Корсика маршрут за пътнически транспорт, определен в списъка с маршрути от национален интерес, е бил Ла Мадалена/Палау/Бонифачо и първоначално е бил обслужван от Tirrenia. Комисията отбелязва, че смесените маршрути, създадени съгласно член 15 от Закон № 856/1986, които впоследствие са обслужвани от Saremar, представляват два отделни маршрута, а именно Ла Мадалена/Палау и Санта Тереза ди Галура/Бонифачо.

(211) Второ, правното основание за предоставяне на компенсация за обслужването на международните линии е било отменено след влизането в сила на Договора за ЕО.

(212) Трето, механизмът за изчисляване на размера на компенсацията за обслужването на маршрутите, обхванати от режима на обществена услуга, включително маржът на печалба и преразглеждането му са били изменени неколкократно в значителна степен.

(213) Четвърто, периодът, в който е могла да се предоставя компенсация, е бил удължаван многократно.

(214) Пето, бюджетните ресурси, предвидени за финансирането на линиите, предмет на обществена услуга, не са били определени през 1936 г. През 1962 г. за първи път е била въведена обща сума, която впоследствие е изоставена през 1974 г.

(215) Шесто, компенсационният механизъм за каботажните маршрути, предвиден в членове 8 и 9 от Закон № 684/1974, е започнал да се прилага към международните линии, обслужвани от Adriatica, едва по силата на член 13 параграф 4 от Закон № 856/1986. В това отношение Комисията изтъква, че дори основаната на разходи компенсация, предоставяна съгласно Закон № 684/1974, да се счете за подобна на компенсацията, основана на предвидения в указите от 1936 г. метод, това не може да се твърди за рамката, въведена със Закон № 600/1962, изискваща предварително да се предостави фиксирана сума и включваща стимули за ефикасност, която е останала в сила почти 13 години.

(216) Италианските органи заявиха, че целта на въведените след влизането в сила на Договора за ЕО изменения е била да се ограничи размерът на публичния принос. Посочените в съображения 209—215 по-горе елементи обаче показват, че тези изменения не просто са намалили компенсацията, предоставяна на дружествата, а са променили из основи естеството на мерките за помощ. В действителност всички тези изменения са били в състояние да повлияят на съвместимостта на компенсацията с вътрешния пазар, тъй като са променили потенциалните ѝ ефекти върху конкуренцията. Накратко, вместо да запази компенсационния механизъм непроменен, Италия е създала няколко различни системи за компенсация за международните маршрути, предмет на обществена услуга, след влизането в сила на Договора за ЕО.

([47]) Указ № 2081/1936 е отменен през 1974 г., а Указ № 2082/1936 — през 2008 г.

(217) Що се отнася до мненията, представени от бенефициерите по време на разследването, Комисията отбелязва, че те до голяма степен се припокриват с мненията на италианските органи. Според бенефициерите Комисията е дала мълчаливо разрешение за въпросните мерки, като дълго време е отлагала откриването на официалната процедура по разследване след информирането ѝ за субсидиите, предоставяни на дружествата от Tirrenia Group.

(218) При липсата на предварително уведомление по смисъла на член 108, параграф 3 от ДФЕС обаче евентуалната осведоменост на Комисията за различните законодателни текстове, с които се установяват годишните субсидии за предоставянето на морски услуги, и за първоначалните споразумения не означава предоставянето на мълчаливо разрешение. Фактът, че Комисията е информирана за дадена мярка и не предприема действия в тази връзка, сам по себе си не се отразява върху квалификацията като нова или съществуваща помощ ([48]).

(219) Поради горепосоченото Комисията счита компенсацията, предоставена за обслужването на международните маршрути, за нова помощ по смисъла на член 1 от новия процедурен регламент.

5.1.3. *Съвместимост на помощта*

5.1.3.1. Обща рамка

(220) Член 106, параграф 2 от ДФЕС гласи, че „предприятията, които са натоварени с функцията да оказват услуги от общ икономически интерес или които имат характер на фискален монопол, се подчиняват на разпоредбите, съдържащи се в Договорите, и в частност на правилата на конкуренцията, доколкото прилагането на тези правила не препятства юридически или фактически изпълнението на специфичните задачи, които са им възложени. Развитието на търговията не трябва да се засяга до степен, която би била в противоречие с интересите на Съюза“.

(221) В този член се предвижда дерогация от забраната за предоставяне на държавна помощ, предвидена в член 107 от ДФЕС, дотолкова доколкото помощта е необходима и пропорционална, в смисъл че липсата на помощ би засегнала изпълнението на услугите от общ икономически интерес (УОИИ) при приемливи икономически условия. Съгласно член 106, параграф 3 от ДФЕС Комисията трябва да осигури прилагането на разпоредбите на този член, като посочи, наред с другото, при какви условия счита, че са изпълнени критериите за необходимост и пропорционалност.

(222) На 31 януари 2012 г. влязоха в сила рамката на Европейския съюз държавна помощ под формата на компенсация за обществени услуги (2011 г.) (наричана по-нататък „рамката за УОИИ от 2012 г.“) и Решение 2012/21/ЕС на Комисията ([49]) (наричано по-нататък „решението за УОИИ от 2012 г.“). Считано от тази дата, съвместимостта на помощта под формата на компенсация за обществени услуги трябва да се проучва с оглед на критериите на решението за УОИИ от 2012 г. и на рамката за УОИИ от 2012 г.

(223) Рамката за УОИИ от 2012 г. се прилага към всяка неправомерна помощ, предоставена преди рамката да влезе в сила, във връзка с която Комисията взема решение след 31 януари 2012 г., с изключение на разпоредбите в точки 14, 19, 20, 24, 39 и 60 (вж. точка 69 от рамката за УОИИ от 2012 г.). В съответствие с това съвместимостта на компенсацията, предоставяна на регионалните дружества до изтичането на първоначалните споразумения на 31 декември 2008 г., попада в обхвата на рамката за УОИИ от 2012 г. и трябва да се оцени въз основа на съответните разпоредби, съдържащи се в нея, а именно:

а) помощта следва да бъде предоставена за действителна и правилно дефинирана услуга от общ икономически интерес, посочена в член 106, параграф 2 от ДФЕС;

б) предоставянето на УОИИ трябва да бъде възложена на съответното предприятие с един или повече актове. Във въпросния акт или актове следва да се посочи съдържанието и продължителността на задълженията за предоставяне на обществена услуга; предприятието, натоварено с тези задължения, и при необходимост съответната територия; същността на всички изключителни или специални права, предоставени на предприятието; описание на компенсационния механизъм и параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията; както и мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации;

([48]) Решения от 4 септември 2009 г., *Италия/Комисия*, T-211/05, ECLI:EU:T:2009:304, т. 76—78 и от 21 юли 2011 г., *Alcoa Trasformazioni*, C-194/09 P, ECLI:EU:C:2011:497, т. 127.

([49]) Решение 2012/21/ЕС на Комисията от 20 декември 2011 г. относно прилагането на член 106, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз за държавната помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставена на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 7, 11.1.2012 г., стр. 3).

в) размерът на компенсацията не трябва да надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, включително разумна печалба.

(224) В първоначалните споразумения е предвидено, че задълженията във връзка с маршрутите и пристанищата, които трябва да се обслужват, капацитетът на плавателните съдове, определени за въпросните морски линии, честотата на услугата и тарифите ще се определят подробно в петгодишни планове, които се представят от бенефициерите на публичните органи за одобрение. На тази основа Комисията счита, че задълженията за извършване на обществена услуга, наложени на дружествата, са произтичали едновременно от първоначалните споразумения, сключени с италианската държава през юли 1991 г., описаната по-горе правна рамка и петгодишните планове.

(225) В петгодишните планове са определени пристанищата и честотата на обслужване в активния сезон и извън него, както и видът на корабите, които трябва да се определят за всеки маршрут. Независимо от това създадената в тази връзка мрежа от услуги е могла да се адаптира в рамките на всеки петгодишен период в отговор на промени в търсенето по въпросните маршрути. Представената от италианските органи информация показа, че единствено съответните местни общности са могли да правят промени по честотата или разписанията, като отправят конкретни искания до министерството на транспорта. След това тези искания са били оценявани поотделно на междуведомствено равнище, като наред с другото е било проучвано финансовото им отражение върху оперативните разходи на съответното дружество. Следователно всяка промяна по мрежата от услуги в рамките на петгодишния период е подлежала на издаването на административно решение, насочено към бенефициерите.

(226) Към момента на приемане на решението от 2005 г. Италия е била представила на Комисията първите два петгодишни плана, обхващащи съответно периодите 1990—1994 г. и 1995—1999 г. Третият план (обхващащ периода 2000—2004 г.) все още не е бил одобрен към момента на приемане на решението от 2005 г. С министерския указ от 8 март 2000 г. на дружествата е било разрешено да продължат да изпълняват обществената услуга при условията, договорени в петгодишния план за периода 1994—1999 г., който през 1999 г. е бил в сила, в очакване на приемането на петгодишния план за периода 2000—2004 г.

(227) Както е посочено по-горе, след отмяната на решението от 2005 г. със съдебното решение от 2009 г. Италия потвърди, че в крайна сметка не са били приети петгодишни планове за периодите 2000—2004 г. и 2005—2008 г. Според италианските органи вместо това са договорени специални промени по задълженията за изпълнение на обществена услуга, наложени на операторите, с цел привеждане на услугите в по-добро съответствие с нуждите на местните общности, без обаче да се правят съществени промени по системата за обществени услуги.

(228) В съответствие с това Комисията отбелязва, че не са настъпили значителни промени в режима на обществена услуга в сравнение със ситуацията, представена в петгодишния план за периода 1994—1999 г., и поради това приема, че що се отнася до графика, честотата, корабите и тарифите, дружествата са продължили да предоставят услугите приблизително при същите задължения за изпълнение на обществена услуга до изтичането на първоначалните споразумения.

5.1.3.2. Действителна и правилно дефинирана УОИИ

(229) В съответствие с точки 12 и 13 от рамката за УОИИ от 2012 г. помощта трябва да бъде предоставена за действителна и правилно дефинирана УОИИ. По-специално държавите членки не могат да прикрепят специфични задължения за обществена услуга към услуги, които са вече предоставени или могат да бъдат предоставени задоволително от предприятия, извършващи дейност при нормални пазарни условия, като например цена, обективни качествени характеристики, непрекъснатост и достъп до услугата, отговарящи на публичния интерес, определен от държавата.

(230) При липса на конкретни правила на Съюза, определящи обхвата за съществуването на УОИИ, държавите членки разполагат с широка свобода да определят дадена услуга като УОИИ и съответно определянето на такива услуги от държава членка може да се поставя под въпрос от Комисията само в случай на явна грешка ([50]).

([50]) Вж. точка 46 от Съобщението на Комисията за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес (ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 4).

(231) В съответствие с член 1, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 4055/86 „правото на свободно предлагане на транспортни услуги по море между държави членки и между държави членки и трети страни се прилага за граждани на държави членки, които са установени в друга държава членка, различна от тази на лицето, за което са предназначени услугите“. За разлика от Регламента за морския каботаж ([51]) обаче Регламент (ЕИО) № 4055/86 не предвижда възможни изключения от принципа за право на свободно предлагане на международни транспортни услуги по море.

(232) Комисията е на мнение, че независимо от липсата на изрична разпоредба, регламентираща възможността държавите членки да сключват договори за обществена услуга по отношение на услугите за морски транспорт между държави членки или между държави членки и трети държави, Регламент (ЕИО) № 4055/86 не възпрепятства държавите членки да предприемат такива действия. Съгласно точка 9, втора подточка от Насоките на Общността за държавна помощ за морския транспорт (наричани по-нататък „Насоките за морския транспорт“) ([52]) „Комисията приема, че ако дадена международна транспортна услуга е необходима за справяне с неотложни потребности на обществения транспорт, може да бъде наложено ЗОУ или да бъде сключен ДОУ, при условие че всяка компенсация, свързана с тях, е предмет на горепосочените правила и процедури от Договора [правила и процедури от Договора, уреждащи държавната помощ, както са тълкувани от Съда]“.

(233) Поради това Комисията ще ограничи оценката си до въпроса дали Италия е считала международните транспортни линии, обслужвани от Adriatica и Saremar, за необходими за справяне с неотложни потребности на обществения транспорт.

Международни маршрути, обслужвани от Adriatica

(234) Adriatica е обслужвало международни маршрути между Италия и съответно Гърция, Албания, Черна гора и Хърватия.

(235) Комисията трябва да прецени дали по тези маршрути е имало конкурентни оператори, които са предлагали сходни или сравними услуги с услугите, предлагани от държавния оператор, които биха отговаряли на изискванията, определени от публичните органи. Италианските органи не са информирали Комисията за съществени промени по отношение на задълженията за извършване на обществена услуга или на ситуацията във връзка с конкуренцията по тези маршрути след отмяната на решението от 2005 г.

(236) Както е описано подробно по-долу, Adriatica е било натоварено със задача от общ интерес, водеща до загуби, които дружеството нямаше да понесе, ако беше действало в съответствие със собствените си търговски интереси.

— Италия/Гърция

(237) Морската линия Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, която свързва централните региони на Европейския съюз с един от отдалечените му региони, е била от централно значение за търговския и туристическия поток, особено с оглед на политическата нестабилност, довела до прекъсване на алтернативните сухопътни линии.

(238) През 1977 г. по съвместно искане на италианските и гръцките органи тази морска линия е била включена в списъка с железопътни маршрути и услуги за автомобилен превоз и корабоплаване, обхванати от международната конвенция от 7 февруари 1970 г. за железопътен превоз на пътници и багаж (CIV). За да бъде в състояние да предоставя предлаганите по този маршрут услуги за морски транспорт, Adriatica се е присъединило към общността „Eurail“.

(239) Предоставената на Комисията информация на срещата от 26 октомври 2001 г. показа, че между 1992 и 1999 г. Adriatica е изпълнявало средно 265 пътувания на година по този маршрут, като годишно е превозвало средно 161 440 пътници, 24 376 превозни средства и 104 437 линейни метра товари. Както е посочено от италианските органи в писмо от 17 февруари 2004 г., между 1996 и 1999 г. конкурентите на Adriatica не са предоставяли услуги със същите гаранции от гледна точка на качество на използваните кораби, както и, наред с другото, регулярността и честотата на услугата.

([51]) Член 4 от Регламента за морския каботаж предвижда възможност държавите членки да сключват договори за обществена услуга с корабоплавателни дружества, които участват в редовни услуги до, от и между острови, или да им налагат задължения за обществени услуги като условие за предоставяне на каботажни услуги. В допълнение член 4, параграф 2 от този регламент гласи, че като налагат задължения за обществена услуга, държавите членки трябва да се ограничават до изискванията, отнасящи се до пристанищата, които трябва да бъдат обслужвани, до регулярността, продължителността, честотата, капацитета за предоставяне на услугата, прилаганите тарифи и наемането на екипажа на плавателния съд, както и че, когато е уместно, трябва да бъде предоставена компенсация за задълженията за обществена услуга на всички собственици на кораби от Съюза.

([52]) Съобщение на Комисията C(2004) 43 — Насоки на Общността за държавна помощ за морския транспорт (ОВ C 13, 17.1.2004 г., стр. 3).

(240) Adriatica е обслужвало този маршрут до края на 1999 г. След изтичането на петгодишния план за периода 1995—1999 г. Adriatica е преустановило дейностите, извършвани с негови плавателни съдове по линията Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, и е спряло да получава публични субсидии за обслужването на този маршрут. За да гарантира услугите за пътнически транспорт между Бриндизи и Патра, обхванати от конвенцията CIV, между 2000 и 2004 г. Adriatica е сключило договорни споразумения с други морски оператори.

(241) Комисията счита, че италианските органи са имали право да покриват оперативните загуби във връзка с редовни услуги до пристанища, обслужващи отдалечени региони на Съюза, когато действието на пазарните сили не би гарантирало достатъчно ниво на обслужване. Въз основа на горепосоченото Комисията счита, че предоставянето на публични субсидии за обслужването на този маршрут по принцип може да бъде обосновано.

(242) Комисията достига до заключението, че обслужването от Adriatica на морските линии между Италия и Гърция е представлявало действителна УОИИ.

— Италия/Албания

(243) Линиите до Албания са започнали да се обслужват през 1983 г., когато въз основа на двустранно споразумение между Италия и Албания от 1983 г. ([53]) Adriatica е разкрило смесения маршрут за пътнически и товарен транспорт Триест/Дуръс. Между 1991 и 1998 г. движението между Италия и Албания се е увеличило експоненциално: от 20 096 пътници през 1991 г. на 357 078 през 1999 г. Обслужваните от Adriatica линии (Триест/Дуръс, Анкона/Дуръс и Бари/Дуръс) са били необходими, за да се удовлетворят потребностите на местното население, особено на групите с по-ниски доходи, както и да се запазят добри съседски отношения с Албания. Интересът на Италия към последния аспект се обяснява със силните исторически, политически и икономически връзки между двете държави, няколкото стотици хиляди албанци мигранти, които са се преместили в Италия през 20-ти век, и известния брой италиански колонизатори, които са живеели в Албания до 1992 г. Освен това през 90-те години на 20 в. фериботите на Adriatica са изпълнявали ключова роля за логистичната и хуманитарна подкрепа, която Италия е предоставяла на Албания по време на албанската политическа криза, последвала падането на режима в тази държава.

(244) Adriatica е било обхванато от ограничения от гледна точка на маршрутите, които е трябвало да се обслужват, тяхната честота и приложимите тарифи (които са били определяни предварително от Италия), както и от гледна точка на използваните кораби/фериботи, които е трябвало да бъдат разрешени от италианската администрация.

(245) По маршрута Триест/Дуръс (пътуване с продължителност 25 часа) Adriatica не се е конкурирало с други оператори. През периода 1995—1998 г. Adriatica е обслужвало маршрута два пъти седмично през цялата година с фериботи, превозващи пътници и товари. Максималният предлаган капацитет е бил 800 пътници при отплаване. През 1999 г. след изменението на петгодишния план за периода 1995—1999 г., одобрен с министерски указ от 17 юли 1998 г., Adriatica е предоставяло само услуги за товарен транспорт по този маршрут. Считано от 2000 г. (т.е. след изтичането на втория петгодишен план), Италия е взела решение да преустанови този маршрут, тъй като движението по линията е започнало да намалява и е било ясно, че частните оператори, навлизащи на този пазар, са щели да осигуряват достатъчно услуги по линията.

(246) По маршрута Анкона/Дуръс (пътуване с продължителност 18—19 часа) Adriatica също не се е конкурирало с други оператори. В съответствие с плана за периода 1995—1999 г. Adriatica е трябвало да обслужва този маршрут два пъти седмично. През 2001 г. Adriatica е обслужвало този маршрут четири пъти седмично с пет ферибота, превозващи пътници и товари. Максималният предлаган капацитет е бил 800—1080 пътници (в зависимост от вида на ферибота) при отплаване. Маршрутът се е обслужвал до 2004 г., когато Adria Ferries е навлязло на пазара с достатъчен капацитет, така че да задоволи търсенето на пазара (използване на ферибот с капацитет от 800 пътници и 25 камиона).

(247) По маршрута Бари/Дуръс (пътуване с продължителност 8 часа) Adriatica се е конкурирало с други оператори (от ЕС и извън ЕС), които обаче са използвали стари кораби и са предоставили услуги, които не са гарантирали необходимата регулярност и надеждност, така че да се задоволят потребностите на населението. В съответствие с плана за периода 1995—1999 г. Adriatica е трябвало да обслужва този маршрут четири пъти седмично. През 1998 г. след одобрено от министерството изменение на плана Adriatica е обслужвало този маршрут три пъти седмично. Общият предлаган капацитет целогодишно е бил 1080 пътници при отплаване. Данните относно търсенето през 2001 г. показват, че Adriatica е било единственото дружество, обслужващо този маршрут, което е било в състояние целогодишно да задоволява търсенето в пълния му размер (т.е. 530 пътници дневно извън активния сезон и 1050 пътници дневно през активния сезон). Освен това цените на Adriatica не са били по-ниски от разходите на неговите конкуренти. Предоставената от италианските органи информация, след като Общият съд е отменил решението от 2005 г., показва, че резултатите по маршрута Бари/Дуръс в периода 2004—2008 г. са били положителни. Въпреки че италианските органи не бяха в състояние да предоставят данни по линии за 2002 и 2003 г., в своя отговор от 21 декември 2018 г. те потвърдиха, че Adriatica не е получило никаква компенсация за обслужването на маршрута в периода 2002—2008 г.

([53]) С член 5 от протокола Adriatica и албанското дружество Transship са натоварени със задачата да организират договорености за предоставянето на услуги по този маршрут.

(248) Комисията достига до заключението, че Adriatica е било единственото дружество в състояние да гарантира редовни и надеждни услуги за пътнически и товарен транспорт с ферибот по маршрутите Триест/Дуръс(до 2000 г.), Анкона/Дуръс (до 2004 г.) и Бари/Дуръс (до края на 2001 г.) и че услугите за морски транспорт, предоставяни от Adriatica по тези маршрути, са представлявали действителни УОИИ. Що се отнася до услугите, предоставяни от Adriatica по маршрута Бари/Дуръс в периода 2002—2008 г., не е необходимо да се оценява дали в този период са били налице действителни УОИИ, тъй като на Adriatica не е предоставена помощ като компенсация за предоставянето на тези услуги.

— Италия/Черна гора

(249) Що се отнася до линиите между Италия и Черна гора, Adriatica е обслужвало маршрутите Анкона/Бар и Бари/Бар. И двете линии са разкрити от Adriatica през 1997 г. въз основа на отправено от органите на Черна гора искане за редовна морска линия между търговското пристанище на страната и северните и южните пристанища на Италия, като временно са били преустановени през 1999 г. поради войната в Косово. По онова време Италия е имала интерес да гарантира редовни линии до и от Черна гора, за да засили регионалното сътрудничество и подкрепата за процеса на демократизация на държавите от Съюзна република Югославия (т.е. Сърбия и Черна гора). Бар е представлявал единственият достъп до море на Съюзна република Югославия.

(250) Морската линия Анкона/Бар е била възобновена през 2000 г. по искане на органите на Черна гора, които през 2001 г. дори са отправили искане да се увеличи честотата на услугите, предоставяни от Adriatica. По този маршрут, който е бил обслужван до 2004 г., Adriatica никога не се е конкурирало с други оператори.

(251) Морската линия Бари/Бар се е обслужвала от Adriatica единствено през 1997 и 1998 г. По този маршрут Adriatica се е конкурирало с двама оператори (държавното фериботно дружество на Черна гора и един словенски оператор), които не са предлагали същите гаранции от гледна точка на качеството на корабите.

(252) В рамките на този контекст Комисията достига до заключението, че услугите за морски транспорт, предоставяни от Adriatica между Италия и Черна гора, са представлявали действителни УОИИ, тъй като Adriatica е било единственото дружество, което е гарантирало редовни и надеждни услуги за пътнически и товарен транспорт с ферибот по тези маршрути.

— Италия/Хърватия

(253) Що се отнася до линиите между Италия и Хърватия, Adriatica е обслужвало маршрутите Анкона/Сплит и Бари/Дубровник.

(254) Обслужването на морската линия Анкона/Сплит между Италия и Хърватия, предоставено на частни оператори през 1960 г., е било прехвърлено на Adriatica със Закон № 42 от 27 февруари 1978 г. Предоставената от италианските органи информация показва, че услугите са били преустановени през 1991 г. и впоследствие са били възобновени през 1994 г. по изрично искане на правителството на Република Хърватия. Освен това Италия е имала интерес да гарантира редовни линии до Хърватия (и по-специално до региона Далмация) с оглед на значителния брой италианци и хора от италиански произход, живеещи в региона. Въпреки колебанията в резултат на кризата в Косово движението се е увеличило значително от 1994 г. насам. Adriatica е използвало смесен плавателен съд, с който целогодишно е извършвало по две пътувания седмично, докато останалите оператори (един оператор от Хърватия, един от Либия и един от Европейския съюз) по същество са осъществявали дейност само през летния сезон и не са изпълнявали всички изисквания във връзка с услугата, посочени от италианските органи в споразумението. Маршрутът е бил закрит през 2006 г.

(255) Морската линия Бари/Дубровник се е обслужвала от Adriatica единствено през 1997 и 1998 г. Единственият конкурент по този маршрут е било държавното фериботно дружество на Хърватия.

(256) В рамките на този контекст Комисията достига до заключението, че услугите за морски транспорт, предоставяни от Adriatica между Италия и Хърватия, са представлявали действителни УОИИ, тъй като Adriatica е било единственото дружество, което е гарантирало редовни и надеждни услуги за пътнически и товарен транспорт с ферибот по тези маршрути.

Международни маршрути, обслужвани от Saremar

(257) Saremar е обслужвало международния маршрут Санта Тереза ди Галура/Бонифачо между Сардиния и Корсика.

(258) Комисията счита, че обслужването от Saremar на маршрута Сардиния/Корсика (Санта Тереза/Бонифачо) отговаря на действителна потребност, която не е могла да бъде задоволена единствено от пазара.

(259) По-специално по този маршрут Saremar целогодишно е извършвало две двупосочни пътувания на ден, като е използвало смесен кораб с общ капацитет за 560 пътници и 51 моторни превозни средства. Предоставената от италианските органи информация показва, че това представлява трансгранична линия на кратко разстояние (10 морски мили) предимно от местен интерес както за общностите в Сардиния, така и за общностите в съседна Корсика. Целта на редовната линия между Санта Тереза и Бонифачо е била преди всичко да се гарантира мобилността на трансграничните работници между южната част на Корсика и северната част на Сардиния. Предоставената от италианските органи информация показва, че тази линия изрично е била поискана от местните общности в Сардиния и Корсика.

(260) Предоставяната от конкурента услуга не е отговаряла на изискванията за регулярност и честота, наложени от италианските органи. Освен това обслужването от въпросния оператор извън активния сезон не е било постоянно.

(261) Поради горепосоченото Комисията счита, че целта, която представлява изразена от съответните местни и регионални органи легитимна обществена потребност от целогодишно предоставяне на редовни услуги между два островни региона, не е могла да се изпълни от свободното действие на пазарните сили. Следователно международният маршрут, обслужван от Saremar, представлява действителна УОИИ.

5.1.3.3. Подходящ акт за възлагане

(262) В съответствие с точки 15 и 16 от рамката за УОИИ от 2012 г. на бенефициерите изрично е възложено предоставянето на въпросните услуги посредством първоначалните споразумения и — за приложимите периоди — петгодишните планове, в които ясно се посочват съдържанието и продължителността на задълженията за извършване на обществена услуга, бенефициерите и компенсационният механизъм.

(263) Първоначалните споразумения представляват договори за обществена услуга, сключени от италианската държава с всяко от петте регионални дружества от бившата Tirrenia Group. С тези договори дружествата са натоварени със задължението да предоставят услугите (от гледна точка на линии, честота, вид на плавателните съдове и тарифи — вж. съображение 97), описани в петгодишните планове, като в тях са определени основните правила, залегнали в основата на прилагания в петгодишните планове компенсационен механизъм. Както е посочено в съображения 95 и 96, в първоначалните споразумения е било определено, че размерът на годишната субсидия трябва да бъде установен въз основа на представено от бенефициера предложение и трябва да бъде одобрен от министерството. В първоначалните споразумения се описват подробно различните приходни и разходни елементи, които трябва да се вземат предвид при изчисляването на компенсацията и на възвръщаемостта на инвестирания капитал. В член 3 от първоначалните споразумения също така са предвидени договорености за избягване и възстановяване на свръхкомпенсация. От една страна, регионалните дружества са били длъжни да съобщят незабавно на министерството за всяка съответна промяна в резултатите, предвидени в представеното предложение, така че компенсацията да може да се коригира своевременно. От друга страна, липсата на свръхкомпенсация се е контролирала и в последващ план, като регионалните дружества са били длъжни да върнат на държавата всяка прекомерна сума, която са получили.

(264) Тези съображения се прилагат по еднакъв начин за всички регионални дружества.

5.1.3.4. Пропорционалност на компенсацията

(265) В съответствие с предоставената от Италия информация компенсацията, изплащана на Adriatica и Saremar за обслужването на международните маршрути, е съответствала на нетните загуби, отчетени по маршрутите.

(266) Що се отнася до въпроса дали компенсацията е разумна, въз основа на изложеното в съображения 168 и 163—172 Комисията счита, че компенсацията е била ограничена до нетните разходи, понесени при предоставянето на услугите, и че възвръщаемостта, която е била позволена на оператора, е била разумна в съответствие с точки 21 и 22 от рамката за ОУИИ от 2012 г. Освен това поне от 1 януари 2004 г. са се водели отделни счетоводни отчети за всяка линия по отношение на всички дейности, свързани с предоставянето на обществена услуга, наложено от Италия на регионалните дружества. Поради това може да се заключи, че регионалните дружества са спазвали задължението за прозрачност, въведено с Директива 2006/111/ЕО на Комисията ([54]) (вж. точка 18 от рамката за УОИИ от 2012 г.).

(267) Специално по отношение на инвестициите, предвидени в петгодишните планове, в решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения относно договореностите за финансиране във връзка с необходимите инвестиции, за да се предоставят субсидираните услуги съгласно първоначалните споразумения. По-специално Комисията счете за необходимо да оцени степента, до която разходите за придобиване и амортизация на корабите, са включени в изчислението на годишната компенсация. Освен това фактът, че на регионалните дружества е била гарантирана субсидия, която е включвала разходите за амортизация на техния флот до 2008 г., е можел да се счита за скрита гаранция от страна на Италия, която е позволила на държавния оператор да не поема присъщия на всяка инвестиция икономически риск.

([54]) Директива 2006/111/ЕО на Комисията от 16 ноември 2006 г. относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия (ОВ L 318, 17.11.2006 г., стр. 17).

(268) Съгласно първоначалните споразумения регионалните дружества е трябвало да използват плавателни съдове на по-малко от двадесет години по субсидираните маршрути, както и да притежават тези плавателни съдове (освен ако публичните органи изрично ги освободят от това изискване). В резултат на това задължение, което представлява задължение за извършване на обществена услуга, регионалните дружества са подновили значителна част от своя флот през периода на прилагане на първоначалните споразумения с оглед на възрастта, която са достигнали използваните плавателни съдове по маршрутите, обхванати от първия петгодишен план (1990—1994 г.). Освен това видовете кораби, които е трябвало да бъдат използвани по всеки маршрут, обслужван от дружествата, са били определени с министерския указ, с който се одобрява или изменя всеки петгодишен план. Придобиването на нов кораб, подобно на прехвърлянето или извеждането от експлоатация на най-старите кораби, е трябвало да бъде разрешено с министерски указ, в който също така се е посочвала услугата, за която е бил предназначен плавателният съд. Инвестициите на регионалните дружества също така е трябвало да бъдат в съответствие със стратегията за развитие на услугите, предвидени през референтния петгодишен период, както са посочени в одобрения от публичния орган петгодишен план.

(269) С оглед на тези специфични правила Комисията проучи дали през петгодишните периоди 1990—1994 г. и 1995—1999 г. разходите за придобиване и за амортизация на корабите, използвани от регионалните дружества по маршрутите, предмет на обществена услуга, са изпълнявали изискванията, посочени от италианските органи, и са били отчитани по пропорционален начин при изчисляването на компенсацията. Предоставената от италианските органи информация показва, че едновременно с въвеждането на нови плавателни съдове по-старите съдове са били извеждани от експлоатация, в резултат на което не е отчетено цялостно увеличение на капацитета във връзка с обновяването на флота на регионалните дружества.

(270) По отношение на разходите за придобиване на нови плавателни съдове същата информация показа, че: i) тези покупки са били направени отчасти със собствени ресурси на дружеството и отчасти посредством банкови заеми; ii) лихвените проценти, начислявани от съответните кредитни институции, са били в съответствие с процентите, начислявани в същия период на дружества със съпоставим размер и оборот в други сектори на икономиката ([55]); iii) регионалните дружества не са разполагали с директна гаранция от италианските органи за погасяването на тези заеми. Комисията признава, че самото съществуване на споразумение с държавата е дало увереност на инвеститорите, че сключените с тях спогодби ще бъдат изпълнени, и е позволило на регионалните дружества да модернизират своя флот, без да поемат икономическите рискове, които един търговски оператор би бил принуден да поеме. Това предимство обаче е присъщо за договореностите, въведени с първоначалните споразумения, които са били сключени за двадесетгодишен период преди влизането в сила на Регламента за морския каботаж и Насоките за морския транспорт. Освен това, както вече бе отбелязано, придобитите нови плавателни съдове от регионалните дружества в съответствие с първоначалните споразумения са били предназначени изключително за редовните услуги, посочени в петгодишните планове. В съответствие с това въпросното предимство е представлявало неразделна част от първоначалните споразумения.

(271) Що се отнася до разходите за амортизация на корабите, които регионалните дружества използват по маршрутите, обхванати от петгодишните планове, Комисията отбелязва, че те представляват част от разходните елементи, които съгласно условията на член 5 от първоначалните споразумения са се включвали в изчислението на годишната субсидия. В съответствие с критериите, определени в първоначалните споразумения, амортизацията се е изчислявала линейно за двадесетгодишен период, с изключение на свръхвисокоскоростни плавателни съдове, по отношение на които периодът е бил намален на петнадесет години. Тъй като проучването на аналитичните сметки по тези маршрути не разкри никакви елементи на свръхкомпенсация, Комисията счита, че въведеният с първоначалните споразумения механизъм, с който амортизацията на корабите се отчита при изчислението на годишната компенсация, може да бъде разрешен съгласно член 106, параграф 2 от ДФЕС.

(272) Предоставянето на УОИИ предполага използването на плавателни съдове, чийто вид и капацитет се посочват предварително от публичните органи, като по този начин амортизацията им може да се отчете при изчисляването на годишната компенсация, при условие че въпросните плавателни съдове са придобити от дружеството при нормални условия на пазара и с цел изпълнение на задачите, които са му възложени, както и че се използват изключително за редовни транспортни услуги по обхванатите от споразумението маршрути.

(273) По отношение на регионалните дружества Комисията отбелязва, че всички въпросни плавателни съдове са били използвани изключително за обществени услуги и че в резултат на това амортизацията им може да бъде отчетена изцяло при изчислението на годишната субсидия. Същото важи за необходимите за предоставяне на услугите инвестиции, изисквани от италианските органи за петгодишния период 2000—2004 г., които от гледна точка на вид и капацитет отговарят на ангажиментите, поети от тези органи във връзка с нивото на обслужване.

([55]) Например придобиването на два високоскоростни плавателни съда е било финансирано със заем от Banco di Napoli през 1999 г. на стойност 160 милиарда ITL при променлив лихвен процент, който е равен на шестмесечен EURIBOR, увеличен с 0,40 %, и с 10-годишен срок на погасяване. Предоставената от италианските органи информация показва, че по същото време същата кредитна институция е отпуснала заеми на други големи дружества при практически идентични условия.

(274) С оглед на горепосоченото Комисията също така отбелязва, че необходимостта от амортизация на изискваните инвестиции за предоставянето на услугата е оправдала относително дългата продължителност на периода на възлагане (вж. точка 17 от рамката за УОИИ от 2012 г.).

(275) Що се отнася до допълнителните инвестиции, предвидени в бизнес плана за периода 1999—2002 г., изпълнението на този план е било преустановено вследствие на откриването на официалната процедура по разследване и така и не е било възобновено.

5.1.3.5. Нарушение на конкуренцията в противоречие с интересите на Съюза

(276) Процедурата съгласно член 108 от ДФЕС не трябва да доведе до резултат, който е в противоречие с конкретните разпоредби от Договора ([56]). Поради това Комисията не може да обяви за съвместима с вътрешния пазар държавна помощ, определени условия от която са в противоречие с други разпоредби от Договора. Задължението на Комисията да гарантира прилагането на членове 107 и 108 от ДФЕС, което е в съответствие с други разпоредби на Договора, е още по-необходимо, когато тези други разпоредби също преследват целта за постигането на ненарушена конкуренция на вътрешния пазар, както е в настоящия случай ([57]).

(277) Спазването на изискванията, посочени в рамката за УОИИ от 2012 г., както е оценено по-горе, обикновено е достатъчно, за да се гарантира, че помощта не нарушава конкуренцията по такъв начин, че това да противоречи на интересите на Съюза (вж. точка 51 от рамката за УОИИ от 2012 г.).

(278) По отношение на Adriatica обаче Комисията отбелязва, че между 30 октомври 1990 г. и юли 1994 г. Adriatica е участвало в ценови картел във връзка с тарифите за търговски превозни средства по маршрута Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра в нарушение на член 101 от ДФЕС ([58]), докато все още е получавало помощ за обслужването на този маршрут. След приемането на решението от 2005 г. Съдът потвърди тази оценка ([59]).

(279) Компенсацията за обществена услуга, изплатена за обслужването на маршрута Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра между януари 1992 г. и юли 1994 г., когато бенефициерът е участвал в ценови картел, забранен от член 101 от ДФЕС, не може да се счита за съвместима с вътрешния пазар. Макар че целта на компенсацията за обществена услуга да е била именно улесняване на транспорта на стоки и пътници по маршрута Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, бенефициерът на помощта е участвал в ценови картел, който е възпрепятствал транспорта на стоки по същия маршрут. Поради това участието на Adriatica в картела е било в пряко противоречие с целта на помощта за УОИИ, която е била предоставена на Adriatica, за да се улесни морският транспорт по този маршрут.

(280) От това следва, че установяването, че е налице несъвместима помощ и съответно нареждането тази помощ да бъде възстановена не би представлявало нова санкция, както твърди Италия. Тази несъвместимост просто произтича от участието на бенефициера на помощта в картел във връзка с услугите, които бенефициерът се е предполагало да направи по-достъпни за клиентите, вместо да бъдат обхванати от картел в ущърб на клиентите. Предвид вида на услугата, обхванатата от публична компенсация, която е била насочена едновременно към търговски превозни средства, пътници и товари, участието на бенефициера в картел с цел фиксиране на цените за транспорта на търговски превозни средства позволява достигането до някои заключения за линията като цяло. Картелът е бил насочен именно към движението на търговски превозни средства, което италианските органи са искали да улеснят посредством субсидията.

(281) Освен това картелът е нарушил в значителна степен конкуренцията на съответния пазар, т.е. по маршрута Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, докато помощта за УОИИ по същия маршрут е следвало да бъде предоставена по такъв начин, че да се ограничи до минимум нарушението на конкуренцията. Участието на бенефициера в ценови картел по този маршрут е увеличило нарушаващите конкуренцията ефекти на помощта, като в резултат на това тя е оказала значителни неблагоприятни ефекти върху други държави членки и върху функционирането на вътрешния пазар. Освен това е оправдано да се предположи, че при липсата на публичните субсидии Adriatica не би разполагало с икономическия капацитет да участва в картела.

(282) На последно място, по онова време Adriatica е било под пълния контрол на държавно дружество. Поради това онази част от италианските органи е знаела за картела и неблагоприятния му ефект върху клиентите, докато друга част от италианските органи е продължила да предоставя помощта за УОИИ, която е следвало да бъде в помощ на клиентите по същия маршрут с възможно най-малко нарушения на конкуренцията.

([56]) Вж. решение от 21 май 1980 г., *Комисия/Италия*, C-73/79, EU:C:1980:129, т. 11, решение от 15 юни 1993 г., *Matra SA/Комисия*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, т. 41 и решение от 19 септември 2000 г., *Германия/Комисия*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, т. 78.

([57]) Решение от 15 юни 1993 г., *Matra SA/Комисия*, C-225/91, ECLI:EU:C:1993:239, т. 42 и 43.

([58]) Решение 1999/271/ЕО на Комисията от 9 декември 1998 г. относно процедура по прилагане на член 85 от Договора за ЕО (IV/34466 — гръцки фериботи) (ОВ L 109, 27.4.1999 г., стр. 24), потвърдено по тази точка със съдебно решение от 11 декември 2003 г., *Adriatica di Navigazione/Комисия*, T-61/99, ECLI:EU:T:2003:335.

([59]) Определение от 16 февруари 2006 г., *Adriatica di Navigazione/Комисия*, C-111/04 P, ECLI:EU:C:2006:105.

(283) С оглед на горепосочените съображения Комисията достига до заключението, че изплатената на Adriatica помощ под формата на компенсация за обществена услуга за обслужването на маршрута Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра между януари 1992 г. и юли 1994 г. е несъвместима с вътрешния пазар.

5.2. **Преференциалното данъчно третиране**

(284) В периода 1996—2008 г. плавателните съдове на Tirrenia Group са се ползвали от преференциално данъчно третиране по отношение на доставките за тях на гориво и на смазочно масло, използвано като гориво за корабоплаване.

(285) Италия е въвела това преференциално третиране с Наредба-закон № 504 от 26 октомври 1995 г. и с решение от 2 март 1996 г. е разширила неговото приложно поле, така че да обхваща всички плавателни съдове на док в пристанище във връзка с техническо обслужване.

(286) В своето решение от 10 май 2005 г. по дело C-400/99 Съдът достигна до заключението, че данъчното третиране е следвало да не се преустановява на основание, че представлява неправомерна помощ, тъй като през 1996 г. италианските органи са разширили третирането, така че да обхваща всички плавателни съдове на док в пристанище във връзка с техническо обслужване.

(287) Като оставя настрана въпроса дали тази мярка представлява държавна помощ, Комисията отбелязва, че след решението от 2005 г. не са предприети никакви действия във връзка с тази мярка нито от нея, нито от Италия по искане на Комисията. Поради това, ако Комисията приеме решение към този момент, то ще бъде обхванато от изтичането на 10-годишния давностен срок ([60]).

(288) С оглед на горепосоченото Комисията достига до заключението, че преференциалното данъчно третиране ще се счита за съществуваща помощ по член 17 от новия процедурен регламент.

6. **ЗАКЛЮЧЕНИЯ**

(289) Компенсацията за обществена услуга, предоставяна на регионалните дружества от бившата Tirrenia Group за обслужването на *каботажни* маршрути до края 2008 г., представлява съществуваща помощ по член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж от 1992 г.

(290) Компенсацията за обществена услуга, предоставяна на Saremar и Adriatica за обслужването на *международни* маршрути съгласно първоначалните споразумения до края на 2008 г., представлява нова помощ. Тази помощ е съвместима с вътрешния пазар, с изключение на помощта, предоставена на Adriatica за периода между януари 1992 г. и юли 1994 г. за обслужването на линията Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, която е несъвместима с вътрешния пазар, тъй като е тясно свързана с картел, забранен от член 101 от ДФЕС.

(291) Преференциалното данъчно третиране на доставките на гориво и смазочно масло, приложимо към плавателните съдове на Tirrenia Group в периода 1995—2008 г., представлява съществуваща помощ съгласно член 17 от новия процедурен регламент.

7. **ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ**

(292) В съответствие с Договора за функционирането на Европейския съюз и постоянната практика на съдилищата на Съюза Комисията е компетентна да реши, че съответната държава членка трябва да измени или отмени държавна помощ, когато установи, че тя е несъвместима с вътрешния пазар ([61]). Съгласно установената практика на съдилищата на Съюза наложеното на дадена държава членка с решение на Комисията задължение за отмяна на несъвместима с вътрешния пазар помощ има за цел възстановяване на съществувалото преди това положение ([62]).

(293) В този контекст съдилищата на Съюза са постановили, че целта е постигната, когато бенефициерът е изплатил сумите, предоставени чрез неправомерна помощ, като по този начин се е отказал от предимството, с което се е ползвал спрямо конкурентите си на вътрешния пазар, и ситуацията отпреди плащането на помощта е възстановена ([63]).

(294) В съответствие със съдебната практика член 16, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2015/1589 гласи, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от бенефициера“.

([60]) Тъй като решението от 2005 г. (прието на 16 март 2004 г.) е било предмет на производство пред Съда между 24 юни 2004 г. и 4 март 2009 г., 10-годишният давностен срок е започнал да тече след последното действие, предприето от Комисията по въпросната мярка, бил е замразен по време на производството пред Съда и е изтекъл в края на ноември 2018 г. (26 ноември 2018 г.).

([61]) Решение от 12 юли 1973 г., *Комисия/Германия*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, т. 13.

([62]) Решение от 21 март 1990 г., *Белгия/Комисия*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, т. 66.

([63]) Решение от 17 юни 1999 г., *Белгия/Комисия*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, т. 64 и 65.

(295) По този начин с оглед на факта, че предоставената на Adriatica мярка, посочена в съображение 290, е била приведена в действие в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС и следва да се счита за неправомерна и несъвместима помощ, тя се възстановява с цел възстановяване на съществувалото преди предоставянето ѝ положение на вътрешния пазар. Върху сумата, която трябва да се възстанови, се начислява лихва до ефективното ѝ възстановяване.

(296) На 22 юли 2004 г., считано от 1 септември 2004 г., Adriatica се е сляло с Tirrenia и второто дружество е поело маршрутите, обслужвани от Adriatica. Всички активи, пасиви и текущи договори са били поети от Tirrenia, което е единственото останало дружество след сливането.

(297) След приемането на решението от 2005 г. Италия нареди възстановяването на помощта, предоставяна на Adriatica от януари 1992 г. до юли 1994 г. за обслужването на линията Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, която италианските органи изчисляват на 8 651 600 EUR към 31 декември 2006 г. (главница в размер на 3 207 810 EUR и лихви в размер на 5 443 790 EUR) ([64]). В адресираното си до Tirrenia нареждане за възстановяване от 28 февруари 2007 г. Италия е посочила, че дружеството е длъжно да изплати допълнителна сума за периода между 1 януари 2007 г. и действителната дата на изплащане на горепосочената сума. На 26 март 2007 г. Tirrenia е изплатило 8 651 600 EUR. В писмото си от 21 декември 2018 г. Италия потвърди, че след съдебното решение от 2009 г., с което се отменя решението от 2005 г., тя не е върнала възстановените суми на бенефициера. Въз основа обаче на информацията, с която разполага Комисията, изглежда от Tirrenia не е било поискано да изплати допълнителни средства за натрупаните лихви между 31 декември 2006 г. и 26 март 2007 г.

(298) Поради това Комисията отбелязва, че италианските органи ще трябва да преизчислят общия размер на дължимите лихви, натрупани върху главницата на помощта, чийто размер е изчислен на 3 207 810 EUR, от датата, на която помощта е предоставена на разположение на бенефициера, до датата на пълното изплащане. След това италианските органи ще приспаднат от изчислената по този начин сума лихвата, която вече е платена от бенефициера на 28 февруари 2007 г.

(299) Комисията отбелязва, че през 2007 г. Италия е считала и към декември 2018 г. е продължавала да счита, че Tirrenia е длъжно да възстанови помощта, предоставена на Adriatica, както е описана в съображение 297. Освен това Tirrenia е приело тази констатация, като е възстановило дължимата от Adriatica помощ, както е описано в съображение 297. Комисията обаче също така ще анализира отделно евентуалната икономическа приемственост между Adriatica и Tirrenia, за да определи кое дружество е длъжно да възстанови помощта.

8. **ИКОНОМИЧЕСКА ПРИЕМСТВЕНОСТ**

(300) Когато е налице последваща продажба или прехвърляне на бенефициера на неправомерна и несъвместима държавна помощ, задължението за възстановяване на помощта може да бъде разширено, така че да обхване други предприятия, на които са прехвърлени дялове или стопанската дейност на бенефициера (предприятие приемник) ([65]). Всяко предприятие, което продължава стопанската дейност на първоначалното предприятие, следва да се счита за получател на държавната помощ, при условие че са налице аспекти от прехвърлянето, които сочат действителна приемственост на стопанската дейност. Освен това в случай на сливане или други форми на стопанска реорганизация задължението за възстановяване на помощта може да бъде прехвърлено на субекта, който продължава да съществува ([66]). От друга страна, ако може да бъде демонстрирано, че ползата от неправомерната помощ остава при първоначалния получател (независимо от прехвърлянето на част от неговите активи), задължението за възстановяване ще продължи да се носи от първоначалния получател на помощта.

(301) В съответствие с решението на Съда от 8 май 2003 г. по дело *Италия и SIM 2/Комисия* ([67]), на което Комисията основа своите решения относно Olympic Airlines, Alitalia и SERNAM ([68]), оценката на икономическата приемственост между бенефициера на помощта и предприятието, на което са прехвърлени неговите активи, се

([64]) Тази сума бе изчислена от работна група, създадена с междуведомствен указ, издаден на 3 декември 2004 г.

([65]) Решение от 21 март 1991 г., *Италия/Комисия*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, т. 57. Чрез връщането на помощта бенефициерът трябва да се лиши от предимството, което е имал преди това на пазара, като се възстановява съществуващото преди предоставянето на помощта положение.

([66]) Решение на Съда от 7 март 2018 г., *SNCF Mobilités/Комисия*, C-127/16 P, ECLI:EU:C:2018:165, т. 113.

([67]) Решение на Съда от 8 май 2003 г., Италианска република и SIM 2 Multimedia SpA/Комисия, съединени дела C-328/99 и C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([68]) Решение на Комисията от 17 септември 2008 г., Държавна помощ N 321/2008, N 322/2008 и N 323/2008 — Гърция — Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/ Olympic Airways Services; Решение на Комисията от 12 ноември 2008 г., Държавна помощ N 510/2008 — Италия — Продажба на активи на Alitalia; Решение на Комисията от 4 април 2012 г., SA.34547 — Франция — Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire.

установява чрез набор от показатели. Следните фактори могат да се вземат под внимание, но не трябва да са изпълнени кумулативно, за да се установи наличие на икономическа приемственост между две дружества ([69]):

— дали продажната цена съответства на пазарна цена или не;

— обхватът на прехвърлянето (активи и пасиви, персонал, съществуването на функционални пакети от активи);

— самоличността на купувача или купувачите;

— моментът на извършване на прехвърлянето (след започването на предварителната оценка, след откриването на официалната процедура по разследване или след приемането на окончателното решение);

— икономическата логика и целта на операцията.

(302) Adriatica се е притежавало изцяло от Tirrenia. Освен това крайните собственици на Tirrenia са били същите като тези на Adriatica (т.е. държавното дружество *Fintecna – Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi SpA*, което е било единственият акционер в Tirrenia, считано от 30 януари 2004 г.). Това са убедителни признаци за наличието на икономическа приемственост между двете дружества в сравнение със сценарий, при който собствениците представляват несвързани субекти.

(303) Продажбата на Adriatica на Tirrenia по същество е представлявала просто прехвърляне между дъщерно дружество и неговия собственик, при което не е организирана тръжна процедура и не е заплатена цена.

(304) Що се отнася до обхвата на сделката, Adriatica е било продадено като действащо предприятие и Tirrenia е поело всички негови задължения съгласно първоначалното споразумение, сключено между Adriatica и италианската държава. Комисията не разполага с информация Tirrenia да е осъществило каквито и да е промени в търговската, производствената или свързаната с персонала политика на Adriatica, след като е поело директно неговата стопанска дейност. Колкото по-голяма част от първоначалната стопанска дейност се прехвърля на нов субект, толкова по-голяма е вероятността икономическата дейност, свързана с тези активи, да представлява просто продължение на предишната стопанска дейност и чрез нея да продължава да се извлича полза от несъвместимата помощ. В този случай Tirrenia е поело целия набор от активи, пасиви и договорни отношения на Adriatica.

(305) Що се отнася до целта на сделката, Комисията отбелязва, че макар да не разполага с преки доказателства, че намерението зад сделката е било да се заобиколи решението за възстановяване и по този начин да се избегнат ефектите от него, Tirrenia е взело решение да поеме Adriatica два дни след като Комисията е приела решението от 2005 г. По този начин моментът на извършване на сделката предполага, че двете дружества са знаели за провежданото разследване от Комисията и може да са включили този аргумент в решението да слеят своите дейности в рамките на Tirrenia. Освен това икономическата логика на сделката очевидно е била да се продължи осъществяването на същите дейности на Adriatica под името на Tirrenia.

(306) Поради това Комисията заключава, че е налице икономическа приемственост между Tirrenia и Adriatica и че възстановяването на средства от Adriatica съгласно настоящото решение трябва да се разшири, така че да обхване Tirrenia. В действителност с продължаващото си оперативно присъствие на пазара Tirrenia е продължило да се ползва от държавната помощ, която е била предоставяна за икономическите дейности на Adriatica и която е продължила да води до нарушения на пазара.

(307) В съответствие с това при преизчисляването, посочено в съображение 298, Италия може да отчете сумата в размер на 5 443 790 EUR, която Tirrenia е възстановило на 26 март 2007 г., доколкото тези средства не са върнати по-късно на Tirrenia,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Помощта, предоставена на Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar между 1 януари 1992 г. и 31 декември 2008 г. като компенсация за обслужването на национални маршрути, представлява съществуваща помощ.

2. Без да се засягат разпоредбите на параграф 3, помощта, предоставена от Италия помощ на Adriatica и Saremar между 1 януари 1992 г. и 31 декември 2008 г. като компенсация за обслужването на международни маршрути, е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 106, параграф 2 от Договора.

([69]) Този набор от показатели бе потвърден от Общия съд в решението му от 28 март 2012 г., *Ryanair/Комисия*, дело T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, с което се потвърждава решението по дело Alitalia.

3. Помощта за Adriatica за периода от януари 1992 г. до юли 1994 г. във връзка с линията Бриндизи/Корфу/Игуменица/Патра, неправомерно приведена в действие в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС, е несъвместима с вътрешния пазар.

4. Данъчното третиране на минерални масла, използвани като гориво за корабоплаване, се счита за съществуваща помощ, тъй като не са предприети никакви действия във връзка с тази мярка нито от Комисията, нито от Италия по искане на Комисията преди изтичането на давностния срок за възстановяването на помощта, предвиден в член 17 от Регламент (ЕС) 2015/1589.

Член 2

1. Италия възстановява посочената в член 1, параграф 3 помощ от бенефициера.

2. Върху сумите, подлежащи на възстановяване, се начислява лихва от датата, на която те са били предоставени на разположение на бенефициера, до тяхното действително възстановяване.

3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 и Регламент (ЕО) № 271/2008 ([70]) за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.

4. Въз основа на информацията, с която разполага, Комисията признава, че Италия вече е възстановила от бенефициера главницата по помощта и част от дължимата лихва.

Член 3

1. Възстановяването на помощта съгласно член 2 се извършва незабавно и ефективно.

2. Италия гарантира изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца от датата, на която е уведомено за него.

Член 4

1. В срок от два месеца от датата на уведомлението за настоящото решение Италия изпраща следната информация:

а) общата сума (главница и лихва по възстановяване), която следва да бъде възстановена от бенефициера;

б) подробно описание на вече предприетите и планираните мерки за спазване на настоящото решение;

в) документи, доказващи, че на бенефициерите е разпоредено да възстановят помощта.

2. Италия уведомява Комисията за напредъка по предприетите национални мерки за изпълнение на настоящото решение до пълното възстановяване на посочената в член 1, параграф 3 помощ. При поискване от страна на Комисията тя незабавно представя информация за вече предприетите и планираните мерки за спазване на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация относно размера на помощта и на лихвите по възстановяване, които вече са възстановени от получателите.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Комисията може да публикува сумите на помощта и лихвите по възстановяване, които са били възстановени в изпълнение на настоящото решение, без да се засяга член 30 от Регламент (ЕС) 2015/1589.

Съставено в Брюксел на 2 март 2020 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Изпълнителен заместник-председател

([70]) Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията от 30 януари 2008 година за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1).