РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/1328 НА КОМИСИЯТА

от 30 септември 2021 година

относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), приведени в действие от Италия и регион Лацио в полза на Laziomar и неговия приобретател CLN

(нотифицирано под номер C(2021) 6989)

(само текстът на италиански език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

1. Процедура 157
2. Контекст и описание на разследваните мерки 158
   2.1. Обща рамка 158
      2.1.1. Първоначалните споразумения 158
      2.1.2. Удължаването на срока на първоначалните споразумения 160
      2.1.3. Приватизацията на Laziomar и сключването на новия договор за обществена услуга 161
   2.2. Мерки, попадащи в обхвата на решенията от 2011 и 2012 г. 161
   2.3. Подробно описание на мерките, предмет на настоящото решение 161
      2.3.1. Удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Laziomar и Италия 162
         2.3.1.1. Задълженията за извършване на обществена услуга 162
         2.3.1.2. Бюджет и срок на действие 162
      2.3.2. Приватизацията на Laziomar 164
         2.3.2.1. Процедурата по продажба и окончателното възлагане на поръчката 165
         2.3.2.2. Договорът за продажба 165
         2.3.2.3. Производства на национално равнище 165
      2.3.3. Новият договор за обществена услуга между регион Лацио и Laziomar 166
         2.3.3.1. Бенефициерът 166
         2.3.3.2. Маршрутите 166
         2.3.3.3. Срок на действие 166
         2.3.3.4. Задълженията за извършване на обществена услуга 166
         2.3.3.5. Разпоредбите относно компенсацията и окончателното възлагане на поръчка 166
      2.3.4. Приоритетът за акостиране 168
      2.3.5. Мерките, установени със закона от 2010 г. 168
   2.4. Производство за установяване на нарушение № 2007/4609 168
3. Основания за откриване на процедурата и разширяване на обхвата ѝ 170

3.1. Удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Laziomar и Италия 170
3.1.1. Спазване на решението по делото Altmark и наличие на помощ 170
3.1.2. Съвместимост 171
3.2. Приватизацията на Laziomar 171
3.3. Новият договор за обществена услуга между регион Лацио и Laziomar 172
3.3.1. Спазване на решението по делото Altmark, наличие на помощ и съвместимост 172
3.3.2. Съвместимост 172
3.4. Приоритетът за акостиране 172
3.5. Мерките, установени със закона от 2010 г. 173
4. Мнения на Италия 173
4.1. Относно задълженията за извършване на обществена услуга и конкурентната среда 173
4.2. Относно приватизацията на Laziomar 173
4.2.1. Относно продажната цена на Laziomar 173
4.2.2. Относно прозрачния и недискриминационен характер на процедурата 174
4.3. Относно съответствието на удължението на първоначалното споразумение и на новия договор за обществена услуга с условията по делото *Altmark* 174
4.4. Относно приоритета за акостиране 175
4.5. Относно мерките, установени със закона от 2010 г. 175
4.6. Относно правилата за изчисляване на компенсацията за периода 2011—2019 г. и относно рисковата премия от 6,5 %, предвидена в директивата на CIPE, считано от 2010 г. 175
4.7. Относно съответствието на новия договор за обществена услуга с решението за УОИИ от 2011 г. 176
4.8. Относно съответствието на новия договор за обществена услуга с рамката за УОИИ от 2011 г. 176
5. Оценка 177
5.1. Наличие на помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС 177
5.1.1. Удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Laziomar и Италия 177
5.1.1.1. Държавни ресурси 177
5.1.1.2. Избирателност 178
5.1.1.3. Икономическо предимство 178
5.1.1.4. Ефект върху конкуренцията и търговията 179
5.1.1.5. Заключение 179
5.1.1.6. Нова или съществуваща помощ 180
5.1.2. Възлагане на новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar 180
5.1.2.1. Първи критерий по делото Altmark 181
5.1.2.2. Втори критерий по делото Altmark 187
5.1.2.3. Трети критерий по делото Altmark 187
5.1.2.4. Четвърти критерий по делото Altmark 190
5.1.2.5. Заключение 196
5.1.3. Мерките, установени със закона от 2010 г. 196
5.1.3.1. Възможно използване за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на флота 196

5.1.3.2. Освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация ... 197
5.1.3.3. Възможност за използване на ресурсите на FAS за покриване на нуждите от ликвидност ... 197
5.1.4. Заключение относно наличието на помощ ... 198
5.2. Законосъобразност на помощта ... 198
5.3. Съвместимост на помощта ... 198
5.3.1. Приложими правила ... 198
5.3.2. Действителна услуга от общ икономически интерес, посочена в член 106 от ДФЕС ... 200
5.3.3. Необходимост от акт за възлагане, в който да се посочват задълженията за обществена услуга и методите за изчисляване на компенсацията ... 202
5.3.4. Продължителност на периода на възлагане ... 203
5.3.5. Съответствие с Директива 2006/111/ЕО ... 203
5.3.6. Размер на компенсацията ... 204
5.3.7. Приоритетът за акостиране ... 209
5.3.8. Заключение ... 206
6. Заключение ... 206

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 покани заинтересованите страни да представят мненията си по силата на посочената(ите) по-горе разпоредба(и) ([1]) и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) На 23 март 2009 г., 9 декември 2009 г., 21 декември 2009 г., 6 януари 2010 г., 27 септември 2010 г. и 12 октомври 2010 г. Комисията получи шест жалби относно различни мерки за подпомагане, приети от Италия в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group ([2]). Жалбите се отнасяха до компенсацията за обществена услуга, предоставена на тези дружества след изтичането на първоначалните договори за обществена услуга, сключени с Италия за периода януари 1989 г. — декември 2008 г. („първоначалните споразумения“), допълнителните мерки за подпомагане, предвидени в национални нормативни актове, приети в контекста на процеса на приватизация на дружествата, както и някои въпроси, свързани по-специално с процедурата по приватизация на Tirrenia di Navigazione S.p.A. (наричано по-нататък „Tirrenia“) и Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. (наричано по-нататък „Siremar“).

(2) На 29 юли 2010 г. Италия уведоми Комисията за компенсацията, изплатена през 2008, 2009 и 2010 г. от Италия на Caremar — Campania Regionale Maritima S.p.A. (наричано по-нататък „Caremar“). Това уведомление беше подадено повторно на 1 декември 2010 г. във връзка с компенсацията, изплатена на Caremar през 2009 и 2010 г. Компенсацията, платена на Caremar през 2008 г., беше предмет на отделно решение (вж. съображение 20).

(3) На 5 октомври 2011 г. Комисията откри официалната процедура по разследване по отношение на различни мерки, приети от Италия в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group („решението от 2011 г.“) ([3]). Разследването се отнасяше, наред с друго, до компенсацията, предоставена на Caremar за обслужването на определени морски маршрути, считано от 1 януари 2009 г., както и до редица други мерки, предоставени в полза на това дружество (вж. съображение 38).

(4) В същото време Caremar обслужваше маршрути за морски каботаж ([4]) в Неаполския залив (регион Кампания), както и в Понцианския архипелаг (регион Лацио). Впоследствие регион Кампания прехвърли на регион Лацио предприятието на Caremar, обслужващо самостоятелно транспортните линии до Понцианския архипелаг под името Laziomar S.p.A. (наричано по-нататък „Laziomar“) ([5]). Въпросното прехвърляне е формализирано на 1 юни 2011 г. (вж. съображения 32 и 33).

(5) Решението от 2011 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно разследваните мерки.

(6) С писмо от 28 септември 2011 г. Италия потвърди намерението си да приватизира регионалните дружества от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar. На 26 октомври 2011 г. Комисията изпрати искане за информация до Италия относно процедурата по приватизация. На 30 ноември 2011 г. Италия представи отговор на искането за информация на Комисията от 26 октомври 2011 г.

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

([2]) Бившата Tirrenia Group е включвала дружествата Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar — Campania Regionale Maritima S.p.A., Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A., Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. и Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A.

([3]) Държавна помощ — Република Италия — Държавна помощ SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) — Държавна помощ за дружествата на бившата Tirrenia Group — Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от ДФЕС (ОВ C 28, 1.2.2012 г., стр. 18).

([4]) Вж. 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 г., 12.12.1992 г., стр. 7) („Регламент за морския каботаж“).

([5]) Laziomar беше създадено на 1 декември 2010 г. с единствен акционер регион Лацио.

(7) На 15 ноември 2011 г. Италия представи мнението си относно мерките, обхванати от решението от 2011 г.

(8) На 25 април 2012 г. Комисията изпрати друго искане за информация до Италия относно процедурата по приватизация. Италия отговори с писмо от 22 май 2012 г.

(9) На 7 ноември 2012 г. Комисията разшири обхвата на процедурата по разследване, наред с другото, за да бъдат обхванати определени допълнителни мерки за подпомагане, предоставени от регион Лацио в полза на Laziomar във връзка с компенсацията за обществена услуга, отпусната на Laziomar по новия договор за обществена услуга. На 19 декември 2012 г. Комисията прие изменена версия на горепосоченото решение („решението от 2012 г.“) ([6]).

(10) Решението от 2012 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно разследваните мерки.

(11) На 11 декември 2012 г. Италия представи своите мнения.

(12) На 25 януари 2018 г., 29 март 2018 г., 31 август 2018 г., 4 март 2019 г., 15 април 2020 г., 9 и 26 февруари 2021 г. Комисията поиска допълнителна информация от Италия. Италия предостави тази информация на 26 април 2018 г., 8 и 31 май 2018 г., 2 ноември 2018 г., 11 декември 2018 г., 30 април 2019 г., 22 юни 2020 г., 22 февруари 2021 г. и 17 март 2021 г.

(13) Настоящото решение се отнася само до възможната помощ в полза на Laziomar, както е посочено в раздел 2.3. Всички останали мерки, които са предмет на решенията от 2011 и 2012 г., се разследват отделно в рамките на дела SA.32014, SA.32015 и SA.32016, поради което не са обхванати от настоящото решение. По-специално тези останали мерки засягат други дружества от бившата Tirrenia Group.

2. **КОНТЕКСТ И ОПИСАНИЕ НА РАЗСЛЕДВАНИТЕ МЕРКИ**

2.1. **Обща рамка**

2.1.1. *Първоначалните споразумения*

(14) Дълги години Tirrenia Group е била притежавана от Италия чрез дружеството Fintecna ([7]) и първоначално е включвала шест дружества, а именно Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar и Toremar. Тези дружества са предоставяли услуги за морски транспорт по отделни договори за обществена услуга, сключени с Италия през 1991 г., които са били в сила в продължение на двадесет години — от януари 1989 г. до декември 2008 г. („първоначалните споразумения“). Fintecna е притежавало 100 % от дяловия капитал на Tirrenia, което на свой ред е притежавало изцяло регионалните дружества Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar. През 2004 г. Adriatica, което е обслужвало редица маршрути между Италия и съответно Албания, Хърватия, Гърция и Черна гора, се е сляло с Tirrenia.

(15) Целта на тези първоначални споразумения е била да се гарантират редовността и надеждността на услугите за морски транспорт, като повечето от тях свързват континенталната част на Италия със Сицилия, Сардиния и други по-малки италиански острови. За тази цел Италия е предоставила финансова подкрепа под формата на субсидии, изплащани директно на всяко едно от дружествата от Tirrenia Group.

(16) На 1 юни 2011 г. Laziomar започна да обслужва редица маршрути за морски каботаж между регион Лацио и по-малките съседни острови (вж. съображение 33). Съответните маршрути са описани с точност в съображение 43.

([6]) Държавна помощ — Италианска република — Държавна помощ SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C) — Държавна помощ за дружествата от бившата Tirrenia Group и техните купувачи — Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от ДФЕС (ОВ C 84 г., 22.3.2013 г., стр. 58).

([7]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) е изцяло притежавано от Министерството на икономиката и финансите на Италия и е специализирано в управлението на дялови участия и процеси на приватизация, както и в работата с проекти за рационализация и преструктуриране на дружества, които са изправени пред индустриални, финансови или организационни трудности.

(17) На 6 август 1999 г. Комисията реши да започне процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“), по отношение на помощ, предоставена въз основа на първоначалните споразумения на шестте дружества, от които към онзи момент е съставена Tirrenia Group.

(18) В рамките на етапа на разследване Италия поиска 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 плана на Италия да приватизира групата, като започне от Tirrenia, и от намерението ѝ да ускори процеса по отношение на това дружество.

(19) Комисията реши, че може да уважи искането на Италия и с Решение 2001/851/ЕО на Комисията ([8]) („решението от 2001 г.“) закри започнатото производство по отношение на помощта, предоставена на Tirrenia. Помощта бе обявена за съвместима при спазването на определени ангажименти от страна на Италия.

(20) Със своето Решение 2005/163/ЕО ([9]) („решението от 2004 г.“) Комисията обяви компенсацията, предоставена от Италия в полза на дружествата от Tirrenia Group, различни от Tirrenia, за частично съвместима с вътрешния пазар, частично съвместима при спазването на редица ангажименти от страна на италианските органи и частично несъвместима с вътрешния пазар. Решението се основава на счетоводните данни за периода 1992—2001 г. и съдържа определени условия, насочени към гарантиране на съвместимостта на компенсацията през целия срок на действие на първоначалните споразумения.

(21) С решение на Общия съд от 4 март 2009 г. по съединени дела T-265/04, T-292/04 и T-504/04 ([10]) („решението от 2009 г.“) Общият съд отмени решението от 2004 г.

(22) Със своето Решение (ЕС) 2018/261 ([11]) („решението от 2014 г.“) Комисията закри официалната процедура по разследване по отношение на различни мерки, приети от регион Сардиния в полза на Saremar. Подадената от Saremar и регион Сардиния жалба срещу това решение бе отхвърлена от Общия съд през 2017 г. ([12])

(23) Със своето Решение (ЕС) 2020/1411 ([13]) („решението „Tirrenia Group“ от 2020 г.“) Комисията приключи разследването по отношение на дружествата от Tirrenia Group, различни от Tirrenia, за периода 1992—2008 г. Комисията стигна до заключението, че помощта, предоставена за осигуряване на транспортни услуги за морски каботаж, представлява съществуваща помощ, а по-голямата част от помощта, предоставена за осигуряване на международни услуги за морски транспорт, е съвместима с рамката за услуги от общ икономически интерес („УОИИ“) от 2011 г. ([14]) („рамката от УОИИ за 2011 г.“).

(24) Със своето Решение (ЕС) 2020/1412 ([15]) („решението „Tirrenia/CIN“) Комисията закри официалната процедура по разследване по отношение на мерките, предоставени в полза на Tirrenia и неговия приобретател CIN за периода 2009—2020 г.

(25) Със своето Решения (ЕС) 2021/4268 ([16]) и своето Решение (ЕС) 2021/4271 ([17]) Комисията закри официалната процедура по разследване по отношение на мерките, предоставени в полза на Siremar и Toremar и техните приобретатели, за периода от 2009 г. нататък.

([8]) Решение 2001/851/ЕО от 21 юни 2001 г. относно държавна помощ, приведена в действие от Италия в полза на корабоплавателното дружество Tirrenia di Navigazione (ОВ L 318, 4.12.2001 г., стр. 9).

([9]) Решение 2005/163/ЕО на Комисията от 16 март 2004 г. относно държавна помощ, приведена в действие от Италия в полза на корабоплавателните дружества Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar (Tirrenia Group) (ОВ L 053, 26.2.2005 г., стр. 29).

([10]) Решение на Първоинстанционния съд от 4 март 2009 г. по съединени дела *Tirrenia di Navigazione/Комисия*, T-265/04, T-292/04 и T-504/04, ECLI:EU:T:2009:48.

([11]) Решение (ЕС) 2018/261 на Комисията от 22 януари 2014 г. относно мерките за Помощ SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), приложени от регион Сардиния в полза на Saremar (ОВ L 49, 22.2.2018 г., стр. 22).

([12]) Вж. решение на Общия съд от 6 април 2017 г. по дело *Regione autonoma della Sardegna (Италия)/Комисия*, T-219/14, ECLI:EU:T:2017:266.

([13]) Решение (ЕС) 2020/1411 на Комисията от 2 март 2020 г. 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) (ОВ L 332, 12.10.2020 г., стр. 1).

([14]) Съобщение на Комисията: Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 15).

([15]) Решение (ЕС) 2020/1412 на Комисията от 2 март 2020 г. относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), приведени в действие от Италия в полза на Tirrenia di Navigazione и неговия приобретател Compagnia Italiana di Navigazione (ОВ L 332, 12.10.2020 г., стр. 45).

([16]) Все още непубликувано в *Официален вестник на Европейския съюз*.

([17]) Все още непубликувано в *Официален вестник на Европейския съюз*.

2.1.2. *Удължаването на срока на първоначалните споразумения*

(26) С член 26 от Наредба-закон № 207 от 30 декември 2008 г., преобразувана в Закон № 14 от 27 февруари 2009 г., е определено удължаването с една година — до 31 декември 2009 г. — на срока на действие на първоначалните споразумения (включително това, приложимо по отношение на Laziomar), който по принцип е трябвало да изтече на 31 декември 2008 г.

(27) С член 19б от Наредба-закон № 135 от 25 септември 2009 г., преобразувана в Закон № 166 от 20 ноември 2009 г. (наричан по-нататък „законът от 2009 г.“), е определено, с оглед на приватизацията на дружествата от Tirrenia Group, безвъзмездното прехвърляне на дяловото участие на регионалните дружества (с изключение на Siremar) от дружеството майка Tirrenia, както следва:

а) Caremar първоначално ще бъде прехвърлено на регион Кампания. Впоследствие регион Кампания ще прехвърли на регион Лацио предприятието на Caremar, обслужващо самостоятелно транспортните линии в Понцианския архипелаг под името Laziomar;

б) Saremar ще бъде прехвърлено на регион Сардиния; и

в) Toremar ще бъде прехвърлено на регион Тоскана.

(28) В закона от 2009 г. се уточнява също, че до 31 декември 2009 г. ще бъдат сключени нови споразумения между Италия, от една страна, и Tirrenia и Siremar, от друга страна. Също така регионалните услуги е трябвало да бъдат регулирани от проекти на договори за обществена услуга, които да се сключат между регионите Сардиния и Тоскана и Saremar и Toremar съответно до 31 декември 2009 г. и между регионите Кампания и Лацио и Caremar и Laziomar съответно до 28 февруари 2010 г. Предвидено е също откриването на тръжна процедура за проектите на нови споразумения/договори за обществена услуга, която да обхваща и самите дружества, а подписването им с купувачите да се извърши след приключването на приватизацията на всяко от посочените дружества ([18]).

(29) За тази цел със закона от 2009 г. срокът на първоначалните споразумения, включително на това, приложимо за Caremar, е удължен допълнително — от 1 януари 2010 г. до 30 септември 2010 г.

(30) В закона от 2009 г. са определени също така годишни тавани на компенсациите за предоставянето на услугите, считано от 2010 г. (съгласно удължаването на срока на първоначалните споразумения, както и съгласно новите споразумения и договори за обществена услуга), които са на обща стойност от 184 942 251 EUR, както следва:

Таблица 1

Тавани на компенсациите, считано от 2010 г.

Дружество	Максимална годишна компенсация (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])
([1]) От които 19 839 226 EUR от регион Кампания и 10 030 606 EUR от регион Лацио.	

(31) В член 1 от Закон № 163 от 1 октомври 2010 г., с който се преобразува Наредба-закон № 125 от 5 август 2010 г. (наричан по-нататък „законът от 2010 г.“), се определя допълнителното удължаване на срока на действие на първоначалните споразумения от 1 октомври 2010 г. до приключването на процесите на приватизация на Tirrenia и Siremar съответно на 19 юли 2012 г. и на 31 юли 2012 г.

([18]) Член 19б, алинея 10 от закона от 2009 г.

(32) С оглед на разпоредбите на член 19б от закона от 2009 г. регион Лацио създава на 1 декември 2010 г. по силата на Регионален закон № 2/2010 акционерно дружество, което да извършва регионалните услуги за морски каботаж под името Laziomar, с цел да придобие стопанското подразделение на Caremar, обслужвал маршрутите до Понцианския архипелаг, и в последствие да го приватизира.

(33) На 7 март 2011 г. Caremar продаде своето стопанско подразделение, обслужващо маршрутите до Понцианския архипелаг, на Laziomar. Последното дружество започна да обслужва маршрутите на 1 юни 2011 г.

(34) Съгласно Указ № 508 на регион Лацио от 28 октомври 2011 г. (наричан по-нататък „указът на регион Лацио“) бяха предоставени насоки относно процеса на приватизация на Laziomar, обвързан със сключването на новия договор за обществена услуга за маршрутите до Понцианския архипелаг.

(35) Освен това съгласно Закон № 228 от 24 декември 2012 г. регион Лацио възложи на Laziomar въз основа на „преходен“ договор задължението да осигурява териториалното единство на маршрутите до Понцианския архипелаг до неговата приватизация при същите условия. Този договор беше подписан на 12 февруари 2013 г. и остана в сила до приватизацията на Laziomar.

2.1.3. *Приватизацията на Laziomar и сключването на новия договор за обществена услуга*

(36) През февруари 2012 г. беше открита тръжна процедура (вж. раздел 2.3.2) с цел намиране на купувач на Laziomar, която е обвързана с новия договор за обществена услуга за предоставяне на морски услуги за срок от 10 години срещу компенсация за обществена услуга.

(37) След като офертата му в рамките на тръжната процедура беше одобрена, дружеството Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (наричано по-нататък „CLN“) става новият собственик на Laziomar. Договорът за продажба между регион Лацио и CLN беше подписан на 30 декември 2013 г. На 15 януари 2014 г. регион Лацио и Laziomar подписаха нов договор за обществена услуга за предоставяне на морски услуги в рамките на Понцианския архипелаг.

2.2. **Мерки, попадащи в обхвата на решенията от 2011 и 2012 г.**

(38) В рамките на официалната процедура по разследване, открита с решенията от 2011 и 2012 г., на оценка бяха подложени следните мерки:

а) компенсацията за предоставяне на услуги от общ икономически интерес („УОИИ“) съгласно удължаването на срока на действие на първоначалните споразумения (*мярка 1*);

б) потенциална злоупотреба с помощта за оздравяване за Tirrenia и Siremar (*мярка 2*);

в) приватизацията на дружествата от бившата Tirrenia Group ([19]) (*мярка 3*);

г) компенсацията, платена за извършването на УОИИ по силата на новите споразумения/договори за обществена услуга (*мярка 4*);

д) приоритетът за акостиране (*мярка 5*);

е) мерките, установени със закона от 2010 г., с който се преобразува Наредба-закон № 125/2010 (*мярка 6*);

ж) допълнителни мерки, приети от регион Сардиния в полза на Saremar *(мярка 7)*;

(39) С решението си от 2014 г. Комисията закри официалната процедура по разследване по отношение на мерките, приети от регион Сардиния в полза на Saremar, които са посочени по-горе като мярка 7, с изключение на една мярка ([20]).

2.3. **Подробно описание на мерките, предмет на настоящото решение**

(40) В настоящото решение се разглеждат само мерки 1, 3, 4, 5 и 6, изброени в съображение 38, доколкото са свързани с Laziomar и CLN. Тези мерки са описани по-подробно в следващите раздели.

([19]) Това включва отложеното плащане от страна на CIN на част от покупната цена за придобиването на стопанското подразделение на Tirrenia и няколко предполагаеми допълнителни мерки за помощ в контекста на приватизацията на стопанското подразделение на Siremar (например насрещна гаранция и увеличаване на капитала от страна на държавата за CdI — субекта, който първоначално е придобил стопанското подразделение на Siremar).

([20]) По-специално в решението от 2014 г. не е извършена оценка на проекта „Bonus Sardo — Vacanza“, който е част от мярка 7, и той няма да бъде оценяван и в настоящото решение.

2.3.1. *Удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Laziomar и Италия*

2.3.1.1. Задълженията за извършване на обществена услуга

(41) В член 1 от първоначалното споразумение с Caremar са предвидени петгодишни планове, в които се описват подробно пристанищата, които трябва да бъдат обслужвани, видът плавателни съдове, които трябва да бъдат използвани, и необходимата честота на услугата, възложена на Caremar (и впоследствие на Laziomar след прехвърлянето на маршрутите до Понцианския архипелаг на регион Лацио считано от 1 юни 2011 г.).

(42) Според Италия последният официално одобрен (по онова време) петгодишен план за Caremar, е планът, отнасящ се за периода 2000—2004 г., докато за периода 2005—2008 г. е изготвен план, но той никога не е бил официално одобрен от компетентните министерства. Вместо това правителството е приело специални решения с цел привеждане на услугите в по-добро съответствие с нуждите на местните общности, без обаче да се правят съществени промени в системата за обществени услуги.

(43) Въз основа на удължението на първоначалното споразумение, с посочените в съображения 26—33 нормативни актове Laziomar е обслужвало целогодишно следните маршрути:

— по маршрута Понца — Формия (**линия T1**) Laziomar е обслужвало единствената транспортна връзка с тази линия. То е гарантирало две ежедневни транспортни връзки, осигуряващи смесени услуги (за превоз на пътници, превозни средства и стоки). Плавателният съд, който тръгва от острова в 5:30 часà, е осигурявал на жителите връзка с континенталната част с цел учене и работа, като последният обратен курс е бил в 17:30 часà;

— по маршрута Понца — Формия (**линия A2**) Laziomar е предлагало и единствената услуга за високоскоростни пътнически превози с една ежедневна транспортна връзка и е извършвало обслужване на плавателния съд на острова през нощта;

— по маршрута Анцио — Понца (**линия A1**) Laziomar е осигурявало ежедневна услуга за високоскоростни пътнически превози през активния сезон от понеделник до събота. Честотата на услугата в неделя и на официални празници обаче е била по-голяма и е била оправдана с оглед на социалното и икономическото развитие (по-специално защото туризмът по принцип е единственият основен източник на приходи на острова). Едно конкурентно дружество, Vetor, също е предоставяло услуга за високоскоростни пътнически превози по същата линия през активния сезон;

— по маршрута Вентотене — Формия (**линия T2**) Laziomar предоставя целогодишно ежедневна услуга с плавателен съд със смесено предназначение. Смесената услуга е била единствената регулярна транспортна връзка за превоз на пътници, превозни средства и стоки през цялата година;

— по маршрута Вентотене — Формия (**линия A3**) Laziomar обслужва също така единствената високоскоростна транспортна връзка. Плавателният съд тръгва в 6:45 часà, което позволява на жителите да пътуват до континенталната част с цел учене и работа, и остава през нощта на острова, за да се осигури непрекъснатост в случай на спешна медицинска помощ.

2.3.1.2. Бюджет и срок на действие

(44) В таблица 2 е показана годишната компенсация, платена от Италия в полза на Laziomar за периода 2011—2013 г.:

Таблица 2

Компенсация, предоставена за периода 2011—2013 г.

Година	Изплатена компенсация (EUR)
2011 г.	8 601 187
2012 г.	13 780 506
2013 г.	12 696 006

(45) В първоначалното споразумение се предвижда годишна компенсация за обществена услуга, която трябва да бъде изплатена по следния начин: през март всяка година се извършва първоначално авансово плащане, което се равнява на 70 % от изплатената през предходната година компенсация. Второ плащане, което се извършва през юни, се равнява на 20 % от компенсацията. Разликата между изплатените суми и недостига между оперативните разходи и

приходи за текущата година представлява балансът, който се изплаща до 30 ноември. Ако се окаже, че Laziomar е получило сума, по-голяма от нетния разход за предоставените услуги (приходи минус загуби), в първоначалното споразумение е предвидено, че Laziomar е задължено да възстанови разликата. ([21])

— Компенсация, предоставена през периода 2011—2013 г.

(46) В Президентски указ № 501 от 1 юни 1979 г. („Указ № 501/79“) се определят различните елементи (приходи и разходи), които се включват при изчисляването на субсидията, изплащана на операторите на морска обществена услуга. Освен това в Закон № 856 от 5 декември 1986 г. („Закон № 856/86“) се предвиждат определени изменения на системата от задължения за извършване на морска обществена услуга в Италия. Що се отнася до линиите до малки и големи острови, с член 11 от горепосочения закон се изменят критериите за изчисляване на компенсацията за обществена услуга. В действителност субсидията е трябвало да бъде изчислена въз основа на разликата между приходите и разходите за услугата, определени спрямо средностатистически и обективни параметри, и е трябвало да включва разумна възвръщаемост на инвестирания капитал. В член 11 също така е определено, че договорите за обществена услуга е трябвало да включват списъка на субсидираните маршрути, честотата и вида на използваните кораби. Субсидиите е трябвало да бъдат одобрени от отговорните министерства. Установените в Президентски указ № 501/79 и в Закон № 856/86 принципи са отразени в първоначалните споразумения.

(47) Считано от 2010 г., компенсацията за извършването на УОИИ е била изчислявана чрез прилагането на нова методология, установена в Директивата на Междуведомствения комитет за икономическо планиране (CIPE) ([22]) от 9 ноември 2007 г. („директивата на CIPE“) ([23]), озаглавена „*Критерии за определянето на задълженията за извършване на обществена услуга и динамика на тарифите в сектора на морския каботаж от обществен интерес*“. От преамбюла на директивата на CIPE е видно, че тя е издадена с оглед на приватизацията на публичните дружества, извършващи морски услуги съгласно режима на обществена услуга ([24]). Разпоредбите на директивата на CIPE са прилагани по отношение на услугите, предоставяни от дружествата от Tirrenia Group, считано от 2010 г., дори преди влизането в сила на съответните нови споразумения и договори за обществена услуга след съответните приватизации.

(48) Установеният в директивата на CIPE метод позволява на дружествата, извършващи морската обществена услуга, да постигнат подходяща възвръщаемост. Нормата на възвръщаемост на капитала се изчислява въз основа на средната претеглена цена на капитала (WACC).

(49) Изискваната възвръщаемост на собствения капитал ([25]) се изчислява, като се използва моделът за оценка на капиталови активи (МОКА). Въз основа на модела за оценка на капиталови активи цената на собствения капитал се определя като функция на: i) безрисковия процент, ii) бета (прогнозната оценка на рисковия профил на дружеството по отношение на капиталовия пазар) и iii) рисковата премия върху собствения капитал, приписана на капиталовия пазар.

(50) По-специално цената на собствения капитал се изчислява чрез прилагане на премия за поемане на допълнителен риск по отношение на нормата на възвръщаемост на безрискови дейности. Тази премия се изчислява като рискова премия на пазара, умножена по нейната бета, с което се измерва колко рискова е определена дейност спрямо пазара.

(51) Съгласно директивата на CIPE нормата на възвръщаемост на безрискови дейности съответства на средната брутна доходност от служещите за сравнение десетгодишни облигации за предходните дванадесет месеца, за които има налични данни.

(52) В директивата на CIPE се определя 4 % пазарна рискова премия. Въпреки това в случай на услуга, която не се предоставя извънредно, предполагаемият по-голям риск, поет от оператора, се заплаща с допълнителни 2,5 % към пазарната рискова премия.

([21]) След 25 ноември 2010 г. с решение на междуведомствената конференция относно установяването на годишната субсидия, определена по член 11 от Закон № 856/1986 между Министерството на инфраструктурата и транспорта, Министерството на икономиката и финансите и Министерството на икономическото развитие („междуведомствената конференция“), евентуална свръхкомпенсация се приспада от бъдещите авансови плащания на субсидията.

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

([23]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana („GURI“) № 50 от 28 февруари 2008 г.

([24]) По силата на член 1, буква 999 от Закон № 296 от 27 декември 2006 г. и член 1, буква д) от Наредба-закон № 430/1997.

([25]) Желаната норма на възвръщаемост за инвеститор, влагащ собствен капитал, предвид рисковия профил на дружеството и свързаните с него парични потоци.

(53) На практика обаче размерът на изплатената на Laziomar компенсация не може да надвишава определения със закона от 2009 г. таван от 10 030 606 EUR годишно (вж. съображение 30). Макар че в закона от 2009 г. се определя пределна стойност на годишната компенсация, изплащана на всички дружества на Tirrenia за предоставянето на морските услуги, подлежащи на режима на обществена услуга, в директивата на CIPE се съдържат и някои предпазни мерки, които позволяват на тези оператори да покриват в достатъчна степен оперативните си разходи. Поради това, както е показано в таблица 2, компенсацията, изплатена през 2012 и 2013 г. е била увеличена, за да покрие пълния размер на разходите за обществената услуга през посочените години.

(54) По-специално съгласно директивата на CIPE обхватът на услугите, максималните тарифи, определени с новия договор за обществена услуга, и реално предоставената компенсация трябва да бъдат определени така, че да предоставят на доставчика на услуги цялостно покритие на всички допустими разходи. Прилага се следната формула:

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

където:

— *VA(RSP)* е дисконтираната стойност на компенсацията за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга;

— *VA(AI(X)* е дисконтираната стойност на други приходи (приходи от тарифи и други);

— *(VA(CA))* е дисконтираната стойност на допустимите оперативни разходи, погасяване на дълга и възвръщаемост на инвестирания капитал.

(55) В случай че горепосоченото уравнение не се спазва, обхватът на субсидираните дейности може да бъде намален или като алтернатива може да бъде преразгледана организацията на обслужването (например вида кораби) или да бъдат променени ограниченията по отношение на тарифите.

(56) Освен това таванът на тарифите, който се прилага по отношение на всяка услуга, с приспаднати данъци и пристанищни такси, търпи корекция всяка година, като се използва формула за определяне на пределната стойност на цената, както следва:

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

където:

— ΔT е годишната процентна промяна в тавана на тарифите;

— ΔP е процентът на инфлация за референтната година;

— X е определеният в договора за обществена услуга реален годишен процент на корекция на тавана на тарифите, който се запазва постоянен през целия срок на действие на договора.

(57) Освен това в директивата на CIPE се уточнява, че за да отразява промените в разходите за гориво, таванът на тарифите може да бъде коригиран, като в случая за референтни се приемат стандартни публично достъпни цени.

2.3.2. *Приватизацията на Laziomar*

(58) На 13 февруари 2013 г. регион Лацио публикува на своя уебсайт поканата за участие в търг за продажбата на Laziomar и възлагането на компенсацията за обществена услуга за изпълнението на задължението за извършване на обществена услуга по морските маршрути, описани в съображение 43 ([26]). Това обявление е публикувано и в *Официален вестник на Европейския съюз* ([27]), в Държавен вестник на Италианската република ([28]) и в четири национални и местни италиански ежедневници.

(59) Италия е избрала ограничената тръжна процедура, посочена в член 55, алинея 6 от Кодекса за обществените поръчки — Законодателен указ № 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*). Избраният критерий за възлагане е този за икономически най-изгодната оферта.

(60) С цел насърчаване на възможно най-широко участие в процедурата, в поканата за участие в търг изрично се позволява на оферентите да участват в съвместна форма чрез временни обединения на оференти, консорциуми или европейски обединения по икономически интереси (наричани по-нататък „ЕОИИ“).

([26]) www.regione.lazio.it
([27]) ОВ S № 149, 4 август 2012 г.
([28]) GURI, № 91, 6 август 2012 г.

2.3.2.1. Процедурата по продажба и окончателното възлагане на поръчката

(61) След публикуването на поканата за участие в търг до изтичането на крайния срок осем страни са заявили интерес за участие в процедурата за възлагане на обществена поръчка (а именно: Navigazione Libera del Golfo S.r.l., Carpoint Motorsport S.p.A., Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., Traghetti Lines, CLN, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor S. r.l. и Ustica Lines, последното осъществяващо дейност понастоящем под наименованието Liberty Lines) и са предоставили информацията за качествен подбор, поискана на първия етап от процедурата. Седем от тези участници, с изключение на Blu Navy Cruise & Tour S.r.l., са допуснати до следващия етап и са поканени да подадат оферта на 16 май 2013 г.

(62) Поканата за представяне на оферти съдържа проект на новия 10-годишен договор, който трябва да бъде подписан между спечелилия поръчката оферент и регион Лацио, както и по-подробна информация относно тръжната процедура. По-специално, в поканата за представяне на оферти се потвърждава, че за договора за обществена услуга ще бъде избрана икономически най-изгодната оферта, като за цена се присъждат 30 точки, а за технически квалификации 70 точки. Що се отнася до цената за продажбата на Laziomar, в поканата за представяне на оферти е посочена фиксирана сума в размер на 2 272 000 EUR, изчислена въз основа на независимо проучване, в което е оценена общата стойност на активите на Laziomar (вж. съображения 66 и 67). Цената не подлежи на договаряне и поради това не зависи от финансовата оферта на оферентите.

(63) По тази причина всички потенциални оференти са били поканени да включат горепосочената фиксирана сума за продажбата на Laziomar в своята финансова оферта, като се е предвиждало регион Лацио да избере икономически най-изгодната оферта в тръжната процедура като цяло въз основа на цената и други критерии, главно технически, спрямо услугите, описани в поканата за представяне на оферти (вж. съображение 62).

(64) CLN подава своята оферта в рамките на крайния срок и след оценка на нейните спецификации офертата е одобрена. Не са подадени други оферти.

(65) Поради това обществената поръчка е възложена на CLN по отношение както на приватизацията на стопанското подразделение на Laziomar, така и на обслужването на морските маршрути (вж. раздел 2.3.3).

2.3.2.2. Договорът за продажба

(66) Договорът за продажба е сключен на 30 декември 2013 г. и в него е определено прехвърлянето на дяловете на CLN на Laziomar срещу фиксирана цена от 2 272 000 EUR въз основа на независима експертна оценка, възложена от регион Лацио.

(67) Сумата отразява преди всичко стойността на дълготрайните материални активи (състоящи се от четири плавателни съда и промишлено и търговско оборудване) и стойността на продадените билети за остров Вентотене, както са вписани в счетоводния баланс на дружеството към 1 юни 2011 г.

(68) Съгласно член 4 от договора за продажба CLN е задължено да уведоми регион Лацио за всяка бъдеща продажба на дялове на Laziomar на трети страни; при такава продажба обаче CLN остава солидарно отговорно с новия купувач на Laziomar по отношение на задълженията по договора за обществена услуга.

2.3.2.3. Производства на национално равнище

(69) Резултатът от тръжната процедура за възлагане на продажбата на стопанското подразделение на Laziomar, както и на договора за обществена услуга на CLN е бил оспорен пред Регионалния административен съд на Лацио (наричан по-нататък „TAR“).

(70) Vetor S.r.l. (наричано по-нататък „Vetor“), което обслужва също така маршрута Анцио—Понца със съдове на подводни криле (линия A1), подаде молба до TAR за налагане на привременни мерки поради незаконосъобразност на тръжната процедура, която беше отхвърлена с Определение № 2995/2013. Същият съд се произнесе и по същество и отхвърли жалбата на Vetor с Решение № 467/2014. Държавният съвет потвърди горните решения в рамките на апелативно производство с Решение № 5421/2018.

2.3.3. *Новият договор за обществена услуга между регион Лацио и Laziomar*

2.3.3.1. Бенефициерът

(71) Както е посочено в съображение 64, CLN е подало оферта за новия договор за обществена услуга. След като печели търга, Laziomar (което е придобито от CLN, но запазва отделната си правосубектност) подписва на 15 януари 2014 г. новия договор за обществена услуга с регион Лацио за обслужването на морските маршрути.

2.3.3.2. Маршрутите

(72) Laziomar предоставя пътнически и смесени услуги (превоз на пътници, автомобили и товари), както и услуги за превоз само на товари (стоки и специални товари) съгласно режима на обществена услуга по множество маршрути за каботаж, описани по-долу:

Таблица 3

Мрежа на маршрутите, обслужвани от Laziomar съгласно новия договор за обществена услуга

Формия — Понца (фериботен превоз — смесена услуга) — **линия T1**
Формия — Вентотене (фериботен превоз — смесена услуга) — **линия T2**
Терачина — Понца (фериботен превоз — услуги за смесени и товарни [1] превози) — **линия T3**
Терачина — Вентотене (фериботен превоз — услуга за товарни превози) — **линия T4**
Анцио — Понца (съдове на подводни криле — услуга за пътнически превози) — **линия A1**
Формия — Понца (съдове на подводни криле — услуга за пътнически превози) — **линия A2**
Формия — Вентотене (съдове на подводни криле — услуга за пътнически превози) — **линия A3**
[1] Някои плавания по този маршрут са само за товарни превози (вж. таблица 9).

2.3.3.3. Срок на действие

(73) Новият договор за обществена услуга между регион Лацио и Laziomar е със срок на действие от десет години (2014—2024 г.).

2.3.3.4. Задълженията за извършване на обществена услуга

(74) Задълженията за извършване на обществена услуга, наложени на Laziomar, се отнасят, наред с другото, до обслужваните пристанища, вида и капацитета на плавателните съдове, предназначени за обслужваните морски линии, честотата на услугата и максималните тарифи.

2.3.3.5. Разпоредбите относно компенсацията и окончателното възлагане на поръчка

(75) Годишното базово възнаграждение въз основа на процедурата за възлагане на обществена поръчка за компенсацията по новия договор за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга по морските маршрути, посочени в съображение 43, е определено от регион Лацио в размер на 14 300 550 EUR, като подлежи на преразглеждане с цел намаляване. В крайна сметка е определена сумата от 12 752 074 EUR (общо 127 520 740 EUR за 10-годишния срок на действие на договора).

(76) Съгласно член 6 от договора регион Лацио има право да коригира компенсацията, като я увеличава или намалява в зависимост от промените, свързани с действителните плавания, извършени всяка година. Размерът на компенсацията не се променя, ако броят на плаванията, извършени всяка година, е по-голям или по-малък с до 3 % от определения в договора брой. В случай на увеличения или намаления в броя, надхвърлящи 3 %, компенсацията се коригира съответно, като броят на допълнителните или недостатъчните плавания се умножи по единичната цена, посочена в офертата. През 2017 г. договорът за обществена услуга е изменен, за да се коригира размерът на компенсацията до сумата 13 524 536 EUR.

(77) Този размер на компенсацията е определен въз основа на установената в директивата на CIPE методология (вж. съображения 47—57). Предпазните мерки, предвидени в директивата на CIPE, са отразени в новия договор за обществена услуга.

(78) В договора за обществена услуга е предвидено изплащане на компенсация, която не надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задължението за извършване на обществена услуга (финансово-икономически баланс). В случай на отклонение от това равновесие, заложено в договора, в член 25 от договора за обществена услуга е предвиден механизъм за възстановяване на баланса, по който се изчисляват всички параметри, свързани с плащането на компенсацията. Ето защо, в случай че в резултат на съществена промяна ([29]) в икономическите параметри, на които се основава компенсацията, размерът ѝ се окаже недостатъчен за покриването на всички направени разходи за предоставяне на услугата, новият договор за обществена услуга дава възможност за преразглеждане на основните параметри на компенсацията, а именно: i) тарифната система, ii) равнището на предлаганите обществени услуги, iii) равнището на годишния таван на цената и iv) вноските за капиталови инвестиции.

(79) Съгласно член 4 (алинеи 4—6) от договора за обществена услуга компенсацията, изплащана на оператора, се намалява с 80 % в случай на прекъсване на услугата поради стачка на служителите и с 30 % в случай на други непредвидени събития, докато неизпълнението на услугите при обстоятелства, различни от стачка или непредвидени събития, ще доведе до плащане на санкции съгласно член 9 от договора за обществена услуга.

(80) Съгласно член 22 от договора за обществена услуга операторът е длъжен да въведе система за технически, икономически и управленски контрол, в съответствие с която годишните отчети за приходите и разходите, свързани с договора за обществена услуга, се изпращат на регионалния орган за проверка.

(81) В съответствие с член 4, алинея 2 от договора за обществена услуга годишната компенсация, която трябва да се изплаща на Laziomar, е оценена на 12 752 074 EUR. Въпреки това съгласно член 4, параграф 3 от договора за обществена услуга действителната цена, изплащана на Laziomar, се определя като резултата от действително предоставената продукция (т.е. цената на миля за всеки маршрут), като се вземат предвид съответните рискове (търговски и промишлени), предвидени в договора (например намаляване на компенсацията, в случай че дружеството не извършва плавания, санкции в случай на прекъсване на услугите и др.).

(82) В таблица 4 е представена компенсацията, определена въз основа на процедурата за възлагане на обществени поръчки за целия срок на действие на договора, както и компенсацията, действително изплатена на Laziomar за периода 2014—2019 г. след корекциите във връзка с извършването на плавания в съответствие с член 6 от договора за обществена услуга.

Таблица 4

Компенсация с фиксиран размер, изплатена на Laziomar съгласно новия договор за обществена услуга (в EUR) за периода 2014—2019 г.

Година	Определена компенсация	Изплатена компенсация
2014 г.	12 752 074	13 374 589
2015 г.	12 752 074	13 376 167
2016 г.	12 752 074	13 330 304
2017 г.	12 752 074	13 370 070
2018 г.	12 752 074	13 356 282
2019 г.	12 752 074	13 366 510

([29]) Член 25, алинея 2 гласи: „Положително или отрицателно отклонение от икономическия и финансовия баланс може да бъде причинено от:
(a) неефективност на управлението;
(b) неправилно докладване от страна на Laziomar на действително предоставените услуги за целите на определянето на годишната цена;
(c) изключително неблагоприятни условия на пазара извън контрола на Laziomar, които водят до влошаване на условията за стопанска дейност и вследствие на това до по-високи оперативни разходи или по-ниски приходи от тарифите, поради което оперативната печалба намалява с повече от 10 %;
(d) финансови такси;
(e) изменения на законодателни и регулаторни разпоредби, с които се въвеждат нови условия за изпълнение на услугата, предвидена в договора;
(f) нови инвестиции, изисквани от региона, които трябва да се осъществят с публични средства, предвидени в член 19;
(g) промяна в тарифната система, посочена в член 3;
(h) изключително благоприятни условия на пазара, които водят до увеличаване на оперативната печалба с повече от 0 %;
(i) увеличаване на разходите за единица труд за персонала вследствие на задължения съгласно CCNL [националния колективен трудов договор] и допълнителни договорености с дружеството;
(j) прилагане на търговската политика от страна на Laziomar до най-високите равнища, предвидени в приложение Ж към настоящия договор“. (Неофициален превод на Комисията).

2.3.4. *Приоритетът за акостиране*

(83) В член 19б, алинея 21 от закона от 2009 г. е определено, че с оглед на гарантирането на териториално единство с островите и с оглед на техните задължения за извършване на обществена услуга дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar, би трябвало да запазят вече разпределеното акостиране и приоритета при разпределение на новите слотове в съответствие с определените от морските органи процедури, както е установено със Закон № 84 от 28 януари 1994 г. и Морския кодекс на Италия.

2.3.5. *Мерките, установени със закона от 2010 г.*

(84) В закона от 2010 г. се предвижда възможността за предприятията от бившата Tirrenia Group да използват временно финансовите ресурси, които вече са предназначени ([30]) за обновяване и модернизиране на флота, вместо за тази цел, за покриване на належащите нужди от ликвидност. Предприятията от бившата Tirrenia Group, които са се възползвали от тази възможност, е трябвало обаче да допълнят тези целеви средства, така че все пак да могат да извършват необходимите модернизации на своите кораби. Тези модернизации са били необходими, за да се отговори на новите международни стандарти за безопасност след споразумението от Стокхолм от 1996 г. ([31])

(85) По-специално въз основа на двата механизма ([32]) средствата, предвидени за обезпечаване на заплащането за модернизациите на цялата Tirrenia Group, са били в размер на 23 750 000 EUR. Laziomar обаче изобщо не е използвало тези механизми (вж. съображение 132).

(86) Освен това в член 1 от закона от 2010 г. се определя следното:

а) срокът на първоначалните споразумения е удължен, считано от 1 октомври 2010 г., до края на процесите на приватизация на Tirrenia и Siremar (вж. също съображение 31);

б) член 19б от Наредба-закон № 135/2009, преобразувана с някои изменения в закона от 2009 г., е изменен с въвеждането на алинея 24а. Съгласно тази алинея всички официални актове и операции при прилагането на разпоредбите на алинеи 1—15 от закона от 2009 г. се ползват от освобождаване от данъци. Тези алинеи са свързани с либерализацията на сектора на морския каботаж посредством приватизацията на Tirrenia Group, включително нейните подготвителни стъпки, т.е. прехвърляне на регионални дружества на съответните региони;

в) за да се осигури непрекъснатост на обществената услуга и да се подпомогне процесът на приватизация на дружествата от бившата Tirrenia Group, въпросните региони могат да използват ресурсите на *Fondo Aree Sottoutilizzate* (наричан по-нататък „FAS“) ([33]) съгласно Директива № 1/2009 на CIPE от 6 март 2009 г. ([34])

2.4. **Производство за установяване на нарушение № 2007/4609**

(87) След предварителния обмен на информация между службите на Комисията и Италия, на 19 декември 2008 г. генералният директор на Комисията, отговарящ за енергетиката и транспорта, изпрати искане за информация до Италия. Това искане се отнасяше, наред с другото, до общия преглед на маршрутите, предмет на обществена услуга към онзи момент, и предвидената от Италия мисия за обществена услуга съгласно предложените нови споразумения. Освен това от Италия беше поискано да предостави повече информация за плановете за приватизация за Tirrenia Group.

(88) В своето писмо от 28 април 2009 г. Италия отговори подробно на искането на Комисията от 19 декември 2008 г. В това писмо Италия, наред с другото, посочи следното:

1) че удължаването на срока на първоначалните споразумения до 31 декември 2009 г. е било необходимо за постигане на либерализацията на сектора на морския каботаж в Италия чрез приватизацията на Tirrenia Group;

([30]) Както е определено в член 19, алинея 13а от Наредба-закон № 78/2009, преобразувана в Закон № 102/2009(наричан по-нататък „Закон № 102/2009“), и в член 19б, алинея 19 от закона от 2009 г.

([31]) Впоследствие тези стандарти за безопасност са описани подробно в Директива 98/18/ЕО на Съвета от 17 март 1998 г., транспонирана със Законодателен указ № 45 от 4 февруари 2000 г., Директива 2003/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 парил 2003 г., транспонирана със Законодателен указ № 52 от 8 март 2005 г., и в Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, транспонирана със Законодателен указ № 65 от 14 март 2005 г.

([32]) Всички средства (т.е. 7 000 000 EUR), предвидени в член 19б, алинея 19 от закона от 2009 г., и 16 750 000 EUR от средствата, предвидени в Закон № 102/2009.

([33]) Фондът за недостатъчно използваните зони (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) е национален фонд, който подпомага изпълнението на регионалната политика на Италия. Неговите ресурси са предназначени главно за региони, определени от италианските органи като отговарящи на условието.

([34]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, № 137 от 16 юни 2009 г.

2) че предоставената на Tirrenia Group компенсация за обществена услуга е била необходима, за да се гарантира териториално единство с островите чрез морски линии, които не са били осигурявани в задоволителна степен от частните оператори на пазара;

3) че на 10 март 2009 г. е приключил цялостен процес на рационализация на маршрутите. При този процес са взети предвид съответните социални аспекти, аспектите, свързани със заетостта, и икономическите аспекти, както и необходимостта от гарантиране на линиите от основно значение за териториалното единство, като е проведена и консултация с шестте засегнати региона. Тази рационализация би довела до намаляване на нетния разход за обществената услуга до приблизително 66 милиона евро и до съкращаването на около 600 членове на екипажите за цялата Tirrenia Group. Италия припомни също така, че рационализацията от 2009 г. е допълнила предишните усилия (през 2004, 2006 и 2008 г.) за намаляване на услугите, предоставяни от Tirrenia Group;

4) целите на рационализацията са били: i) поддържане на линиите, необходими за осигуряване на териториално единство със и между островите и континенталната част, както и гарантиране на правото на здравеопазване, обучение и мобилност, ii) рационализация на линиите, обслужвани и от частни оператори, които са предоставяли същите транспортни връзки със сходни гаранции за качество и непрекъснатост, и iii) рационализация на летните и високоскоростните линии, по които се превозват единствено пътници;

5) в писмото Италия представи общ преглед на обслужваните от дружествата от Tirrenia Group маршрути през 2008 г. и намаления брой на маршрутите, които тези дружества биха обслужвали през 2009 г. Според Италия последните посочени маршрути ще са в основата на новите споразумения, които ще бъдат сключени с новите собственици на дружествата от Tirrenia Group.

(89) На 21 декември 2009 г. генералният директор на Комисията, отговарящ за енергетиката и транспорта, изпрати писмо на Италия, в което отбелязва, наред с другото, че с оглед на коренната промяна на сектора на морския каботаж в Италия и поради значимото социално въздействие, което би имала приватизацията, ако тръжните процедури са се провеждали на основата на обикновен договор за обществена услуга, обявяването на търг на корабоплавателните дружества, на които са предоставени такива договори, е било приемливо — по принцип и като изключение — с цел да се гарантира спазването на критерия за недискриминация сред корабособствениците от Общността, установен в Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета ([35]) („Регламента за морския каботаж“); Комисията отбелязва, че съгласно Регламента за морския каботаж не се изисква държавите членки да приватизират дружествата си за морски транспорт, а само да либерализират този специфичен пазар.

(90) На 29 януари 2010 г. ([36]) Комисията изпрати официално уведомително писмо относно неправилното прилагане на Регламента за морския каботаж. В това писмо Комисията припомни, че съгласно този регламент, когато държава членка сключва договори за обществена услуга или налага задължения за извършване на обществена услуга, тя прави това на недискриминационна основа по отношение на всички корабособственици от Съюза. Съгласно член 4, параграф 3 от същия регламент съществуващите договори за обществена услуга могат да останат в сила до датата на изтичането на съответните договори. Комисията обаче отбеляза, че дружествата от Tirrenia Group са продължили да изпълняват услуги за морски транспорт след изтичането на съответните договори за обществена услуга (първоначалните споразумения). По-конкретно срокът на тези споразумения е трябвало да изтече в края на 2008 г., но той многократно е бил удължаван от Италия. Поради това Комисията прикани Италия да представи своите становища.

(91) Отново на 29 януари 2010 г. генералният директор на Комисията, отговарящ за енергетиката и транспорта, отговори на писмото на италианските органи от 22 януари 2010 г. Генералният директор подчерта, че отговорът на това писмо се отнася единствено до спазването на Регламента за морския каботаж, а не до въпроси, свързани с държавната помощ. В този контекст генералният директор посочи, че предоставените обосновки относно определени маршрути са били достатъчни, за да се разсеят изразените по-рано съмнения. Генералният директор припомни, че договорите за обществена услуга могат да обхващат само маршрути, за които е налице неефективност на пазара.

(92) На 29 март 2010 г. Италия отговори на официалното уведомително писмо на Комисията от 29 януари 2010 г.

(93) На 10 септември 2010 г. Италия информира Комисията в рамките на специална среща, че състезателната процедура за договора, включваща наред с другото и маршрутите до Понцианския архипелаг, обслужвани по това време от Caremar, също закъснява. Впоследствие със Закон № 163 от 1 октомври 2010 г. срокът на първоначалните споразумения беше удължен допълнително до приключването на процеса на приватизация на Tirrenia и Siremar (вж. също съображение 31).

([35]) 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).

([36]) Официалното уведомително писмо беше прието на 28 януари 2010 г., но Италия беше уведомена за него на следващия ден.

(94) С оглед на това развитие на 24 ноември 2010 г. Комисията изпрати допълнително официално уведомително писмо. Във въпросното писмо Комисията посочи следното:

а) срокът на първоначалното споразумение, в т.ч. с Caremar, е бил удължен автоматично и без каквато и да е състезателна процедура;

б) макар прилагането на въпросните договори за обществена услуга да е продължило, не е била налице приключена състезателна процедура, в т.ч. за Caremar;

в) Комисията си запазва правото да издаде мотивирано становище, ако е необходимо (като отчита всички мнения, които Италия може да представи).

(95) На 21 юни 2012 г. Комисията прие мотивирано становище относно забавянето на приватизацията на три дружества (Caremar, Laziomar и Saremar) от бившата Tirrenia Group. Тъй като тръжните процедури за другите три дружества (Tirrenia, Toremar и Siremar) са приключили през 2011 г. ([37]), тези дружества не са обхванати от мотивираното становище. Комисията посочи, че повече от три години след изтичането на обичайния срок на съответните първоначални споразумения Италия не е въвела състезателни процедури за възлагането на договори за обществена услуга за морски каботаж, предоставяни в т.ч. и от Laziomar. Обхватът на тези споразумения е удължен автоматично и за неопределено време, като по този начин е попречено на други корабособственици от Съюза да се конкурират за възлагането на тези договори.

(96) На 8 август 2012 г. Италия отговори на мотивираното становище, като заяви, че обявленията за тръжната процедура относно избора на дружествата, на които са възложени новите договори за обществена услуга, са били или ще бъдат публикувани скоро в *Официален вестник на Европейския съюз*. По-конкретно обявлението за Laziomar е публикувано на 1 август 2012 г.

(97) На 14 януари 2014 г. CLN е станало новият собственик на Laziomar и е подписало десетгодишен договор за обществена услуга за транспортни връзки до Понцианския архипелаг.

(98) С писмо от 15 юли 2016 г. Италия уведоми Комисията, че приватизацията на всички дружества от бившата Tirrenia Group е приключила. На 8 декември 2016 г. Комисията реши да прекрати производството за установяване на нарушение.

3. **ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА И РАЗШИРЯВАНЕ НА ОБХВАТА Ѝ**

3.1. **Удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Laziomar и Италия** ([38])

3.1.1. *Спазване на решението по делото Altmark и наличие на помощ*

(99) В решението си от 2011 г. Комисията изрази предварителното становище, че определението на задълженията за извършване на обществена услуга, включено в първоначалните споразумения по отношение на всички дружества, съставлявали бившата Tirrenia Group, не е достатъчно ясно и следователно не позволява на Комисията да заключи окончателно дали съдържа явна грешка. По-специално на този етап Комисията нямаше цялостен поглед върху действителните наложени задължения във връзка с обслужването на маршрутите, наред с другото, до Понцианския архипелаг, в сравнение с услугите, предлагани от конкурентите по някои от тези маршрути.

(100) Комисията изрази предварителното становище, че второто условие по делото *Altmark* ([39]) е изпълнено, тъй като параметрите в основата на изчислението на компенсацията са предварително установени и са спазени изискванията за прозрачност. По-специално Комисията отбеляза, че тези параметри са описани в първоначалните споразумения (за компенсация, отнасяща се за 2009 г.) и в директивата на CIPE (за компенсация след 2010 г.).

([37]) Дори официалното прехвърляне на собствеността върху Tirrenia, Toremar и Siremar да е осъществено едва през 2012 г.

([38]) Решението от 2011 г. съдържа основанията за започване на процедурата по отношение, наред с другото, на помощта, изплатена в полза на шестте дружества от бившата Tirrenia Group въз основа на първоначалните споразумения. Към момента на приемане на решението от 2011 г. (5 октомври 2011 г.) морските услуги по маршрутите до Понцианския архипелаг тъкмо са били прехвърлени от Caremar на Laziomar (1 юни 2011 г.). Въпреки че в решението от 2011 г. Laziomar не се споменава изрично, предварителната оценка на Комисията на първоначалните споразумения, които обхващат посочените маршрути, се отнася и за Laziomar в качеството му на новия оператор, обслужващ тези маршрути.

([39]) Вж. Решение на Съда от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(101) Комисията обаче счете, че третото условие по делото *Altmark*, изглежда, не е спазено и че операторите може да са били свръхкомпенсирани за изпълнението на задачите за обществена услуга. По-конкретно Комисията изрази съмнения по отношение на пропорционалността на компенсацията, изплащана на дружествата от бившата Tirrenia Group, считано от 2009 г. нататък, като се вземе предвид липсата на ясно определение на задълженията, наложени на тези дружества. Също така Комисията изрази съмнения дали рисковата премия от 6,5 %, която се прилага след 2010 г., отразява подходящо равнище на риска, тъй като поначало изглежда, че операторите не са поемали рисковете, които обикновено се поемат при изпълнението на такива услуги.

(102) Комисията също така изрази предварителното становище, че четвъртото условия по делото *Altmark* не е спазено, доколкото удължаването на срока на действие на първоначалните споразумения не е било предмет на тръжна процедура. Освен това Комисията отбеляза, че не е получила никакви доказателства в подкрепа на аргумента, че операторът в действителност е предоставял въпросните услуги на най-ниската цена за общността.

(103) Поради това в решението от 2011 г. Комисията достигна до предварителното заключение, че компенсацията за обществена услуга, изплатена на операторите по време на удължаването на срока на действие на първоначалните споразумения, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Освен това Комисията изрази становището, че тази помощ следва да се счита за нова помощ.

3.1.2. *Съвместимост*

(104) В решението от 2011 г. Комисията изрази предварителното становище, че компенсацията за обществена услуга за периода 2009—2011 г. не попада в обхвата на решението за УОИИ от 2005 г. ([40]) и на рамката за УОИИ от 2005 г. ([41]) Поради това Комисията оцени тази мярка директно съгласно член 106, параграф 2 от ДФЕС и изрази съмненията си относно изпълнението на приложимите условия за съвместимост.

(105) В решението от 2012 г. Комисията изтъкна, че на 31 януари 2012 г. е влязъл в сила нов пакет за УОИИ, състоящ се от решението за УОИИ от 2011 г. ([42]) и рамката на УОИИ от 2011 г. ([43]) Комисията обаче изрази предварителното становище, че компенсацията за обществена услуга съгласно удължаването на срока на действие на първоначалните споразумения не би могла да се счита за съвместима с вътрешния пазар и за изключена от изискването за уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2011 г.

(106) В закона от 2010 г. се предвижда удължаване на срока на действие на първоначалните споразумения от 30 септември 2010 г. до края на процеса на приватизация. В резултат на това, получената от Laziomar компенсация считано от 1 юни 2011 г. до приватизацията на дружеството е можело да бъде оценена въз основа на рамката за УОИИ от 2011 г.

3.2. **Приватизацията на Laziomar**

(107) В решението от 2012 г. Комисията изрази съмненията си, че тръжната процедура за продажбата на Laziomar не е била достатъчно прозрачна и безусловна, за да се гарантира, че продажбата е извършена по пазарна цена.

(108) Комисията счете, че някои от наложените при приватизацията условия може да са ограничили броя на оферентите и/или да са повлияли върху продажната цена. Комисията припомни установената си практика по отношение на продажбите на активи на държавни предприятия от държавата (или които могат да бъдат приписани на държавата в този случай): неикономическите съображения, които частен продавач не би взел предвид, като например причини, свързани с публичната политика, изисквания във връзка със заетостта или регионалното развитие, сочат наличието на държавна помощ, ако те налагат сериозни задължения върху потенциалния купувач и следователно могат да намалят продажната цена.

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

([41]) Рамка на Общността за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги (ОВ C 297, 29.11.2005 г., стр. 4).

([42]) 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).

([43]) Съобщение на Комисията: Рамка на Европейския съюз за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги.

(109) Комисията също така счете, че т.нар. *финансови изисквания*, наложени в тръжната процедура за Laziomar, на практика са нарушили тръжната процедура чрез ограничаване на потенциалните оференти в рамките на съществуващите дружества за морски транспорт, като се има предвид, че в настоящия случай се е предлагало за продажба самото дружество, на което е възложен договорът за обществена услуга ([44]).

(110) По подобен начин Комисията изрази становището, че на *техническите оферти* са се присъждали точки със значително по-голяма тежест от тази за икономическите оферти (вж. съображение 62), докато цената на дяловете е била определена от публичните органи.

(111) Поради горепосочените причини Комисията стигна до предварителното заключение, че процедурата по приватизацията на Laziomar не е била достатъчно прозрачна и безусловна, за да гарантира сама по себе си, че продажбата е извършена по пазарна цена и за дяловете е получена най-високата възможна цена. Следователно на този етап Комисията не би могла да изключи, че на купувача е предоставено икономическо предимство.

(112) Комисията също така прецени въз основа на информацията, с която разполагаше при издаването на своето решение от 2012 г., че всяка помощ, която може да е предоставена в хода на процеса на приватизация, би била несъвместима.

3.3. **Новият договор за обществена услуга между регион Лацио и Laziomar**

3.3.1. *Спазване на решението по делото Altmark, наличие на помощ и съвместимост*

(113) В решенията от 2012 г. Комисията изрази предварителното становище, че компенсацията, платена на Laziomar, не отговаря на установените в решението по делото *Altmark* критерии и следователно представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Комисията стигна до това заключение предвид факта, че: i) конкуренти, които, изглежда, са предлагали подобни услуги, са извършвали курсове поне по някои маршрути, обслужвани от Laziomar, и не е имало на разположение достатъчно информация, която да позволи на Комисията да стигне до заключение дали УОИИ отразява действителна необходимост от обществена услуга, която не може да бъде задоволена единствено чрез пазарните механизми; ii) изчислението на компенсацията съгласно директивата на CIPE, изглежда, е довело до свръхкомпенсиране на оператора за предоставянето на обществената услуга по същите причини, които са изложение в решението от 2011 г.; и iii) четвъртият критерий по делото *Altmark*, изглежда, не е бил спазен, като се има предвид, че обществената услуга е била предложена на търг под условието, че спечелилият поръчката оферент ще придобие цялото дружество Laziomar. Комисията изрази становището, че ако обществената поръчка за услуги беше обявена на търг без изискването за покупката, тя би могла да доведе до по-ниска цена за общността.

3.3.2. *Съвместимост*

(114) Що се отнася до съвместимостта на компенсацията за Laziomar, Комисията отбеляза, че въз основа на предоставената от италианските органи информация изглежда, че решението за УОИИ от 2011 г. не е приложимо. Във всеки случай Комисията не би могла да направи заключение по отношение на приложимостта на решението за УОИИ от 2011 г., тъй като на този етап подписаният договор не е бил предоставен. Комисията не получи никаква информация (например брой на превозените пътници през двете години, предхождащи възлагането на поръчката), за да проучи останалите условия за съвместимост съгласно решението за УОИИ от 2011 г. Впоследствие Комисията оцени помощта въз основа на рамката за УОИИ от 2011 г., но установи, че има съмнения дали условията за съвместимост съгласно тази рамка са изпълнени, и прикани Италия да докаже, че това е така.

3.4. **Приоритетът за акостиране**

(115) В решението от 2011 г. Комисията изрази предварителното становище, че доколкото приоритетът за акостиране не се заплаща, мярката е регулаторно предимство, което не включва прехвърляне на държавни ресурси и следователно не може да се квалифицира като държавна помощ. От друга страна, ако за приоритета за акостиране се заплаща, Комисията счита, че доколкото Laziomar предоставя действителна УОИИ и този приоритет се осигурява само във връзка с маршрути, обхванати от УОИИ, той няма да доведе до допълнително икономическо предимство, тъй като той би бил присъщ на предоставянето на УОИИ. Независимо от това Комисията прикани Италия и съответните трети страни да предоставят допълнителна информация относно тази мярка.

([44]) В поканата за представяне на оферти е било предвидено, че общият оборот на потенциалните оференти в сектора на морския транспорт за последните три години не може да бъде по-малък от 60 милиона евро.

(116) Тъй като беше изразила съмнения относно законосъобразността на задачите за предоставяне на УОИИ, Комисията не успя да достигне до заключение относно съвместимостта на мярката, в случай че тя е представлявала помощ.

3.5. **Мерките, установени със закона от 2010 г.**

(117) В решението от 2011 г. Комисията изрази предварителното становище, че всички мерки, определени в закона от 2010 г., представляват държавна помощ в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar. Те включват: 1) възможното използване на средствата, заделени за модернизация на флота, с цел осигуряване на ликвидност; 2) освобождаванията от данъци, свързани с процеса на приватизация; и 3) възможното използване на ресурсите на FAS. Комисията прикани Италия да разясни дали и как всяка от тези мерки е била необходима за предоставяне на обществената услуга.

(118) Комисията изрази също така предварителното становище, че тези мерки вероятно представляват оперативна помощ, намаляваща разходите, които в противен случай Laziomar и другите дружества от бившата Tirrenia Group би трябвало да понесат сами, и поради това тези мерки следва да се считат за несъвместими с вътрешния пазар.

4. **МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ**

4.1. **Относно задълженията за извършване на обществена услуга и конкурентната среда**

(119) Италия предостави списък (подкрепен със съответните нормативни документи) с маршрутите, обслужвани от Caremar и впоследствие от Laziomar, които са предмет на задължения за извършване на обществена услуга, включително сезонната честота и разписанията, конкурентната среда и причините, водещи до тези задължения за извършване на обществена услуга.

(120) По отношение на съществуването на действителна УОИИ Италия отбеляза, че горепосочените задължения за извършване на обществена услуга са били предвидени с цел запазване на териториално единство и на връзките между континенталната част и островите и осигуряване на доставките на храна, включително на специални товари, необходими за правилното функциониране на обществените и социалните услуги за островите. Тази услуга също така допринася за икономическото развитие на островите, като същевременно гарантира основните потребности от мобилност на островните общности през цялата година и осигурява спазването на конституционното право на териториално единство. ([45])

(121) Що се отнася до конкурентната среда, Италия предостави информация, показваща, че Laziomar е единственият оператор, който плава по маршрутите през цялата година, като конкуренция по някои от тези маршрути има единствено по време на активния сезон. Предвид горепосоченото Италия е на мнение, че услугата, предлагана от Laziomar, не може да бъде заменена и че гаранцията за териториално единство не би могла да бъде постигната единствено чрез пазарните механизми.

4.2. **Относно приватизацията на Laziomar**

4.2.1. *Относно продажната цена на Laziomar*

(122) Според Италия приватизацията на Laziomar е била свързана с прехвърляне на целия дялов капитал на дружеството чрез процедура за възлагане на обществена поръчка, организирана от регион Лацио. Тази процедура допълнително включва едновременното възлагане на морски обществени услуги в Понцианския архипелаг за период от 10 години с цел да се запази териториалното единство.

(123) Регион Лацио е поръчал независима експертна оценка (вж. съображения 66 и 67), за да се оценят правните и икономическите аспекти на продажбата на Laziomar. Според Италия в тази оценка са изложени ясно и сбито процедурите, които са следвани, за да се определи пазарната стойност на дяловия капитал на Laziomar.

([45]) Според Италия необходимостта от териториално единство е от огромно значение особено за остров Понца, който е разположен на приблизително 27 морски мили от Терачина и на 36 морски мили от Анцио и има по-малко от 3 400 жители. По нейно мнение подобни съображения следва да се отнасят и за остров Вентотене, който има по-малко от 800 жители.

4.2.2. *Относно прозрачния и недискриминационен характер на процедурата*

(124) Италия подчерта, че процедурите са проведени в съответствие с правните принципи на прозрачност и недискриминация. Тя твърди, че и на седемте страни, които са били допуснати до следващия етап на процедурата за възлагане на обществена поръчка, е била предоставена съответната информация, необходима им, за да подадат своите оферти, включително „правилата относно обществените поръчки“ и приложенията към тях, „договора за предоставяне на услуга“ и приложенията към него и „договора за прехвърляне на дяловете“ и приложенията към него.

(125) Италия освен това твърди, че регион Лацио е премахнал от поканата за представяне на оферти финансовите изисквания за допустимост, които биха направили възможно участието в тръжната процедура само за корабоплавателни дружества (вж. съображение 109). С цел да се даде възможност за възможно най-широко участие в тръжната процедура, в поканата за участие в търг допълнително изрично се позволява на оферентите да участват в съвместна форма чрез временни обединения на оференти, консорциуми или ЕОИИ.

(126) Що се отнася до съмненията на Комисията по отношение на факта, че техническите оферти са имали значително по-голяма тежест в сравнение с икономическите оферти (т.е. съответно 70 и 30 точки), Италия се позовава на Решение № 782/2017 от 30 март 2017 г. на Държавния съвет ([46]), в което се посочва, че когато прилага този критерий, възложителят следва *„да наблегне на качествените елементи на офертата и да подбере критерии, които ще осигурят ефективно конкурентно сравнение на техническите профили. За тази цел той следва да определи максималния брой точки, предвидени за икономическата оферта, за да гарантира, че този елемент няма да вземе превес над останалите“*.

(127) Ето защо според Италия различната тежест е направила възможно да бъдат оценени по последователен начин качествените елементи на офертите и да се възпрепятства преразглеждане на цената в посока прекомерно намаление, което трудно би могло да се поддържа, без да се пожертва качеството на обществената услуга. Освен това тя е позволила и постигането на значителни икономии на разходи за регион Лацио, като се има предвид, че на спечелилия търга участник е била възложена поръчка, въз основа на която той е щял да извършва обществената услуга срещу сума на компенсацията, която е с 10,8 % по-ниска в сравнение с базовата цена (вж. съображение 75).

4.3. **Относно съответствието на удължението на първоначалното споразумение и на новия договор за обществена услуга с условията по делото *Altmark***

(128) Италия твърди, че четирите критерия по делото *Altmark* са изпълнени както за периода 2011—2013 г., така и за периода 2014—2024 г., поради следните причини:

— първият и вторият критерий по делото *Altmark* не бяха оспорени от Комисията в нейното решение от 2012 г.;

— що се отнася до третия критерий по делото *Altmark* и съмненията, изразени от Комисията в решението ѝ от 2011 г., че рисковата премия от 6,5 %, предвидена в директивата на CIPE, изглежда, не отразява подходящо равнище на риска (съображения 206—207), Италия се позовава на решението на Комисията от 13 юни 2017 г. относно бърза пътническа морска линия в Италия между Месина и регион Калабрия, в което методиката за изчисляване, при която като очаквано възнаграждение се използва фиксирана ставка от 8 %, не е била оспорена ([47]). По-специално в последния случай Комисията е приела ставка от 8 %, която се състои от рисковата премия от 6,5 %, посочена в директивата на CIPE, предвид факта, че договорът не включва предоставяне на изключителни права, плюс допълнително увеличение от 1,5 % с оглед на краткия срок на договора. Освен това, като се позовава на новия договор за обществена услуга, Италия твърди, че всякакви мерки за възстановяване на икономическия и финансовия баланс биха могли да се прилагат единствено в случай на промяна в нетните приходи с повече от 3 %, а всяко намаление под 3 % би било поето от Laziomar. В резултат на това се избягва всяко възможно свръхкомпенсиране; и

— Италия счита, че четвъртият критерий по делото *Altmark* също е изпълнен, като се вземе предвид, че възлагането на договора за обществена услуга е било предмет на прозрачна и състезателна процедура за възлагане на обществена поръчка, която създава условия за избор на оферента, способен да предостави услугите при най-ниските възможни разходи. Освен това, що се отнася до обвързването на новия договор за услуги с приватизацията на Laziomar, Италия твърди, че сумата за продажбата на Laziomar, предвидена в тръжната процедура, представлява само около 1,4 % от общата сума, определена за обществената услуга (т.е. от общата компенсация в размер на 127 520 740 EUR за 10-годишния период на договора). По този начин тя не изглежда да има някакво значително въздействие върху резултата от подбора на оферент по отношение на цената на услугата.

([46]) Това решение е постановено по искане на Министерството на инфраструктурата и транспорта във връзка с проекта на Законодателен указ относно „Допълнителни и коригиращи разпоредби към Законодателен указ № 50 от 18 април 2016 г.“ (т.е. коригиращ указ към Кодекса за обществените поръчки).

([47]) Решение на Комисията SA.42710, УОИИ — бърза пътническа морска линия между Месина и регион Калабрия.

4.4. **Относно приоритета за акостиране**

(129) По отношение на приоритета за акостиране (вж. съображение 83) Италия твърди, че той е оправдан от необходимостта да се предоставя обществена услуга и че на Laziomar не е предоставено икономическо предимство, което би означавало и загуба на държавни ресурси.

(130) Според Италия всички фериботни оператори плащат редовни такси на съответните пристанищни органи за акостиране. Италия твърди също така, че този приоритет за акостиране е бил приложим само за маршрутите, предмет на обществена услуга, и че Laziomar не е плащало и не плаща допълнителна такса за този приоритет за акостиране, тъй като поради задачата му за предоставяне на обществена услуга пристанищата биха му дали право да избира първо места за акостиране дори при липса на такъв официален приоритет.

4.5. **Относно мерките, установени със закона от 2010 г.**

(131) По същия начин, що се отнася до мерките, установени със закона от 2010 г. (вж. съображения 84, 85 и 86), Италия твърди, че на Laziomar не са разпределени ресурси и то не се е възползвало, нито ще се възползва в бъдеще от тези мерки.

(132) В този контекст Италия твърди, че на Caremar, което по това време самò е обслужвало маршрутите за каботаж в Понцианския архипелаг, са разпределени и то ефективно е използвало финансовите ресурси, за които вече е поет ангажимент със Закон № 102/2009. По-специално на Caremar са били отпуснати 1 410 000 EUR за модернизиране на два от плавателните съдове, които по-късно са прехвърлени безплатно на Laziomar (Quirino и Tetide). Тя също така твърди, че тези средства не са използвани с цел осигуряване на ликвидност.

(133) Що се отнася до свързаните с процеса на приватизация освобождавания от данъци, Италия твърди, че мярката не е приложена по отношение на корпоративния подоходен данък, тъй като прехвърлянията на Caremar, Saremar и Toremar на регионите са извършени безвъзмездно. Следователно при липсата на каквото и да е заплащане член 86, алинея 1, буква а) от Закона за консолидирания подоходен данък по отношение на капиталовите печалби в случай на прехвърляне на активи срещу заплащане не се прилага. По отношение на ДДС Италия отбелязва, че прехвърлянията на Caremar, Saremar и Toremar представляват сделки, които са освободени от ДДС съгласно член 10, алинея 1, точка 4) от Президентски указ № 633 от 26 октомври 1972 г. По отношение на косвените данъци, различни от ДДС, Италия подчертава, че целта на предвиденото в закона от 2010 г. освобождаване е опростяване на административните процедури. От гледна точка на данъчното облагане ефектите от освобождаванията могат да се считат за незначителни и с малко въздействие по отношение на данъци, които се начисляват по единни ставки. Това се отнася по-конкретно до облагането с данък при вписване (168 EUR за документ), кадастралните и ипотечните данъци (168 EUR за всеки) и гербовия налог (14,62 EUR за четири страни).

(134) По отношение на ресурсите от FAS Италия твърди, че Laziomar не е получило никакво предимство от този фонд. Освен това тя е разяснила, че ресурсите на FAS не са били използвани за допълнителна компенсация за дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar. Вместо това тези ресурси са били предоставени за допълване на бюджетните кредити, отпуснати за изплащане на компенсациите за обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group, в случай че тези бюджетни кредити се окажат недостатъчни. Италия отбелязва, че с член 1, алинея 5б от Наредба-закон № 125/2010 на регионите е предоставена възможност да използват ресурсите на FAS, за да финансират (част от) обичайната компенсация за обществена услуга и по този начин да осигурят непрекъснатост на морските обществени услуги. Освен това Италия пояснява, че съгласно член 26 от Наредба-закон № 185/2008 за Tirrenia Group са заделяни 65 милиона евро през всяка от годините 2009, 2010 и 2011 и съответно 195 милиона евро са били привлечени от ресурсите на FAS. Тези средства впоследствие са били преведени по сметката на Министерството на транспорта, предназначена за изплащане на компенсацията за обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group (Tirrenia, Siremar, (към онзи момент) Caremar, Toremar и Saremar). Следователно тази мярка би се отнасяла само до разпределяне на ресурси в държавния бюджет на Италия за изплащане на компенсациите за обществена услуга.

4.6. **Относно правилата за изчисляване на компенсацията за периода 2011—2019 г. и относно рисковата премия от 6,5 %, предвидена в директивата на CIPE, считано от 2010 г.**

(135) Италия твърди, че до 14 януари 2014 г. параметрите, използвани за изчисляване на компенсацията, изплащана на Laziomar, са били онези, определени в директивата на CIPE. Считано от 15 януари 2014 г., компенсацията се определя в договора за обществена услуга въз основа на методологията, посочена в директивата на CIPE, като се взема предвид и икономическата оферта, представена от купувача на Laziomar — CLN, в рамките на процедурата за възлагане на обществена поръчка.

(136) Италия обаче разяснява, че тъй като със закона от 2009 г. е въведена пределна стойност на размера на компенсацията, е решено изчисляването на практика да се опрости чрез прилагането на ставка от 6,5 % като фиксирана норма на възвръщаемост на капитала. Този опростен подход се е прилагал при удължаването на срока на първоначалното споразумение и все още се прилага съгласно новия договор за обществена услуга с Laziomar.

(137) Освен това според Италия фиксираната норма на възвръщаемост на капитала от 6,5 % се счита за подходяща, като се има предвид, че механизмът за възстановяване на баланса, предвиден в член 25 от договора (вж. съображение 78), е много строг за прилагане. Освен това подобен механизъм (например преразглеждане на годишния таван на цената) не би могъл да се прилага в случаите, когато бенефициер, като Laziomar, е недостатъчно компенсиран.

(138) В таблица 5 Италия представя елементите, които са били взети предвид за изчисляването на рисковата премия за Laziomar през периода 2011—2019 г.:

Таблица 5

Възвръщаемост на капиталовите инвестиции на Laziomar за периода 2011—2019 г.

(в хиляди EUR)

	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.
Дълготрайни материални и нематериални активи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Материални запаси	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Клиентски и търговски кредити	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Задължения към доставчиците	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Нетен инвестиран капитал	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Възвръщаемост на капитала (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

4.7. **Относно съответствието на новия договор за обществена услуга с решението за УОИИ от 2011 г.**

(139) Дори и Италия да счита, че изплатената на Laziomar компенсация за обществена услуга съгласно новия договор за обществена услуга не представлява държавна помощ, тя се е аргументирала също и защо тази мярка би била в съответствие с решението за УОИИ от 2011 г., ако представляваше помощ.

(140) В своя отговор Италия твърди, че решенията за УОИИ както от 2005 г., така и от 2011 г., са приложими, като се има предвид, че сключването на договора за обществена услуга е било предвидено в член 19б от закона от 2009 г., както и в указа на регион Лацио.

(141) Италия предостави данни за годините 2012 и 2013, показващи, че средногодишният брой на пътниците не е надхвърлил прага от 300 000 пътници, посочен в член 2, параграф 1, буква д) от решението за УОИИ от 2011 г., по всеки от разглежданите маршрути за плаване през двете финансови години, предшестващи тази, през която УОИИ е възложена на Laziomar (т.е. 240 430 пътници през 2012 г. и 254 167 пътници през 2013 г.).

4.8. **Относно съответствието на новия договор за обществена услуга с рамката за УОИИ от 2011 г.**

(142) Италия твърди, че обществената услуга, възложена на Laziomar, представлява действителна УОИИ, основана на акт за възлагане, т.е. договор за обществена услуга, който съдържа и описва съдържанието и продължителността на задълженията за извършване на обществена услуга, съответната територия, механизма на компенсация и параметрите за изчисляване на компенсацията.

(143) Освен това според Италия компенсацията не надвишава необходимото за покриване на разходите, направени при изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, тъй като размерът на компенсацията е определен в рамките на тръжна процедура въз основа на критериите, определени в Директивата за предприятията с държавно участие в капитала, докато договорът предвижда система за наблюдение, за да се избегне свръхкомпенсация.

(144) По същия начин, що се отнася до нормата на възвръщаемост, Италия се позовава на решението на Комисията от 13 юни 2017 г. (по дело SA.42710) (вж. съображение 128), в което Комисията не оспорва норма на възвръщаемост, по-висока от 6,5 % (т.е. 8 %).

5. **ОЦЕНКА**

5.1. **Наличие на помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС**

(145) Член 107, параграф 1 от ДФЕС предвижда, че „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“.

(146) 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; и

г) да засяга търговията между държавите членки.

(147) Комисията отбелязва, че приоритетът за акостиране, който се прилага само по отношение на маршрути, предмет на обществена услуга, е неразривно свързан с извършването на УОИИ от Laziomar и неговия приобретател CLN. Поради това тази мярка ще бъде оценена съвместно със съответната компенсация за обществена услуга, предоставена на тези дружества (вж. раздели 5.1.1 и 5.1.2).

(148) Освен това Комисията отбелязва, че новият договор за обществена услуга между Италия и Laziomar следва да се оценява съвместно с приватизацията на Laziomar. Подобна съвместна оценка е подходяща, тъй като по същество Италия е организирала процедурата за обществена поръчка за възлагането на новия договор за обществена услуга така, че спечелилият поръчката оферент да трябва да придобие целия дялов капитал на Laziomar, за да изпълни задълженията за извършване на обществена услуга, определени в този договор за обществена услуга.

5.1.1. *Удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Laziomar и Италия*

5.1.1.1. Държавни ресурси

(149) Италия е възложила на Laziomar обслужването на морските маршрути, както е описано подробно в първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен. Първоначалното споразумение е сключено с държавата и произтичащата компенсация за обществена услуга за Laziomar се е изплащала от държавния бюджет. Следователно компенсацията за обществена услуга за Laziomar може да бъде приписана на държавата и се предоставя чрез ресурси на държавата.

(150) Комисията отбелязва, че според Италия всички фериботни оператори плащат на съответните пристанищни органи редовни такси за акостиране, но Laziomar не е плащало никаква допълнителна такса за приоритета за акостиране. Въпреки това Комисията счита, че по принцип Италия е можела да реши да наложи допълнителна такса за приоритета за акостиране и като не е направила това, е загубила приходи за държавата. Освен това, тъй като приоритетът за акостиране се предоставя по закон (вж. съображение 83), той може да бъде приписан на държавата.

5.1.1.2. Избирателност

(151) За да бъде квалифицирана като държавна помощ, дадена мярка трябва да бъде избирателна. Компенсацията за обществена услуга за извършването на въпросните морски услуги се предоставя единствено на Laziomar, следователно тя е избирателна. Тъй като приоритетът за акостиране се предоставя единствено на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar, той също е избирателен.

5.1.1.3. Икономическо предимство

(152) Комисията припомня, че компенсациите за обществена услуга, предоставени на дадено дружество, може да не представляват икономическо предимство при някои строго определени условия.

(153) По-специално в решението си по делото *Altmark* ([48]) Съдът е постановил, че доколкото държавната намеса трябва да се приема като компенсация, представляваща насрещната престация за извършените доставки на услуги от предприятията бенефициери, за да изпълняват задълженията за извършване на обществена услуга по такъв начин, че в действителност тези предприятия не се възползват от финансово предимство и посочената намеса следователно няма за последица да ги постави в по-благоприятно конкурентно положение спрямо предприятията, които ги конкурират, подобна намеса не попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(154) Съдът обаче е разяснил също така, че за да се избегне в конкретен случай квалификацията на такава компенсация за обществена услуга като държавна помощ, трябва да бъдат изпълнени четирите кумулативни критерия („критериите по делото *Altmark*“), които са обобщени по-долу:

— предприятието бенефициер трябва да бъде действително натоварено с изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени („първи критерий по делото *Altmark*“);

— параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин („втори критерий по делото *Altmark*“);

— компенсацията не може да надвишава необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени при изпълнението на задължението за извършване на обществена услуга, като се имат предвид свързаните с него приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения („трети критерий по делото *Altmark*“);

— когато в конкретен случай изборът на предприятието, което да бъде натоварено да изпълнява задължения за извършване на обществена услуга, не е направен в рамките на процедура по възлагане на обществена поръчка, която създава условия за избор на оферента, способен да предостави тези услуги на най-ниската цена за общността, равнището на необходимата компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с подходящите 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 („четвърти критерий по делото *Altmark*“).

(155) В своето Съобщение за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес („Съобщението за УОИИ“), Комисията уточни начина, по който се прилагат критериите по делото *Altmark* ([49]).

(156) Като се има предвид, че критериите по делото *Altmark* трябва да бъдат изпълнени кумулативно, неизпълнението на който и да било от тези критерии ще доведе Комисията до заключението, че оценяваната мярка предоставя икономическо предимство на бенефициера. Следователно Комисията първо ще оцени спазването на четвъртия критерий по делото *Altmark*.

(157) В четвъртия критерий по делото *Altmark* се предвижда, че компенсацията трябва да бъде минимално необходимата, за да не бъде квалифицирана като държавна помощ. Този критерий се счита за изпълнен, ако бенефициерът на компенсацията за обществена услуга е избран вследствие на тръжна процедура, която създава условия за избор на оферента, способен да предостави услугите на най-ниската цена за общността, или, в случай че това не е така, ако компенсацията е изчислена с оглед на разходите на ефективно предприятие.

([48]) Вж. Решение на Съда от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans u Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([49]) Съобщение 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).

(158) За нито едно от удължаванията на срока на действие на първоначалното споразумение в периода от 1 юни 2011 г. до 14 януари 2014 г. Laziomar не е избрано след публична процедура за възлагане на обществена поръчка. Италия просто е продължила системата, която вече е била в сила, като по този начин дава право на предварително установения оператор да продължи да получава компенсация за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга.

(159) Освен това Италия не предостави на Комисията никакви данни, че равнището на необходимата компенсация е било определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с подходящите 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.

(160) Поради това Комисията заключава, че в настоящия случай четвъртият критерий по делото *Altmark* не е изпълнен.

(161) С оглед на това, че в настоящия случай четирите условия по делото *Altmark* не са спазени кумулативно, Комисията достига до заключението, че компенсацията за обслужване на морските маршрути съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, предоставя икономическо предимство на Laziomar.

(162) По отношение на приоритета за акостиране Комисията първо припомня, че в поне два от случаите италианският компетентен орган — AGCM, е преценил, че тази мярка има икономическа стойност ([50]). Въпреки това Laziomar не плаща никаква такса за приоритета за акостиране (вж. съображение 130). Освен това Комисията отбелязва, че поне на теория приоритетът за акостиране има потенциал да намали разходите на оператора (например тъй като гарантираното акостиране би могло да намали времето за чакане в пристанищата и следователно да доведе до по-ниски разходи за гориво) или да увеличи приходите му (например поради това, че някои разписания могат да доведат до по-голямо търсене от страна на пътниците). В действителност, доколкото приоритетът за акостиране позволява по-бърза процедура за заставане на док, ползвателите на фериботната услуга могат да предпочетат ферибoтен оператор, който се възползва от тази мярка. Дори ако тези ефекти биха се реализирали само при ограничени обстоятелства или биха били сравнително малки, приоритетът за акостиране би могъл все пак да представлява икономическо предимство за Laziomar.

5.1.1.4. Ефект върху конкуренцията и търговията

(163) 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 ([51]). Достатъчно е бенефициерът на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари ([52]).

(164) В настоящия случай бенефициерът извършва 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 ([53]) и на Регламента за морския каботаж, с които се либерализират съответно пазарите на международния морски транспорт и на морския каботаж. Фактът, че към онзи момент Laziomar е било единственият оператор по някои от тези маршрути, не означава, че други (международни) оператори не са можели да проявят интерес да предлагат подобни услуги за морски транспорт. Следователно компенсацията за обслужването на морски маршрути, обхванати от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, може да засегне търговията в Съюза и да наруши конкуренцията в рамките на вътрешния пазар. По същите причини това заключение се отнася и за приоритета за акостиране.

5.1.1.5. Заключение

(165) Тъй като са изпълнени всички критерии, посочени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията заключава, че както компенсацията за обществена услуга, платена въз основа на неколкократното удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение, така и приоритетът за акостиране за маршрутите, предмет на обществена услуга, представляват държавна помощ в полза на Laziomar.

([50]) Решение (ЕС) 2020/1412, съображение 265.

([51]) Вж. по-специално решение на Съда от 17 септември 1980 г., *Philip Morris/Комисия*, 730/79, ECLI:EU:C:1980:209, т. 11; решение на Съда от 22 ноември 2001 г., *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, т. 21; решение на Съда от 29 април 2004 г., *Италия/Комисия*, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, т. 44.

([52]) Решение на Общия съд от 30 април 1998 г., *Het Vlaamse Gewest/Комисия*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([53]) Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета 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).

5.1.1.6. Нова или съществуваща помощ

(166) На първо място Комисията отбелязва, че в настоящото решение не се оценява компенсацията, платена на (към онзи момент) Caremar за изпълнението на задълженията за извършване на морска обществена услуга до края на 2008 г. Оценката на тази компенсация и това дали тя може или не може да бъде квалифицирана като съществуваща помощ въз основа на член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж ще бъде предмет на отделно решение на Комисията ([54]).

(167) В съответствие с член 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([55]) нова помощ означава „*всяка помощ, т.е. схеми за помощ и индивидуална помощ, които не са съществуваща помощ, включително изменения на съществуваща помощ*“. Освен това член 108, параграф 3 от ДФЕС предвижда, че Комисията следва да бъде уведомявана в разумен срок за плановете за предоставяне на нови помощи или за изменение на съществуващи помощи, като те не могат да бъдат приведени в действие, докато процедурата не доведе до постановяването на окончателно решение ([56]). В съответствие с позицията на съдилищата на ЕС ([57]) Комисията счита, че изменението (т.е. удължаването) на срока на действие на схема за помощ, която има ясен краен срок (т.е. 31 декември 2008 г.), е достатъчно да я превърне в нова помощ, независимо дали са изменени или не други характеристики на мярката.

(168) Поради горепосочените причини Комисията счита, че независимо дали компенсацията, предоставена на (към онзи момент) Caremar до края на 2008 г., е била квалифицирана като съществуваща помощ ([58]), компенсацията за обществена услуга, изплатена на Laziomar въз основа на последвалото продължение на първоначалното споразумение следва да се счита за нова помощ. Това заключение се отнася и за приоритета за акостиране.

5.1.2. *Възлагане на новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar*

(169) За да се достигне до заключение дали възлагането на новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar, представлява предимство за Laziomar и неговия приобретател по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията трябва да оцени спазването на критериите по делото *Altmark* (вж. съображение 154).

5.1.2.1. Първи критерий по делото Altmark

(170) Комисията припомня, че съгласно правото на Съюза няма унифицирано и точно определение на услуга, която може да представлява УОИИ, нито по смисъла на първото условие по делото *Altmark*, нито по смисъла на член 106, параграф 2 от ДФЕС ([59]). Точка 46 от съобщението е формулирана, както следва:

„*При липса на конкретни правила на Съюза, определящи обхвата за съществуването на УОИИ, държавите членки разполагат с голяма свобода да определят дадена услуга като УОИИ и да предоставят компенсация на доставчика на услугата. Компетентността на Комисията в това отношение се ограничава до проверка на това държавата членка да не е допуснала явна грешка при определянето на услуга като УОИИ и до оценка на всякаква държавна помощ, произтичаща от компенсацията. Когато съществуват специфични правила на Съюза, преценката на държавите членки е обвързана и от тези правила, без да се засяга задължението на Комисията да проведе оценка на това дали УОИИ е била правилно определена за целите на контрола на държавната помощ*“.

(171) Следователно националните органи имат право да приемат, че определени услуги са от общ интерес и трябва да се изпълняват чрез задължения за извършване на обществена услуга, за да се осигури защитата на обществения интерес, когато пазарните механизми не са достатъчни, за да се гарантира, че те се предоставят на необходимото равнище или при изискваните условия.

(172) В областта на каботажа подробните правила на Съюза, уреждащи задълженията за извършване на обществена услуга, са определени в Регламента за морския каботаж, а по отношение на целта за оценка на потенциалната държавна помощ за предприятия, които се занимават с морски превоз — в Насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт („Насоките за морския транспорт“) ([60]).

([54]) Решение (ЕС) 2020/1411.
([55]) 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).
([56]) Решение на Съда от 26 октомври 2016 г., *DEI и Комисия/Alouminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, т. 45.
([57]) Решение на Първоинстанционния съд от 6 март 2002 г. по съединени дела *Diputación Foral de Álava и др./Комисия*, T-127/99, T-129/99 и T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, т. 175.
([58]) Решение (ЕС) 2020/1411.
([59]) Решение на Общия съд от 12 февруари 2008 г., *BUPA и др./Комисия*, T-289/03, ECR 2008 стр. II-81, точка 96. Вж. също Заключение на генералния адвокат Tizzano по делото *Ferring*, C-53/00, ECR I 9069 и Заключение на генералния адвокат Jacobs по делото *GEMO*, C-126/01, [2003] ECR I 13769.
([60]) Съобщение C(2004) 43 на Комисията — Насоки на Общността относно държавната помощ за морския транспорт (ОВ C 13, 17.1.2004 г., стр. 3).

(173) Член 4, параграф 1 от Регламента за морския каботаж гласи:

„Държава членка може да сключва договори за обществени услуги с корабоплавателни дружества, които участват в редовни услуги до, от и между острови, или да им налага задължения за обществени услуга като условие за предоставяне на каботажни услуги. Когато държава членка сключва договори за обществена услуга или налага задължения за обществена услуга, тя прави това на недискриминационна основа по отношение на всички собственици на кораби от Общността“.

(174) В член 2, параграф 3 от Регламента за морския каботаж е определено, че договорът за обществена услуга може да обхваща: транспортни услуги, отговарящи на установените норми за непрекъснатост, регулярност, капацитет и качество, допълнителни транспортни услуги, транспортни услуги при определени цени и условия, най-вече за някои категории пътници или за някои маршрути, и приспособяване на услугите към действителните нужди.

(175) Съгласно раздел 9 от Насоките за морския транспорт „могат да се налагат задължения за извършване на обществена услуга или да се сключват договори за обществена услуга (ДОУ) за услугите, посочени в член 4 от Регламент (ЕИО) № 3577/92“, т.е. за включените в разписанието услуги от, до и между островите.

(176) От установената съдебна практика произтича, че задълженията за извършване на обществена услуга могат да бъдат налагани само ако са обосновани от необходимостта да се осигурят подходящи редовни услуги за морски превоз, които не могат да бъдат гарантирани единствено от пазарните механизми ([61]). В съобщението за тълкуване на Регламента за морския каботаж ([62]) се потвърждава, че „*задълженията за обществени услуги по определени маршрути се определят не от собствениците на кораби, а от държавите членки (включително регионалните и местните органи, по целесъобразност). По-специално такива задължения могат да бъдат предвидени за редовни (по разписание) услуги за островен каботаж в случай на невъзможност на пазара да предостави услуги на задоволително равнище*“. Освен това в член 2, параграф 4 от Регламента за морския каботаж задълженията за извършване на обществена услуга се определят като задължения, които „*въпросният корабособственик от Общността, ако отчита собствения си търговски интерес, не би поел или не би поел в същата степен, или при същите условия*“.

(177) В съответствие със съдебната практика ([63]), за да провери дали е налице реална нужда от обществена услуга и дали тя е била необходима и пропорционална и следователно дали е спазен първият критерий по делото *Altmark*, Комисията ще оцени:

1) дали е налице **търсене от страна на потребителите**;

2) дали това търсене не е можело да бъде задоволено от пазарните участници при липса на задължение в този смисъл, определено от публичните органи (**наличие на неефективност на пазара**);

3) дали прибягването до обикновени задължения за извършване на обществена услуга е било недостатъчно за преодоляването на тази липса (**водещ до най-малко вреди подход**).

1) **Търсене от страна на потребителите**

(178) В този случай на Laziomar е възложено да предоставя услуги за пътнически, смесени и товарни превози по множество линии, представени в таблица 9. Задълженията за извършване на обществена услуга, наложени на Laziomar, се отнасяха до обслужваните пристанища, вида и капацитета на плавателните съдове, предназначени за морските транспортни връзки, обслужвани в рамките на режима на обществена услуга, честотата на услугата и максималните тарифи, които трябва да се начисляват.

(179) Както е посочено в съображение 120, Италия е наложила определените в новото споразумение задължения за извършване на обществена услуга, главно i) за да осигури териториалното единство между континенталната част и островите и ii) за да допринесе за икономическото развитие на съответните острови чрез редовни и надеждни услуги за морски превоз. Комисията счита, че това действително са легитимни цели от обществен интерес.

([61]) Вж. решение на Съда от 20 февруари 2001 г., *Analir и др.*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([62]) Съобщение на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите за актуализиране и коригиране на Съобщението за тълкуване на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж), Брюксел, COM(2014) 232 final, 22.4.2014 г.

([63]) Вж. решение на Общия съд от 1 март 2017 г., *SNCM/Комисия*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, точки 130 и 134.

(180) В исторически план целите, преследвани от Италия, не са постигани единствено чрез взаимодействието на пазарните механизми. Всъщност задоволителното равнище на тези услуги обикновено се гарантира чрез задълженията за извършване на обществена услуга, наложени за тази цел на дружествата от бившата Tirrenia Group и залегнали в първоначалните споразумения. Действително Комисията изтъква, че въпросните маршрути са били обслужвани в продължение на много години, т.е. най-малкото след влизането в сила на първоначалното споразумение, като в голяма степен са останали непроменени. Италия и по-специално съответните регионални органи считат, че тези услуги са били (и продължават да бъдат) необходими за задоволяване на търсенето от страна на потребителите.

(181) По отношение на маршрутите само за товарен превоз (т.е линия T3 и линия T4) Комисията припомня, че Общият съд вече е установил ([64]), че за да може да бъде квалифицирана като услуга от общ икономически интерес, разглежданата услуга трябва да представлява универсална услуга в тесен смисъл. Всъщност понятието универсална услуга не означава, че разглежданата услуга трябва да отговаря на потребност, обща за цялото население, или да се предоставя на цялата територия ([65]), а по-скоро да служи на интересите на обществото като цяло. В допълнение според Комисията законодателството на Съюза не възпрепятства държавите членки при упражняването на правото си на преценка надлежно да определят като УОИИ някои морски превози на товари до и от отдалечени райони, при условие че са спазени принципите, установени с Регламента за морския каботаж.

(182) Италия обясни, че нуждите от обществени услуги са свързани със специфичните географски и социално-икономически характеристики на островите от Понцианския архипелаг. В член 1 от договора за обществена услуга се посочва, че услугите, възложени на Laziomar, са *„[...] необходими за запазване на териториалното единство, за да се осигурят доставките на стоки, включително на специални товари, необходими за правилното функциониране на обществените и социалните услуги за островите от Понцианския архипелаг [...]“*. Що се отнася до остров Понца, териториално единство и доставки на стоки и специални товари са необходими с оглед на отдалечеността му от континенталната част (на около 27 морски мили от Терачина) и малкия брой на населението му (около 3 500 жители). Подобни съображения се отнасят и за остров Вентотене (на около 31 морски мили от Терачина и с около 800 жители). Освен това регулярната честота на тези услуги за товарни превози през цялата година гарантира, че и през неактивния сезон, когато има по-малко търсене от туристи, жителите и дружествата на тези острови продължават да получават необходимите доставки. В допълнение тези услуги допринасят и за икономическото развитие на двата острова чрез превозването на стоки и специални товари (например опасни товари, твърди битови отпадъци и т.н.) от и до континенталната част.

(183) Що се отнася до услугите за пътнически превози и смесените услуги, за да онагледи действителното търсене, Италия предостави обобщени статистически данни, които показват, че през 2012 г. Laziomar е превозило 240 430 пътници и 13 228 превозни средства по всички маршрути, предмет на обществена услуга, взети заедно, през съответните периоди от време, обхванати от задълженията за извършване на обществена услуга. Броят им през 2013 г. е по-голям (т.е 254 167 пътници и 16 927 превозни средства). Това показва, че през двете години преди на Laziomar да бъдат възложени задълженията за извършване на обществена услуга е имало значително съвкупно търсене на услуги за морски превози по съответните маршрути (вж. съображение 291 по отношение на подробните статистически данни за всеки отделен маршрут за годините от 2011 до 2013).

(184) За да докаже допълнително, че търсенето от страна на потребителите се е запазило, когато Laziomar е започнало да обслужва всички маршрути въз основа на новия договор за обществена услуга, Италия предостави и обобщени статистически данни до края на 2019 г. (вж. таблици 6 и 8). Те потвърждават, че търсенето от страна на потребителите се е запазило, с някои леки отклонения нагоре или надолу. Във всеки случай анализът на статистическите данни за всеки отделен маршрут за всяка година до края на 2019 г. не показва никакви индикации, че търсенето от страна на потребителите по конкретни маршрути би изчезнало.

Таблица 6

Статистически данни относно пътниците за периода 2014—2019 г.

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

([64]) Вж. решение на Общия съд от 12 февруари 2008 г., *BUPA и др./Комисия*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, т. 186.

([65]) Вж. решение на Съда от 11 април 1989 г., *Ahmed Saeed Flugreisen*, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, точка 55; решение на Съда от 18 юни 1998 г., *Corsica Ferries France/Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova и др.*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, точка 45; решение на Общия съд от 15 юни 2005 г., *Fred Olsen/Комисия*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, точка 186 и следващите.

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

Таблица 7

Статистически данни относно превозните средства за периода 2014—2019 г.

Година	Линия T1	Линия T2	Линия T3	Линия T4	Линия A1	Линия A2	Линия A3	Общ брой превозни средства ([1])
2014 г.	12 822	2 587	3 482	35				18 926
2015 г.	12 874	2 819	3 212	390				19 295
2016 г.	12 942	3 245	3 590	784				20 561
2017 г.	13 796	3 331	3 772	324				21 223
2018 г.	14 165	3 171	3 846	152				21 334
2019 г.	14 011	3 242	3 316	172				20 741

([1]) Плавателните съдове, използвани по линия T4, линия A1, линия A2 и линия A3, не могат да транспортират превозни средства.

Таблица 8

Превозени товари в линейни метри през периода 2014—2019 г. ([66])

Година	Линия T3	Линия T4	Общо линейни метри
2014 г.	206 514	16 367	222 881
2015 г.	259 112	22 659	281 771
2016 г.	281 229	23 230	304 459
2017 г.	294 442	27 623	322 065
2018 г.	310 736	14 256	324 992
2019 г.	302 631	15 228	317 859

(185) Комисията счита, че горепосочените статистически данни показват ясно, че е налице действително търсене на услуги за пътнически, смесени и товарни превози по всеки от маршрутите, предмет на обществена услуга. Следователно може да се заключи, че тези услуги са насочени към реалните обществени нужди и отговарят на действителното търсене от страна на потребителите.

2) **Наличие на неефективност на пазара**

(186) В съответствие с точка 48 от Съобщението за УОИИ „не е уместно да [се] обвързва[т] задълженията, свързани с извършване на обществена услуга, с дейност, извършвана от предприятия по правилата на пазара, която вече се предоставя или може да бъде предоставена задоволително и при условия като цена, обективни качествени характеристики, непрекъснатост и достъп до услугата, отговарящи на публичния интерес, определен от държавата“ ([67]). Следователно Комисията трябва да проучи дали обслужването би било незадоволително, ако бъде предоставено само с пазарни механизми, с оглед на изискванията за извършване на обществена услуга, наложени от

([66]) Въпреки че по повечето линии се превозват товари, в настоящото решение се предоставя подробна информация само за товарите, превозвани по линия T3 и линия T4, тъй като в договора за обществена услуга двете линии са определени като маршрути за товарни превози на стоки и специални товари.

([67]) Вж. решение на Съда от 20 февруари 2001 г., *Analir и други*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, т. 71.

държавата членка по силата на новия договор за обществена услуга. Във връзка с това в точка 48 от Съобщението за УОИИ се посочва, че „оценката на Комисията се ограничава с проверка на това дали държавата членка е допуснала явна грешка“.

(187) Комисията отбелязва, че през периода, водещ до подписването на новия договор за обществена услуга с Laziomar, други оператори са предлагали фериботни услуги по някои от маршрутите, обхванати от новия договор за обществена услуга, макар и не непременно през цялата година и със същата честота и същия вид услуги. Въз основа на положението по отношение на конкуренцията преди възлагането на поръчка на 15 януари 2014 г. Комисията ще оцени за всеки от съответните маршрути дали предоставяните от други оператори услуги са били еквивалентни на тези, които Laziomar е трябвало да предоставя съгласно новия договор за обществена услуга.

(188) В таблица 9 е показано положението по отношение на конкуренцията по всеки от маршрутите, обслужвани от Laziomar към момента на сключването на акта за възлагане:

Таблица 9

Положение по отношение на конкуренцията по маршрутите, обслужвани от Laziomar

Маршрут	Laziomar (плавания **през цялата година**)	Конкуренти
Формия — Понца **(линия T1)**	Смесени услуги (превоз на пътници, превозни средства и стоки)	Нито един
Формия — Вентотене **(линия T2)**	Смесени услуги (превоз на пътници, превозни средства и стоки)	Нито един
Терачина —Понца **(линия T3)** — нов маршрут	Услуги за товарни превози и смесени услуги със средно: — четири плавания (на седмица) от януари до март и от октомври до декември — услуги само за товарни превози; — четири плавания (на седмица) през април и септември — услуги само за товарни превози, и четири плавания (на седмица) — смесени услуги; — пет плавания (на седмица) от май до август — услуги само за товарни превози, и пет плавания (на седмица) — смесени услуги.	Navigazione Libera del Golfo („**NLG**“) услуги само за пътнически превози със средно: — три плавания (на седмица) от април до май и от септември до октомври; — от едно до две плавания (на ден) от юни до август.
Терачина — Вентотене **(линия T4)** — нов маршрут	Услуги за товарни превози със средно: — едно плаване (на седмица) от януари до март и от октомври до декември; — две плавания (на седмица) през април и септември; — пет плавания (на седмица) от май до август.	**NLG**, услуги само за пътнически превози (като продължение на **линия T3**) само с едно плаване на седмица от юли до август
Анцио — Понца **(линия A1**)	Услуги за пътнически превози (съдове на подводни криле) между юни и септември с едно плаване на ден и две плавания в петък, почивните дни и официалните празници	**Vetor**, услуги за пътнически превози със средно: — от две до три плавания през работните дни и от четири до пет плавания (на ден — вж. съображение 192) през почивните дни от юни до юли; — от три до четири плавания през работните дни и от четири до пет плавания през почивните дни (на ден) през август; — едно плаване (на ден — вж. съображение 192) през септември.

Формия — Понца **(линия A2)**	Услуги за пътнически превози (съдове на подводни криле)	Нито един
Формия — Вентотене **(линия A3)**	Услуги за пътнически превози (съдове на подводни криле)	Нито един

(189) Комисията счита, както ясно се вижда от таблица 9, че услугите, предлагани от Laziomar, не могат да бъдат заместени от тези, предлагани от други конкуренти, тъй като последните не изпълняват или не изпълняват изцяло задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в новия договор за обществена услуга с Laziomar. В този смисъл по четири от седемте маршрута няма друг оператор, освен Laziomar, който да предлага услугата (линия T1, линия T2 и линия A2 и линия A3). В резултат на това задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в договора с Laziomar за обслужване на тези маршрути, са обосновани от действителна обществена нужда да се осигури териториално единство, тъй като тя не може да бъде задоволена само от пазара.

(190) Що се отнася до маршрутите, по които други оператори също предлагат услуги (линии T3, T4 и A1), Комисията счита, че са налице значителни различия по отношение на вида, регулярността, капацитета и цената на предлаганите услуги поради причините, описани подробно в следващите точки.

(191) По линиите T3 и T4 Laziomar извършва курсове непрекъснато през цялата година, докато другият оператор, NLG, не предлага тази непрекъсната услуга през цялата година, нито пък я предлага толкова често, колкото Laziomar. Освен това Laziomar предлага смесени услуги (по линия T3) и услуги за товарни превози (по линия T4), като използва плавателен съд с капацитет за превоз на товари, превозни средства и до 400 пътници, докато NLG използва високоскоростен плавателен съд само за превоз на пътници. И накрая, има значителна разлика между цените на двамата оператори. Що се отнася до линия T3, по която и двамата оператори превозват пътници (за разлика от линия T4, която е услуга за товарни превози за Laziomar), цената, предлагана от NLG, е насочена към туристическия сектор (например еднопосочен билет за възрастен струва между 24 и 26 EUR, а за деца до 12 години — между 13 и 15 EUR). От друга страна, услугата на Laziomar подлежи на задължения за извършване на обществена услуга по тарифа (например еднопосочен билет за възрастен струва 10 EUR, а за деца до 12 години — 5 EUR), а за жителите и ежедневно пътуващите с цел работа се прилагат социални тарифи (еднопосочен билет струва около 3,50 EUR). В резултат на това без услугите на Laziomar по тези конкретни маршрути нуждата от обществена услуга с цел осигуряване на регулярна свързаност на този остров с континенталната част не би била задоволена, тъй като NLG не би могло да предоставя същите услуги и при същите условия като Laziomar през целия период на договора.

(192) Що се отнася до линия A1, както Laziomar, така и конкурентът му Vetor извършват услуги за пътнически превози само през летния сезон (между юни и септември). Въпреки това Италия предостави информация, която показва, че услугата на Vetor е насочена предимно към туристическия сектор и се предоставя при пазарни условия. Макар че според графика за 2013 г. (т.е. годината преди сключването на акта за възлагане с Laziomar), показан в таблица 9, Vetor изглежда извършва курсове по-често от Laziomar, Комисията отбелязва, че услугата всъщност не е била предоставяна ежедневно постоянно. По-конкретно, услугата не е предоставена на 4, 5, 11 и 12 юни 2013 г., както и на 10—12 и 16—20 септември 2013 г. През следващите години от периода на възлагане информацията, предоставена от Италия, показва, че услугата, предоставяна от Vetor, отново не е осигурявала ежедневна свързаност по този маршрут. Например през 2018 г. Vetor не е предоставило услугата на 5 и 6 юни и на 17—20 септември. Следователно като цяло честотата на услугите на Vetor варира в зависимост от месеца.

(193) Освен това по силата на договора за услуги Laziomar подлежи на задължения за извършване на обществена услуга по отношение на непрекъснатостта и качеството. При това, в случай на неизвършване на курс без основателна причина Laziomar подлежи на съответно намаляване на възнаграждението и на санкции. Освен това задължението за осигуряване на качество предполага, че Laziomar трябва да спазва точни минимални стандарти по отношение, наред с другото, на надеждността, хигиенните условия и удобството при пътуването. От друга страна, Vetor, което не е обвързано със задължения за извършване на обществена услуга, не е длъжно да отговаря на високи стандарти за качество при предоставянето на услугата. Освен това, от гледна точка на капацитета за превоз, плавателният съд на Laziomar може да побере максимум 300 пътници, в сравнение с около 150 пътници, които могат да бъдат превозени със съда на подводни крил на Vetor.

(194) И накрая, има значителна разлика между цените на двамата оператори. Цената, предлагана от Vetor, е насочена предимно към туристическия сектор (например еднопосочен билет за възрастен струва 36 EUR, като тази цена се увеличава на 46 EUR през почивните дни, а билетът за деца до 12 години струва 18 EUR), докато на жителите предлага тарифа в размер на 23 EUR. Vetor също така може да определя по свое усмотрение цената на билети си и да я коригира съответно на чисто търговска основа. От друга страна, услугата на Laziomar подлежи на задължения за извършване на обществена услуга по тарифа (например еднопосочен билет за възрастен струва 23,40 EUR, за деца до 12 години — 11,70 EUR), а за жителите и ежедневно пътуващите с цел работа се прилагат социални тарифи

(например еднопосочен билет струва само 7 EUR). В резултат на това, без услугите на Laziomar по този конкретен маршрут, нуждата от обществена услуга с цел осигуряване на регулярна свързаност на този остров с континенталната част на достъпни цени не би била задоволена, тъй като Vetor не би могло да предоставя същите услуги и при същите условия като Laziomar през целия период на договора.

(195) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че към момента на възлагането на договора на Laziomar пазарните механизми сами по себе си са били недостатъчни да задоволят нуждите от обществена услуга. В действителност по редица маршрути Laziomar е било единственият оператор, докато по останалите маршрути услугите, предоставяни от конкурентите в Понцианския архипелаг, не са били еквивалентни от гледна точка на непрекъснатост, регулярност, капацитет и цена и следователно не са изпълнявали напълно задълженията за извършване на обществена услуга, установени в новия договор за обществена услуга с Laziomar.

3) **Водещ до най-малко вреди подход**

(196) Комисията отбелязва, че Италия е избрала да сключи договор за обществена услуга с един оператор (Laziomar), вместо да наложи задължения за извършване на обществена услуга на всички оператори, заинтересовани да обслужват въпросните маршрути. Въз основа на предоставената от Италия информация Комисията приема, че търсенето от страна на потребителите не би могло да бъде задоволено чрез налагане на задължения за извършване на обществена услуга (вж. съображение 180). По-специално по няколко маршрута Laziomar е единственият оператор, а когато случаят не е такъв, осигуряваното от другите оператори предлагане не отговаря на (всички) изисквания за регулярност, непрекъснатост и капацитет и цена. Освен това операторът на повечето маршрути, особено през неактивния сезон, генерира загуби, поради което без компенсация за обществена услуга те не биха били обслужвани изобщо. Освен това Комисията взема под внимание аргумента на Италия, че изборът на договор за обществена услуга е бил необходим и с оглед на приватизацията на Laziomar. По-конкретно Италия твърди, че обявяването на търг на активи на Laziomar, заедно с нов договор за обществена услуга, позволява i) да се осигури непрекъснатостта на морската обществена услуга и ii) да се постигне максимална стойност за държавата. Поради тази причина Комисията се съгласи (вж. съображение 89) Италия да обяви на търг стопанското подразделение на Laziomar заедно с нов договор за обществена услуга. По този начин Комисията също така е приела и потвърждава в настоящото решение, че Италия не би могла да се позовава на задължения за извършване на обществена услуга, които се прилагат по отношение на всички оператори, а по-скоро би сключила договор за обществена услуга само с Laziomar.

Заключение

(197) Въз основа на горепосочената оценка Комисията заключава, че Италия не е допуснала явна грешка при определяне като УОИИ на услугите, възложени на Laziomar. С това съмненията, изразени от Комисията в решението от 2012 г., са разсеяни.

(198) За да заключи, че е изпълнен първият критерий по делото *Altmark*, Комисията все пак трябва да провери дали възложените на Laziomar задължения за извършване на обществена услуга са ясно определени. В тази връзка Комисията отбелязва, че задълженията за извършване на обществена услуга са ясно посочени в новия договор за обществена услуга и приложенията към него (които включват например спецификации на корабите за всеки маршрут). Аналогично правилата, уреждащи компенсацията, са описани подробно в новия договор за обществена услуга, закона от 2009 г. и директивата на CIPE. Новият договор за обществена услуга също така е с ясен срок на действие (10 години), определя Laziomar като оператор на обществена услуга и съдържа необходимите мерки за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации (вж. също съображение 215). Следователно Комисията заключава, че първият критерий по делото *Altmark* е спазен.

Приоритет за акостиране

(199) В член 19б, алинея 21 от закона от 2009 г. се посочва ясно, че приоритетът за акостиране е необходим, за да се гарантира териториалното единство с островите и с оглед на задълженията за извършване на обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar. Действително, ако дружествата, на които са възложени задълженията за извършване на обществена услуга, не се ползват от приоритет за акостиране, е възможно (понякога) да им се наложи да изчакат своя ред преди акостиране и по този начин да възникнат закъснения, които биха попречили на целта за осигуряване на надеждна и удобна свързаност за гражданите. Редовно разписание е наистина необходимо, за да се задоволят нуждите от мобилност на населението на островите и да се допринесе за икономическото развитие на съответните острови. Освен това, тъй като в новия договор за обществена услуга има конкретни задължения по отношение на графиците за отплаване по маршрути, предмет на обществена услуга, приоритетът за акостиране спомага да се гарантира, че пристанищата разпределят местата и часовете за акостиране по начин, който дава възможност на оператора на обществена услуга да спазва задълженията си за извършване на обществена услуга. Във връзка с това Комисията счита, че тази мярка е предоставена, за да се даде възможност на Laziomar да изпълнява задълженията си за извършване на обществена услуга, които представляват действителни УОИИ (вж. съображение 197). Освен това Италия потвърди, че приоритетът за акостиране е приложим само за услуги, предоставяни съгласно режима на обществена услуга. Следователно по отношение на приоритета за акостиране също е изпълнено първото условие по делото *Altmark*.

5.1.2.2. Втори критерий по делото Altmark

(200) Комисията припомня, че в решението от 2012 г. (вж. точка 205 от него) тя е застъпила предварителното становище, че вторият критерий по делото *Altmark* е спазен.

(201) В този контекст Комисията отбелязва, че параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са предварително установени и са спазени изискванията за прозрачност в съответствие с втория критерий по делото *Altmark*.

(202) По-специално параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са подробно обяснени в директивата на CIPE и са приложени в новия договор за обществена услуга (и приложенията към него), докато максималните суми за компенсация са определени в закона от 2009 г. Методът за изчисляване на компенсацията, включително например отчитането на разходните елементи, са подробно описани в директивата на CIPE. Тъй като приоритетът за акостиране не включва финансова компенсация за Laziomar, Комисията счита, че при тази мярка е спазен вторият критерий по делото *Altmark*.

(203) Следователно Комисията заключава, че второто условие от решението по делото *Altmark* е спазено.

5.1.2.3. Трети критерий по делото Altmark

(204) Според третото условие по делото *Altmark* компенсацията, получена за изпълнение на УОИИ, не може да превишава необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени при изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, като се имат предвид свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.

(205) В решението по делото *Altmark* обаче не се предоставя точно определение за разумна печалба. Според Съобщението за УОИИ разумна печалба следва да означава нормата на възвръщаемост на капитала, който би бил изискван за типично предприятие, което обмисля дали да предоставя услуга от общ икономически интерес за целия период на възлагане, като взема предвид равнището на риска. Равнището на риска зависи от съответния сектор, вида на услугата и характеристиките на механизма на компенсация.

(206) В решението от 2012 г. Комисията изрази съмнения по отношение на пропорционалността на компенсацията, изплащана на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar, считано от 2014 г. По-специално, що се отнася до компенсацията, изплащана от 2010 г. нататък, Комисията изрази предварителното становище, че фиксираната рискова премия от 6,5 % не отразява подходящо равнище на риска, тъй като поначало изглежда, че Laziomar не е поемало рисковете, които обикновено се поемат при изпълнението на такива услуги. По-конкретно разходните елементи за целите на изчисляването на компенсацията включват всички разходи, свързани с предоставянето на услугата, и са взети предвид например промените в цените на горивата. В резултат на това Комисията счита на този етап, че Laziomar може да е било свръхкомпенсирано.

(207) Комисията отбелязва, че определени аспекти от определения в новия договор за обществена услуга метод за компенсация действително намаляват понесения от Laziomar търговски риск. По-специално максималните тарифи, които Laziomar може да начисли, се коригират ежегодно, за да се отчете инфлацията и да се отразят промените в индекса на потребителските цени. Освен това новият договор за обществена услуга съдържа редица клаузи (вж. съображение 78), целящи да се поддържа финансово-икономическият баланс на обществената услуга. По-специално, в случай че компенсацията за обществена услуга би била недостатъчна за покриване на разходите за услугите, възложени с новия договор за обществена услуга, тези клаузи дават възможност да се преразгледат i) тарифната система, ii) равнището на предлаганите обществени услуги, iii) равнището на годишния горен праг на цената и iv) безвъзмездните средства за капиталови инвестиции.

(208) Съгласно член 25 от договора при несъответствие във финансово-икономическия баланс Laziomar може да поиска възстановяване на баланса, като представи предложение на органите на регион Лацио. Впоследствие това предложение се представя на техническия комитет, който отговаря за управлението на договора.

(209) Въпреки че тези предпазни мерки, изглежда, намаляват търговския риск, поет от Laziomar, Комисията счита, че дружеството продължава да е изложено на риска компенсацията да не е достатъчна, за да покрие разходите за предоставяне на услугата. Предложението за възстановяване на баланса може невинаги да бъде прието, тъй като органите на регион Лацио се произнасят по същество и приемат своето решение, след като са получили становището на техническия комитет, в срок от 90 дни от подаването на искането от страна на Laziomar. До приемането на решение Laziomar трябва да продължи да предоставя обществената услуга без промяна. Всъщност, както твърди Италия, този механизъм е труден и много строг за прилагане, поради което Laziomar досега не се е възползвало от тази възможност.

(210) Освен това Комисията отбелязва, че не всички категории разходи подлежат на вноска за възстановяване на баланса. По-специално, съгласно член 25 от договора за обществена услуга, разходите, свързани с неефективността на управлението, финансовите такси, всяко увеличение на разходите за единица персонал, за да се спазят правните изисквания в трудовата сфера, и всички разходи, свързани с търговската политика, прилагана от Laziomar, следва да се поемат от самото дружество Laziomar. Поради това Laziomar продължава да бъде стимулирано да работи ефективно и на най-ниската цена за общността.

(211) Както беше обяснено в съображения 48—52, в директивата на CIPE се предвижда рисковата премия от 6,5 % да бъде използвана за определяне на възвръщаемостта на капитала, като се използва формулата за WACC. На практика обаче нормата от 6,5 % е прилагана като фиксирана норма на възвръщаемост на капитала (вж. също съображение 136).

(212) В този контекст, независимо от компенсаторната сума, на която Laziomar би имало право, като се вземе предвид рисковата премия от 6,5 %, Laziomar никога не може да получи повече от определената в договора за обществена услуга максимална сума (вж. съображение 76). В съответствие с точка 47 от рамката за УОИИ от 2011 г. Комисията оценява дали е била налице свръхкомпенсация през целия срок на договора. Както е показано в таблица 10, данните за периода 2014—2019 г. показват, че действително получената компенсация за обществена услуга (с изключение на сумите за 2016 г. и 2018 г., които все още са били по-малки от пределната стойност, договорена в договора, т.е. 13 524 536 EUR) е била недостатъчна, за да покрие нетните разходи за услугата (т.е. изплатени 80 173 862 EUR при нетни разходи в размер на 80 397 000 EUR), дори преди да се вземе предвид рисковата премия от 6,5 % (т.е. 1 928 000 EUR). По същество за периода 2014—2019 г. Laziomar е получило приблизително 2 150 000 EUR по-малко от допустимата сума (т.е. 82 325 000 EUR (допустима компенсация) минус 80 173 862 EUR (действителна компенсация), изчислена по методологията, включително възвръщаемост на капитала от 6,5 %. Това означава, че на практика Laziomar не е получило сумата, изчислена като възвръщаемост на капитала. Всъщност възвръщаемостта на капитала на Laziomar за целия период (до 2019 г.) е била нула вместо първоначално предвидените от Италия 6,5 % ([68]). Тези данни потвърждават, че разпоредбите за възстановяване на баланса, предвидени в член 25 от договора, не защитават Laziomar от всички рискове, свързани с предоставянето на обществената услуга.

Таблица 10

Нетни разходи за обществената услуга, предоставяна от Laziomar през периода 2014—2019 г.

(EUR)

Мисия за обществена услуга на Laziomar	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	Всичко общо
Общо приходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Общо разходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Амортизации	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

([68]) Общият размер на компенсацията, получена от Laziomar през периода 2014—2019 г., е по-нисък от нетния разход, възникнал при предоставянето на обществена услуга, без да се вземе предвид възвръщаемостта на капитала.

= Нетни разходи за обществената услуга	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Възвръщаемост на капитала (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Допустими за компенсиране	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Действителен размер на компенсацията	13 375 000	13 376 000	13 330 000	13 370 070	13 356 282	13 366 510	80 173 862
= Свръхкомпенсация/ недостатъчна компенсация	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 2 151 13-138 EUR

(213) Що се отнася до равнището на разумна печалба, в хода на официалното разследване (вж. съображение 136) Италия разясни, че тъй като със закона от 2009 г. е въведена пределна стойност на размера на компенсацията, е решено изчисляването да се опрости чрез прилагането на тези 6,5 % като фиксирана възвръщаемост на капитала. Италия счита, че нейният опростен подход е консервативен и не позволява по-висока компенсация за Laziomar от установената в директивата на CIPE.

(214) В този контекст Комисията сравни възвръщаемостта на използвания капитал от 6,5 %, която е била приложена към Laziomar, със средната възвръщаемост на капитала, генерирана от референтна група през 2013 г. (годината преди възлагането на услугата на Laziomar). Референтната група се състои от избрани фериботни оператори, които предлагат морски линии в Италия или между Италия и други държави членки ([69]). Анализът показва, че възвръщаемостта на капитала, прилагана по отношение на Laziomar, е сходна със средната възвръщаемост, генерирана от дружествата от референтната група. Това сравнение показва, че през годината преди възлагането на Laziomar възвръщаемост на капитала от 6,5 % не е била необоснована.

(215) Комисията отбелязва също така като положителен факт, че съгласно новия договор за обществена услуга Laziomar трябва да изпраща своите отчети за управлението (разделени по маршрут и заверени от независим одитор) до Министерството на инфраструктурата и транспорта всяка година, за да може последният да провери дали са налице свръхкомпенсации. Това осигурява допълнителна защита, за да се гарантира, че Laziomar не може да се възползва от свръхкомпенсации. Италия също така предостави тези отчети за управлението за периода 2014—2019 г., като по този начин позволи на Комисията да извърши изчисленията в таблица 10.

(216) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на Laziomar, не надвишава това, което е необходимо за покриване на разходите, направени при изпълнението на задължението за извършване на обществена услуга, като се имат предвид свързаните с него приходи, както и разумна печалба. По-специално Комисията счита, че предвидената в директивата на CIPE рискова премия от 6,5 % трябва да бъде оценена в комбинация с максималния размер на компенсацията, определен в договора за обществена услуга. Като се има предвид това, възвръщаемостта на капитала, която Laziomar би могло да очаква от гледна точка на предварителния анализ, е била в съответствие с рисковете, които то е поело при предоставянето на обществените услуги съгласно новия договор за обществена услуга. С това съмненията на Комисията относно изпълнението на третото условие по делото *Altmark* са разсеяни.

(217) По отношение на приоритета за акостиране и всяка възможна свръхкомпенсация, която може да произтича от него, Комисията отбелязва, че доколкото тази мярка би намалила оперативните разходи или би увеличила приходите на оператора на обществени услуги, тези ефекти ще бъдат отразени напълно във вътрешните сметки на оператора. Анализът на Комисията (вж. съображение 212) потвърди, че в периода 2014—2019 г. Laziomar не е получило свръхкомпенсация. Следователно Комисията заключава, че третият критерий по делото *Altmark* е изпълнен и по отношение на приоритета за акостиране.

([69]) По-специално в нея са включени Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Libertylines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV и Caronte & Tourist. Други дружества от бившата Tirrenia Group (например Caremar, CIN, Siremar) не са били включени в референтната група.

5.1.2.4. Четвърти критерий по делото Altmark

(218) Четвъртият критерий по делото *Altmark* се счита за изпълнен, ако бенефициерът на компенсацията за извършване на УОИИ е избран вследствие на тръжна процедура, която създава условия за избор на оферента, способен да предостави УОИИ на най-ниската цена за общността, или, в случай че това не е така, ако компенсацията е изчислена с оглед на разходите на ефективно предприятие.

(219) Според точка 63 от Съобщението за УОИИ най-простият начин за публичните органи да спазят четвъртото условие по делото *Altmark* е да проведат открита, прозрачна, и недискриминационна тръжна процедура в съответствие с Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([70]) и Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([71]).

(220) Комисията отбелязва, че в настоящия случай тръжната процедура се е състояла преди влизането в сила на Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([72]) (която се прилага за обществените поръчки, възложени за експлоатация на услуги за морски превоз) и Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([73]). Към този момент са били все още в сила Директива 2004/17/ЕО и Директива 2004/18/ЕО. Директива 2004/17/ЕО не се прилага обаче по отношение на услуги за морски превози като тези, предоставяни от Laziomar. Действително в член 5 от Директива 2004/17/ЕО става ясно, че в нейния обхват са включени само услуги за превоз в областта на железопътния транспорт, автоматизираните транспортни системи, трамвайния, тролейбусния, автобусния транспорт или въжените линии.

(221) Обществените поръчки, възлагани от възлагащите органи в контекста на техните дейности по предоставяне на услуги за морски, крайбрежни или речни превози, попадат в обхвата на Директива 2004/18/ЕО въз основа на съображение 20 от нея. Транспортните услуги по вода са изброени обаче и в приложение II Б към тази Директива, което предполага ([74]), че те са предмет само на член 23 и член 35, параграф 4 от нея. Това означава, че съгласно Директива 2004/18/ЕО обществена поръчка за услуги за морски превози е предмет само на задълженията относно техническите спецификации (член 23) и на задължението за публикуване на обявление за възлагане на поръчка (след възлагането на поръчката и следователно в края, а не в началото на процедурата за възлагане: член 35, параграф 4). Всички останали правила, разписани в Директива 2004/18/ЕО — включително разпоредбите относно съдържанието на обявленията, които ще бъдат публикувани (член 36, параграф 1), и разпоредбите относно критериите за подбор (членове 45—52) — не са приложими към обществените поръчки за услуги за морски превози.

(222) Освен това, при всички случаи Директива 2004/18/ЕО не се прилага към концесиите за услуги, както са определени в член 1, точка 4 от нея ([75]). Комисията отбелязва, че концесиите за услуги (и обществените поръчки), при които е налице определен трансграничен интерес, все пак продължават да бъдат предмет на общите принципи за прозрачност, за недопускане на дискриминация и за равнопоставено третиране, залегнали в Договора.

(223) Въз основа на горепосоченото Комисията заключава, че Директива 2004/18/ЕО може да се прилага само в случай на обществена поръчка, но не и когато тя засяга концесия за услуги. Освен това, тъй като настоящият случай се отнася до транспортните услуги по вода, предмет на договор за обществена услуга, както е посочено по-горе, ще се прилагат само някои от изискванията на Директивата. Във връзка с това Комисията счита, че за да докаже изпълнението на четвъртия критерий по делото *Altmark*, не може да се позовава само на спазването на директивите за възлагане на обществени поръчки. Поради тази причини по-долу Комисията преценява дали използваната от Италия тръжна

([70]) Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета 31 март 2004 г. относно координирането на процедурите за възлагане на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги (ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 1).

([71]) Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 31 март 2004 г. относно координирането на процедурите за възлагане на обществени поръчки за строителство, доставки и услуги (ОВ L 134, 30.4.2004 г., стр. 114).

([72]) Директива 2014/24/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. за обществените поръчки и за отмяна на Директива 2004/18/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 65).

([73]) Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2014 г. относно възлагането на поръчки от възложители, извършващи дейност в секторите на водоснабдяването, енергетиката, транспорта и пощенските услуги и за отмяна на Директива 2004/17/ЕО (ОВ L 94, 28.3.2014 г., стр. 243).

([74]) Съгласно член 21 от Директива 2004/18/ЕО.

([75]) Член 1, точка 4 от Директива 2004/18/ЕО гласи: „Концесия за услуги“ е договор от същия вид като обществена поръчка за услуги с изключение на факта, че насрещната престация за предоставянето на услугите се състои или единствено в правото да се експлоатира услугата или в това право заедно с плащане“.

процедура е била конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна. За да направи тази оценка, Комисията се позовава на съответните насоки, определени в нейното Известие относно понятието за държавна помощ ([76]) (по-специално в точка 89 и сл. от него) и Съобщението за УОИИ (по-специално точка 63 и сл. от него).

Състезателен и прозрачен характер на тръжната процедура

(224) В точка 90 от Известието относно понятието за държавна помощ се определя, че тръжната процедура трябва да бъде състезателна ([77]), за да могат всички заинтересовани и отговарящи на условията оференти да участват в процеса. Освен това съгласно точка 91 от въпросното известие процедурата трябва да бъде прозрачна, за да могат всички заинтересовани участници да бъдат еднакво и надлежно информирани на всеки етап от тръжната процедура. В тази точка се подчертава също, че достъпността на информацията, достатъчното време за заинтересованите участници и яснотата на критериите за подбор и възлагане представляват най-важните елементи на една прозрачна процедура за подбор, и се посочва, че търгът трябва да бъде достатъчно добре разгласен, така че всички потенциални оференти да го вземат предвид.

(225) В настоящия случай поканата за заявяване на интерес е публикувана в *Официален вестник на Европейския съюз*, в Държавен вестник на Италианската република, в четири национални и местни италиански ежедневници, както и на уебсайта на регион Лацио (вж. съображение 58). В тази покана всеки, който може да *„гарантира непрекъснатостта на услугата за морски превози“*, се приканва да заяви своя интерес, като не се налагат никакви допълнителни условия. На потенциалните оференти е предоставено достатъчно време, за да заявят по подходящ начин своя интерес, което им позволява след това да участват в последващия процес. Поради това Комисията счита, че намерението на регион Лацио да продаде Laziomar и да възложи договора за обществена услуга е било обявено сред широк кръг, така че да достигне до всички възможни оференти.

(226) Освен това на оферентите трябва да бъдат предоставени всички документи и информация, необходими за участието им в тръжната процедура, за да могат те да оценят правилно дружеството, предложено за продажба. Тази информация трябва да бъде предоставена на потенциалните оференти по прозрачен и недискриминационен начин, като всички заинтересовани участници имат равен достъп до съответната информация.

(227) Първо, в поканата за заявяване на интерес е посочено, че оферентите трябва да са в състояние да *„гарантират непрекъснатостта на услугата за морски превози“*. Това е бил единственият критерий за подбор, който е приложила Италия, за да определи дали заинтересованите страни ще бъдат допуснати до участие в тръжната процедура, или не. Макар че в поканата не е посочено как оферентите биха могли да докажат, че отговарят на това изискване, по подразбиране това означава, че могат да се използват всякакви подходящи доказателствени средства ([78]). Комисията счита, че този критерий за подбор е бил ясен за всички заинтересовани оференти и също така е бил обоснован с оглед на преследваната цел.

(228) Второ, в закона от 2009 г. на заинтересованите страни е разяснено, че след приключване на тръжната процедура ще бъде сключено ново споразумение/нов договор за обществена услуга и че като максимален годишният размер на компенсацията за обществена услуга е определена сумата от 10 030 606 EUR на година. Освен това в поканата за заявяване на интерес е посочено, че целта е била стопанското подразделение на Laziomar да бъде продадено на фиксирана цена от 2 272 000 EUR. Освен това, както беше потвърдено от Италия, цялата съответна информация по отношение на обхвата на продажбата, включително проекта на договор за обществена услуга, който ще бъде сключен между купувача и Италия, е предоставена на разположение на седемте страни, които са допуснати до следващия етап от тръжната процедура. Това е дало възможност на тези страни да решат дали да подават оферта, или не, и ако решат да го направят, колко висока да бъде офертата. Въз основа на това Комисията счита, че от поканата за заявяване на интерес е било достатъчно ясно, че продажбата се отнася до стопанското подразделение на Laziomar и тя е обвързана с нов договор за обществена услуга. След като са заявили своя интерес, на страните е предоставен достъп до цялата необходима информация, за да вземат решение относно възможната оферта.

([76]) Известие на Комисията относно понятието за държавна помощ, посочено в член 107, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 262, 19.7.2016 г., стр. 1).

([77]) В Известието относно понятието за държавна помощ Комисията отбелязва, че в областта на държавните помощи съдилищата на Съюза често се позовават на „отворена“ тръжна процедура. Употребата на думата „отворена“ не се отнася обаче до конкретна процедура съгласно директивите за възлагане на обществени поръчки. По тази причина Комисията счита, че думата „състезателна“ изглежда по-подходяща. Във въпросното известие Комисията отбелязва и че това не цели отклонение от материалноправните условия, посочени в съдебната практика.

([78]) Освен това, както е посочено по-горе (вж. съображение 221), член 36, параграф 1 от Директива 2004/18/ЕО не се прилага по отношение на тази тръжна процедура. Следователно Италия не е била в действителност задължена да посочи критериите за подбор в поканата.

(229) Трето, Комисията счита, че поканата за заявяване на интерес е привлякла значителен брой потенциални оференти. Всичките седем дружества, поканени на следващия етап от тръжната процедура, след това получиха подробна информация за процеса от регион Лацио. Освен това, в съответствие с разпоредбите на Директива 2004/18/ЕО изглежда, че Италия не е имала задължение да предостави в поканата повече информация за поръчката, която ще бъде възложена, освен самото споменаване на продължаването на предоставянето на обществената услуга и позоваването на правните норми, регулиращи тази услуга (вж. съображение 221).

(230) Четвърто, поканата е съдържала минималната необходима информация за заявяване на интерес (т.е. за продължаване на обществената услуга) и не би могла да доведе до изключване на иначе заинтересовани оператори на морски транспорт. Решението на органите по планирането е да се гарантират непрекъснатост на обществената услуга и свързаност на островите от Понцианския архипелаг с континенталната част. Това условие е било съобщено предварително, както е обяснено по-горе, на всички потенциални оператори, които са заявили интерес да участват в тръжната процедура. Поради това Комисията счита, че на този етап Италия не е имала контрол върху потенциалните участници, което показва, че органите по планирането не са възнамерявали в резултат на включването на задължителното изискване за продължаване на обществената услуга да облагодетелстват избирателно някой от потенциалните участници, за да му бъдат възложени договорът за обществена услуга и собствеността върху стопанското подразделение на Laziomar. Комисията също така отбелязва, че цялата необходима информация относно критериите за подбор и по-нататъшното развитие на процедурата е била предоставена в поканата за представяне на оферти, изпратено до всички седем страни, допуснати до етапа на представяне на оферти.

(231) В решението от 2012 г. Комисията изрази съмнения относно някои *финансови изисквания* по тръжната процедура (вж. съображение 109), които са били наложени на оферентите по силата на договора за обществена услуга, в допълнение към стандартните качествени условия, които във всички случаи се налагат като задължения за обществена услуга. Освен това Комисията изрази съмнение, че подобни изисквания могат да бъдат приети в ситуация като разглежданата тук, при която цялото дружество е обявено за продажба.

(232) В хода на разследването обаче Комисията получи информация, която разсея нейните опасения. По-специално Италия премахна от поканата за представяне на оферти финансовите изисквания (т.е. предварително определени обеми на оборота в сектора на морския транспорт), които биха направили възможно участието в тръжната процедура само за корабоплавателни дружества (вж. съображение 125). Всъщност Комисията отбелязва, че Carpoint Motorsport S.p.A., което според публично достъпната информация е дружество, осъществяващо дейност в сектора на търговията на дребно и едро с превозни средства, е било сред дружествата, които са заявили интерес да участват в търга (вж. съображение 61).

(233) Освен това Комисията приветства инициативата, предприета от регион Лацио, за насърчаване на възможно най-широко участие в процедурата чрез създаване на условия за оферентите да участват в съвместна форма чрез временни обединения на оференти, консорциуми или европейски обединения по икономически интереси (ЕОИИ) (вж. съображение 60).

(234) Въз основа на горепосоченото Комисията счита, че като цяло тръжната процедура е била състезателна и прозрачна. По-специално намерението на регион Лацио да продаде стопанското подразделение на Laziomar и да сключи нов договор за обществена услуга със срок на действие 10 години е било широко разгласено, така че да достигне до всички възможни оференти на съответния регионален или международен пазар. Освен това Комисията отчита и факта, че потенциалните оференти биха могли лесно да заявят интереса си и не е трябвало да се ангажират с нищо на този етап. При условие че е можело да докажат, че отговарят на единствения критерий за подбор с цел гарантиране на непрекъснатостта на услугата, тези страни са получили цялата необходима информация и време, за да могат да решат дали искат да подадат оферта за стопанското подразделение на Laziomar и на каква стойност. Поради тези причини Комисията счита, че опасенията ѝ, че тръжната процедура не е била достатъчно прозрачна поради възможни нередности в поканата за заявяване на интерес, са разсеяни.

Недискриминационен характер на тръжната процедура

(235) В точка 92 от Известието относно понятието за държавна помощ се посочва, че недискриминационното третиране на всички оференти на всички етапи от процедурата и обективните критерии за подбор и възлагане, които са определени преди започването на процеса, представляват задължителни условия, за да се гарантира, че произлизащата от търга сделка отговаря на пазарните условия. Освен това в тази точка се посочва, че за да се гарантира равнопоставеното третиране, критериите за възлагане на договора трябва да позволяват участниците в търга да бъдат оценявани и сравнявани обективно.

(236) Както е посочено по-горе (вж. съображение 227), поканата за заявяване на интерес съдържа само едно условие — че оферентите трябва да са в състояние да „*гарантират непрекъснатостта на услугата за морски превози*“. Всички осем страни, които отговориха на поканата и заявиха интерес, бяха запознати с това задължение. Комисията счита, че това условие в поканата за заявяване на интерес е било обективно и е представено достатъчно ясно за всички заинтересовани страни.

(237) След това седемте от общо осемте заинтересовани оференти, които бяха допуснати до следващия етап от тръжната процедура, бяха поканени да представят оферта, след като всички получиха една и съща информация (вж. съображение 61).

(238) С това съмненията, изразени от Комисията в решението от 2011 г., че поканата за заявяване на интерес може да не е била достатъчно недискриминационна, са разсеяни. По време на различните етапи от тръжната процедура всички страни са били информирани по подходящ и равностоен начин, което им е позволило да подадат оферта, като познават напълно процедурата и изискванията. Комисията също така счита, че критериите за възлагане позволяват обективно сравнение и оценка на офертите.

Гарантиране, че услугите са предоставени на най-ниската цена за общността

(239) В точка 65 от Съобщението за УОИИ се посочва, че въз основа на съдебната практика на Съда на Европейския съюз провеждането на тръжна процедура изключва съществуването на държавна помощ само когато позволява избирането на участник в търга, способен да предостави услугата „на най-ниската цена за общността“.

(240) В този случай на търг е обявено възлагането на новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar, а не само самият договор за обществена услуга. Италия е решила цената за продажбата на стопанското подразделение на Laziomar да бъде фиксирана (въз основа на оценка, извършена от независим експерт) и да не подлежи на договаряне, докато за договора за обществена услуга Италия е избрала икономически най-изгодната оферта, като за цена се присъждат 30 точки, а за технически критерии — 70 точки (вж. съображение 62).

(241) Във връзка с използването на икономически най-изгодната оферта в точка 67 от Съобщението за УОИИ се посочва, че „икономически най-изгодната оферта“ се счита също така (в допълнение към „най-ниската цена“) за достатъчна, за да се изпълни четвъртият критерий по делото *Altmark*, „*[п]ри условие че критериите за възлагане [...] са достатъчно тясно свързани със същността на предоставената услуга и позволяват най-изгодната в икономическо отношение оферта да се съчетае с пазарната стойност*“ ([79]).

(242) Комисията отбелязва, че Италия е наблегнала на избора на оператор, който да предоставя услугата при високи технически стандарти и стандарти за качество, като се вземат предвид определени изисквания. Що се отнася до разпределянето на максималния брой точки за техническата оферта (70 точки) и икономическата оферта (30 точки) за целите на възлагането на поръчката според критерия за икономически най-изгодна оферта, Италия изтъква, като се позовава на становище на Държавния съвет на Италия (вж. съображение 126), значението на качествените елементи на офертата като средство за възпрепятстване на преразглеждане на цената в посока прекомерно намаление, което трудно би могло да се поддържа, без да се пожертва качеството на обществената услуга. В същото време Италия твърди, че това разпределение е позволило да се постигне по-добра цена за услугата (вж. съображение 127).

(243) Поканата за представяне на оферти е включвала цялата информация, необходима за попълване на финансовите и техническите оферти. Особено що се отнася до техническата оферта, от седемте оператори на морски транспорт, поканени да подадат оферта, се изискваше да предоставят подробна информация, описваща мерките за управление и условията, които те ще спазват през целия период на възлагане. По-специално, операторите трябваше да покажат следното: i) целенасочени инициативи за подобряване на управлението (например харта на услугите, маркетингова и комуникационна политика, план за уебмаркетинг, оптимизация на човешките ресурси и плавателните съдове — 10 точки); ii) мерки за обновяване на флота (например променяне на средната възраст на флота, спазване на минималните функционални характеристики на плавателните съдове, като размери, удобство, скорост, система за сигурност и др. — 40 точки); и iii) насочване на плавателни съдове за допълване на съществуващия флот (т.е. предоставяне на техническите характеристики на всеки от плавателните съдове (включително линията), които операторът възнамерява да използва за извършване на услугите — 20 точки). Тези изисквания очевидно са тясно свързани с предоставянето на морската услуга и ѝ придават добавена стойност. Поради това Комисията счита, че използването на икономически най-изгодната оферта за въпросната услуга, обвързана с продажбата на стопанското

([79]) Вж. също точка 96 от Известието относно понятието за държавна помощ.

подразделение на Laziomar, е позволило на Италия да създаде ефективна конкуренция и да получи услуга с възможно най-висока стойност на най-ниската цена за общността. В това отношение Комисията отбелязва факта, че годишното възнаграждение, отпуснато на CLN за предоставянето на морската услуга, е било много по-ниско от максималния размер на годишното възнаграждение, предложен от регион Лацио в началото на тръжната процедура (вж. съображение 75).

(244) Що се отнася по-специално до обвързването на услугата с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar, в решението от 2012 г. Комисията изрази предварителното становище, че обявяването на търг на новия договор за обществена услуга без задължение за поемане на плавателните съдове на Laziomar, които са необходими за изпълнението на обществената услуга, би довело до по-ниски разходи за общността.

(245) Комисията по-горе вече стигна до заключението, че тръжната процедура е била достатъчно прозрачна и недискриминационна, за да позволи участието на възможно най-голям брой потенциални оференти. Действително, след широкото разгласяване на поканата за заявяване на интерес осем оператори на морски транспорт отговориха утвърдително и седем бяха допуснати до етапа на представяне на оферти. Цялата информация, свързана с тръжната процедура, е предоставена в поканата за представяне на оферти, изпратена до тези седем оператори.

(246) След етапа на заявяване на интерес беше подадена една конкурентна оферта (от CLN), която регион Лацио оцени, като взе предвид нейната техническа и финансова оферта.

(247) Задължителното условие за гарантиране на непрекъснатостта на обществената услуга и обвързването на активите със задълженията за извършване на обществена услуга са взаимосвързани. По-специално, като обвързва продажбата на Laziomar с нов договор за обществена услуга, приобретателят CLN автоматично подлежи на спазването изискването за гарантиране на непрекъснатостта на обществената услуга и придобива приоритета за акостиране. Комисията счита, че обвързването на стопанското подразделение на Laziomar с нов договор за обществена услуга и предоставянето на приоритет за акостиране не водят до по-ниска цена от тази, която би се получила в случай, че активите и този договор бъдат продадени отделно, поради изброените по-долу причини.

(248) Стопанското подразделение на Laziomar е свързано единствено с предоставянето на обществената услуга и осигуряването на териториално единство. Въпреки това всички плавателни съдове на Laziomar са били използвани и понастоящем се използват за извършването на обществената услуга. Следователно не може да се твърди, че частен продавач би получил по-висока цена, ако тези или някои плавателни съдове бяха продадени, без да е изпълнено посоченото условие. Според информацията, предоставена от Италия, и независима експертна оценка, възложена от регион Лацио (вж. съображения 66 и 67), плавателните съдове на Laziomar са експлоатирани дълги години (между 22 и 32 години), а състоянието на двигателите и другите материали (например материалите за конструкцията на корпуса) изискват обновяване и техническо обслужване след толкова много часове работа през експлоатационния им живот. Поради това плавателните съдове биха привлекли слабо търговско търсене, освен ако не са предназначени за покупка с цел инвестиция, възстановяване и модернизация за кратък период от време. Въпреки това изглежда малко вероятно тези плавателни съдове да е можело да бъдат продадени за целите на корабоплаването, различни от тези, включващи условието за продължаване на обществената услуга, на по-висока цена от тази, за която са били заложени в бюджета.

(249) Освен това, ако Laziomar беше продаден отделно, Комисията счита, че е малко вероятно потенциалните участници да са разполагали с такива значителни ресурси (състоящи се от четири плавателни съда и промишлено и търговско оборудване), които да са леснодостъпни за преразпределение, за да изпълняват задълженията за извършване на обществена услуга, определени в новия договор за обществена услуга. Това е особено вярно, тъй като новият договор съдържа специфични изисквания за плавателните съдове, които следва да се използват по различните маршрути, предмет на обществена услуга (вж. съображение 243). Всеки оператор, който е разполагал с необходимите ресурси, вероятно вече ги е използвал по други маршрути и преразпределението им в съответствие с новия договор за обществена услуга неизбежно би довело до загуба на приходите от предишното им използване.

(250) Поради това Комисията счита, че обвързването на тези кораби с договора за обществена услуга е дало възможност да се постигне по-висока цена за плавателните съдове на Laziomar, тъй като в замяна на експлоатацията на плавателните съдове по маршрутите за извършване на обществена услуга техният приобретател е щял да получи компенсация за обществена услуга за период от 10 години. Освен това всеки продавач, действащ според принципите на пазарната икономика, би решил да продаде Laziomar заедно с нов договор за обществена услуга, за да получи най-високата цена. Въз основа на това Комисията заключава, че Италия не е включила условия, които е вероятно да понижат цената или които частен продавач не би търсил.

(251) Комисията заключава, че съмнението ѝ, че обявяването на търг на новия договор за обществена услуга, заедно със стопанското подразделение на Laziomar, не би довело до по-ниски разходи за общността, е разсеяно.

(252) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че вследствие на използването на икономически най-изгодната оферта за новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar, е създадена реална конкуренция до края на тръжната процедура.

Строги предпазни мерки при подготвянето на процедурата, при която е подадена само една оферта

(253) Въз основа на описаната по-горе оценка (вж. съображения 224—252) Комисията заключава, че тръжната процедура е била открита, прозрачна и недискриминационна в съответствие с правилата за обществените поръчки. В точка 68 от Съобщението за УОИИ обаче се посочва, че „*при процедури само с една оферта, не може да се приеме, че тръжната процедура е достатъчна, за да гарантира най-ниските разходи за обществото*“.

(254) Следователно, като се има предвид, че само CLN е подало оферта в рамките на тръжната процедура за Laziomar (която включва новия договор за обществена услуга), такава тръжна процедура обикновено не би била достатъчна, за да гарантира липсата на предимство за спечелилия.

(255) В своето Ръководство за УОИИ обаче Комисията е диференцирала позицията, изразена в точка 68 от Съобщението за УОИИ ([80]), като заявява, че „*това не означава, че не може да има случаи, в които, поради особено строги предпазни мерки в залисъла на процедурата, процедура с една подадена оферта може и да е достатъчна, за да гарантира, че услугата се предоставя при „най-ниски разходи за общността*“.

(256) Комисията счита, че в разглеждания случай са били налице такива предпазни мерки. По-специално:

1) тръжната процедура е организирана по такъв начин, че да се увеличи максимално интересът от страна на оферентите. Освен това тези потенциални оференти не е трябвало да следват утежняващи процедури и не би трябвало да търпят значителни разходи, за да заявят интереса си. В резултат на това бяха получени заявления за интерес от осем оператори, от които седем бяха поканени да подадат оферта (вж. съображение 237);

2) Италия избра ограничената тръжна процедура за възлагане на договора за обществена услуга (вж. съображение 59), която представлява двуетапен процес, при който оферти могат да подават само операторите, поканени на етапа на представяне на оферти. Съгласно точка 66 от Съобщението за УОИИ „*[…] една ограничена процедура също може да задоволи четвъртия критерий по делото Altmark, освен ако заинтересованите оператори не са били в състояние да участват в тръжната процедура без основателни причини*“. Всъщност за този търг седем възможни оференти (от осемте, които първоначално са заявили интерес) са останали на етапа на офериране (вж. съображение 61), което показва, че е била възможна реална конкуренция до края на тръжната процедура. Ограничената процедура обикновено дава на потенциалните оференти повече време за оценка на офертата преди подаването ѝ. Комисията счита, че въз основа на техния профил поне петима от останалите възможни оференти (т.е. NLG, Traghetti Lines, Navigazione Generale Italiana S.p.A., Vetor и Ustica Lines, последното от които сега осъществява дейност под наименованието Liberty Lines) вероятно са били в състояние (поради своя опит и финансови ресурси) да подадат оферти или са имали основание да проявят истински интерес към подаване на оферта (например NLG и Vetor вече осъществяват дейност по някои от маршрутите, по които извършва курсове Laziomar (вж. таблица 9), докато другите дружества са утвърдени оператори на морски транспорт с национална и международна дейност);

3) поканата за представяне на оферти, изпратена до седемте оператори, които са заявили първоначален интерес, се е състояла от фиксирана цена за продажбата на всички акции на Laziomar в размер на 2 272 000 EUR, която не е подлежала на преразглеждане в светлината на всички видове оферти (вж. съображение 62). Комисията отбелязва, че продажната цена за Laziomar е била определена от независим експерт въз основа на съответните икономически и пазарни условия по това време и е представлявала фиксирана цена в тръжната процедура. Въпреки това всички участници са знаели за тази цена и не са подали жалба по отношение на нейния обхват и размер. Освен това поканата за представяне на оферти се състояла от максимално годишно възнаграждение за обществената услуга, определено от регион Лацио, в размер на 14 300 550 EUR годишно без ДДС, дължимо за период от 10 години. Всички участници бяха поканени да представят по-добри оферти по отношение на това годишно възнаграждение

([80]) Вж. по-специално отговора на Комисията на въпрос 68 в работния документ на службите на Комисията „Ръководство за прилагането на правилата на Европейския съюз в областта на държавната помощ, обществените поръчки и вътрешния пазар към услугите от общ икономически интерес“ от 29 април 2013 г. (вж.: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_bg.pdf).

за обществената услуга въз основа на определени технически критерии. Това е особено стабилна предпазна мярка, която гарантира не само получаването на възможно най-ниската оферта по отношение на годишното възнаграждение за обществената услуга (и следователно най-ниските разходи за общността), но и това, че оферентите не са били обезкуражени да подадат оферта.

(257) Комисията счита, че предвид горепосочените предпазни мерки, тръжната процедура е била достатъчна, за да осигури предоставянето на услугата при най-ниски разходи за съответната общност, дори и в крайна сметка да е била подадена само една оферта ([81]).

(258) Въз основа на горепосоченото Комисията заключава, че в настоящия случай е изпълнен четвъртият критерий по делото *Altmark*.

(259) Предвид факта, че определените от Съда четири условия по делото *Altmark* са изпълнени кумулативно, Комисията заключава, че възлагането на новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar и приоритета за акостиране на Laziomar, не предоставя икономическо предимство на дружеството и неговия приобретател CLN.

5.1.2.5. Заключение

(260) Тъй като не са изпълнени всички критерии, определени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията заключава, че възлагането на новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar и приоритета за акостиране за Laziomar и неговия приобретател CLN, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

5.1.3. *Мерките, установени със закона от 2010 г.*

(261) В решението от 2011 г. Комисията изрази предварителното становище, че всички мерки, предвидени в Наредба-закон № 125/2010, преобразувана с някои изменения в закона от 2010 г., представляват държавна помощ в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group, доколкото съответните бенефициери са били в състояние да използват тези мерки, за да покрият нуждите от ликвидност и по този начин да подобрят цялостното си финансово състояние.

(262) Въз основа на получената по време на официалното разследване информация Комисията е на мнение, че трите мерки следва да се оценяват поотделно.

5.1.3.1. Възможно използване за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на флота

(263) Държавни ресурси: Въпросните средства са предоставени от държавния бюджет (вж. съображение 84) и използването им за целите на ликвидността е разрешено със закона от 2010 г. Следователно мярката може да бъде приписана на държавата и се предоставя чрез държавни ресурси.

(264) Избирателност: тази мярка се предоставя само на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar, и следователно е избирателна. С цел пълнота Комисията посочва, че мярката не е предоставена на CLN.

(265) Икономическо предимство: според Италия Caremar (по онова време) се е възползвало от въпросните средства за модернизация на флота, използван в Понцианския архипелаг, за да го приведе в съответствие с международните стандарти за безопасност. Някои от дейностите включваха две единици от флота на Caremar, които след това бяха прехвърлени безплатно на Laziomar (вж. съображение 132). Следователно тези средства никога не са били използвани за целите на ликвидността (вж. съображение 132) и Комисията не намери доказателства в подкрепа на обратното.

(266) Тъй като Laziomar не е използвало тези средства за целите на ликвидността, за да избегне разходи, които обикновено би трябвало да покрива със собствени финансови ресурси, съмненията, изразени в решението от 2011 г., вече не са валидни и Комисията счита, че съответно Laziomar не е получило икономическо предимство чрез използването на посочените средства.

(267) Заключение: тъй като не са изпълнени всички критерии, определени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията заключава, че мярката не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

([81]) С цел пълнота Комисията отбелязва, че разглежданият случай се различава от други случаи, при които е подадена една оферта: В тази връзка за конкретни мотиви вж. Решение (ЕС) 2020/1412 (съображения 404 и 405).

5.1.3.2. Освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация

(268) Както е посочено в съображение 86, съгласно член 1 от закона от 2010 г. определени актове и операции, предприети с цел приватизацията на Tirrenia Group и описани в алинеи 1—15 от член 19б от Наредба-закон № 135/2009, преобразувана с някои изменения в закона от 2009 г., са освободени от всякакви данъци, обичайно дължими за тези актове и операции.

(269) На първо място Комисията отбелязва, че трябва да бъдат оценени три отделни групи прехвърляния: 1) прехвърлянето на бившите дъщерни дружества на Tirrenia — Caremar, Saremar и Toremar, от Tirrenia съответно на регионите Кампания, Сардиния и Тоскана и 2) прехвърлянето на стопанското подразделение на Laziomar от регион Кампания на регион Лацио и 3) прехвърлянето на стопанското подразделение на Laziomar от регион Лацио на CLN. Данъците, за които е получено освобождаване, са по-специално данък при вписване, кадастралните и ипотечните данъци, гербов налог (наричани заедно „косвените данъци“), ДДС и корпоративен подоходен данък. Бенефициерите на тази мярка за помощ ще бъдат продавачът, купувачът или и двамата. В настоящото решение ще бъдат оценени само второто и третото прехвърляне ([82]).

(270) От самото начало Комисията приема, че прехвърлянето на стопанското подразделение на Laziomar между регион Кампания и регион Лацио не е подлежало на облагане с корпоративен подоходен данък (тъй като е безвъзмездно) и с ДДС (който не се прилага към такива сделки съгласно националното законодателство). Що се отнася до косвените данъци, тези, които съгласно националното законодателство са дължими само от приобретателите, са били дължими от регион Лацио, действащ в този случай в рамките на своята мисия за обществена услуга, т.е. като държавен субект. В този смисъл той не може да бъде квалифициран като предприятие. Поради това нито едно от горепосочените освобождавания от данъци няма да бъде оценено по-нататък в настоящото решение.

(271) По отношение на третото прехвърляне от самото начало Комисията отбелязва, че съгласно Президентски указ № 633 от 26 октомври 1972 г. прехвърлянията на действащи предприятия или стопански единици на друго дружество не се считат за доставка на стоки и следователно са извън обхвата на ДДС. Следователно сделки като продажбата на стопанското подразделение на Laziomar на CLN не попадат в обхвата на ДДС и освобождаването от данъци не може да е предоставило предимство на Laziomar по отношение на ДДС. Освен това Комисията отбелязва, че в договора за продажба на стопанското подразделение на Laziomar ясно е посочено, че купувачът, т.е. CLN, трябва да поеме всички разходи, свързани с продажбата (т.е. такси за регистрация, нотариални разходи, кадастрални данъци и т.н.), без да се споменава каквото и да било освобождаване на CLN от тези разходи. Що се отнася до освобождаването от корпоративния подоходен данък, Комисията счита, че този данък ще се прилага само за постъпленията от продажба. В този случай обаче CLN е закупило Laziomar от регион Лацио, което означава, че тази сделка представлява разход за CLN и в резултат на това не може да се дължи корпоративен подоходен данък. Следователно мярката не се прилага за CLN. С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че нито Laziomar, нито CLN са се възползвали от тези освобождавания от данъци.

(272) Поради тези причини нито едно от горепосочените освобождавания от данъци не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

5.1.3.3. Възможност за използване на ресурсите на FAS за покриване на нуждите от ликвидност

(273) В решенията от 2011 и 2012 г. Комисията посочи възможността дружествата от (бившата) Tirrenia Group да използват ресурси на FAS, за да покрият текущите си нужди от ликвидност. В хода на процедурата по официално разследване обаче италианските органи разясниха, че ресурсите на FAS не са били предназначени за допълнителна компенсация за Laziomar или CLN (или за което и да е друго от дружествата от бившата Tirrenia Group или техните съответни приобретатели). Вместо това тези ресурси са били предоставени за допълване на бюджетните кредити за изплащането на компенсациите за обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group, в случай че се окажат недостатъчни. В действителност с член 1, алинея 5б от закона от 2010 г. на регионите е предоставена възможност да използват ресурсите на FAS, за да финансират част от обичайната компенсация за обществени услуги и по този начин да осигурят непрекъснатост на морските обществени услуги. С други думи, тази мярка се отнася само до разпределение на ресурси в държавния бюджет на Италия за изплащане на компенсации за обществена услуга.

(274) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че ресурсите на FAS са само източник на финансиране, който позволява на държавата да изплаща компенсациите за обществена услуга (предоставени въз основа на първоначалното споразумение, чийто срок е удължен), и те не представляват мярка, от която Laziomar може да се възползва в допълнение към тези компенсации за обществена услуга. Следователно евентуалното използване на ресурси на FAS не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

([82]) Първото прехвърляне е оценено в Решение (ЕС) 2020/1412 (вж. съображение 418).

5.1.4. *Заключение относно наличието на помощ*

(275) Въз основа на горепосочената оценка Комисията счита, че:

— компенсацията на Laziomar за обслужването на морските маршрути в периода от 1 юни 2011 г. до 14 януари 2014 г. представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС;

— възлагането на новия договор за обществена услуга за периода от 15 януари 2014 г. до 14 януари 2024 г., обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar и приоритета за акостиране за Laziomar и неговия приобретател CLN, е в съответствие с четирите условия по делото *Altmark* и следователно не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС;

— Тъй като Laziomar не е използвало средствата, предназначени за модернизация на флота, за целите на ликвидността, каквато възможност е съществувала съгласно закона от 2010 г., тази мярка не представлява държавна помощ за Laziomar по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС; и

— Освобождаванията от данъци, свързани с процеса на приватизация на Laziomar, и възможността за използване на ресурсите на FAS за покриване на нуждите от ликвидност, определени в закона от 2010 г., не представляват държавна помощ за Laziomar по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

5.2. **Законосъобразност на помощта**

(276) Мярката за помощ, попадаща в обхвата на настоящото решение, е влязла в сила преди официалното одобрение от страна на Комисията. Следователно, доколкото тази мярка за помощ не е била освободена от задължението за уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2005 г. или решението за УОИИ от 2011 г., тя е предоставена от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС ([83]).

5.3. **Съвместимост на помощта**

(277) Съвместимостта на компенсацията за обществена услуга, отпусната на Laziomar в рамките на удължаването на срока на първоначалното споразумение, трябва да бъде оценена в светлината на член 106, параграф 2 от ДФЕС.

5.3.1. *Приложими правила*

(278) Както вече беше посочено по-горе, удължаването на срока на първоначалното споразумение след края на 2008 г. е извършено посредством следните последващи правни актове:

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 действие на първоначалните споразумения от 1 януари 2009 г. до 31 декември 2009 г.;

б) с Наредба-закон № 135 от 25 септември 2009 г., преобразувана в закона от 2009 г., е определено, наред с другото, удължаването на срока на първоначалните споразумения от 1 януари 2010 г. на 30 септември 2010 г.;

в) с Наредба-закон № 125 от 5 август 2010 г., преобразувана в закона от 2010 г., срокът на действие на първоначалните споразумения е допълнително удължен от 1 октомври 2010 г. до края на процедурите по приватизация на Tirrenia и Siremar; и

г) Закон № 228 на регион Лацио от 24 декември 2012 г., с който се потвърждава задължението на Laziomar да осигурява териториално единство на маршрутите до Понцианския архипелаг до момента на неговата приватизация.

(279) Във връзка с това Комисията изтъква, че предоставянето на компенсацията за обществена услуга съгласно последното удължаване на срока на първоначалното споразумение последва влизането в сила на решението за УОИИ от 2011 г. и рамката за УОИИ от 2011 г., за разлика от първите три удължавания, които предшестват влизането в сила на тази законодателна рамка. В този контекст в пакета за УОИИ от 2011 г. обаче — в член 10 от решението за УОИИ от 2011 г. и точка 69 от рамката за УОИИ от 2011 г. — се съдържат правила, които предвиждат прилагането му и по отношение на помощ, предоставена преди влизането в сила на 31 януари 2012 г. на пакета за УОИИ от 2011 г. По-специално в член 10, буква б) от решението за УОИИ от 2011 г. се посочва, че

([83]) В раздел 5.3.1. Комисията ще извърши оценка дали случаят действително е такъв.

„всяка помощ, предоставена преди влизането в сила на настоящото решение [преди 31 януари 2012 г.], която не е била съвместима с вътрешния пазар, нито освободена от изискването за уведомяване в съответствие с Решение 2005/842/ЕО, но отговаря на посочените в настоящото решение условия, е съвместима с вътрешния пазар и се освобождава от изискването за предварително уведомяване“.

(280) Що се отнася до рамката за УОИИ от 2011 г., в точки 68 и 69 от тази рамка се посочва, че Комисията ще прилага принципите, посочени във въпросната рамка, към всички проекти за помощ, за които бъде уведомена, без значение дали уведомяването е станало преди или след началото на прилагането на тази рамка на 31 януари 2012 г., както и за всяка неправомерна помощ, по отношение на която е взето решение след 31 януари 2012 г., дори ако помощта е предоставена преди 31 януари 2012 г. В последния случай разпоредбите на точки 14, 19, 20, 24, 39 и 60 от рамката за УОИИ от 2011 г. не са приложими.

(281) В резултат на това правилата относно прилагането на решението за УОИИ от 2011 г. и рамката за УОИИ от 2011 г. означават, както е посочено по-горе, че предоставената на Laziomar компенсация за обществена услуга в рамките на срока на удължаване на споразумението може да бъде оценена съгласно пакета за УОИИ от 2011 г. Ако са спазени съответните условия или от решението за УОИИ от 2011 г., или от рамката за УОИИ от 2011 г., тази мярка за помощ е съвместима с вътрешния пазар за целия период от 1 юни 2011 г. до 14 януари 2014 г. ([84])

(282) Комисията първо ще оцени дали компенсацията за обществена услуга, предоставена на Laziomar в рамките на срока на удължаване на споразумението, съответства на условията на решението за УОИИ от 2011 г.

(283) Комисията отбелязва, че решението за УОИИ от 2011 г. е приложимо само към държавна помощ под формата на компенсация за обществена услуга за морски линии до острови, по които средният годишен трафик през двете финансови години, предшестващи тази, през която е възложена УОИИ, не надвишава 300 000 пътници (член 2, параграф 1, буква г). Както е описано в съображение 141, Италия е представила данни, които показват, че този праг не е надхвърлен по нито един от маршрутите на Laziomar. Поради това Комисията стига до заключението, че условието, предвидено в член 2, параграф 1, буква г) от решението за УОИИ от 2011 г., е спазено.

(284) Освен това съгласно член 4 от решението за УОИИ актът за възлагане трябва да включва, наред с другото, позоваване на прилагането на това решение. Комисията отбелязва, че такова позоваване не е включено нито в договора за обществена услуга между регион Лацио и Laziomar, нито в някой от придружаващите го документи. В резултат на това Комисията заключи, че член 4 не е спазен и че съвместимостта на компенсацията за обществена услуга, предоставена на Laziomar в рамките на срока на удължаване на споразумението, не може да бъде оценена съгласно решението за УОИИ от 2011 г.

(285) Поради това съвместимостта на компенсацията за обществена услуга, предоставена на Laziomar от 2011 г. до приключването на процеса на приватизация, по принцип би попаднала в приложното поле на рамката за УОИИ от 2011 г.

(286) В този контекст обаче, като се има предвид, че условията, определени в член 2, параграф 1, буква г) от решението за УОИИ, са изпълнени, се прилага точка 61 от рамката за УОИИ от 2011 г. Въз основа на това Комисията ще оцени дали компенсацията за обществена услуга, предоставена на Laziomar в рамките на целия срок на удължаване на споразумението, съответства на условията на рамката за УОИИ от 2011 г., с изключение на условията в точки 14, 19, 20, 24, 39 и 60 от нея.

([84]) От съображения за пълнота Комисията отбелязва, че преходната разпоредба, съдържаща се в член 10, буква а) от решението за УОИИ от 2011 г., според която всяка схема за помощ, въведена преди влизането в сила на това решение (т.е. преди 31 януари 2012 г.), която е била в съответствие с вътрешния пазар и е била освободена от изискването за уведомяване в съответствие с решението за УОИИ от 2005 г., продължава да бъде съвместима с вътрешния пазар и да бъде освободена от изискването за уведомяване за допълнителен срок от две години (т.е. до 30 януари 2014 г. включително). Това означава, че помощта, която е предоставена съгласно такава схема в периода между влизането в сила на решението за УОИИ от 2005 г. на 19 декември 2005 г. и влизането в сила на решението за УОИИ от 2011 г. на 31 януари 2012 г,. ще се счита за съвместима с вътрешния пазар, но само от датата, на която е предоставена, до 30 януари 2014 г. включително. Във всички случаи, за помощ, отпусната след 31 януари 2012 г., преходната разпоредба в член 10, буква а) от решението за УОИИ от 2011 г. не е приложима и оценката на съвместимостта трябва да бъде направена в съответствие с решението за УОИИ от 2011 г.

5.3.2. *Действителна услуга от общ икономически интерес, посочена в член 106 от ДФЕС*

(287) Съгласно точка 12 от рамката за УОИИ от 2011 г. „[п]омощта трябва да бъде предоставена за действителна и правилно дефинирана услуга от общ икономически интерес, посочена в член 106, параграф 2 от Договора“. В точка 13 се разяснява, че „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 цената, обективни качествени характеристики, непрекъснатост и достъп до услугата, отговарящи на публичния интерес, определен от държавата. Що се отнася до въпроса дали дадена услуга може да се предоставя от пазара, оценката на Комисията се ограничава с проверка на това дали определението на държавата членка е опорочено от явна грешка, освен когато в разпоредбите на правото на Европейския съюз не се предвижда по-строга норма“. И накрая, в точка 56 от рамката за УОИИ от 2011 г. се посочва „правото на държавите членки да определят УОИИ по собствено усмотрение“ по отношение на естеството на услугите, които могат да бъдат квалифицирани като услуги от общ икономически интерес.

(288) Оценката за това дали УОИИ са действителни трябва да се извърши и с оглед на Съобщението за УОИИ (вж. съображения 170 и 186), Регламента за морския каботаж (вж. съображения 173—175) и съдебната практика (вж. съображения 176 и 177). Следователно във връзка със срока на удължаване на споразумението Комисията трябва да оцени:

1) дали е налице **търсене от страна на потребителите**;

2) дали това търсене не е можело да бъде задоволено от пазарните участници при липса на задължение в този смисъл, определено от публичните органи (**наличие на неефективност на пазара**); и

3) дали прибягването до обикновени задължения за извършване на обществена услуга е било недостатъчно за преодоляването на тази липса (**водещ до най-малко вреди подход**).

(289) Комисията посочва, че маршрутите, предмет на обществена услуга, обслужвани от Laziomar в рамките на срока на удължаване на споразумението, са същите като маршрутите, които са му поверени съгласно новия договор за обществена услуга, с изключение на това, че по отношение на плаванията броят на маршрутите в рамките на срока на удължаване на споразумението е само пет (вж. съображение 43), докато в новия договор за обществена услуга са добавени две линии, свързващи Терачина с Понца (линия T3) и с Вентотене (линия T4) (вж. съображение 72). Освен това Комисията вече описа и оцени положението по отношение на конкуренцията по тези маршрути през срока на удължаване на споразумението. Във връзка с това при оценката, която следва по-долу, ще се разчита и ще се прави позоваване на съответните части от извършената по-горе оценка на новия договор за обществена услуга (вж. раздел 5.1.2.1).

(290) Комисията първо припомня (вж. съображение 120), че Италия е наложила определените в първоначалното споразумение задължения за извършване на обществена услуга главно i) за да осигури териториалното единство между континенталната част и островите и ii) да допринесе за икономическото развитие на въпросните острови чрез редовни и надеждни услуги за морски превози. Комисията вече заключи (вж. съображение 179), че това в действителност са легитимни цели от обществен интерес.

(291) За да онагледи действителното търсене на съответните морски услуги от страна на ползвателите, Италия предостави подробни статистически данни (вж. таблици 11 и 12), които показват, че през 2011 г. Laziomar е превозило 270 457 пътници и 17 717 превозни средства по петте маршрута, предмет на обществена услуга, взети заедно, през съответните периоди от време, обхванати от задълженията за извършване на обществена услуга. През 2012 г. тези бройки са били 240 430 пътници и 13 228 превозни средства, а през 2013 г. — 254 167 пътници и 16 927 превозни средства. ([85])

([85]) Италия е предоставила данни за пътниците и за 2009 и 2010 г. Следва да се припомни, че Caremar е извършило курсове по конкретните маршрути през този период до края на май 2011 г. Данните за 2009 г. са били 287 639 пътници (157 055 за T1 и A2, 99 087 за T2 и A3 и 31 494 за A1), а за 2010 г. — 253 638 (141 300 за T1 и A2, 86 031 за T2 и A3 и 26 307 за A1).

Таблица 11

Статистически данни относно пътниците за периода 2011—2013 г.

Година	Линия T1	Линия T2	Линия A1	Линия A2	Линия A3	Общ брой пътници
2011 г.	57 374	53 461	15 374	106 588	37 660	270 457
2012 г.	36 446	61 978	16 372	96 125	29 509	240 430
2013 г.	26 492	61 678	19 655	117 085	29 257	254 167

Таблица 12

Статистически данни относно превозните средства за периода 2011—2013 г.

Година	Линия T1	Линия T2	Линия A1	Линия A2	Линия A3	Общ брой превозни средства ([1])
2011 г.	13 203	2 880	1 634 ([2])			17 717
2012 г.	10 614	2 614				13 228
2013 г.	14 177	2 750				16 927

([1]) Плавателните съдове, използвани по линия A1, линия A2 и линия A3, не могат да транспортират превозни средства (с изключение на линия A1 през 2011 г.).
([2]) ([2]) От 2012 г. по този маршрут се обслужват само пътници.

(292) Като цяло цифрите показват, че търсенето от страна на потребителите на морски услуги по всеки от съответните маршрути е било значително и относително устойчиво, а анализът за периода 2011—2013 г. не дава индикации, че това търсете би изчезнало. Комисията вече доказа, че е имало и значително търсене от страна на потребителите на морски услуги за периода от 2014 г. нататък (вж. съображение 184).

(293) Следователно може да се заключи, че тези услуги са били насочени към действително търсене от страна на потребителите и следователно са удовлетворявали реални обществени нужди.

(294) Както беше обяснено в съображение 186, Комисията трябва също така да проучи дали обслужването би било недостатъчно, ако бъде предоставено само с пазарни механизми, с оглед на задълженията за извършване на обществена услуга, наложени от държавата членка по силата на удължаването на срока на първоначалното споразумение. Във връзка с това в точка 48 от Съобщението за УОИИ се посочва, че *„оценката на Комисията се ограничава с проверка на това дали държавата членка е допуснала явна грешка“*.

(295) Комисията отбелязва, че в периода от 1 юни 2011 г. до 14 януари 2014 г. по един от маршрутите, обслужвани от Laziomar в рамките на удължаването на срока на първоначалното споразумение (линия A3), друг оператор, Vetor, е предлагал услуга за пътнически превози, макар и не със същата непрекъснатост, регулярност и цена. В съображение 195 Комисията вече оцени положението по отношение на конкуренцията по линия A3 и дали услугите, предоставяни от Vetor, са били равностойни на тези, които Laziomar е трябвало да предоставя по новия договор за обществени услуги. Комисията припомня, че тази оценка е основана на положението по отношение на конкуренцията по тези маршрути в периода между 1 юни 2011 г. и 14 януари 2014 г. Тъй като услугите, които Laziomar трябва да изпълнява, са почти идентични по отношение на обслужваните маршрути, честотите и техническите изисквания с тези, които е трябвало да предоставя в рамките на срока на удължаване на споразумението, заключението на Комисията (вж. съображение 195), че пазарните механизми сами по себе си не са били достатъчни да задоволят нуждите от обществената услуга, е валидно и за Laziomar в рамките на целия срок на удължаване на споразумението. В действителност по повечето маршрути Laziomar е било единственият оператор, докато само по един маршрут (линия A3) услугите, предоставяни от Vetor, не са били еквивалентни от гледна точка на непрекъснатост, регулярност, капацитет и цена и следователно не са задоволявали изцяло изискванията за обществена услуга, наложени на Laziomar по силата на първоначалното споразумение (чийто срок на действие е удължен).

(296) Накрая, с оглед на планираната приватизация и с цел да се гарантира непрекъснатостта на обществените услуги, които са изпълнявани съгласно първоначалното споразумение, Италия е решила да удължи срока на действие на споразумението, без да внася промени в него (но като отчита промените в методологията за компенсация, приложима от 2010 г. нататък). Комисията приема, че търсенето от страна на потребителите (както е описано в съображения 291—293) не би могло да бъде удовлетворено чрез налагане на задължения за извършване на обществена услуга, приложими за всички оператори, обслужващи въпросните маршрути. По-специално по повечето маршрути Laziomar е било единственият оператор (вж. например съображение 188), а когато случаят не е бил такъв, осигуряваното от другите оператори предлагане не е отговаряло на изискванията за регулярност, непрекъснатост, капацитет и достъпна цена. Освен това обслужването на повечето (ако не и на всички) маршрути, особено през неактивния сезон, генерира загуби, поради което без компенсация за обществена услуга те не биха могли да се обслужват изобщо. Освен това Комисията приема, че с оглед на процеса на приватизация на Laziomar удължаването на срока на съществуващия договор за обществена услуга е било единственият начин да се гарантира непрекъснатостта на обществените услуги до приключване на тази приватизация.

(297) Следователно Комисията заключава, че Италия не е допуснала явна грешка при определяне на услугите, възложени на Laziomar, като УОИИ. С това съмненията, изразени от Комисията в решенията от 2011 и 2012 г., са разсеяни.

5.3.3. *Необходимост от акт за възлагане, в който да се посочват задълженията за обществена услуга и методите за изчисляване на компенсацията*

(298) Както е посочено в раздел 2.3 от рамката за УОИИ от 2011 г., понятието за услуга от общ икономически интерес по смисъла на член 106 от ДФЕС означава, че на въпросното предприятие е възложено извършването на услугата от общ икономически интерес с един или повече официални актове.

(299) В тези актове трябва по-специално да се посочва следното:

— точната същност на задължението за извършване на обществена услуга и неговата продължителност;

— съответното предприятие и съответната територия;

— същността на изключителните права;

— параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията;

— мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации.

(300) В решенията си от 2011 и 2012 г. Комисията изрази съмнения дали в акта за възлагане е предоставено подробно описание на същността на задълженията за извършване на обществена услуга на Laziomar в рамките на срока на удължаването на споразумението. Въпреки това Комисията припомни също, че различните елементи на възлагането могат да бъдат включени в няколко акта, без да се поставя под въпрос целесъобразността на определението на задълженията. През срока на удължаване на споразумението актът за възлагане на Laziomar е включвал първоначалното споразумение (изменено и с удължен срок с течение на времето), петгодишните планове, обхващащи периодите 2000—2004 г. и 2005—2008 г., поредица от специални решения на Италия, директивата на CIPE и закона от 2009 г.

(301) Във връзка с това Комисията първо отбелязва, че първоначалното споразумение (изменено с течение на времето), което представлява същността на акта за възлагане на Laziomar, остава изцяло приложимо до приключването на приватизацията въз основа на поредица от наредби-закони (вж. съображение 278). В тези правни актове се уточнява, че на Laziomar са възложени задължения за извършване на обществена услуга до приключването на неговата приватизация.

(302) Според първоначалното споразумение в петгодишните планове се посочват маршрутите и пристанищата, които трябва да се обслужват, видът и капацитетът на плавателните съдове, които трябва да се използват за въпросните морски линии, честотата на услугите и тарифите, които трябва да се заплащат, включително случаите, в които се субсидират, по-специално за жителите на островните региони. Докато плановете за периода 2005—2008 г. не са били официално приети, планът за периода 2000—2004 г. все още се е прилагал без никакви промени по отношение на обхвата на задълженията за извършване на обществена услуга. Следователно разпоредбите във връзка с този план продължават да се прилагат изцяло в периода от 1 юни 2011 г. до 14 януари 2014 г. Преди 2011 г. оригиналната схема на тарифите, предвидена в първоначалното споразумение, е изменена с редица последващи актове. Въпреки това през целия срок на удължаване на споразумението не са били издадени междуведомствени наредби за по-нататъшно изменение на тарифите на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar. Въз основа на това Комисията заключава, че задълженията за извършване на обществена услуга, които Laziomar е трябвало да спазва през срока на удължаване на споразумението, са определени достатъчно ясно.

(303) В съображения 239 и 240 от решението от 2011 г. Комисията вече отбеляза, че параметрите, необходими за изчисляване на размера на компенсацията, са предварително установени и са ясно определени. По-специално, по отношение на годините от 2011 до 2013 г., в първоначалното споразумение (вж. съображение 46) се съдържа изчерпателен и точен списък на разходните елементи, които се вземат предвид, както и методологията за изчисляване на възвръщаемостта на инвестирания капитал за оператора. Съответната методология е определена в директивата на CIPE (вж. съображения 47—57). По-специално в директивата на CIPE се описват подробно разходните елементи, които се вземат предвид, и възвръщаемостта на инвестирания капитал. Накрая, в закона от 2009 г. се включва максималният размер на компенсацията от 10 030 606 EUR на година, който се прилага след 2010 г. Освен това в първоначалното споразумение се определя, че компенсацията ще бъде изплатена на вноски, и се гарантира, че те се основават на действителните разходи и приходи, направени за предоставяне на обществената услуга. По този начин свръхкомпенсацията може да бъде открита и лесно избегната. Когато е приложимо, впоследствие държавата може да си възстанови свръхкомпенсацията от Laziomar.

(304) Въз основа на това Комисията счита, че по отношение на срока на удължаване на първоначалното споразумение в актовете за възлагане се посочват точно определение на задълженията за извършване на обществена услуга, продължителността, съответното предприятие и съответната територия, параметрите за изчисляване, контрол и преглед на компенсацията, както и мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсация, както се изисква съгласно рамката за УОИИ от 2011 г.

5.3.4. *Продължителност на периода на възлагане*

(305) Както е посочено в точка 17 от рамката за УОИИ от 2011 г. „[п]родължителността на периода на възлагане следва да е оправдано от обективни критерии, като необходимостта да се амортизират непрехвърляемите дълготрайни материални активи. По принцип продължителността на възлагането не трябва да надхвърля необходимия срок за амортизацията на най-важните активи, необходими за предоставянето на УОИИ“.

(306) Италия посочи, че продължителността на удължения на срок на действие е определена в съответствие с необходимия срок за амортизацията на активите, използвани при предоставянето на УОИИ. По-специално целият срок на действие на първоначалното споразумение, който е удължен, е малко над 24 години. Плавателните съдове са най-важните активи, необходими за предоставянето на обществената услуга. Периодът на амортизация на плавателни съдове, използвани за фериботни услуги, обикновено е дълъг и може да надхвърли 25 години.

(307) Италия предостави на Комисията стойност на амортизацията на плавателните съдове на Laziomar за периода 2011—2013 г. Комисията отбелязва, че към момента, в който на 1 юни 2011 г. Laziomar е започнало да обслужва маршрутите до Понцианския архипелаг в рамките на срока на удължаване на първоначалното споразумение, четирите му плавателни съда са били на средна възраст 24 години.

(308) Комисията отбелязва, че удължаването на срока с две години и половина е било необходимо, за да се гарантира непрекъснатост на обществената услуга до приключването на процеса на приватизация. Освен това, като отчита средната възраст на плавателните съдове, средната продължителност на амортизацията на плавателните съдове, използвани като цяло за фериботни услуги, инициативите за модернизация, предвидени съгласно разпоредбите на договора за обществена услуга, и използването на нови плавателни съдове (вж. съображение 243), Комисията заключава, че продължителността на акта за възлагане е обоснована в достатъчна степен и че е спазена точка 17 от рамката за УОИИ.

5.3.5. *Съответствие с Директива 2006/111/ЕО на Комисията* ([86])

(309) Съгласно точка 18 от рамката за УОИИ от 2011 г. „помощта ще се счита за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от Договора само когато предприятието спазва условията, когато е приложимо, на Директива 2006/111/ЕО относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия“.

([86]) 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).

(310) Освен това съгласно точка 44 от рамката за УОИИ от 2011 г. „[к]огато предприятие извършва дейности, попадащи както в обхвата, така и извън обхвата на УОИИ, вътрешните сметки трябва да показват поотделно разходите и приходите, свързани с УОИИ, и разходите и приходите от другите услуги в съответствие с принципите, посочени в точка 31“.

(311) Италия потвърди, че Laziomar е осъществявало само дейност, свързана с предоставянето на обществени услуги съгласно първоначалното споразумение.

(312) Поради това Комисията счита, че точка 18 от рамката за УОИИ от 2011 г. не е приложима.

5.3.6. *Размер на компенсацията*

(313) Точка 21 от рамката за УОИИ от 2011 г., гласи че „[р]азмерът 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“.

(314) В конкретния случай, тъй като компенсацията представлява неправомерна помощ, отпусната преди влизането в сила на рамката за УОИИ от 2011 г., в точка 69 от нея се посочва конкретно, че за целите на оценката на държавата помощ не се изисква използването на методологията на нетните избегнати разходи. Вместо това могат да се използват алтернативни методи за изчисляване на нетните разходи, необходими за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, като например методологията, основана на разпределянето на разходите. Съгласно последната упомената методология нетните разходи ще бъдат изчислени като разлика между разходите и приходите на даден доставчик, за да изпълни задълженията за извършване на обществена услуга, както е уточнено и прогнозирано в акта за възлагане. В точки 28—38 от рамката за УОИИ от 2011 г. се определя по-подробно начинът, по който тази методология следва да се прилага.

(315) В решенията си от 2011 и 2012 г. Комисията изрази съмнения относно рисковата премия от 6,5 %, която се прилага след 2010 г. По-специално Комисията постави въпроса дали тази премия отразява подходящо равнище на риска, като се вземе предвид фактът, че поначало изглежда, че Toremar не е поемало рисковете, които обикновено се поемат при изпълнението на такива услуги.

(316) Рисковата премия от 6,5 % би следвало да се прилага за определяне на възвръщаемостта на капитала по формулата за WACC. Както обаче вече беше обяснено в съображения 136—138, Италия разясни, че тъй като размерът на компенсацията е ограничен със закона от 2009 г., е решено изчисляването да се опрости чрез прилагане на фиксирана норма на възвръщаемост на капитала от 6,5 %.

(317) В този контекст, въз основа на представените от Италия отчети за всеки отделен маршрут, обобщени в таблица 13, Комисията беше в състояние провери, че за 2011 г., 2012 г. и 2013 г., взети заедно, компенсацията за обществена услуга е била с около 70 650 EUR по-висока от нетните разходи за услугата (без да включва възвръщаемост на капитала):

Таблица 13

Нетни разходи за обществената услуга, предоставяна от Laziomar през периода 2011—2013 г.

(EUR)

Мисия за обществена услуга на Laziomar	2011 г.	2012 г.	2013 г.	Всичко общо
Общо приходи	2 845 238	3 441 567	3 569 149	9 855 942
– Общо разходи	11 182 105	17 140 076	15 799 712	44 121 893
– Амортизации	114 836	274 044	352 229	741 109
= Нетни разходи за обществената услуга	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Възвръщаемост на капитала (6,5 %)	0	0	0	0

= Допустими за компенсиране	- 8 451 703	- 13 972 553	- 12 582 792	- 35 007 048
+ Действителен размер на компенсацията	8 601 187	13 780 506	12 696 005	35 077 698
= Свръхкомпенсация/ недостатъчна компенсация	149 484	- 192 047	113 213	70 650

(318) Комисията отчита факта, че Laziomar е започнало да обслужва маршрутите в Понцианския архипелаг на 1 юни 2011 г., непосредствено след прехвърлянето на тези маршрути от регион Кампания и Caremar към регион Лацио и Laziomar (вж. съображения 4, 32 и 33). Поради това финансовата 2011 г., която показва положителна разлика от 149 484 EUR, не може да бъде изцяло приписана на Laziomar и не е представителна за действителните резултати на Laziomar. Всъщност за финансовите 2012 и 2013 г., които се приписват изцяло на Laziomar, общата разлика между допустимата и действителната компенсация е отрицателна (- 78 834 EUR).

(319) Комисията също така провери изчисленията, предоставени от Италия, относно възвръщаемостта на инвестирания капитал въз основа на фиксираната норма от 6,5 %. Като се има предвид, че възвръщаемостта е отрицателна за периода 2011—2013 г. (вж. съображение 138), тя е представена като „нула“ в таблица 13 за целите на изчисляването на нетните разходи за обществената услуга. Поради това, като се имат предвид тези отрицателни резултати, Комисията отбелязва, че в случая на тригодишния финансов период положителната разлика от 70 650 EUR, която представлява само 0,2 % от действително изплатената компенсация на Laziomar, е обхваната от фиксираната норма от 6,5 % и не води до свръхкомпенсация. Освен това норма на възвръщаемост от 0,2 % (или 20 базисни пункта) не надвишава съответния суапов процент плюс премия от 100 базисни пункта, което съгласно точка 36 от рамката за УОИИ от 2011 г. се счита за разумно при всички положения.

(320) Съгласно точка 49 от рамката за УОИИ от 2011 г. държавите членки трябва да гарантират, че компенсацията, предоставена за извършване на УОИИ, не води до получаване на свръхкомпенсация от предприятията (както е определено в точка 47 от тази рамка). Наред с това държавите членки трябва да представят доказателства по искане на Комисията. Те също така трябва да извършват редовни проверки или да правят необходимото тези проверки да бъдат извършвани в края на периода на възлагане и при всички случаи на интервали, не по-дълги от три години.

(321) Комисията вече оцени според третия критерий по делото *Altmark* дали фиксираната норма на възвръщаемост на капитала от 6,5 %, която Laziomar би могло да очаква от гледна точка на предварителния анализ, е била в съответствие с рисковете, които то е поело при предоставянето на обществените услуги съгласно договора за обществена услуга (вж. съображения 211—216). Освен това Комисията отново подчертава, че Италия е използвала фиксирана норма на възвръщаемост на капитала с цел опростяване на изчисленията.

(322) Комисията отбелязва, че в представената директива на CIPE са отчетени някои пазарни стойности, приложими в сектора на морския каботаж. В тях са определени допустимите разходи за целите на задълженията за извършване на обществена услуга, както и принципите за изчисляване на нормата на възвръщаемост на капитала въз основа на информацията, условията и рисковете, свързани с този конкретен сектор.

(323) Освен това, както вече беше обяснено в съображение 214, в контекста на оценката на новия договор за обществена услуга по третия критерий по делото *Altmark* Комисията установи, че през 2013 г. (както и за целия период 2011—2013 г.) средната възвръщаемост на капитала, генерирана от референтна група от избрани фериботни оператори, които предлагат морски връзки в рамките на Италия или между Италия и други държави членки, като цяло е била сходна с възвръщаемостта на капитала на Laziomar от 6,5 %.

(324) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че възвръщаемостта на капитала от 6,5 % остава на разумно равнище.

(325) Накрая Италия представи необходимите доказателства, че са били извършени всички редовни проверки, за да се гарантира, че размерът на компенсацията не надвишава нетните разходи за услугата. Освен това Комисията припомня, че компенсацията се изплаща на вноски (вж. съображение 45) и че окончателното изплащане се извършва въз основа на действителните разходи и приходи за съответната година. Това гарантира, че размерът на компенсацията не надвишава нетните разходи за услугата.

(326) С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че размерът на компенсацията, отпусната на Laziomar през удължения срок на действие на първоначалното споразумение, не е довел до свръхкомпенсиране и приложимите изисквания от раздел 2.8 от рамката за УОИИ са спазени.

5.3.7. *Приоритетът за акостиране*

(327) В член 19б, алинея 21 от закона от 2009 г. се посочва ясно, че приоритетът за акостиране е бил необходим, за да се гарантира териториалното единство с островите и с оглед на задълженията за извършване на обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Laziomar. В действителност, ако дружествата, на които са възложени задълженията за извършване на обществена услуга, не се ползват с приоритет за акостиране, е възможно да им се наложи да изчакат своя ред преди акостиране и по този начин да възникнат закъснения, които биха попречили на целта за осигуряване на надеждна и удобна свързаност за потребителите. Редовно разписание е наистина необходимо, за да се задоволят нуждите от мобилност на населението на островите и да се допринесе за икономическото развитие на съответните острови. Освен това, тъй като часовете на отплаване за маршрутите, предмет на обществена услуга, са определени в споразумението, приоритетът за акостиране спомага да се гарантира, че пристанищата разпределят местата и часовете за акостиране по начин, който дава възможност на оператора на обществена услуга да спазва задълженията си за извършване на обществена услуга.

(328) Във връзка с това Комисията счита, че тази мярка е предоставена, за да се даде възможност на Laziomar да изпълнява задълженията си за извършване на обществена услуга, която представлява действителна УОИИ (вж. раздел 5.3.2). Освен това Италия потвърди, че приоритетът за акостиране е приложим само за услуги, предоставяни съгласно режима на обществена услуга.

(329) Комисията вече оцени подробно съвместимостта на УОИИ и свързаната с нея компенсация за Laziomar през удължения срок на действие на първоначалното споразумение (вж. раздели 5.3.2—5.3.6). Съответно Комисията счита, че нейната оценка на съвместимостта на приоритета за акостиране може да бъде ограничена до установяване на това дали тази мярка може да доведе до свръхкомпенсация, или не.

(330) Комисията счита, че всяко възможно парично предимство, произтичащо от приоритета за акостиране, би било ограничено (вж. съображение 162). В резултат на това рискът от свръхкомпенсация, произтичащ от мярката, също ще бъде ограничен. Освен това, доколкото тази мярка би намалила оперативните разходи или би увеличила приходите на оператора на обществени услуги, тези ефекти ще бъдат отразени напълно във вътрешните сметки на оператора. Следователно прилаганите спрямо Laziomar проверки за свръхкомпенсация, както са описани в раздел 5.3.6, са подходящи и за проверка на евентуална свръхкомпенсация, произтичаща от приоритета за акостиране.

(331) Поради това Комисията заключава, че приоритетът за акостиране, който е неразривно свързан с обществената услуга, извършвана от Laziomar, е съвместим с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС и на рамката за УОИИ от 2011 г.

5.3.8. *Заключение*

(332) Въз основа на оценката в съображения 278—331 Комисията заключава, че предоставената на Laziomar компенсация за извършване на морски услуги през удължения срок на действие на първоначалното споразумение в периода от 1 юни 2011 г. до 14 януари 2014 г. и приоритетът за акостиране са в съответствие с приложимите условия на рамката за УОИИ от 2011 г. и следователно са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС.

6. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(333) Комисията счита, че Италия неправомерно е привела в действие оценяваните мерки за помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Въз основа на горепосочената оценка Комисията реши, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на Laziomar през удължения срок на действие на първоначалното споразумение, е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС. Освен това, тъй като приоритетът за акостиране е неразривно свързан с изпълнението на УОИИ от Laziomar, тази мярка също е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС.

(334) Освен това Комисията счита, че следните мерки не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС:

a) компенсацията, предоставена на Laziomar за извършването на морски услуги съгласно новия договор за обществена услуга за периода от 15 януари 2014 г. до 14 януари 2024 г., обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar и приоритета за акостиране, тъй като е в съответствие с четирите критерия по делото *Altmark*;

б) възможно използване от страна на Laziomar за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на кораби, тъй като Laziomar не използва тези средства за посочените цели;

в) освобожданията от данъци, свързани с процеса на приватизация на Laziomar, и възможността за използване на ресурсите на FAS за покриване на нуждите от ликвидност, определени в закона от 2010 г.,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Компенсацията за Laziomar и приоритетът за акостиране с оглед извършването на морски услуги в рамките на удължаването на първоначалното споразумение през периода през периода 1 юни 2011 г. — 14 януари 2014 г. представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Италия е предоставила помощта на Laziomar в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Тази помощ е съвместима с вътрешния пазар.

Член 2

Възлагането на Laziomar на новия договор за обществена услуга за периода 15 януари 2014 г. — 14 януари 2024 г., обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Laziomar и приоритета за акостиране, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 3

Предвидената в закона от 2010 г. възможност финансовите ресурси, предназначени за обновяване и модернизиране на флота, да се използват временно за покриване на неотложни нужди от ликвидност, не е използвана от Laziomar. Следователно тя не представлява държавна помощ за Laziomar по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 4

Освобожданията от данъци, свързани с процеса на приватизация на Laziomar, определени в закона от 2010 г., не представляват държавна помощ за Laziomar по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 5

Възможността за използване на ресурсите на *Fondo Aree Sottoutilizzate* за покриване на нуждите от ликвидност, както е определено в закона от 2010 г., не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 6

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 30 септември 2021 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията