РЕШЕНИЕ (ЕС) 2025/440 НА КОМИСИЯТА

от 8 юли 2024 година

относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), приведени в действие от Италия и регион Кампания в полза на Caremar и неговия приобретател SNAV/Rifim

(нотифицирано под номер C(2024) 4656)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с горепосочените разпоредби ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. Процедура

(1) На 5 октомври 2011 г., след няколко жалби ([2]) и обмен на информация с италианските органи ([3]), Комисията откри официалната процедура по разследване по отношение на различни мерки, приети от Италия в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group („Решението за откриване на процедурата от 2011 г.“) ([4]). С решение от 7 ноември 2012 г., изменено на 19 декември 2012 г. („Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.“) ([5]), Комисията разшири обхвата на официалното разследване, за да включи някои допълнителни мерки за публична подкрепа, приети в полза на посочените дружества.

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

([2]) 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 подкрепа, приети от италианската държава в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group, която е включвала корабоплавателните дружества Tirrenia di Navigazione S.p.A. („Tirrenia“), Adriatica S.p.A. („Adriatica“), Caremar — Campania Regionale Marittima S.p.A. („Caremar“), Saremar — Sardegna Regionale Marittima S.p.A. („Saremar“), Siremar — Sicilia Regionale Marittima S.p.A. („Siremar“) и Toremar — Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar“).

([3]) Що се отнася до Caremar, на 29 юли 2010 г. италианските органи са уведомили Комисията за компенсацията за обществена услуга, изплатена от италианската държава на Caremar през 2009 г. и 2010 г. Уведомлението и последващият обмен на информация с италианските органи, с които обхватът на уведомлението се удължава, наред с другото, до изплатената компенсация до края на 2011 г., са регистрирани под номер на дело N 338/2010. Впоследствие обаче мярката е регистрирана като помощ, за която не е постъпило уведомление, под номера на дела SA 32014, SA 32015 и SA 32016, тъй като държавната подкрепа е въведена, преди Комисията да може да вземе становище относно нейната съвместимост с вътрешния пазар. На 28 септември 2011 г. Италия уведоми Комисията за намерението си да приватизира регионалните дружества от бившата Tirrenia Group, включително Caremar.

([4]) Решението за откриване на процедурата от 2011 г. беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз (ОВ C 28, 1.2.2012 г., стр. 18). Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно разследваните мерки.

([5]) Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. беше публикувано в Официален вестник на Европейския съюз (ОВ C 84, 22.3.2013 г., стр. 58). Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно разследваните мерки.

(2) Комисията вече е приключила горепосочената официална процедура по разследване по отношение на Tirrenia, Saremar, Siremar, Toremar и Laziomar чрез отделни решения, приети за всяко от тези дружества от Tirrenia Group ([6]).

(3) По отношение на Caremar, Решението за откриване на процедурата от 2011 г. се отнася до следните мерки:

— компенсациите, предоставени за обслужването на редица морски маршрути в периода между 1 януари 2009 г. и 31 декември 2011 г.;

— приоритетът за акостиране, установен с Наредба-закон № 135 от 25 септември 2009 г. („Наредба-закон 135/2009“), преобразувана в Закон № 166 от 20 ноември 2009 г. („Закон 166/2009“);

— мерките, установени с Наредба-закон № 125 от 5 август 2010 г. („Наредба-закон 125/2010“), преобразувана в Закон № 163 от 1 октомври 2010 г. („Закон 163/2010“); и

— процеса на приватизация на Caremar.

(4) Италия представи мнението си относно мерките, обхванати от Решението за откриване на процедурата от 2011 г., на 30 ноември 2011 г., 30 ноември 2011 г. и 16 март 2012 г. С писмо от 19 юли 2012 г. италианските органи предоставиха допълнителна информация относно приватизацията на Caremar. Тази информация, която включва подробно описание на наложените от Caremar условия по отношение на потенциалните оференти, не е била предоставена на Комисията към момента на приемането на Решението за откриване на процедурата от 2011 г. След искане за информация, изпратено от Комисията на 18 юли 2012 г., на 4 октомври 2012 г. италианските органи предоставиха допълнителна информация.

(5) На 19 и 21 март 2012 г. Caremar представи мнението си относно Решението за откриване на процедурата от 2011 г., което беше изпратено на Италия на 26 март 2012 г. На 26 април 2012 г. Италия потвърди, че споделя становищата на Caremar.

(6) Комисията също така получи от няколко дружества мнения, както и жалби относно компенсацията, предоставена на Caremar за предоставянето на услуги в Неаполския залив. Тези жалби бяха разгледани от Комисията като мнения от заинтересовани страни в контекста на официалната процедура по разследване, тъй като се отнасяха до същия предмет, обхванат от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.

(7) На 28 февруари 2012 г. дружеството Alilauro S.p.A. („Alilauro“) подаде жалба, в която твърди, че е налице неправомерна държавна помощ за Caremar в резултат на удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение. На 7 март 2012 г. Alilauro представи мнението си относно Решението за откриване на процедурата от 2011 г.

([6]) С 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), Комисията приключи официалната процедура по разследване по отношение на някои мерки, приети от регион Сардиния в полза на Saremar. С Решение (ЕС) 2022/756 на Комисията от 30 септември 2021 г. относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), приведени в действие от Италия и регион Сардиния в полза на Saremar (ОВ L 138, 17.5.2022 г., стр. 19), Комисията приключи официалната процедура по разследване по отношение на останалите мерки, предоставени на Saremar. С 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), Комисията приключи официалната процедура по разследване по отношение на мерките, предоставени на Tirrenia и неговия приобретател Compagnia Italiana за периода 2009—2020 г. С Решение (ЕС) 2022/348 на Комисията от 17 юни 2021 г. относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), приведени в действие от Италия и регион Тоскана в полза на Toremar и неговия приобретател Moby (ОВ L 64, 2.3.2022 г., стр. 6), Комисията приключи официалната процедура по разследване по отношение на мерките, предоставени на Toremar и неговия приобретател Moby S.p.A. за периода 2009—2023 г. С Решение (ЕС) 2022/448 на Комисията от 17 юни 2021 г относно мерки SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), приведени в действие от Италия по отношение на Siremar и неговия приобретател Società Navigazione Siciliana (ОВ L 97, 24.3.2022 г., стр. 1), Комисията приключи официалната процедура по разследване по отношение на мерките, предоставени на Siremar и неговия приобретател Società Navigazione Siciliana за периода 2009—2028 г. С Решение (ЕС) 2022/1328 на Комисията от 30 септември 2021 г. относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), приведени в действие от Италия и регион Лацио в полза на Laziomar (ОВ L 200, 29.7.2022 г., стр. 154), Комисията приключи официалната процедура по разследване по отношение на мерките, предоставени на Laziomar и неговия приобретател Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. за периода 2011—2024 г.

(8) На 29 февруари 2012 г. Комисията получи мненията от дружествата Medmar Navi S.p.A. („Medmar“) и Navigazione Libera del Golfo S.r.l. („NLG“), на 1 март 2012 г. от дружеството SNAV S.p.A. („SNAV“) и сдружението Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei („ACAP“), а на 5 март 2012 г. — от дружеството Grandi Navi Veloci („GNV“). На 16 март 2012 г. Комисията изпрати на Италия мненията, предоставени от NLG, SNAV, ACAP и GNV, на които Италия не отговори, въпреки изпратеното до италианските органи напомняне на 1 октомври 2012 г. На 19 март 2012 г. Комисията изпрати на Италия мнението на Medmar, на което тя отговори на 24 април 2012 г.

(9) На 7 ноември 2012 г. с Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. Комисията разшири обхвата на процедурата по разследване по отношение на компенсацията за обществена услуга, изплатена на всички дружества от бившата Tirrenia Group до приключване на процеса на приватизация. По отношение на Caremar разширяването на обхвата се отнася до следните мерки:

— компенсацията, предоставена на Caremar от 1 януари 2012 г. при същите условия като през 2011 г.;

— компенсацията, която трябва да бъде платена за извършване на обществената услуга съгласно новия договор за обществена услуга; и

— условията, наложени от италианските органи на потенциалните оференти в процедурата за продажбата на Caremar.

— Италия представи мнението си относно Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. с писма от 7 декември 2012 г. и 13 декември 2012 г.

(10) Комисията получи мнения и от GNV — на 3 декември 2012 г., Medmar — на 29 февруари 2013 г. и 5 март 2013 г., NLG — на 5 март 2013 г. и Alilauro — на 13 март 2013 г.

(11) На 26 февруари 2013 г., 12 март 2013 г. и 12 април 2013 г. италианските органи предоставиха допълнителна информация относно компенсацията и приватизацията на Caremar.

(12) На 20 юни 2014 г. италианските органи изпратиха на Комисията копие от решението от 28 май 2014 г. на Регионалния административен съд за регион Кампания, с което се анулира процедурата за възлагане на обществена поръчка за приватизацията на Caremar. Италианските органи уведомиха Комисията, че обжалването срещу посоченото решение на Регионалния административен съд за окръг Кампания е висящо пред Държавния съвет на Италия. На 10 февруари 2015 г. Държавният съвет на Италия отмени решението от 28 май 2014 г. на Регионалния административен съд за окръг Кампания и потвърди окончателното възлагане на дейността на Caremar на SNAV/Rifim S.r.l. („SNAV/Rifim“).

(13) На 15 юли 2015 г. Marworld Ship Management и Service S.p.A. („Marworld“) подадоха до Комисията жалба относно процедурата за приватизацията на Caremar ([7]). Тъй като жалбата се отнася до предмет, обхванат от Решението за откриване на процедурата от 2011 г. и от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г., Комисията я разглежда като мнение на заинтересовани страни в контекста на официалната процедура по разследване.

([7]) Жалбата е регистрирана от Комисията под дело SA.42685.

(14) Между 2014 г. и 2019 г. Комисията насочи вниманието си към официалната процедура по разследване на останалите дружества от Tirrenia Group, като отдаде приоритет на дружествата Saremar ([8]) и Tirrenia ([9]), както беше поискано от италианските органи. Разследването доведе до приемането в периода 2014—2022 г. на окончателните решения относно дружествата Saremar, Tirrenia, Siremar, Toremar и Laziomar (вж. съображение 2). Успоредно с това на 2 март 2020 г. Комисията приключи разследването по отношение на дружествата от Tirrenia Group, различни от Tirrenia, включително Caremar, обхващащо периода 1992—2008 г. ([10])

(15) На 25 януари 2018 г., 14 март 2019 г., 10 август 2021 г. и 8 декември 2022 г. Комисията поиска допълнителна информация от италианските органи относно Caremar. Италианските органи предоставиха тази информация на 31 май 2019 г., 31 май 2019 г., 14 юни 2019 г., 1 октомври 2021 г., 27 декември 2022 г. и 3 февруари 2023 г. Освен това през периода октомври 2022—май 2023 г. се състояха няколко неофициални обмена на информация по електронната поща с италианските органи.

(16) На 29 май 2024 г. Италия по изключение се съгласи да се откаже от правата си, произтичащи от член 342 от ДФЕС във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958 ([11]), както и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език.

(17) С настоящото решение се приключва официалната процедура по разследване, открита с Решението за откриване на процедурата от 2011 г. и удължено с Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. за частта относно мерките, предоставени на Caremar и неговия приобретател, т.е. временното сдружение на предприятия SNAV/Rifim.

2. **Контекст**

(18) Caremar е предоставяло услуги за морски транспорт главно между континенталната част на Италия (Неапол, Сорето и Поцуоли) и островите в Неаполския залив (Капри, Иския, Прочида), а до 1 юни 2011 г. и между континенталната част на Италия (Формиа и Анцио) и островите Понца и Вантотене в Понцианския архипелаг.

(19) Тези услуги са били предоставяни от Caremar съгласно договори за обществена услуга със задължения за извършване на обществена услуга („ЗИОУ“). Настоящото решение обхваща услугите за морски транспорт, предоставяни от Caremar въз основа на: i) договора за обществена услуга, който е трябвало да изтече в края на 2008 г. („първоначалното споразумение“) и чийто срок на действие е удължен, за да обхване периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г.; и ii) новия договор за обществена услуга, обхващащ периода от 16 юли 2015 г. до 15 юли 2024 г.

([8]) С писмо от 14 май 2013 г. регион Сардиния поиска от Комисията да отдели мерките относно Saremar от официалната процедура по разследване, открита с Решението за откриване на процедурата от 2011 г. и Решението за разширяване на обхвата от 2012 г., и да отдаде приоритет на тези мерки, по-специално с оглед на предстоящата приватизация на дружеството.

([9]) С бележка от 2 август 2017 г. италианските органи поискаха от Комисията да отдаде приоритет на приключването на разследването относно Tirrenia и нейния приобретател CIN с оглед на някои клаузи в договора за продажба, сключен със CIN. Освен това от всички нови договори за обществени услуги, сключени с приобретателите на дружествата от бившата Tirrenia Group, договорът със CIN е първият, чийто срок на действие е изтекъл.

([10]) 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).

([11]) Регламент № 1 за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ 17, 6.10.1958 г., стр. 385).

(20) От 1 август 2012 г. до 15 юли 2015 г. Caremar предоставя услуги за морски транспорт въз основа на договор за обществена услуга, подписан между регион Кампания и Caremar на 19 декември 2012 г. („преходния договор“) ([12]). С посочения договор е предвидено удължаване на предоставяните от Caremar услуги в Неаполския залив по време на удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение от 1 август 2012 г. (т.е. датата, на която спира да се прилага удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение, установено със Закон 163/2010). Първоначално срокът на преходния договор е трябвало да изтече на 31 декември 2012 г., но е удължен първо до 31 декември 2013 г., а впоследствие с различни решения на Регионалния съвет на регион Кампания ([13]) — до 15 юли 2015 г., т.е. датата на завършване на процеса на приватизация на Caremar и на влизането в сила на новия договор за обществена услуга с приобретателя на Caremar. Преходният договор не попада в обхвата на официалната процедура по разследване, обхванатата от Решението за откриване на процедурата от 2011 г. и Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. ([14]), и поради това не се оценява от Комисията в настоящото решение.

(21) Дейностите на Caremar са ограничени до предоставянето на морски обществени услуги, възложени от италианските органи, а именно тези, обхванати първо от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, преходния договор и по-късно от новия договор за обществена услуга.

(22) Tirrenia Group се е притежавала от Италия чрез дружеството Fintecna ([15]) и първоначално е включвала шест дружества, а именно Tirrenia, Adriatica S.p.A. („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. 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 няколко маршрута между Италия и Албания, Хърватия, Гърция и Черна гора, се е сляло с Tirrenia.

(23) Целта на тези договори за обществена услуга е била да се гарантира редовността и надеждността на услугите за морски транспорт по обхванатите маршрути. За тази цел Италия е предоставила публична компенсация на дружествата от Tirrenia Group за услугите, предоставени по тези договори за обществена услуга.

(24) В член 1 от първоначалното споразумение с Tirrenia се предвижда, че пристанищата, които трябва да бъдат обслужвани, видът плавателни съдове, които трябва да бъдат използвани, и необходимата честота на услугата, възложена на Caremar, трябва да бъдат описани подробно в петгодишни планове. Последният официално одобрен 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. Италианските органи поясняват, че поради недостатъчния бюджет вече не е било възможно планиране в по-дългосрочен план и че вместо това са взети *ad hoc* решения от правителството.

([12]) С Решение № 502 от 21 септември 2012 г. регион Кампания разреши сключването на преходен договор с Caremar, а с Наредба № 314 на Регионалния съвет от 19 декември 2012 г. одобри преходния договор.

([13]) Срокът на преходния договор беше удължаван няколко пъти до завършването на процеса на приватизация на Caremar (а именно с Решение № 191 на Регионалния съвет от 18 юни 2013 г. — до 31 декември 2013 г.; с Решение № 632 на Регионалния съвет от 27 декември 2013 г. — до 28 февруари 2014 г.; с Решение № 60 на Регионалния съвет от 28 февруари 2014 г. — до 30 април 2014 г.; с Решение № 123 на Регионалния съвет от 29 април 2014 г. — до 30 юни 2014 г.; с Решение № 243 на Регионалния съвет от 27 юни 2014 г. — до 31 декември 2014 г.; с Решение № 697 на Регионалния съвет от 23 декември 2014 г. — до 31 март 2015 г., и с Решение № 161 на Регионалния съвет от 28 март 2015 г. — до 31 юли 2015 г. най-късно). Със Закон № 228 от 24 декември 2012 г. Италия разреши плащането на регион Кампания за ресурсите, необходими за гарантиране на териториалното единство на морските услуги в региона до завършването на процеса на приватизация на Caremar.

([14]) Вж. съображения 54 и 55 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.

([15]) Fintecna (Finanziaria per i Settori Industriale e dei Servizi S.p.A.) е изцяло собственост на 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.

(25) Първоначалното споразумение между Италия и Caremar вече беше оценено от Комисията в нейното Решение (ЕС) 2020/1411 ([16]) за приключване на разследването за държавна помощ относно дружествата от Tirrenia Group, различни от Tirrenia, за периода 1992—2008 г. ([17]) В това решение Комисията установи, че предоставената на Caremar помощ за осигуряване на морски каботажни транспортни услуги, представлява съществуваща помощ.

(26) Предоставяните морски каботажни транспортни услуги по същество са предвидени да отговорят на свързаните с мобилността потребности на местните общности и са били съпоставими с мрежа за градски транспорт от гледна точка на честота и разписание, особено по отношение на Неаполския залив.

3. **Мерките, които са предмет на официалната процедура по разследване**

(27) Официалната процедура по разследване, обхванатата от Решението за откриване на процедурата от 2011 г. и Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. по отношение на Caremar, се отнася до следните мерки:

а) компенсацията, предоставена на Caremar за предоставяне на услуги за морски транспорт съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен (т.е. от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г.);

б) приоритетът за акостиране, установен със Закон 166/2009;

в) мерките, установени със Закон 163/2010;

г) приватизацията на Caremar, включително условията, наложени от италианските органи на потенциалните оференти в процедурата за продажбата на Caremar;

д) компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги за морски транспорт съгласно новия договор за обществена услуга.

3.1. **Организацията на услугите на Caremar за морски транспорт от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г.**

3.1.1. *ЗИОУ*

(28) С член 26 от Наредба-закон № 207 от 30 декември 2008 г. („Наредба-закон 207/2008“), преобразувана в Закон № 14 от 27 февруари 2009 г. („Закон 14/2009“), е определено удължаването с една година — до 31 декември 2009 г. — на срока на действие на първоначалното споразумение (както и на договорите за обществена услуга, възложени на другите дружества от Tirrenia Group), който първоначално трябваше да изтече на 31 декември 2008 г.

([16]) 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).

([17]) На 6 август 1999 г. Комисията започва процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС по отношение на компенсацията, изплатена на шестте дружества от Tirrenia Group, включително Caremar. В рамките на етапа на разследване италианските органи поискаха делото Tirrenia Group да бъде разделено на части, така че да може да се отдаде приоритет на достигане до окончателно решение по отношение на Tirrenia. Това искане бе мотивирано от плана на италианските органи да приватизират групата, като започнат от Tirrenia, и от намерението им да ускорят процеса по отношение на това дружество. Комисията реши, че може да уважи искането на италианските органи и с Решение 2001/851/ЕО на Комисията 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) закри започнатото производство по отношение на помощта, предоставена на Tirrenia. Помощта бе обявена за съвместима при спазването на определени ангажименти от страна на италианските органи. С 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 53, 26.2.2005 г., стр. 29) Комисията обяви компенсацията, предоставена от Италия в полза на Caremar и на останалите дружества от Tirrenia Group (с изключение на Tirrenia, което беше обхванато от Решение 2001/851/ЕО на Комисията), за частично съвместима с вътрешния пазар, частично съвместима при спазването на редица ангажименти от страна на италианските органи и частично несъвместима с вътрешния пазар. Решение 2005/163/ЕО беше анулирано от Общия съд с решение от 4 март 2009 г. (съединени дела), *Tirrenia di Navigazione SpA* (T-265/04), *Caremar SpA и други* (T-292/04) и *Navigazione Libera del Golfo SpA* (T-504/04) /*Европейска колисия,* ECLI:EU:T:2009:48. За да изпълни това решение Комисията откри отново официалната процедура по разследване, която в крайна сметка приключи с Решение (ЕС) 2020/1411 на Комисията.

(29) С член 19*б* от Наредба-закон 135/2009, преобразувана в Закон 166/2009, е определено, с оглед на приватизацията на дружествата от Tirrenia Group, безвъзмездното прехвърляне на дяловото участие на Caremar от дружеството майка Tirrenia на регион Кампания. Впоследствие регион Кампания ще прехвърли на регион Лацио стопанското подразделение на Caremar, обслужващо самостоятелно транспортните линии до Понцианския архипелаг под името Laziomar ([18]).

(30) С член 19*б* от Наредба-закон 135/2009, преобразувана в Закон 166/2009, е уточнено също, че до 31 декември 2009 г. ще бъдат договорени нови договори за обществена услуга между италианската държава и Tirrenia и Siremar. Също така регионалните услуги е трябвало да бъдат регулирани от проекти на договори за обществена услуга, които да се сключат между регионалните органи на Сардиния и Тоскана и Saremar и Toremar съответно до 31 декември 2009 г. и между региона Кампания и Caremar до 28 февруари 2010 г. Предвидено е също откриването на тръжна процедура за проектите на нови 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 ([19]).

(31) Във връзка с това, по отношение на Caremar, с член 19*б* от Наредба-закон 135/2009, преобразуван в Закон 166/2009, допълнително се удължава срокът на действие първоначалното споразумение от 1 януари 2010 г. до 30 септември 2010 г.

(32) В член 19*б* от Наредба-закон 135/2009, преобразувана в Закон 166/2009, са определени също фиксирани годишни тавани на компенсациите за предоставянето на обществените услуги, считано от 1 януари 2010 г. (съгласно удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение, както и съгласно новите договори за обществена услуга). По отношение на Caremar този таван беше определен на общо 29 869 832 EUR ([20]).

(33) В член 1 (алинея 5а) от Наредба-закон 125/2010, преобразувана в Закон 163/2010, 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. Поради това първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, се прилага по отношение на Caremar до 31 юли 2012 г.

(34) Поддържаните от Caremar маршрути, обслужвани по ЗИОУ съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, са:

а) в периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г. осем маршрута в Неаполския залив (Капри — Сорето, Капри — Неапол, Иския — Прочида — Неапол, Иския — Неапол, Иския — Прочида, Иския — Прочида — Поцуоли, Прочида — Неапол, Прочида — Поцуоли) — през този период наложените на Caremar ЗИОУ са претърпели само много незначителни промени по отношение на честотите и разписанията (както е обобщено в съображение 39); и

б) в периода от 1 януари 2009 г. до 31 май 2011 г. ([21]) три маршрута в Понцианския архипелаг (Понца — Формиа, Понца — Анцио, Формиа — Вентотене) — през този период наложените на Caremar ЗИОУ за тези маршрути не са променяни.

([18]) Това прехвърляне е формализирано на 1 юни 2011 г.

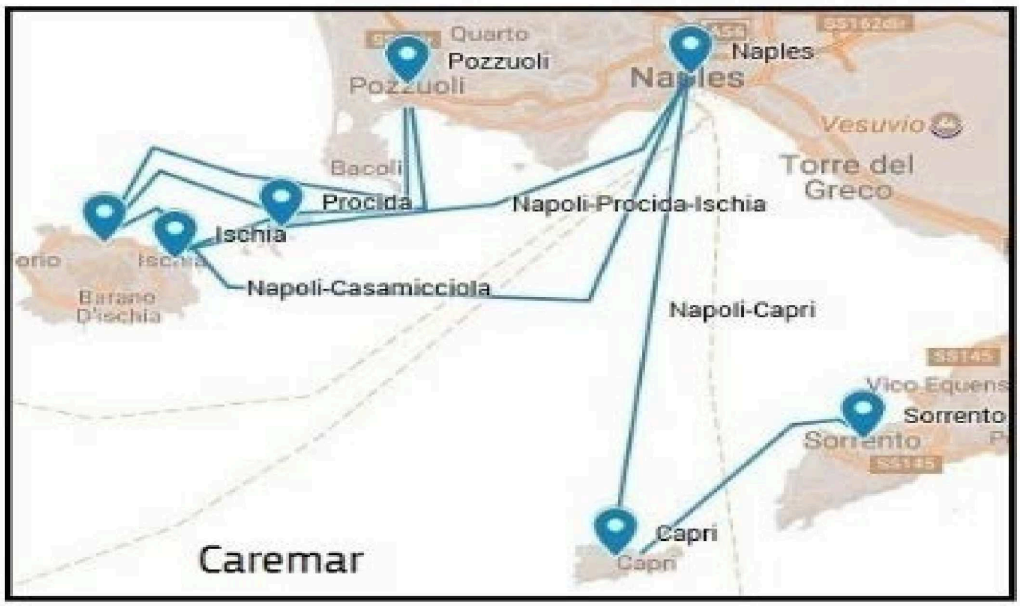
([19]) Член 19*б*, алинея 10 от Закон 166/2009.

([20]) От които 19 839 226 EUR от Кампания и 10 030 606 EUR от Лацио.

([21]) От 1 юни 2011 г. тези маршрути се обслужват от новоучреденото Laziomar. Комисията оцени компенсацията, предоставена на Laziomar за обслужването на тези маршрути от 1 юни 2011 г. до 14 януари 2024 г., в своето решение от 30 септември 2021 г. относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), приведени в действие от Италия и регион Лацио в полза на Laziomar (ОВ L 200, 29.7.2022 г., стр. 154), вж. бележка под линия 6.

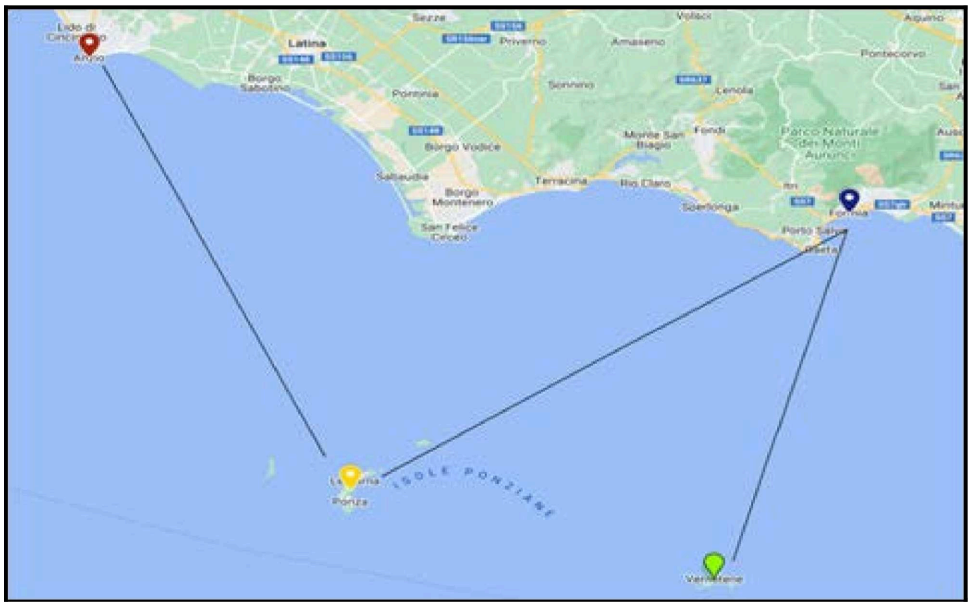
Фигура 1

Маршрути, обслужвани от Caremar в Неаполския залив в периода 2009—2012 г.



Фигура 2

Маршрути, обслужвани от Caremar в Понцианския архипелаг в периода 2009—2011 г.



(35) Задълженията, свързани с посочените в съображение 34 маршрути, са същите като тези, наложени на Caremar съгласно първоначалното споразумение, и са останали почти непроменени, с изключение на някои промени по отношение на честотите и разписанията, които са въведени през годините от регион Кампания в рамките на акостирането („*quadri accosti*“), като са одобрени и публикувани от регион Кампания с цел офертата му да се коригира спрямо търсенето от страна на ползвателите, както е обяснено по-долу.

(36) На 1 януари 2009 г., т.е. към момента на първото удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение ([22]), наложените на Caremar ЗИОУ по отношение на вида на плавателните съдове, честотите и разписанията, е било същото като това, определено в първоначалното споразумение ([23]). По-специално:

а) по маршрута **Капри — Соренто** Caremar е трябвало да предоставя през цялата година осем ежедневни смесени услуги (т.е. превозване на пътници, превозни средства и пощенски пратки) с бърз ферибот („TMV“ ([24])) ([25]).

б) по маршрута **Капри — Неапол** Caremar е трябвало да предоставя през цялата година от/до Неапол (Calata Massa) ([26]) шест ежедневни смесени услуги с TMV (50-минутно пътуване)/ферибот (пътуване с продължителност 1 час и 20 минути) ([27]). Освен това през лятото Caremar е трябвало да предоставя осем допълнителни смесени услуги: седем с TMV/ферибот през целия летен период ([28]) и още една допълнителна с TMV само в периода 1 юни — 30 септември ([29]).

в) по маршрута **Иския — Неапол** Caremar е трябвало да предоставя през цялата година три ежедневни смесени услуги с ферибот до Неапол (Calata Massa) ([30]) и четири ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле до/от Неапол (Beverello) ([31]).

г) по маршрута **Иския — Прочида — Неапол** Caremar е трябвало да предоставя през цялата година четиринадесет ежедневни смесени услуги с ферибот до/от Неапол (Calata Massa) ([32]) и осем ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле до/от Неапол (Beverello) ([33]).

д) по маршрута **Иския — Прочида — Поцуоли** Caremar е трябвало да предоставя през цялата година шест ежедневни смесени услуги с ферибот ([34]).

е) по маршрута **Иския — Прочида** Caremar не е трябвало да предоставя никакви услуги в допълнение към вече предоставените по маршрута Иския — Прочида — Поцуоли.

ж) по маршрута **Прочида — Поцуоли**, в допълнение към плаванията, които е трябвало да бъдат предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Поцуоли, Caremar е трябвало да предоставя през цялата година две ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле ([35]).

([22]) Установено с Наредба-закон 207/2008, преобразувана в Закон 14/2009, вж. съображение 28.

([23]) Решение № 548 на Регионалния съвет от 1 април 2007 г.

([24]) TMV е съкращението на „Traghetto Motonave Veloce“.

([25]) А именно от Капри до Соренто (25-минутно пътуване) в **7:00** ч., **8:40** ч., **13:40** ч. и в **18:15** ч.; и от Соренто до Капри (20-минутно пътуване) в **7:45** ч., **9:25** ч., **14:30** ч. и в **19:00** ч.

([26]) Пристанището на Неапол има няколко кея, най-важните от които са кеят Calata Massa (за TMV и фериботи) и кеят Beverello (за плавателни съдове на подводни криле).

([27]) А именно от Неапол до Капри в **5:40** ч. (с TMV), **17:00** ч. (с TMV) и в **18:40** ч. (с ферибот); и от Капри до Неапол — в **14:50** ч. (с ферибот), **15:40** ч. (с TMV) и в **19:50** ч. (с TMV).

([28]) А именно от Неапол до Капри в **7:35** ч. (с ферибот), **12:15** ч. (с TMV), **12:55** ч. (с ферибот); и от Капри до Неапол — в **5:45** ч. (с ферибот), **9:30** ч. (с ферибот), **10:25** ч. (с TMV), **20:05** ч. (с TMV), който е преместен в 22:20 ч. в периода 1 юни — 30 септември).

([29]) А именно от Неапол до Капри в **21:10 ч.**

([30]) А именно от пристанището на Иския до Неапол (пътуване с продължителност 1 час и 25 минути) в **9:00** ч., **13:50** ч. и **20:10** ч.

([31]) А именно от пристанището на Иския до Неапол (45-минутно пътуване) в **6:50** ч. и **8:50** ч.; от Неапол до пристанището на Иския (45-минутно пътуване) в **7:50** ч. и **18:15** ч.

([32]) А именно от Неапол до Прочида и в последствие до Иския (с обща продължителност 1 час и 40 минути) в **6:25** ч. (с отплаване от Прочида в 7:30 ч.), в **8:55** ч. (с отплаване от Прочида в 10:00 ч.) в **10:40** ч. (с отплаване от Прочида в 11:55 ч.), в **14:30** ч. от Неапол до Прочида (с отплаване от Прочида в 15:35 в.), в **15:40** ч. (с отплаване от Прочида в 16:45 ч.), в **17:30** ч. (с отплаване от Прочида в 18:35 ч.), в **19:20** ч. (с отплаване от Прочида в 20:25 ч.); и в **21:55** ч. (с отплаване от Прочида в 23:00 ч.). От Иския до Прочида и впоследствие до Неапол (с обща продължителност 1 час и 35 минути) в **6:45** ч. (с отплаване от Прочида в 7:15 ч.), в **12:30** ч. (с отплаване от Прочида в 12:55 ч.), в **15:20** ч. (с отплаване от Прочида в 16:50 ч.), в **17:15** (с отплаване от Прочида в 17:45 ч.), в **19:30** (с отплаване от Прочида в 20:00 ч.).

([33]) А именно от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския (пътуване с обща продължителност 1 час и 10 минути) в **9:55** ч. (с отплаване от Прочида в 10:35 ч.), в **13:10** ч. (с отплаване от Прочида в 13:50 ч.), в **15:10** ч. (с отплаване от Прочида в 15:50 ч.) и в **20:20** ч. (с отплаване от Прочида в 20:55 ч.).
От Иския до Прочида и впоследствие до Неапол (пътуване с обща продължителност 1 час и 10 минути) в **12:00** ч. (с отплаване от Прочида в 12:10 ч.), в **14:15** ч. (с отплаване от Прочида в 15:05 ч.), в **16:15** ч. (с отплаване от Прочида в 16:25 ч.), в **19:10** ч. (с отплаване от Прочида в 19:20 ч.).

([34]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Поцуоли (пътуване с обща продължителност 1 час) в **8:30** ч. (с отплаване от Прочида в 8:50 ч.), в **11:20** ч. (с отплаване от Прочида в 11:40 ч.) и в **17:35** ч. (с отплаване от Прочида в 18:00 ч.).
От Поцуоли до Прочида и последствие до Иския (пътуване с обща продължителност 1 час) в **9:55** ч. (с отплаване от Прочида в 10:30 ч.), в **13:50** ч. (с отплаване от Прочида в 14:20 ч.), в **18:55** ч. (с отплаване от Прочида в 19:30 ч.).

([35]) А именно от Прочида до Поцуоли (15-минутно пътуване) в **8:25** ч. и от Поцуоли до Прочида (15-минутно пътуване) в **8:50** ч.

з) по маршрута **Прочида — Неапол**, в допълнение към плаванията, които е трябвало да бъдат предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Неапол, Caremar е трябвало да предоставя през цялата година четири ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле ([36]).

и) по маршрута **Понца — Формиа** Caremar е трябвало да предоставя през цялата година две ежедневни смесени услуги с ферибот (пътуване с продължителност 2 часа и 30 минути) и една ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле.

й) по маршрута **Понца — Анцио** Caremar е трябвало да предоставя две ежедневни високоскоростни пътнически услуги през активния сезон от понеделник до неделя и четири ежедневни смесени услуги в неделя и в празничните дни.

к) по маршрута**Формиа — Вентотене** Caremar е трябвало да предоставя през цялата година две ежедневни смесени услуги с ферибот (пътувания с продължителност 2 часа) и две ([37]) ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле (60-минутни пътуване).

(37) Горепосочените ЗИОУ не са променени на 1 януари 2010 г. и 1 октомври 2010 г., т.е. по време на второто и третото удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение ([38]).

(38) След обществена консултация, проведена в периода ноември — декември 2010 г., с Наредба № 443 на Регионалния съвет от 9 август 2011 г. и Наредба за изпълнение № 172 от 21 септември 2011 г. за неговото изпълнение, регион Кампания е приел тригодишна програма (2011—2013 г.) за предоставяне на минимални услуги в Неаполския залив. Що се отнася до Caremar, с тази програма са потвърдени обслужваните в миналото от Caremar маршрути и неговите задължения съгласно първоначалното споразумение и са въведени някои промени в разписанията на услугите в сила от 1 октомври 2011 г. до 31 декември 2013 г. ([39]) Тази програма е леко изменена от регион Кампания с Решение № 857 на Регионалния съвет от 30 декември 2011 г. (което се отнася само за Caremar), с което са въведени някои промени в разписанията и честотата на услугите, посочени в тригодишната програма, в сила от 16 януари 2012 г. Региона Кампания е взел решение за тези промени след исканията, отправени от местните общности и общини за коригиране на някои разписания и честоти спрямо нуждите на пътуващите до работните си места ([40]). Впоследствие регион Кампания удължава тригодишната програма за периода 2011—2013 г. до края на 2015 г. чрез допълнителни законодателни актове ([41]) и тя става част от новия договор за обществена услуга (вж. съображение 83).

(39) Въведените от регион Кампания промени в ЗИОУ, управлявани от Caremar в Неаполския залив посредством посочената в съображение 38 тригодишна програма за периода 2011—2013 г., могат да бъдат обобщени, както следва:

а) По маршрута **Капри — Соренто** Caremar все още е трябвало да предоставя осем ежедневни смесени услуги с TMV през цялата година (но посоченото в съображение 36, буква а) разписание от 2009 г. е претърпяло два пъти минимални корекции на часовете — първата от 1 октомври 2011 г. ([42]), а втората от 16 януари 2012 г. ([43])).

([36]) А именно от Прочида до Неапол (40-минутно пътуване) в **6:35** ч. и в **9:20** ч.; и от Неапол до Прочида (40-минутно пътуване) — в **7:30** ч. и в **17:45** ч.

([37]) Четири ежедневни услуги в понеделник.

([38]) Установени съответно с Наредба-закон 135/2009, преобразувана в Закон 166/2009, вж. съображение 31, и с Наредба-закон 125/2010, преобразувана в Закон 163/2010, вж. съображение 33.

([39]) За описание на обсъжданията, довели до определянето на тригодишната програма, приета с Решение № 443 на Регионалния съвет от 9 август 2011 г., вж. съображения 178—181.

([40]) По-специално, необходимостта да се осигурят подходящи транспортни услуги за учащи, живеещи в Иския, но учещи в Прочида, както е обяснено в съображенията на Решение № 857 на Регионалния съвет от 30 декември 2011 г., което доведе до някои промени в разписанията и леко увеличение на броя на линиите до остров Прочида.

([41]) А именно с Решение № 632 на Регионалния съвет от 27 декември 2012 г. (обхващащо периода до 30 септември 2014 г.) и с Решение № 230 на Регионалния съвет от 5 май 2015 г. (обхващащо периода до 31 декември 2015 г.)

([42]) А именно от Капри до Соренто (25-минутно пътуване) в **7:00** ч., **8:40** ч., **13:35** ч. (вместо в 13:40 ч.) и в **18:30** ч. (вместо в 18:15 ч.); и от Соренто до Капри (20-минутно пътуване) — в **7:45** ч., **9:25** ч., **14:25** ч. (вместо в 14:30 ч.); и в **19:00** ч. през летния период (докато през зимния период в 19:15 ч.).

([43]) А именно от Капри до Соренто (25-минутно пътуване) в **7:00** ч., **8:40** ч., **13:35** ч. (вместо в 13:40 г.) и в **18:45** ч. (вместо в 18:30 ч.); и от Соренто до Капри (20-минутно пътуване) — в **7:45** ч., **9:25** ч., **14:30** ч. (вместо в 14:25 ч.); и в **19:25** ч. (вместо в 19:00 ч. през лятото и в 19:15 ч. през зимата).

б) По маршрута **Капри — Неапол** Caremar все още е трябвало да предоставя през цялата година от/до Неапол (Calata Massa) шест ежедневни смесени услуги, с някои промени в разписанията, считано от 1 октомври 2011 г. ([44]) и от 16 януари 2012 г. ([45]), в сравнение с разписанията, представени в съображение 36, буква б). Осемте допълнителни смесени услуги, които е трябвало да се предоставят през летния период (вж. съображение 36, буква б) са станали от 1 октомври 2011 г. (с незначителни промени в разписанията от 16 януари 2012 г.): шест ежедневни смесени допълнителни услуги, които да се предоставят през цялата година (с различни разписания за летния период ([46]) и зимния период ([47])) и още две допълнителни услуги, които да се предоставят само в периода 1 юни — 30 септември ([48]).

в) По маршрута **Иския — Неапол** Caremar е трябвало да предоставя през цялата година три ежедневни смесени услуги с ферибот (с незначителни промени в посочените в съображение 36, буква в) разписания, считано от 1 октомври 2011 г. ([49]) и от 16 януари 2012 г. ([50])) Допълнителни ежедневни смесени услуги с ферибот са включени от 16 януари 2012 г., когато Caremar е трябвало да предостави допълнително плаване с ферибот до пристанището на Казамичола в Иския ([51]). Що се отнася до пътническите услуги с плавателен съд на подводни криле до/от Неапол (Beverello), броят на плаванията, които е трябвало да бъдат предоставяни от Caremar, е бил намален с времето. Всъщност в периода от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Caremar е трябвало да предоставя четири ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле (вж. съображение 36, буква в). Тези четири плавания вече не са включени в разписанието от 1 октомври 2011 г. и отново са въведени само частично от 16 януари 2012 г. с налагането на Caremar на ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле от Неапол до пристанището на Иския ([52]).

г) по маршрута **Иския — Прочида — Неапол** Caremar е трябвало да предоставя през цялата година няколко ежедневни смесени услуги с ферибот до/от Неапол (Calata Massa) и ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле до/от Неапол (Beverello). Що се отнася до смесените услуги, броят на плаванията, които трябва да бъдат предоставяни от Caremar постепенно е леко намален с течение на времето. Всъщност четиринадесетте ежедневни смесени услуги, които е трябвало да се предоставят от Caremar през цялата година (вж. съображение 36, буква г), са били намалени до тринадесет от 1 октомври 2011 г. ([53]) (по-специално една услуга от пристанището на Казамичола в Иския ([54]) и дванадесет до/от пристанището на Иския ([55])) и са допълнително намалени на десет от 16 януари 2012 г. ([56]) (по-специално една от

([44]) А именно от Неапол до Капри с TMV: в **5:35** ч. (вместо в 5:40 ч.), **12:00** ч., **17:00** ч.; и от Капри до Неапол с TMV: в **10:25** ч., **15:30** ч. (вместо в 15:40 в.) и **19:55** ч. (вместо в 19:50 ч.).

([45]) А именно от Неапол до Капри с TMV: в **5:35** ч. (вместо в 5:40 ч.), **12:00** ч., **17:25** (вместо в 17:00 ч.); и от Капри до Неапол с TMV: в **10:20** ч. (вместо в 10:25 ч.), **15:35** ч. (вместо в 15:30 ч.) и **20:15** ч. (вместо в 19:55 ч.).

([46]) А именно от Неапол до Капри с ферибот: в **7:35** ч., **13:00** ч., **18:40** ч.; и от Капри до Неапол — в **5:45** ч., **9:20** ч., **14:50** ч. Считано от 16 януари 2012 г. разписанието е било: от Неапол до Капри с ферибот: в **7:25** ч., **13:00** ч. и **18:35** ч.; и от Капри до Неапол с ферибот: в **5:40** ч., **9:20** ч. и **14:50** ч.

([47]) А именно отНеапол до Капри с ферибот: в **9:05** ч. и **14:20** ч.; и от Капри до Неапол с ферибот: в **6:45** ч., **11:00** ч., **16:15** ч., **20:10** ч. Считано от 16 януари 2012 г. разписанието е било: от Неапол до Капри с ферибот: в **9:00** ч., **14:20** ч.; и от Капри до Неапол с ферибот: в **6:45** ч., **11:00** ч., **16:15** ч. и **20:10** ч.

([48]) А именно от Неапол до Капри с TMV: в **21:20** ч. и от Капри до Неапол с TMV — в **23:30** ч. Считано от 16 януари 2012 г. разписанието е било: от Неапол до Капри с TMV в **21:35** ч. и от Капри до Неапол с TMV в **23:50** ч.

([49]) А именно от Иския до Неапол (пътуване с продължителност 1 час и 25 минути) в **8:45** ч.; и от Неапол до Иския (пътуване с продължителност 1 час и 20 минути) в **16:05** ч. и **20:25** ч.

([50]) А именно от Иския до Неапол (пътуване с продължителност 1 час и 25 минути) в **8:45** ч.; и едно допълнително в **13:50** ч.; и от Неапол до Иския (пътуване с продължителност 1 час и 20 минути) в 20:15 (вместо в 20:25 ч., а това в 16:05 в. е било спряно).

([51]) А именно от Неапол до Иския (пътуване с продължителност 1 час и 15 минути) в **15:45** ч.

([52]) А именно от Неапол до Иския (пътуване с продължителност 1 час и 5 минути) в **14:45** ч.

([53]) Плаването в 15:40 ч. от Неапол до Прочида и впоследствие до пристанището на Иския е спряно.

([54]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Неапол (пътуване с обща продължителност 1 час) в **12:55** ч. от пристанището на Казамичола (със занимаване от Прочида в 13:35).

([55]) А именно от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския (обща продължителност 1 час и 35 минути) в **6:25** ч. (с отплаване от Прочида в 7:30 ч.), в **9: 10** ч. (вместо в 8:55 ч., с отплаване от Прочида в 10:20 ч.); в **10:45** ч. (вместо в 10:40 ч., с отплаване от Прочида в 11:45 ч.), в **15:15** ч. (вместо в 14:30 ч., с отплаване от Прочида в 16:15 ч.), в **17:45** ч. (вместо в 17:30 ч., с отплаване от Прочида в 18:45 ч.), в **19:30** ч. (вместо в 19:20 ч., с отплаване от Прочида в 20:30 ч.); и в **22:15** ч. (вместо в 21:55 ч., с отплаване от Прочида в 23:15 ч.). От Иския до Прочида и впоследствие до Неапол (обща продължителност 1 час и 35 минути) в **7:00** ч. (вместо в 6:45 ч., с отплаване от Прочида в 7:30 ч.), в **13:55** ч. (вместо в 12:30 ч., с отплаване от Прочида в 14:35 ч.), в **15:30** ч. (вместо в 15:20 ч., с отплаване от Прочида в 16:15 ч.), в **17:25** ч. (вместо в 17:15, с отплаване от Прочида в 18:05 ч.), в **19:55** ч. (вместо в 19:30 ч., с отплаване от Прочида в 20:30 ч.).

([56]) Плаванията в 7:00 ч. и в 13:55 ч. от Иския до Прочида и впоследствие до пристанището на Иския са спрени.

пристанището на Казамичола в Иския ([57]) и девет до/от пристанището на Иския) ([58]), но с добавяне на две ежедневни смесени услуги в периода 15 юни — 15 септември ([59]). По отношение на пътническите услуги, броят на плаванията, които е трябвало да бъдат предоставяни от Caremar, е леко увеличен с времето. Всъщност осемте ежедневни пътнически услуги, които е трябвало да бъдат предоставяни от Caremar през цялата година (вж. съображение 36, буква г), са били увеличени на десет от 1 октомври 2011 г. ([60]), с добавянето на още две плавания в периода 1 юни — 30 септември ([61]). От 16 януари 2012 г. ежедневните пътнически услуги, които е трябвало да бъдат предоставяни от Caremar, са били намалени на девет през цялата година ([62]), докато допълнителните две плавания в периода 1 юни — 30 септември са били запазени с незначителни корекции във времето ([63]).

д) По маршрута **Иския — Прочида — Поцуоли** Caremar е трябвало да осигурява през цялата година шест ежедневни смесени услуги с ферибот. Шестте смесени услуги, описани в съображение 36, буква д), са претърпели някои промени в разписанията, считано от 1 октомври 2011 г. и от 16 януари 2012 г. Всъщност от 1 октомври 2011 г. Caremar е трябвало да осигурява едно плаване до пристанище Казамичола в Иския ([64]) и пет плавания до/от пристанището на Иския ([65]); предвид това, че от 16 януари 2012 г. Caremar е трябвало да предоставя две ежедневни смесени услуги от/до пристанище Казамичола в Иския ([66]) и четири до/от пристанището на Иския ([67]). Освен това, считано от 16 януари 2012 г., Caremar е трябвало да предоставя две допълнителни смесени услуги с ферибот в периода 16 септември — 14 юни (учебен период) ([68]).

е) По маршрута **Иския — Прочида** от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Caremar не е трябвало да предоставя никакви услуги в допълнение към вече предоставените по маршрутите Иския — Прочида — Поцуоли и Иския — Прочида — Неапол (вж. съображение 36, буква е). Това не се е променило между 1 октомври 2011 г. и 15 януари 2012 г. От 16 януари 2012 г. Caremar е трябвало да осигурява през цялата година една ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле до пристанището на Иския ([69]) в допълнение към вече предоставените по маршрутите Иския — Прочида — Поцуоли и Иския — Прочида — Неапол.

([57]) Разписанието се запазва същото (т.е. отплаване в **12:55** ч. от пристанището на Казамичола (Иския), вж. бележка под линия 54).

([58]) А именно от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския (обща продължителност 1 час и 35 минути) в **6:25** ч. (с отплаване от Прочида в 7:30 ч.), в **10:45** ч. (с отплаване от Прочида в 11:50 ч.), в **15:10** ч. (вместо в 15:15 ч., с отплаване от Прочида в 16:20 ч.), възстановено в **17:30** ч. (вместо в 17:45 ч., с отплаване от Прочида в 18:35 г.), в **19:30 ч.** (вместо в 19:20 ч., с отплаване от Прочида в 20:30 ч.); и в **21:55** ч. (вместо в 22:15 ч., с отплаване от Прочида в 23:00 ч.). От Иския до Прочида и впоследствие до Неапол (обща продължителност 1 час и 35 минути) в **15:20** ч. (вместо в 15:30 ч., с отплаване от Прочида в 15:50 ч.), в **17:20** ч. (вместо в 17:25 ч., с отплаване от Прочида в 17:50 ч.), в **19:25** ч. (с отплаване от Прочида в 20:30 ч.).

([59]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Неапол (обща продължителност 1 час и 35 минути) в **7:00** ч. (с отплаване от Прочида в 7:25); и от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския (обща продължителност 1 час и 35 минути) в **9:25** ч. (с отплаване от Прочида в 10:30 ч.

([60]) А именно от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския (пътуване с обща продължителност 1 час и 10 минути) в **8:50** ч. (вместо в 9:55 ч. с отплаване в 9:30 ч. от Прочида), в **11:45** ч. (с отплаване в 12:25 от Прочида), в **13:10** ч. (с отплаване в 13:50 ч. от Прочида), в **15:10** ч. (с отплаване от Прочида в 15:50 ч.), и в **18:15** ч. (с отплаване в 18:55 ч. от Прочида).
От Иския до Прочида и впоследствие до Неапол (пътуване с обща продължителност 1 час и 10 минути) в **7:30** ч. (с отплаване от Прочида в 7:55 ч.), в **10:10** ч. (с отплаване в 10:35 ч. от Прочида), в **13:05** ч. (вместо в 12:00 ч., с отплаване в 13:30 ч. от Прочида), в **14:30** ч. (вместо в 14:15 ч., с отплаване в 14:55 ч. от Прочида), в **16:30** в. (вместо в 16:15 ч., с отплаване в 16:55 ч. от Прочида).

([61]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Неапол в **19:35** ч. (с отплаване в 20:00 ч. от Прочида); и от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския в **20:55** ч. (с отплаване в 21:30 ч. от Прочида).

([62]) А именно от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския (пътуване с обща продължителност 1 час и 10 минути) в **8:40** ч. (вместо в 8:50 ч., с отплаване в 9:30 ч. от Прочида), в **11:45** ч. (с отплаване в 12:25 ч. от Прочида), в **13:10** ч. (с отплаване в 13:50 ч. от Прочида) и в **18:15** ч. (с отплаване в 18:55 ч. от Прочида).
От Иския до Прочида и впоследствие до Неапол (пътуване с обща продължителност 1 час и 10 минути) в **6:45** ч. (вместо в 7:30 ч., с отплаване в 7:05 ч. от Прочида), в **10:15** ч. (вместо в 10:10 ч., с отплаване в 10:35 ч. от Прочида), в **13:00** ч. (вместо в 13:05 ч., с отплаване в 13:15 ч. от Прочида), в **14:30** ч. (вместо в 14:15 ч., с отплаване в 14:55 ч. от Прочида), в **16:25** ч. (вместо в 16:30 ч., с отплаване в 16:45 ч. от Прочида).

([63]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Неапол в **19:35** ч. (с отплаване в 20:00 ч. от Прочида); и от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския в **21:05** ч. (вместо в 20:55 ч., с отплаване в 21:50 ч. от Прочида).

([64]) А именно от Поцуоли до Прочида и впоследствие до Иския (пътуване с обща продължителност 1 час и 15 минути) в **10:20** ч. (с отплаване в 10:55 ч. от Прочида).

([65]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Поцуоли (пътуване с обща продължителност 1 час) в **8:30** ч. (с отплаване от Прочида в 9:10 ч.), в **11:30** ч. (вместо в 11:20 ч., с отплаване от Прочида в 12:10 ч.), в **18:00** ч. (вместо в 17:35 ч., с отплаване в 18:35 ч. от Прочида). От Поцуоли до Прочида и впоследствие до Иския (пътуване с обща продължителност 1 час и 15 минути) в **13:50** ч. (с отплаване от Прочида в 14:20 ч.). и в **19:15** ч. (вместо в 18:55 ч., с отплаване от Прочида в 19:45 ч.).

([66]) А именно от Поцуоли до Прочида и впоследствие до Иския в **10:15** ч. (с отплаване от Прочида в 10:55 ч.); и от Иския до Прочида и впоследствие до Поцуоли в **17:30 ч.** от пристанището на Казамичола (със занимаване от Прочида в 18:00).

([67]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Поцуоли в **8:35** ч. (с отплаване от Прочида в 9:00 ч.), в **11: 30** ч. (с отплаване от Прочида в 11:55 ч.); от Поцуоли до Прочида и впоследствие до Иския в **14:00** ч. (с отплаване от Прочида в 14:30 ч.) и в **18:55** ч. (с отплаване от Прочида в 19:35 ч.).

([68]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Поцуоло в **7:20** ч. (с отплаване от Прочида в 7:50 ч. ч.); и от Поцуоли до Прочида и впоследствие до Иския в **9:00** ч. (с отплаване от Прочида в 9:40 ч.).

([69]) А именно от Прочида до Иския (20-минутно пътуване) в **15:30** ч.

ж) По маршрута **Прочида — Поцуоли**, в допълнение към плаванията, които е трябвало да бъдат осигурени по маршрута Иския — Прочида — Поцуоли, Caremar е трябвало да осигури през годината две пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле (вж. съображение 36), буква ж), като тези плавания са довели до незначителни промени в разписанията от 1 октомври 2011 г. ([70]) и от 16 януари 2012 г. ([71]).

з) по маршрута **Прочида — Неапол**, в допълнение към плаванията, които е трябвало да бъдат предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Неапол, Caremar е трябвало да предоставя през цялата година четири ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле ([72]) (вж. съображение 36, буква з) с незначителни промени в разписанието между 1 октомври 2011 г. и 16 януари 2012 г. ([73])

(40) Съгласно член 1 от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, Caremar е трябвало да изпълни горепосоченото разписание в съответствие със задълженията за непрекъснатост и честота, редовност, точност.

(41) Що се отнася до броя, вида и капацитета на корабите, определени за обслужването на морските маршрути, член 1 от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, се позовава на съдържанието на петгодишните планове.

(42) По отношение на тарифите, съгласно член 4 от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, Caremar е трябвало ежегодно да представя (и обосновава) пред компетентните италиански органи нивото на тарифите, които възнамерява да прилага.

(43) В първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, не се съдържат разпоредби относно качеството на услугата.

(44) В член 12 от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, са представени подробно прилаганите спрямо Caremar санкции за неспазване на ЗИОУ, освен когато Caremar докаже, че неспазването не е по негова вина, тъй като се дължи на непреодолима сила. Съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, санкцията може да варира от 800 до 40 000 евро в зависимост от тежестта на нарушението.

3.1.2. *Компенсацията*

(45) За услугите за морски транспорт, предоставени в периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г., Caremar е получило публична компенсация в размер на общо 97 835 927 EUR.

(46) В таблица 1 е показана годишната компенсация, изплатена на Caremar за периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г. съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен:

([70]) А именно от Прочида до Поцуоли (15-минутно пътуване) в **8:10** ч. (вместо в 8:25 ч.) и от Поцуоли до Прочида (15-минутно пътуване) в **8:55** ч. (вместо в 8:50 ч.).

([71]) А именно от Прочида до Поцуоли (15-минутно пътуване) в **8:10** ч. (вместо в 8:25 ч.) и от Поцуоли до Прочида (15-минутно пътуване) в **8:50** ч. (вместо в 8:55 ч.).

([72]) А именно от Прочида до Неапол (40-минутно пътуване) в **6:35** ч. и в **9:20** ч.; и от Неапол до Прочида (40-минутно пътуване) — в **7:30** ч. и в **17:45** ч.

([73]) А именно от Прочида до Неапол (40-минутно пътуване) в **6:35** ч. и в **9:25** ч. (вместо в 9:20 ч.); и от Неапол до Прочида (40-минутно пътуване) — в **7:30** ч. и в **17:30** ч. (вместо в 17:45 ч.).

Таблица 1

Изплатена компенсация за периода 1 януари 2009 г. — 31 юли 2012 г.

(в EUR)

Година	Компенсация
2009 г.	**32 474 450**
2010 г.	**29 869 832**
2011 г.	**24 018 645**
2012 г. (януари — юли)	**11 473 000**

(47) Размерът на годишната компенсация, предоставена на Caremar за изпълнение на договорите за морски услуги, е определена, както следва:

— за периода от 1 януари 2009 г. до 31 декември 2009 г. — въз основа на същите законови разпоредби, приложими съгласно първоначалното споразумение (вж. съображения 48—52); и

— за периода от 1 януари 2010 г. до 31 юли 2012 г. — въз основа на нова методика, установена в Решение № 111 на *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* от 9 ноември 2007 г. ([74]), озаглавено „Критерии за определението на задълженията за извършване на обществена услуга и динамика на тарифите в сектора на морски каботаж от обществен интерес“ („Решение 111/2007“) (вж. съображение 53).

3.1.2.1. Компенсация, предоставена от 1 януари 2009 г. до 31 декември 2009 г.

(48) В Президентски указ № 501 от 1 юни 1979 г. („Указ 501/79“) са определени различните елементи (приходи и разходи), които трябва да се вземат предвид при изчисляването на субсидията, изплащана на операторите на морска обществена услуга за изпълнението на ЗИОУ. 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 големи и малки 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 същия член се определя, че договорите за обществена услуга е трябвало да съдържат списък на субсидираните маршрути, честотата и вида на използваните кораби. Субсидиите е трябвало да бъдат одобрени от отговорните министерства.

(49) Принципите, установени в Указ 501/79 и в Закон 856/86, са отразени в първоначалното споразумение.

(50) В резултат на това през 2009 г. компенсацията за извършване на УОИИ е била изчислена в съответствие с методиката, определена в първоначалното споразумение. По-специално компенсацията съответства на акумулираната нетна загуба от услугите, обслужвани съгласно режима на обществена услуга, към която се добавя променлива сума, съответстваща на възвръщаемостта на инвестирания капитал.

(51) Различните разходни елементи, които са взети предвид при изчисляване на определената от публичните органи компенсация, са следните: разходи за комисионни, разходи за реклама, разходи за услуги за пътниците на борда, разходи за натоварване, разтоварване и маневриране, разходи за наземен административен персонал, разходи за поддръжка на корабите, административни разходи, разходи за застраховки, разходи за наем и лизинг и разходи за горива, данъци и амортизация.

([74]) *Deliberazione 9 Novembre 2007 — Criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico e delle dinamiche tariffarie nel settore dei servizi di cabotaggio marittimo di pubblico interesse („Deliberazione n. 111/2007“) (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale No 50 del 28.2.2008).*

(52) Що се отнася до годишните плащания, в първоначалното споразумение се предвижда годишна компенсация за обществена услуга, която трябва да бъде изплатена по следния начин: до 30 март всяка година трябва да се извърши първоначално авансово плащане, което се равнява на 70 % от изплатената през предходната година компенсация. Второ плащане, което трябва да се извърши до 30 юни, се равнява на 20 % от компенсацията през предходната година. Разликата между изплатените суми и недостига между оперативните разходи и приходи за текущата година, изчислени въз основа на резултатите от предходните години, представлява балансът, който се изплаща до 30 ноември. В случай че Caremar е получило сума, по-голяма от нетния разход за предоставените услуги (приходи минус загуби), то е задължено да възстанови разликата ([75]).

3.1.2.2. Компенсация, предоставена от 1 януари 2010 г. до 31 юли 2012 г.

(53) От 1 януари 2010 г. до 31 юли 2012 г. компенсацията за изпълнението на задълженията за извършване на морска обществена услуга е определена чрез прилагането на нова методика, установена в Решение 111/2007.

(54) От преамбюла на Решение 111/2007 е видно, че то е издадено с оглед на приватизацията на публичните дружества, извършващи морски услуги съгласно режима на обществена услуга ([76]). Разпоредбите на Решение 111/2007 са прилагани по отношение на услугите, предоставяни от дружествата от Tirrenia Group, считано от 2010 г., дори преди влизането в сила на съответните нови договори за обществена услуга след съответните приватизации.

(55) Съгласно Решение 111/2007 размерът на компенсация за ЗИОУ се е основавал на нетните разходи, необходими за изпълнение на ЗИОУ плюс подходяща възвръщаемост. Това ниво на възвръщаемост е определено *предварително* за целия регулаторен период, обхванат от договора за обществена услуга. Общият размер на предоставената компенсация във всеки случай също е бил ограничен до нивото на публичните ресурси, разпределени по закон за съответния договор за обществена услуга, ако е по-нисък от размера на компенсация, определен количествено въз основа на методиката на нетните разходи.

(56) Нетните разходи, необходими за изпълнението на ЗИОУ, са количествено определени въз основа на разликата между разходите и приходите, регистрирани от дружеството за извършване на морската обществена услуга. По-специално, разходите и приходите трябва да бъдат установени за всеки маршрут, а разходите, които са общи за дейностите за извършване на обществена услуга и за търговските дейности (ако има такива), трябва да бъдат разпределени прозрачно въз основа на *ex ante*критериите, приложени към съответния договор за обществена услуга и описани в специален доклад.

(57) Нормата на възвръщаемост на капитала се изчислява въз основа на средната претеглена цена на капитала (WACC). Изискваната възвръщаемост на собствения капитал ([77]) трябва да се изчислява, като се използва моделът за оценка на капиталови активи. Въз основа на този модел цената на собствения капитал се извежда като функция на: i) безрисковия процент; ii) бета (прогнозната оценка на рисковия профил на дружеството по отношение на капиталовия пазар); iii) рискова премия върху собствения капитал, приписана на капиталовия пазар.

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

(59) Съгласно Решение 111/2007 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.

([75]) Съгласно член 3, параграф 10 от първоначалното споразумение всеки размер на свръхкомпенсацията, произтичаща от заверените отчети на дружеството, трябва да бъде изплатена от дружеството в срок от 15 дни от одобряването на счетоводните баланси на дружеството за съответната година.

([76]) Съгласно член 1, точка 999 от Закон № 296 от 27 декември 2006 г. и член 1, буква д) от Законодателен указ № 430 от 5 декември 1997 г.

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

(60) В Решение 111/2007 се определя 4 % премия за пазарен риск. Освен това в случай на услуга, която не се предоставя извънредно, предполагаемият по-големият риск, поет от оператора, се заплаща с допълнителни 2,5 % към премията за пазарен риск.

(61) На практика обаче размерът на изплатената на Caremar компенсация не може да надвишава определения със Закон 166/2009 таван от 29 869 832 EUR ([78]) годишно (вж. съображение 32). Макар че в Закон 166/2009 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 Решение 111/2007 се съдържат и някои предпазни мерки, които позволяват на тези оператори да покриват в достатъчна степен оперативните си разходи.

(62) По-специално съгласно Решение 111/2007 обхватът на услугите, максималните тарифи, определени с договора за обществена услуга, и реално предоставената компенсация трябва да бъдат определени *ex ante* така, че да предоставят на доставчика на услуги цялостно покритие на всички разходи за извършването на УОИИ. Прилага се следната формула:

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

където:

VA(RSP) е дисконтираната стойност на компенсацията за изпълнението на ЗИОУ;

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.

(63) Ако впоследствие по време на обслужването на услугата, извършвана по ЗИОУ се окаже, че предоставената компенсация е по-ниска от необходимото за покриване на допустимите оперативни разходи, като се вземат предвид другите приходи, дружеството не може да разчита на автоматично преразглеждане със задна дата на размера на компенсацията за ЗИОУ, нито може да иска такова преразглеждане по време на регулаторния период, обхванат от договора, а може само да поиска от компетентните италиански органи да приемат една от следните мерки за в бъдеще: обхватът на субсидираните дейности може да бъде намален или като алтернатива може да бъде преразгледана организацията на обслужването (например вида кораби) или да бъдат изменени максималните тарифи.

(64) 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 споразумението реален годишен процент на корекция на тавана на тарифите, който се запазва през целия срок на действие на споразумението.

(65) Освен това в Решение 111/2007 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.

(66) Що се отнася до годишните плащания, в периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г. са продължили да се прилагат същите принципи, приложими при удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение, както е описано в съображение 52.

([78]) От които 19 839 226 EUR от Кампания и 10 030 606 EUR от Лацио.

3.2. **Приватизацията на Caremar**

(67) С Решение № 444 от 9 август 2011 г. Регионалният съвет на регион Кампания е определил насоките за прилагане на ограничената процедура ([79]) за приватизация на Caremar и възлагането на приобретателя на Caremar на договор за обществена услуга за морски каботаж за предоставяне на услуги за морски транспорт за период от девет години в замяна на компенсация за обществена услуга.

(68) С Наредба за изпълнение № 202 от 12 юли 2012 г. за определяне на предварителните процедури регион Кампания стартира ограничената процедура, при която избраният критерий за възлагане е най-добрата цена.

(69) Поканата за откриване на процедурата е публикувана в приложението към Официален вестник на Европейския съюз на 17 юли 2012 г. и в *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* № 86 от 25 юли 2012 г., както и на уебсайта на регион Кампания.

(70) Нямало е технически изисквания за достъп до процедурата за възлагане на обществена поръчка. Всъщност, макар че първоначалният проект на поканата за подаване на оферти за Caremar е включвал определени технически и финансови изисквания (т.е. предварително определени обеми морски мили и оборот в сектора на морския транспорт), които биха направили възможно участието в процедурата за възлагане на обществена поръчка само на корабоплавателни дружества, след обмена на информация между италианските органи и Комисията от 22 декември 2011 г., 22 декември 2011 г. и 14 март 2012 г. след Решението за откриване на процедурата от 2011 г., италианските органи измениха окончателната покана за представяне на оферти, като премахнаха от техническия критерии оценката и я замениха с финансови изисквания относно адекватен икономически и финансов капацитет, доказан чрез потвърждение от поне две финансови институции за икономически и финансов капацитет в размер на 6 милиона евро или нетни активи от най-малко 6 милиона евро.

(71) След публикуването на поканата за подаване на оферти до изтичането на крайния срок на 21 септември 2012 г. на подаване на заявлението за заявяване на интерес, десет страни са заявили интерес за участие в процедурата за възлагане на обществена поръчка (а именно: Alilauro Gruson S.p.A. („Aligruson“), Delcomar S.r.l., Moby, NLG, Palumbo Shipyard, Rifim, SNAV, TTT lines S.p.A, Vetor, Usticalines S.p.A.)

(72) С Наредба за изпълнение № 34 от 21 февруари 2013 г. регион Кампания е одобрил резултатите от разследването по време на етапа на предварителната квалификация, като е позволил на всички, с изключение на Vetor, да преминат на следващия етап (етап на наддаване).

(73) С Наредба за изпълнение № 78 от 17 май 2013 г. деветте допустими кандидати са били поканени да подадат оферта ([80]). Поканата за представяне на оферти съдържа проект на новия 9-годишен договор, който трябва да бъде подписан между спечелилия поръчката оферент и регион Кампания, както и по-подробна информация относно процедурата за възлагане на обществена поръчка ([81]). По-специално в поканата се посочва, че критерият за възлагане ще бъде:

([79]) Ограничената тръжна процедура, посочена в член 55, параграф 6 от италианския Кодекс за обществените поръчки — Законодателен указ № 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*) е двуетапен процес, при който само операторите, които са били поканени на етапа на наддаване, могат да подават оферти.

([80]) Наредба за изпълнение № 78 от 17 май 2013 г. е публикувана в Официален вестник на регион Кампания № 28 от 27 май 2013 г., както и на уебсайта на регион Кампания. Успоредно с това регион Кампания е публикувал на своя уебсайт и пояснения към поканата за подаване на оферти под формата на отговори на често задавани въпроси.

([81]) В допълнение към новия проект на деветгодишен договор, който е трябвало да бъде подписан между спечелилия търга оферент и регион Кампания, тази информация е включвала проекта на договор за продажба на Caremar, проекта на модел на бизнес план, който страните е трябвало да следват за представянето на тяхната оферта, проект на модел на оферта и проект на модел на декларация за ангажимент, които страните биха могли да следват, за да подадат офертата си, и правилата, които е трябвало да следват за достъп до помещенията на Caremar и залата за данни). Що се отнася до процедурата, страните бяха информирани, наред с другото, за времето и условията на: i) достъп до залата за данни на процедурата за възлагане на обществена поръчка и до помещенията на стопанското подразделение на Caremar; ii) подаване на офертите; iii) подаване на гаранция в подкрепа на офертата; iv) възлагане на предмета на тръжната процедура (включи телено критерии за възлагане); v) възможност за искане на разяснения относно офертата.

„най-добрата цена, равна на най-ниската разлика, получена чрез изваждане от стойността на компенсацията, търсена от конкурента, предложената цена за закупуване на дяловете в полза на най-ниската (x) оферта, получена в резултат на прилагането на следната формула:

$$X = (a — Da * 75\ \%) — 6$$

където:

— *е* размера на възнаграждението за минималните услуги въз основа на поканата за представяне на оферти, посочена в точка 2.1, буква б);

— *Da * 75 %* е размера на отстъпката, предложена въз основа на офертата, умножена по корекционния коефициент, за да се отчете 9-годишното разпределение на това намаление; и

— *6* е размера на цената на акцията, посочена в точка 2.1, буква а), офертата за който е възходяща.“

(74) Освен това, що се отнася до минималната цена за продажбата на Caremar, в писмото с поканата е посочена сума от най-малко 6 000 000 EUR ([82]), докато за максималния размер на компенсацията за обществена услуга — сума ненадвишаваща 19 839 226 EUR за всяка от деветте години от срока на действие на договора.

(75) С наближаване на изтичането на крайния срок постъпиха три оферти от следните кандидати: i) временното сдружение на предприятията SNAV и Rifim S.r.l. (SNAV/Rifim); ii) Aligruson; iii) TTT Lines S.p.A в рамките на временно сдружение, създадено с партньорите Marittima S.r.l., Marworld, Davimar Eolia Navigazione S.r.l. Последният в крайна сметка е бил изключен от комисията за оценка на офертите, тъй като не е бил в състояние да предостави подходяща финансова гаранция, за да подкрепи офертата си.

(76) На 4 октомври 2013 г. Marworld е уведомило регион Кампания за жалба, подадена до Регионалния административен съд за регион Кампания, с която се оспорва, наред с други неща, решението за отстраняване.

(77) С Наредба за изпълнение № 178 от 29 октомври 2013 г. регион Кампания е потвърдил класирането, изготвено от комисия за оценка на офертите ([83]), както е посочено по-долу, което е било определено въз основа на числените стойности, изразени във всяка оферта и е приложена посочената в писмото с покана формула (вж. съображение 73), SNAV/Rifim е предложило 111 395 812 EUR (включително 6 000 001 EUR за придобиването на Caremar), докато Aligruson е предложило 128 556 568 EUR (включително 6 000 060 EUR за придобиването на Caremar). След като офертата му в рамките на процедурата за възлагане на обществена поръчка е одобрена, на дружеството SNAV/Rifim е възложен договора.

(78) С решение от 5 юни 2014 г. Регионалният административен съд на регион Кампания анулира възлагането на договора, като счита, че нито един от тримата кандидати не е трябвало да бъде поканен за участие в търга. Регион Кампания обжалва това решение. С решение от 10 февруари 2015 г. Върховният административен съд на Италия отменя решението на Регионалния административен съд на регион Кампания, като по този начин запазва решението на комисията за оценка на офертите.

([82]) Според предоставената от Италия информация основната тръжна цена на Caremar в размер на 6 000 000 EUR е изчислена чрез добавяне към стойността на балансовите му нетни активи към 31 декември 2010 г. (т.е. 4 470 008 EUR) капиталовите печалби от флота и общия компонент на добра воля, свързан с факта, че Caremar е дружество със собствено ноу-хау и присъствие, дължащо се на територията, и че е призната марка на пазара, на който осъществява дейност.

([83]) Това класиране е оповестено публично от комисията за оценка на офертите на публичното ѝ заседание от 29 юли 2013 г. По този повод комисията за оценка на офертите информира, че спечелилата търга оферта ще бъде изпратена на възлагащия орган (т.е. регион Кампания) за проверка. С Наредба за изпълнение № 130 от 2 август 2012 г. регион Кампания е решил да започне по собствена преценка процедура за проверка съгласно член 86, параграф 3 от Законодателен указ № 136/2006, като е поискал от комисията за оценка на офертите да оцени адекватността на подадена от SNAV/Rifim оферта. На заседанията си от 16 и 27 септември 2013 г. комисията за оценка на офертите е разгледала подробно финансовите предпоставки, залегнали в подадена от SNAV/Rifim оферта и е обявила целесъобразността и надеждността на офертата. Комисията за оценка на офертите е съобщила резултатите от процедурата по проверка на публичното си заседание от 16 октомври 2013 г., където е потвърдила и класирането, публикувано на 29 юли 2013 г.

(79) След решението на Регионалния административен съд на регион Кампания, с което се запазва решението на комисията за оценка на офертите за възлагане на договора на SNAV/Rifim, SNAV/Rifim е обвързало изпълнението на своята оферта с потвърждение от страна на регион Кампания, че финансовите условия на Caremar не са се променили в сравнение с тези, които са били оценени от оферентите по време на процедурата за възлагане на обществена поръчка, проведена през 2013 г. След като е установил, че собственият капитал на Caremar на 31 декември 2024 г. е с 2 155 008 EUR по-нисък от нивото на собствения капитал в момента, когато SNAV/Rifim са подали своята оферта, с която са спечелили, регион Кампания е решил да възстанови собствения капитал на Caremar до равнището в края на 2013 г. По-специално Marworld е посочило, че с Решение № 316 на Регионалния съвет от 21 май 2015 г. ([84]) регион Кампания е предоставил 2 155 008 EUR на Caremar, при условие че бъде придобито от SNAV/Rifim, за да възстанови финансовото състояние на Caremar до стойността, при която от SNAV/Rifim са предложили 6 000 001 EUR за придобиването на Caremar.

(80) Договорът за продажба между регион Кампания и SNAV/Rifim е подписан на 16 юли 2015 г. и на тази дата собствеността върху всички дялове на Caremar е прехвърлена от регион Кампания на SNAV/Rifim за фиксираната цена от 6 000 001 EUR.

(81) Тъй като купувачът е колективно образувание, дяловете на Caremar са продадени и закупени от SNAV и Rifim, които солидарно са поели всички договорни задължения, а именно SNAV е закупило 75 000 дялове, а Rifim останалите 75 000 дялове, като по този начин всяко притежава по 50 % общия дялов капитал на Caremar.

3.3. **Новият договор за обществена услуга**

3.3.1. *ЗИОУ*

(82) На 16 юли 2015 г. регион Кампания и Caremar са подписали новия договор за обществена услуга за предоставяне на услуги за морски транспорт. Този договор за обществена услуга е в сила от девет години (т.е. до 15 юли 2024 г. включително).

(83) Наложеното на Caremar ЗИОУ (и следователно на неговия приобретател SNAV/Rifim), се отнася до предоставянето на услуги за морски транспорт по разписание на пътници и/или пътници, превозни средства (включително спасителни превозни средства) и пощенски пратки, по предварително определени тарифи, посредством фериботи и бързи плавателни съдове (което означава TMV в случай на смесени услуги или плавателен съд на подводни криле в случай на услуги само за пътници) съгласно разписанията, посочени в програмата за морски транспорт, определена в Решение № 443 на Регионалния съвет от 9.8.2011 г. на регион Кампания (предоставено като приложение Г от новия договор за обществена услуга), изменен с Решение № 857 на Регионалния съвет от 30.12.2011 г. на регион Кампания (предоставено като приложение Д към новия договор за обществена услуга), и техните евентуални последващи изменения.

(84) Що се отнася до морските маршрути, които ще бъдат обслужени, Caremar е трябвало да предоставя услуги за морски транспорт по следните осем маршрута съгласно разписанията, посочени в приложения Г и Д към новия договор за обществена услуга: Капри — Неапол, Капри — Соренто, Иския — Неапол, Иския — Прочида — Неапол, Иския — Прочида — Поцуоли, Иския — Прочида, Прочида — Поцуоли и Прочида — Неапол.

(85) Подробностите относно ЗИОУ по отношение на вида плавателни съдове (ферибот, TMV, плавателен съд на подводни криле), разписанието и честота (годишно/сезонно) по всеки маршрут са същите като тези, прилагани съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, от 16 януари 2012 г., както е посочено в съображение 39.

(86) Съгласно член 8, параграф 4, буква г) от новия договор за обществена услуга, Caremar е трябвало да изпълни ЗИОУ в съответствие със задълженията за непрекъснатост и честота, редовност, точност. В член 8, параграф 4, буква л) се пояснява, че спазването на тези задължения трябва винаги да се гарантира, включително по време на период на обичайно и извънредно обновяване на плавателни съдове.

([84]) Публикувано в Официален вестник на регион Кампания № 35 от 8 юни 2015 г. Това решение е потвърдено с Президентски указ № 116 от 15 юли 2015 г., публикуван в Официален вестник на регион Кампания № 45 от 20 юли 2015 г.

(87) Съгласно член 8, параграф 4, буква в) от новия договор за обществена услуга, що се отнася до смесените услуги, Caremar е трябвало да отдаде приоритет на транспортирането на пощенски пратки (в рамките на ограничението от 12 линейни метра), ако това се е изисквало от доставчика на универсална пощенска услуга. Освен това, съгласно член 9 от новия договор за обществена услуга, Caremar е задължено да осигури, по искане на регион Кампания, без допълнителна компенсация, до десет допълнителни пътувания годишно, за да задоволи извънредни нужди от обществена услуга.

(88) По отношение на броя, вида и капацитета на плавателните съдове, определени за обслужваните морски маршрути, съгласно член 8, параграф 1, член 8, параграф 4, буква м) и член 8, параграф 5 от новия договор за обществена услуга Caremar е задължено да използва най-малко седем от посочените в приложение Е към договора плавателни съдове (или равностойни по брой, технически характеристики, капацитет и удобство) и да гарантира по всяко време наличието на резервен плавателен съд с характеристиките, посочени в споменатото приложение Е. В допълнение, Caremar е задължено да гарантира по всяко време ефективността на съдовете, посочени в приложение Е ([85]).

(89) Що се отнася до тарифите, съгласно член 8, параграф 4, буква д) и член 13 от новия договор за обществена услуга Caremar е трябвало да спазва тарифите, определени с Решение № 183 на Регионалния съвет от 29 април 2011 г. и Решение № 67 на Регионалния съвет от 7 март 2013 г., предоставени като приложения Б и В към договора за обществена услуга, и евентуалните им последващи изменения. Caremar може да поиска всяка година от регион Кампания коригиране на тарифите спрямо инфлацията, но регион Кампания може да реши да не предостави исканата корекция или да спре вече предоставената корекция ([86]). Освен това съгласно член 8, параграф 4, буква б) Caremar е трябвало да осигури безплатно спешния транспорт на пациенти с линейка от националната здравна служба.

(90) По отношение на качеството на услугата, съгласно член 8, параграф 4, буква х) от новия договор за обществена услуга Caremar е трябвало да отговаря на стандартите за качество, определени в член 11 от новия договор за обществена услуга по отношение на точност, удобство при пътуване и информация за потребителите, както е посочено в приложение О към новия договор за обществена услуга, което също така определя приложимите санкции в случай на неспазване на тези стандарти. Освен това съгласно член 8, параграф 4, буква е), Caremar е трябвало да отговаря на равнищата на качество, определени от регион Кампания в „*Carta di Servizio*“, приета с Решение № 3 на Регионалния съвет от 16 март 2012 г.

(91) В допълнение към предвидените в приложение О санкции за неспазване на минималните стандарти за качество, посочени в член 11 от новия договор за обществена услуга, в член 25 от новия договор за обществена услуга подробно се описват допълнителни санкции за неспазване на ЗИОУ, наложени на Caremar (например задължения за единство и редовност ([87]), точност ([88]), тарифи ([89])), освен когато Caremar докаже, че неспазването не е по негова вина, тъй като се дължи на непреодолима сила.

([85]) Член 8, параграф 4, буква м) от новия договор за обществена услуга.

([86]) Член 13, параграфи 4 и 5 от новия договор за обществена услуга.

([87]) Например в член 25, параграф 1, буква А) от новия договор за обществена услуга се определя неустойка в размер на 80 EUR/на миля за всяко неосъществено пътуване и се предвижда допълнителна неустойка в размер на 5 000 EUR в случай, че същото пътуване не е извършено повече от седем пъти за един месец. Ако в рамките на тримесечен период Caremar не успее да извърши едно и също пътуване два пъти повече от седем пъти за един месец, тогава възлагането на договора за обществена услуга се отменя.

([88]) Например в член 25, параграф 1, буква Б) от новия договор за обществена услуга се определя неустойка от 150 евро за всяка пропусната обоснована комуникация в рамките на 24 часа при закъснения над 30 минути. За всяко закъснение над 30 минути санкцията е 500 EUR, ако закъснението се отнася за пътуване, по което вече е имало закъснение над 30 минути през същия месец.

([89]) Например в член 25, параграф 1, буква И) от новия договор за обществена услуга се предвижда неустойка в размер на 1 500 EUR в случай на две писмени жалби в рамките на тримесечие относно нарушение на тарифите, като неустойката се увеличава до 5 000 EUR в случай на трета жалба в рамките на същия триместър.

3.3.2. *Компенсацията*

(92) Годишното базово възнаграждение въз основа на процедурата за възлагане на обществена поръчка за компенсацията по новия договор за изпълнение на ЗИОУ по морските маршрути, посочени в съображение 84, е определено от регион Кампания в размер на 178 553 034 EUR за деветгодишния срок на договора (19 839 226 EUR годишно), като подлежи на преразглеждане с цел намаляване. Предложения от SNAV/Rifim размер и определен като резултат от търга е бил 97 010 073 EUR (10 778 897 EUR годишно ([90])) с отстъпка от 81 542 961 EUR за деветгодишния срок на договора. За периода 16 юли 2015 г. — 31 декември 2015 г. компенсацията е определена на 4 940 327,79 EUR ([91]).

(93) Съгласно член 16 от новия договор за обществена услуга, компенсацията за обществена услуга се определя количествено въз основа на посочената в Решение 111/2007 ([92]) методика, съгласно която компенсацията не може да надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, направени за изпълнението на ЗИОУ (икономически и финансов баланс), включително разумна печалба (вж. съображения 55—66).

(94) В член 17 от новия договор за обществена услуга се предвижда, че на всеки три години страните трябва да проверяват условията за икономическо равновесие на договора в съответствие с критериите за стабилност, определени в Решение 111/2007. В случай на отклонение от това равновесие (например в случай на недостатъчна компенсация над 5 % от общата компенсация), в член 17 от новия договор за обществена услуга е предвиден механизъм за възстановяване на баланса, по който се изчисляват всички параметри, свързани с плащането на компенсацията. Ако размерът на компенсацията се окаже недостатъчен за покриване на оперативните разходи, направени при предоставянето на услугата, с новия договор за обществена услуга се позволява преразглеждане на основните параметри на компенсацията, а именно тарифната система, намаляване на обхвата на предлаганите обществени услуги или материални активи на дружеството за предоставяне на услугите. В случай на свръхкомпенсация регион Кампания е трябвало да намали изплатената компенсация за следващия регулаторен период и да възстанови всяка вече изплатена свръхкомпенсация (вж. член 17, параграфи 4 и 18).

(95) Компенсацията се изплаща годишно на три вноски: до 30 април всяка година трябва да се извърши първоначално авансово плащане, което се равнява на 70 % от компенсацията; второ плащане, което се извършва до 30 септември и се равнява на 20 % от компенсацията. дължимата сума, след приспадане на удръжки и неустойки, се плаща до 31 януари на следващата година ([93]).

(96) Съгласно член 18 от новия договор за обществена услуга всяка свръхкомпенсация трябва да бъде изплатена на регион Кампания в срок от 30 дни от подаването на искането от регион Кампания. В периода от 16 юли 2015 г. до 31 декември 2017 г. при процедурата за проверка се установено, че е настъпила свръхкомпенсация в размер на 835 057 EUR, която е била върната на регион Кампания. За периода 1 януари 2018 г. — 31 декември 2021 г. годишната компенсация от 10 778 897 EUR е била намалена на 9 093 983 EUR в резултат на процеса на проверка за периода до 31 декември 2017 г. Въз основа на наличните финансови отчети при процедурата за проверка за годините 2018—2021 г. е установена свръхкомпенсация в размер на 1 389 811 EUR, която е била върната на регион Кампания.

(97) Съгласно член 20 от новия договор за обществена услуга регион Кампания е имал надзорни правомощия върху договора и е следял за правилното му изпълнение, адекватността и качеството на активите на оператора, спазването на правните задължения и постигането на целите за качество по време на изпълнението на ЗИОУ.

([90]) Член 16, параграф 2 от новия договор за обществена услуга гласи: „*Посочената по-горе компенсация не може да надвишава за срока на този договор за услуга сумата от 10 778 897 EUR за календарна година, в допълнение към ДДС, посочен по-долу в офертата*.“

([91]) Член 16, параграф 3 от новия договор за обществена услуга.

([92]) Член 16, параграф 1 от новия договор за обществена услуга.

([93]) Член 16, параграф 5 от новия договор за обществена услуга. В член 16, параграф 6 от новия договор за обществена услуга се посочва, че компенсацията за периода 16 юли 2015 г. — 31 декември 2015 г. се изплаща на две вноски: първа вноска от 70 % до 15 август 2015 г. и втора вноска от 30 % до 31 януари 2016 г.

(98) След периодичното преразглеждане на икономическото равновесие на договора съгласно член 17 компенсацията, определена предварително въз основа на процедурата за възлагане на обществена поръчка (10 778 897 EUR), е била намалена от регион Кампания на 9 093 983 EUR за периода 2018 г. 2021 г., и впоследствие е намалена допълнително до 9 087 149 EUR за периода 2022—2024 г. На таблица 2 е показан предварително установената компенсация и действително изплатената компенсация на Caremar за периода август 2015—2021 г.

Таблица 2

Определена и изплатена на Caremar компенсация съгласно новия договор за обществена услуга за периода 2015—2021 г.

(в EUR)

*(в EUR)*Година	Определена компенсация	Изплатена компенсация
2015 г. (от юли 2015 г.)	10 778 897	**4 961 000**
2016 г.	10 778 897	**10 778 000**
2017 г.	10 778 897	**10 778 897**
2018 г.	9 093 983	**10 363 306**
2019 г.	9 093 983	**8 462 289**
2020 г.	9 093 983	**10 365 064**
2021 г.	9 093 983	**8 593 982**

3.4. **Приоритетът за акостиране**

(99) В член 19*б*, алинея 21 от Наредба-закон 135/2009 г., преобразувана в Закон 166/2009, е определено, че с оглед на гарантирането на териториалното единство с островите и с цел изпълнение на техните ЗИОУ дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Caremar, би трябвало да запазят вече разпределеното акостиране и приоритета при разпределение на 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.

3.5. **Мерките, установени със Закон 163/2010**

(100) В закон 163/2010 се предвижда възможността за дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Caremar, да използват временно финансовите ресурси, които вече са предназначени ([94]) за обновяване и модернизиране на флота, вместо за тази цел, за покриване на належащите нови 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. ([95]).

(101) По-специално въз основа на двата механизма ([96]) средствата, предвидени за обезпечаване на заплащането за модернизациите на цялата Tirrenia Group, са били в размер на 23 750 000 EUR. Caremar се е възползвало от тези механизми , за да модернизира своите кораби.

([94]) Както е определено в член 19, алинея 13а от Наредба-закон № 78 от 1 юли 2009 г., преобразувана в Закон № 102 от 3 август 2009 г. („Закон 102/2009“), и в член 19*б*, алинея 19 от Закон 166/2009.

([95]) Впоследствие тези стандарти за безопасност са описани подробно в Директива 98/18/ЕО на Съвета от 17 март 1998 г. за правилата за безопасност и стандартите на пътническите кораби (ОВ L 144, 15.5.1998 г., стр. 1),, транспонирана със Законодателен указ № 45 от 4 февруари 2000 г., Директива 2003/24/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 април 2003 г. за изменение на Директива 98/18/ЕО на Съвета за правилата за безопасност и стандартите на пътническите кораби (ОВ L 123, 17.5.2003 г., стр. 18), транспонирана със Законодателен указ № 52 от 8 март 2005 г., и Директива 2003/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 14 април 2003 г. относно специфични изисквания за стабилност на ро-ро пътнически кораби (ОВ L 123, 17.5.2003 г., стр. 22), транспонирана със Законодателен указ № 65 от 14 март 2005 г.

([96]) Всички средства (т.е. 7 000 000 EUR), предвидени в член 19*б*, алинея 19 от Закон 166/2009, и 16 750 000 EUR от средствата, предвидени в Закон 102/2009.

(102) Освен това в член 1 от Закон 163/2010 се определя следното:

а) Член 19*б* от Наредба-закон 135/2009, преобразувана с някои изменения в Закон 166/2009, е изменен с въвеждането на алинея 24а. Съгласно тази алинея всички официални действия и операции при прилагането на разпоредбите на член 19*б*, алинеи 1—15 от Закон 166/2009 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;

б) 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* (FAS) ([97]) съгласно Решение № 1 на *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* от 6 март 2009 ([98]).

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

(103) На 19 декември 2008 г., след предварителния обмен на информация между службите на Комисията и Италия, 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.

(104) 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:

а) удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение до 31 декември 2009 г. е било необходимо за постигане на либерализацията на сектора на морския каботаж в Италия чрез приватизацията на Tirrenia Group;

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

в) 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, че рационализацията от 2009 г. е допълнила предишните усилия (през 2004, 2006 и 2008 г.) за намаляване на услугите, предоставяни от Tirrenia Group;

г) целите са били: i) да се поддържат връзките, необходими за осигуряване на териториалното единство с и между островите и континенталната част, както и правото на здравеопазване, обучение и мобилност; ii) да се рационализират връзките, когато има частни оператори, които предоставят едни и същи линии за същия период от време, с подобни гаранции за качество и непрекъснатост; iii) да се рационализират летните и високоскоростните линии, с които се превозват единствено пътници;

д) 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.

([97]) 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.

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

(105) 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 Съюза, установен в Регламент (ЕИО) № 3577/92 ([99]). Комисията отбеляза, че съгласно Регламент (ЕИО) № 3577/92 не се изисква държавите членки да приватизират дружествата си за морски транспорт, а само да либерализират този специфичен пазар

(106) На 29 януари 2010 г. ([100]) Комисията изпрати официално уведомително писмо относно неправилното прилагане на Регламент (ЕИО) № 3577/92. В това писмо Комисията припомни, че съгласно този регламент, когато държава членка сключва договори за обществена услуга или налага ЗИОУ, 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. 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.

(107) В същия ден и отделно 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 Регламент (ЕИО) № 3577/92 , 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 някои от изразените по-рано съмнения. Генералният директор припомни, че договорите за обществена услуга могат да обхващат само маршрути, за които е налице неефективност на пазара.

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

(109) На 10 септември 2010 г. Италия информира Комисията, че състезателната процедура за договора, включваща наред с другото и маршрутите до Понцианския архипелаг, обслужвани по това време от Caremar, закъснява. Впоследствие със Закон 163/2010 срокът на първоначалното споразумение беше удължен допълнително до приключването на процеса на приватизация на Tirrenia и Siremar (вж. също съображение 33).

(110) 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, включително 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).

(111) На 21 юни 2012 г. Комисията прие мотивирано становище относно удължаванията на срока на ЗИОУ, възложени 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., ([101]) 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 включително и от Caremar. 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.

([99]) 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).

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

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

(112) 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-специално обявлението за Caremar е публикувано на 20 юли 2012 г., а обявлението за Laziomar е изпратено за публикуване на 1 август 2012 г.

(113) 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.

(114) На 16 юли 2015 г. SNAV/Rifim е поело собствеността върху Caremar, на което е възложен деветгодишен договор за обществена услуга.

(115) 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.

5. **Основания за откриване на процедурата и разширяване на обхвата ѝ**

5.1. **Компенсацията за предоставянето на услуги за морски транспорт от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г.**

5.1.1. *Наличие на помощ*

(116) В Решението си за откриване на процедурата от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че определението на ЗИОУ не е достатъчно ясно и следователно не позволява на Комисията да заключи окончателно дали съдържа явна грешка. По-специално Комисията нямаше цялостен поглед върху действителните наложени задължения на Caremar във връзка с обслужването на маршрутите в Неаполския залив и в Понцианския архипелаг, в сравнение с услугите, предлагани от конкурентите по някои от тези маршрути (вж. съображения 194, 203. 205 и 208 от Решението си за откриване на процедурата от 2011 г.). Освен това, по отношение на маршрутите в Неаполския залив, Комисията имаше съмнения относно законосъобразността на разглеждането на постоянството в пристанищата на острова през нощта като истинска обществена услуга и прикани италианските органи да уточнят дали някои патологии не позволяват транспортиране с хеликоптер и да предоставят информация относно наличността и капацитета на алтернативни медицински транспортни услуги (вж. съображение 206 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.).

(117) Комисията изрази предварителното мнение, че вторият критерий от решението по делото Altmark ([102]) е изпълнен, тъй като параметрите в основата на изчислението на компенсацията са предварително установени и са изпълнени изискванията за прозрачност (вж. съображение 239 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.). По-специално Комисията отбеляза в съображение 240 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г., че тези параметри са описани в първоначалното споразумение (за компенсация, отнасяща се за 2009 г.) и в Решение 111/2007 (за компенсация след 2010 г.).

(118) Комисията обаче счете, че третият критерий от решението по делото Altmark, изглежда, не е изпълнен и операторите може да са били свръхкомпенсирани за изпълнението на задачите за обществена услуга (вж. съображение 244 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.). 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 (вж. съображение 245 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.). Също така Комисията изрази съмнения дали рисковата премия от 6,5 %, която се прилага след 2010 г., е отразявала подходящо равнище на риска, тъй като поначало изглежда, че Caremar не е поемало рисковете, които обикновено се поемат при изпълнението на такива услуги (вж. съображение 247 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.).

([102]) Решение от 24 юли 2003 г., *Altmark Trans GmbH и Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, и Oberbundesanwalt beim Bundesverwaltungsgericht*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

(119) Комисията също така изрази предварителното мнение, че четвъртият критерий по делото Altmark не е изпълнен, доколкото удължаването на срока на първоначалното становище не е било предмет на тръжна процедура (вж. съображение 249 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.). Освен това Комисията отбеляза, че не е получила никакви доказателства в подкрепа на довода, че Caremar в действителност е предоставяло услугите на най-ниската цена за общността (вж. съображение 251 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.).

(120) Поради това в Решението за откриване на процедурата 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 първоначалното споразумение, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС (вж. съображение 255 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.). Освен това Комисията изрази становището, че тази помощ следва да се счита за нова помощ (вж. съображение 257 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.).

(121) В Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. Комисията изрази същите съмнения и по отношение на предоставената на Caremar компенсация за периода от януари 2012 г. до неговата приватизация (вж. съображения 42, 180 и 181 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.).

5.1.2. *Съвместимост*

(122) В Решението за откриване на процедурата от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че компенсацията за обществена услуга за 2009 г., 2010 г. и 2011 г. е извън обхвата както на Решение 2005/842/ЕО ([103]) на Комисията, така и на Рамката на Общността за държавна помощ под формата на компенсации за обществени услуги ([104]) („Рамка за УОИИ от 2005 г.“). 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 (вж. съображение 315 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.).

(123) В Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. Комисията изтъкна, че на 31 януари 2012 г. е влязъл в сила нов пакет за УОИИ, състоящ се от Решение 2012/21/ЕС ([105]) на Комисията и Рамката за УОИИ от 2011 г. Комисията обаче изрази предварителното мнение, че компенсацията за обществена услуга съгласно удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение не може да се счита за съвместима с вътрешния пазар и освободена от изискването за уведомяване съгласно Решение 2012/21/ЕС, тъй като при това удължаване на срока на действие не се спазва член 4 от Регламент (ЕИО) № 3577/92, който постановява, че 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 (вж. съображение 256 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.). Комисията не изключи, че компенсацията за обществена услуга, предоставена съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, може да попадне по принцип в рамките за УОИИ (вж. съображение 258 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.), но Комисията не разполагаше с достатъчно елементи, за да достигне до заключение в това отношение (вж. съображение 267 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.).

5.2. **Приватизацията на Caremar**

(124) В Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. Комисията изрази съмненията си за това дали тръжната процедура за продажбата на Caremar не е била достатъчно прозрачна и безусловна, за да се гарантира, че продажбата е извършена по пазарна цена (вж. съображение 242 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.). По-специално Комисията счете, че продажбата на стопанското подразделение на Caremar заедно с възлагането на новия договор за обществена услуга може да са ограничили броя на оферентите или да са повлияли на продажната цена (вж. съображение 243 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.).

([103]) 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).

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

([105]) 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).

(125) Комисията също така прецени въз основа на информацията, с която разполагаше при издаването на своето Решение за разширяване на обхвата от 2012 г., че всяка помощ, която може да е предоставена в хода на процеса на приватизация, би била несъвместима (вж. съображение 305 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.).

5.3. **Новият договор за обществена услуга**

5.3.1. *Наличие на помощ*

(126) В Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. Комисията изрази предварителното становище, че компенсацията, платена на Caremar, 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, тъй като: i) конкуренти, които изглежда са предлагали подобни услуги, явно са извършвали дейност поне по някои от маршрутите, обслужвани от Caremar, и е липсвала достатъчно налична информация, която да позволи на Комисията да заключи дали УОИИ отразява реална нужда от обществена услуга, която не може да бъде посрещната единствено от пазарните механизми; ii) изчислението на компенсацията съгласно Решение 111/2007 изглежда е довело до свръхкомпенсиране на оператора за предоставянето на обществената услуга по същите причини като тези, изложени в Решението за откриване на процедурата от 2011 г. iii) четвъртият критерий от решението по делото *Altmark* изглежда не е изпълнен, тъй като обществената услуга е обявена на търг при условие, че спечелилият търга оферент ще придобие дружеството Caremar като цяло. 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.

5.3.2. *Съвместимост*

(127) Що се отнася до съвместимостта на компенсацията за Caremar, в Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. Комисията отбеляза, че въз основа на предоставената от италианските органи информация изглежда, че Решение 2012/21/ЕС не е приложимо. Във всеки случай Комисията не би могла да направи заключение по отношение на приложимостта на Решение 2012/21/ЕС, тъй като на този етап подписаният договор не е бил предоставен (вж. съображение 283 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.). 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 Решение 2012/21/ЕС. Впоследствие Комисията оцени помощта въз основа на Рамката за УОИИ от 2011 г., но установи, че има съмнения дали условията за съвместимост на тази рамка са изпълнени, по-специално по отношение на съществуването на действителна УОИИ по всички маршрути и нивото на разумна печалба, предоставена на Caremar (вж. съображения 298 и 300 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.).

5.4. **Приоритетът за акостиране**

(128) В Решението за откриване на процедурата от 2011 г. Комисията изрази предварителното становище, че поради факта, че този приоритет не се е заплащал, мярката е регулаторно предимство, което не е свързано с прехвърляне на държавни ресурси и следователно не може да се квалифицира като държавна помощ (вж. съображение 278 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.). Ако за приоритета за акостиране се е заплащало, Комисията счита, че доколкото Caremar предоставя действителна УОИИ и този приоритет се предоставя само във връзка с маршрути, обхванати от УОИИ, той няма да доведе до допълнително икономическо предимство, тъй като това би било присъщо на предоставянето на УОИИ (вж. съображение 279 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.). Независимо от това Комисията прикани Италия и съответните трети страни да предоставят допълнителна информация относно тази мярка (вж. съображение 280 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.).

(129) 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 можело да се приеме за помощ (вж. съображение 319 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.).

5.5. **Мерките, установени със Закон 163/2010**

(130) В съображение 289 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че всички мерки, определени в Закон 163/2010, представляват държавна помощ в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Tirrenia. Това включва: i) възможното използване на средствата, заделени за модернизация на флота, с цел осигуряване на ликвидност; ii) освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация; iii) възможното използване на ресурсите на FAS. Комисията прикани Италия да разясни дали и по какъв начин всяка от тези мерки е била необходима за предоставяне на обществената услуга.

(131) Комисията изрази също така предварителното мнение, че тези мерки вероятно представляват оперативна помощ, която води до намаляване на разходите, които в противен случай Caremar и другите дружества от бившата Tirrenia Group е трябвало да понесат сами, и поради това тези мерки следва да се считат за несъвместими с вътрешния пазар (вж. съображение 320 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.).

6. **Мнения на Caremar**

6.1. **Относно ЗИОУ и конкурентната среда**

(132) Caremar твърди, че ЗИОУ са били точно определени в актовете на регион Кампания и че в определението на наложените на Caremar ЗИОУ регион Кампания е взел надлежно предвид конкурентната среда на морските услуги, предоставяни в Неаполския залив, и на нуждите от морски транспорт на местното население.

(133) Според Caremar определението на наложените на Caremar ЗИОУ е предвидено в първоначалното споразумение, петгодишните планове и рамките за акостиране („*quadri accosti*“), одобрени и публикувани от регион Кампания с цел адаптирате на офертата към търсенето от страна на ползвателите. Що се отнася до нивото на изискваните услуги, Caremar отбеляза, че ЗИОУ не са засягали само маршрута, който е трябвало да бъде обслужван, но са включвали редица задължения, свързани с непрекъснатостта и честотата на плаванията, редовността и точността, тарифите и други изисквания относно капацитета и характеристиките на съдовете, които да се използват, като по този начин са отразявали действителна нужда от обществена услуга.

(134) Caremar е предоставило подробна информация за различните морски маршрути, за да докаже, че осъществява дейност в съответствие със специфични изисквания, предназначени да отговарят на изискванията за обществена услуга (например задължението да се обслужи първото плаване сутрин до континента, с последващата необходимост от осигуряване на престоя на плавателните съдове на острова през нощта, с допълнителни разходи), като по този начин определя ролята си спрямо своите конкуренти. Caremar обясни, че за целите на осигуряването на тези задължения екипажът на Caremar остава на работа общо 16 часа на ден (разрешеният съгласно съответните закони максимален срок) на плавателния съд.

(135) По отношение на конкурентната среда в Неаполския залив и Понцианския архипелаг, Caremar заяви, че винаги е било единственият оператор, способен да предложи редовна и надеждна услуга за морски транспорт, насочена към осигуряване на безпроблемната връзка на островите с континенталната част. Caremar посочи, че играе ключова роля в осигуряването на спазването на принципа на териториално единство, тъй като пазарните механизми сами по себе си никога не са били в състояние да отговорят на очакванията и нуждите на островните общности за редовни и директни услуги, за да осигурят свързаност между островите и континентална част. Според Caremar това се дължи на факта, че Неаполският залив се характеризира с редица гъсто населени острови, което неизбежно се отразява на ежедневното търсене на редовна свързаност (например за професионални или образователни цели).

6.2. **Относно съответствието на удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение с критериите по делото Altmark**

(136) Caremar твърди, че компенсацията, получената по време на удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение, не представлява държавна помощ, тъй като са изпълнени четирите кумулативни условия, определени в съдебната практика по делото Altmark.

(137) Що се отнася до първия критерий по делото Altmark, Caremar твърди, че му е възложено изпълнението на ясно определени ЗИОУ и че следователно първият критерий е изпълнен (вж. мненията, предоставени в раздел 6.1).

(138) Що се отнася до втория критерий по делото Altmark, Caremar припомня, че критериите за изчисляване на компенсацията са установени предварително (т.е. в първоначалното споразумение и Решение 111/2007) по обективен и прозрачен начин, следователно вторият критерий по делото Altmark също е изпълнен.

(139) Що се отнася до третия критерий по делото Altmark, Caremar твърди, че предоставената по време на периода на удължаване на срока на действие компенсация не надвишава необходимото за покриване на допълнителните разходи, генерирани от услугата, като се имат предвид съответните приходи и разумна печалба, и следователно третият критерий по делото Altmark е изпълнен. В отговор на съмненията на Комисията, че от 2010 г. насам Caremar е получавало свръхкомпенсация за изпълнението на ЗИОУ, Caremar твърди, че изплатената компенсация не е била достатъчна, за да покрие разходите, направени за изпълнение на ЗИОУ, и освен това не е предоставен марж на печалбата.

(140) Накрая, по отношение на четвъртия критерий по делото Altmark Caremar заявява, че при липсата на публична процедура за възлагане на обществена поръчка компенсацията е определена въз основа на анализ на разходите на ефективно предприятие (например напълно амортизирани разходи за плавателни съдове, оптимизиране на съотношението между екипаж и изпълнението, поддържане на най-ниски тарифи въпреки увеличените разходи за гориво).

6.3. Относно съответствието на удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение с член 106, параграф 2 от ДФЕС

(141) Caremar заявява, че за целите на оценката на съвместимостта, съгласно посоченото в съображение 308 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г., трябва да бъдат изпълнени три кумулативни условия:

а) услугите трябва да представляват УОИИ;

б) услугите трябва да бъдат подходящо възложени от държавата на бенефициера;

в) компенсацията трябва да бъде пропорционална на разходите, генерирани от предоставянето на УОИИ.

(142) Що се отнася до първото условие, Caremar обяснява, че услугите се извършват в съответствие със специфични обществени изисквания, като по този начин се гарантира териториално единство (вж. мненията, предоставени в раздел 6.1).

(143) Що се отнася до второто условие, Caremar твърди, че обслужва морските услуги, както са му възложени с първоначалното споразумение, в което са подробно определени наложените на Caremar ЗИОУ.

(144) Накрая, по отношение на условието за пропорционалност, Caremar потвърждава, че е било недостатъчно компенсирано, например през 2010 г. и 2011 г., както се вижда от отчетите на дружеството.

6.4. Относно приоритета за акостиране

(145) Caremar твърди, че предоставянето на приоритет за акостиране не предоставя никакво икономическо предимство и че следователно тази мярка не може да се характеризира като държавна помощ. Освен това Caremar подчертава, че приоритетът на акостирането се използва само за изпълнението на задълженията му по договора за обществена услуга.

6.5. Относно мерките, установени със Закон 163/2010

(146) Що се отнася до мерките за финансова подкрепа, предоставени на Caremar съгласно Закон 163/2010, Caremar потвърждава, че 2 115 000 EUR са му отпуснати единствено с цел модернизиране на флота му. Поради това Caremar предполага, че предвидените в Закон 163/2010 мерки не представляват държавна помощ по отношение на него, тъй като са необходими за финансиране на наложените на Caremar ЗИОУ.

7. **Мнения от конкуренти на Caremar**

7.1. **Мнения от Medmar**

7.1.1. *Относно ЗИОУ и конкурентната среда*

(147) Medmar посочва, че мерките за държавна помощ, обхванати от Решението за откриване на процедурата от 2011 г., и условията на пазара остават същите като тези, обхванати от Решение 2005/163/ЕО. Тези мерки за държавна помощ се отнасят до: а) компенсация, предоставяна всяка година на Caremar за обслужване на маршрута Неапол — Капри, за който в Решение 2005/163/ЕО се разпорежда възстановяването на всички безвъзмездни средства на Caremar; и б) компенсация, предоставяна всяка година на Caremar за обслужване на маршрута Иския — Прочида, за който в Решение 2005/163/ЕО на Италия се разпорежда да ограничи броя на линиите, управлявани от Caremar, и да компенсира само нетните оперативни загуби, понесени от Caremar. Според Medmar Решение 2005/163/ЕО е взето, тъй като частният сектор е успял да предложи услуги, сравними с предлаганите от Caremar, със сравними активи.

(148) Medmar отбеляза, че регион Кампания е възложил на Caremar и Medmar PSO да обслужват линиите Иския — Прочида, Прочида — Неапол и Иския — Прочида — Поцуоли. За разлика от Caremar обаче, Medmar не е получило никаква компенсация за предоставянето на посочените услуги. Не е била стартирана процедура за възлагане на обществена поръчка с цел установяване на предприятията, способни да предоставят ЗИОУ на най-ниска цена за общността. Вместо това регион Кампания е задължил частните предприятия да се съгласят да подпишат „актове за отстъпване“, съгласно които от тях се изисква да изпълняват ЗИОУ при условия, определени от регион Кампания (относно разписание и тарифи). Според Medmar, ако частните предприятия не желаят да подпишат споменатите „актове за отстъпване“, ще им бъде отказано разрешение за обслужване на каквато и да е услуга в района.

(149) Medmar твърди, че не е необходимо регион Кампания да възлага на Caremar ЗИОУ срещу компенсация, тъй като Medmar може да предостави същата услуга без компенсация.

(150) По-специално Medmar поясни, че през 2011 г. е обслужвало ежедневни плавания, както следва:

— Иския — Неапол: седем ежедневни плавания (от които пет включват спиране в Прочида);

— Иския — Поцуоли: 13 ежедневни плавания плюс една ежедневна линия до Казамичола през летния сезон.

(151) От друга страна, според Medmar, Caremar е обслужило по-малък брой плавания по посочените маршрути, както следва:

— Иския — Неапол: 11 ежедневни плавания плюс три през летния сезон;

— Иския — Прочида — Поцуоли: три ежедневни плавания.

(152) В допълнение Medmar подчерта, че качеството на услугите и използваните кораби съответстват на тези на Caremar. Освен това в същия район работят и други частни предприятия.

(153) При тези обстоятелства Medmar стига до заключението, че възлагането на ЗИОУ на Caremar не е необходимо и следователно е несъвместимо с ДФЕС.

(154) Ако Комисията счете възлагането на ЗИОУ за необходимо, Medmar твърди, че това възлагане нарушава член 4, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕИО) № 3577/92, съгласно който *„[…] 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“* и *„[…] компенсация за задълженията за обществена услуга трябва да бъде предоставена на всички собственици на кораби от Общността“*.

(155) Освен това Medmar твърди, че Италия не е предоставила информация относно сумите, предоставени за всяка управлявана от Caremar линия.

7.1.2. *Относно приоритета за акостиране*

(156) Medmar твърди, че приоритетът за акостиране на Caremar нарушава член 4, параграфи 1 и 2 от Регламент (ЕИО) № 3577/92, доколкото осигурява на Caremar най-добрите линии в икономически най-доходоносните часове, като по този начин дискриминира корабособствениците от Съюза и ги възпрепятства да упражняват правото си да предоставят услуги на открит пазар.

(157) Medmar се позовава и на препоръката, издадена на 13 юли 2009 г. от италианския орган за защита на конкуренцията — *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* („AGCM“) — относно отмяната на разпоредбата ([106]), съгласно която на Caremar е предоставен приоритет за акостиране за неговите услуги. Според AGCM тази разпоредба заплашва да премахне конкуренцията, тъй като не позволява на частни дружества да обслужват линии в часове, които са икономически доходоносни.

7.1.3. *Относно мерките, установени със Закон 163/2010*

(158) Medmar посочва, че съгласно Закон 163/2010 Италия е удължила срока на действие на първоначалното споразумение до края на процеса на приватизация. Това удължаване на срока на действие нарушава Регламент (ЕИО) № 3577/92, доколкото предприятието, което е трябвало да изпълни ЗИОУ, не е било избрано съгласно процедура за възлагане на обществена поръчка, като по този начин Medmar се дискриминира.

(159) Освен това съгласно член 19 от Закон 163/2010, Caremar е получило 2 115 000 EUR за модернизиране на своя флот, сума, която според Medmar представлява оперативна и следователно несъвместима помощ. Освен това със Закон 163/2010 на Caremar и на останалите дружества от бившата група Tirrenia се предоставя достъп до 49 000 000 EUR за покриване на нуждите от ликвидност — сума, която според Medmar също представлява оперативна и следователно несъвместима помощ.

(160) Накрая Medmar твърди, че освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация на Caremar, представляват несъвместима помощ.

7.2. **Мнения на SNAV и ACAP**

(161) Що се отнася до възлагането на ЗОИ на Caremar, SNAV и ACAP твърдят, че критерият по делото Altmark, изискващ наличието на действителна УОИИ, не е бил изпълнен и въпросното възлагане не е било необходимо, тъй като обслужваните от Caremar маршрути също са се обслужвали от частни предприятия. По-специално SNAV е обслужвало следните маршрути:

— Сорето — Капри: седем ежедневни плавания през делничните дни, пет плавания през почивните дни;

— Неапол — Иския: четири ежедневни плавания, три от които през Прочида;

— Прочида — Иския: четири ежедневни плавания;

— Прочида — Неапол: четири ежедневни плавания.

(162) SNAV и ACAP твърдят, че поверяването на УОИИ на Caremar и свързаната с това компенсация представляват несъвместима държавна помощ по смисъла на член 107 от ДФЕС.

7.3. **Мнения на GNV**

(163) Мнения на GNV относно приоритета за акостиране и мерките, установени със Закон 163/2010.

(164) Що се отнася до приоритета на акостирането, GNV отбеляза, че по отношение на времето и акостирането Caremar и другите дружества от Tirrenia Group са успели да се възползват най-много от възможностите за превоз на пътници, предлагани от пазара, като са избрали по-удобните времена за акостиране и по този начин са подобрили позициите си в сегмента на превоза на пътници в ущърб на конкурентните частни дружества.

([106]) Член 19*б* от Наредба-закон 135/2009.

(165) По отношение на мерките, предвидени в Закон 163/2010, GNV твърди, че тези мерки представляват оперативна помощ, благодарение на която Caremar, както и другите дружества от групата Tirrenia, са успели да избегнат разходи, които обикновено е трябвало да поемат чрез собствените си финансови ресурси.

7.4. **Мнения на Alilauro**

(166) Alilauro твърди, че преди приватизацията на Caremar региона Кампания е злоупотребявал с господстващото си положение, като е координирал цялото движение в Неаполския залив чрез разпределяне на ЗИОУ и чрез определяне на нивото на тарифите. Според Alilauro е имало конфликт на интереси, което е накарало регион Кампания да не стартира публична процедура за възлагане на обществена поръчка за продажбата на Caremar.

(167) Освен това Alilauro твърди, че всички обхванати от Caremar маршрути са били обслужвани и от други частни оператори, без да получават публична компенсация, докато твърдението за увеличаване на разходите на Caremar в резултат на задължителното присъствие на плавателни съдове в островните пристанища е неоснователно или поради присъствието в пристанищата на частни плавателни съдове или защото в случай на спешни здравни услуги те е можело да бъдат предоставени от специално построени за целта моторни лодки, както и от хеликоптери.

7.5. **Мнения на NLG**

(168) Според NLG по маршрута Неапол — Капри не е имало действителна обществена необходимост, тъй като NLG е извършвало два пъти повече ежедневни плавания до остров Капри, които счита за равностойни на тези на Caremar по отношение на качество, непрекъснатост и удобство на плавателния съд.

(169) Освен това NLG постави под съмнение факта, че удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение е извършено без предварителна процедура за възлагане на обществена поръчка, като по този начин се дискриминира NLG.

(170) NLG твърди също така, че предвидените в Закон 163/2010 мерки представляват неправомерна и несъвместима помощ поради естеството си на оперативна помощ, докато приоритетът на акостирането на Caremar е представлявал допълнително нарушение, тъй като е позволил на Caremar да се възползва от най-добрите маршрути и разписания.

7.6. **Мнения на Marworld**

(171) Marworld твърди, че регион Кампания е предоставил на Caremar помощ по време на процеса на приватизация. По-специално Marworld посочи, че с Решение № 316 на Регионалния съвет от 21 май 2015 г. регион Кампания е предоставил 2 155 008 EUR на Caremar, при условие че бъде придобито от SNAV/Rifim, за да възстанови финансовото състояние на Caremar до стойността, при която от SNAV/Rifim са предложили 6 000 001 EUR за придобиването на Caremar.

8. **Мнения на Италия**

8.1. **Относно ЗИОУ и конкурентната среда**

(172) Италия пояснява, че Caremar извършва своите дейности единствено в изпълнение на ЗИОУ и че Caremar разполага почти с изключителна компетентност в областта на превоза на превозни средства и навло (например пощенски пратки) от островите в Неаполския залив до континенталната част, който е от малък търговски интерес, докато конкурентите са насочени предимно върху превоза на пътници (вж. по-специално съображения 182—185).

(173) Според Италия възложените на Caremar ЗИОУ отговарят на действителни и текущи нужди на установените на островите общности, които е малко вероятно да бъдат осигурени само от пазарните механизми, по-специално по отношение на териториалното единство и честотата на плаванията, тяхната редовност и точност, както и редица изисквания относно капацитета на корабите и екипажа.

(174) За да се онагледи наличието на действително търсене от страна на ползвателите на съответните морски услуги, Италия предостави данни за трафика на Caremar по маршрутите, обслужвани по ЗИОУ, обхванати от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, от преходния договор и от новия договор за обществена услуга.

(175) Що се отнася до маршрутите в Неаполския залив, данните относно морските услуги на Caremar по тези маршрути в периода 2009—2021 г. (вж. таблици 3—8 по-долу) показват, че винаги е било налице търсенето от страна на ползвателите не само на превоз на пътници, но и за смесен превоз (включително превозни средства и навло). Освен това според Италия фактът, че трафикът на Caremar е останал стабилен през годините показва ясно, че офертата на Caremar удовлетворява търсенето от страна ползвателите, произтичащо от местното население — което е доста стабилно, тъй като жителите се нуждаят от услугата за морски транспорт ежедневно през цялата година — и не е бил повлиян от колебанията на туристическия трафик.

Превоз на пътници

Таблица 3

Пътници, превозени през периода 2009—2014 г.

Маршрути	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Капри/Соренто	314 180	330 513	279 657	261 687	272 779	263 354
Капри/Неапол	458 399	480 394	416 602	420 772	417 729	463 006
Иския — Прочида — Неапол (1)	1 699 501	1 710 889	1 242 689	1 228 687	1 662 685	1 662 737
Иския — Прочида — Поцуоли (2)	316 538	333 832	419 320	415 943	398 620	389 428

(1) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечките Иския — Прочида и Прочида — Неапол и по директния маршрут Иския — Неапол. Италия предостави също така разбивка по отсечки на движението на пътници на Caremar за периода 2011—2021 г., която показва, че и движението по отсечка остава стабилно през годините.

(2) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечката Прочида — Поцуоли. Италия предостави също така разбивка по отсечки на движението на пътници на Caremar за периода 2011—2021 г., която показва, че и движението по отсечка остава стабилно през годините.

Таблица 4

Пътници, превозени през периода 2015—2021 г.

Маршрути	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Капри/Соренто	249 908	266 393	259 228	259 228	244 645	[100 000 —200 000]	[100 000 —200 000]
Капри/Неапол	461 000	522 662	577 263	601 251	632 857	[300 000 —400 000]	[400 000 —500 000]
Иския — Прочида — Неапол (1)	1 653 493	1 835 132	1 990 603	1 981 824	2 093 347	[1 000 000 —2 000 000]	[1 000 000 —2 000 000]
Иския — Прочида — Поцуоли (2)	383 164	412 319	400 977	399 792	398 994	[200 000 —300 000]	[300 000 —400 000]

(1) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечките Иския — Прочида и Прочида — Неапол и по директния маршрут Иския — Неапол.

(2) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечката Прочида — Поцуоли.

Превозни средства

Таблица 5

Превозни средства, превозени през периода 2009—2014 г.

Маршрути	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Капри/Сорето	8 473	10 617	11 246	11 041	16 555	16 532
Капри/Неапол	20 513	20 659	20 541	19 435	23 601	24 417
Иския — Прочида — Неапол (1)	74 733	68 959	71 065	64 208	76 738	77 773
Иския — Прочида — Поцуоли (2)	48 110	46 674	49 568	59 461	71 879	69 451

(1) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечките Иския — Прочида и Прочида — Неапол и по директния маршрут Иския — Неапол. Италия предостави също така разбивка по отсечки на движението на Caremar за периода 2013—2021 г., която показва, че броят на превозените от Caremar превозни средства по всяка отсечка остава стабилен през годините.

(2) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечката Прочида — Поцуоли. Италия предостави също така разбивка по отсечки на движението на Caremar за периода 2013—2021 г., която показва, че броят на превозените от Caremar превозни средства по всяка отсечка остава стабилен през годините.

*Таблица **6***

Превозни средства, превозени през периода 2015—2021 г.

Маршрути	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Капри/Сорето	16 650	18 587	17 578	18 110	18 679	[10 000 —20 000]	[10 000 —20 000]
Капри/Неапол	24 397	24 503	25 920	26 348	27 528	[20 000 —30 000]	[20 000 —30 000]
Иския — Прочида — Неапол (1)	93 769	90 080	83 052	74 932	79 265	[70 000 — 80 000]	[90 000 — 100 000]
Иския — Прочида — Поцуоли (2)	65 930	70 001	65 724	64 840	64 554	[40 000 —50 000]	[60 000 —70 000]

(1) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечките Иския — Прочида и Прочида — Неапол и по директния маршрут Иския — Неапол.

(2) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечката Прочида — Поцуоли.

Навло (в линейни метри)

Таблица 7

Превозено навло (в линейни метри) през периода 2009—2014 г.

Маршрути	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Капри/Сорето	82 930	91 218	95 889	99 318	122 742	109 932
Капри/Неапол	228 310	222 050	221 238	216 563	238 656	238 602
Иския — Прочида — Неапол (1)	268 111	243 034	218 932	189 496	323 259	306 694
Иския — Прочида — Поцуоли (2)	86 664	80 566	76 346	118 274	124 758	120 259

(1) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечките Иския — Прочида и Прочида — Неапол и по директния маршрут Иския — Неапол. Италия предостави също така разбивка по отсечки на движението на Caremar за периода 2013—2021 г., която показва, че линейните метри на превозеното от Caremar навло по всяка отсечка остават стабилни през годините.

(2) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечката Прочида — Поцуоли. Италия предостави също така разбивка по отсечки на движението на Caremar за периода 2013—2021 г., която показва, че линейните метри на превозеното от Caremar навло по всяка отсечка остават стабилни през годините.

Таблица 8

Превозено навло (в линейни метри) през периода 2015—2021 г.

Маршрути	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Капри/Соренто	107 316	112 092	110 778	110 454	112 212	[80 000 —90 000]	[100 000 —200 000]
Капри/Неапол	229 044	252 138	254 826	253 680	261 906	[200 000 —300 000]	[200 000 —300 000]
Иския — Прочида — Неапол (1)	306 439	293 423	292 172	295 761	283 142	[200 000 —300 000]	[300 000 —400 000]
Иския — Прочида — Поцуоли (2)	209 392	196 346	185 996	189 423	126 693	[80 000 —90 000]	[90 000 — 100 000]

(1) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечките Иския — Прочида и Прочида — Неапол и по директния маршрут Иския — Неапол.

(2) Движението по този маршрут е включвало и движение по отсечката Прочида — Поцуоли.

(176) По отношение на маршрутите в Понцианския архипелаг, които са били обслужвани от Caremar само в периода между 1 януари 2009 г. и 31 май 2011 г. ([107]), Италия предостави броя на пътниците, обслужени от Caremar по тези маршрути през 2009 г. и 2010 г., както и броя на превозните средства превозвани по тези маршрути през 2009 г., вж. таблица 9. Според Италия тези данни, макар и частични ([108]), позволяват да се счита, че по тези маршрути е налице търсене от страна ползвателите и че това търсене е стабилно.

Таблица 9

Пътници и превозни средства, превозени през периода 2009—2010 г.

Маршрути	2009 г.		2010 г.	
	Пътници	Превозни средства	Пътници	Превозни средства
Анцио — Понца	31 494	2 808	32 202	Не се прилага
Формиа — Понца	157 055	13 926	165 370	Не се прилага
Формиа — Вентотене	99 087	3 063	106 886	Не се прилага

(177) Що се отнася до прилагането на критериите от решението по делото *SNCM* ([109]) спрямо ситуацията с морския транспорт в Неаполския залив, Италия твърди, че тези критерии не са подходящи, доколкото с тях се прави количествен анализ, основан на сравнението между предлагането и търсенето на транспортни услуги, при което не се отчитат специфичните характеристики на нуждите на местното население от обществена услуга.

([107]) От 1 юни 2011 г. маршрутите в Понцианския архипелаг се обслужват от Laziomar.

([108]) Според Италия останалите данни относно превоза на пътници през 2011 г., транспортираните превозни средства през 2010 г. и 2011 г. и превоза на навло през периода 2009—2011 г. вече не могат да бъдат получени.

([109]) Решение от 1 март 2017 г., *Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Комисия*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, т. 130 и 134.

(178) По отношение на определението за търсенето от страна ползвателите и предлагането на пазара Италия поясни, че направените от регион Кампания избори по отношение на честотите и разписанията на услугите, предоставяни от Caremar по маршрутите, обхванати от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, са се основавали на изразените от местните органи нужди и са резултат от дискусии с корабоплавателните дружества, осъществяващи дейност в Неаполския залив, относно способността им да предоставят услугите при пазарни условия или при едностранно наложени ЗИОУ.

(179) Италия по-специално поясни, че процедурната рамка за определяне от регион Кампания на ЗИОУ в сектора на морския транспорт е установена в член 17 от Регионален закон № 3 от 28 март 2002 г., съгласно който преди да определи обхвата на ЗИОУ, регион Кампания трябва да се консултира с ползвателите на услугите и доставчиците на услуги. Освен това, съгласно същия член, обхватът на ЗИОУ трябва да се проверява и, ако е необходимо, да се преразглежда на всеки три години. Що се отнася до първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, предоставените от Caremar ЗИОУ от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. са се основавали на обществена консултация, проведена от регион Кампания през периода 2006—2007 г. ([110]). Обхватът на ЗИОУ по отношение на честотите и разписанията (самите маршрути на ЗИОУ са останали непроменени) е преразгледан през 2011 г. с Решение № 443 на Регионалния съвет от 9 август 2011 г. въз основа на обществена консултация, проведена през периода 2010—2011 г. (то е стартирано през ноември 2010 г.).

(180) Италия предостави подробности за работата, довела до приемането на Решение № 443 на Регионалния съвет от 9 август 2011 г., с което регион Кампания е приел тригодишна програма (2011—2013 г.) за минимални услуги в Неаполския залив (вж. съображение 38), която е влязла в сила на 1 октомври 2011 г. Посочената програма се отнася до всички оператори на морски услуги в Неаполския залив. Що се отнася до Caremar, с Решение № 857 на Регионалния съвет от 30 декември 2011 г. регион Кампания е въвел някои незначителни промени в разписанията и честотите, които е трябвало да се изпълняват от Caremar, считано от 16 януари 2012 г.

(181) Италия поясни, че след проведената през ноември — декември 2010 г. обществената консултация, в началото на 2011 г. регион Кампания е поканил представителите на общините от Неаполския залив на технически срещи, за да обсъдят установените по време на обществената консултация нужди на обществото, с оглед на преразглеждането на програмата за услугите за морски транспорт в Неаполския залив ([111]). На 22 юли 2011 г. регион Кампания се е срещнал с корабоплавателните дружества, осъществяващи дейност в Неаполския залив (NLG, Alilauro, Aligruson, SNAV, ACAP), за да обсъдят нуждите от обществени услуги, установени от региона заедно с местните органи и да проверят наличността на пазара, за да се предоставят достатъчно услуги с цел задоволяване на тези нужди. Дискусията потвърди, че пазарът сам по себе си не би предоставил всички услуги, определени от регион Кампания като необходими за задоволяване на обществените нужди. На 28 юли 2011 г. регион Кампания се е срещнал отново с представителите на островите в Неаполския залив, за да определи с тях техническите аспекти на тригодишната програма (2011—2013 г.) по отношение на честотата и графици ([112]). След приемането на тригодишна програма

([110]) С Решение № 548 на Регионалния съвет от 2 април 2007 г.

([111]) Например на 25 февруари 2011 г. регион Кампания е поканил представителите на общините Иския на техническа среща на 2 март 2011 г. относно определянето на програмата за услуги за морски транспорт между Неапол/Поцуоли и Иския. По време на тази среща представителите на общините на Иския са подчертали необходимостта от осигуряване на транспортни линии до/от Иския: а) в самото начало на деня и през нощта, за да се даде възможност за закупуване на стоки; б) между 6:30 ч. и 9:00 ч., за да се позволи ежедневното пътуване на учащи и работници до Неапол/Поцуоли и между 12:30 ч. и 15:00 ч., за да се позволи обратното им пътуване до Иския; в) между 9:00 ч. и 12:30 ч. и между 15:00 ч. и 18:00 ч., за да се позволи на населението на Иския да извършва дейности на континенталната част през деня и да се върне обратно в Иския през деня, освен това тези времеви рамки позволяват достъп до железопътни и авиационни транспортни услуги на континенталната част без необходимост от нощувка в Неапол/Поцуоли; г) между 18:00 ч. и 24:00 ч., за да се осигури териториално единство и през нощта и да се позволи участието в културни дейности.

([112]) В този контекст, например, представителят на Иския е поискал да се отложи първото отплаване сутринта от Казамичола от 7:00 ч. на 7:10 ч. Общината на Капри е поискала две допълнителни плавания от/до Неапол, а именно от Неапол до Капри в 18:10 ч. и от Капри до Неапол в 19:10 ч. Община Прочида е поискала да се отложи пътуването с плавателен съд на подводни криле от Прочида от 6:30 ч. до 6:40 ч. и плавателните съдове, отплаващи от Иския в 10:35 сутринта за Неапол, да правят междинно спиране в Прочида. Регион Кампания взе под внимание исканията и поиска време, за да провери тяхната осъществимост.

(2011—2013 г.) за минимални услуги в Неаполския залив (вж. съображение 38), община Прочида подава оплакване, че не е получила достатъчно услуги по новата тригодишна програма ([113]). Поради това на 7 октомври 2011 г. регион Кампания е поканил представителите на общините от Неаполския залив на техническа среща, за да обсъдят възможни корекции на приетата тригодишна програма.

(182) Що се отнася до конкурентната среда, Италия счита, че предоставяните от конкурентите на Caremar услуги не отговарят по подходящ начин на нуждите на жителите на островите. Италия поясни, че изключително високата гъстота на населението на островите Капри ([114]), Иския ([115]) и Прочида ([116]), които заедно наброяват повече от 96 000 жители (т.е. около 3 % от повече от 3 милиона жители в провинцията на Неапол, към която принадлежат тези острови) ([117]), изисква морският транспорт да бъде почти толкова често, колкото местния сухопътен транспорт, за да се задоволят нуждите на учащи и работници, пътуващи ежедневно до/от континенталната част.

(183) До 2017 г. в програмата за услуги за морски транспорт в Неаполския залив услугите за морски транспорт са групирани в следните три категории:

а) Пазарни услуги — морските корабоплавателни дружества могат да осъществяват дейност в Неаполския залив след предварително издадено разрешение ([118]). Разписанието и честотата на услугата се избират от морското корабоплавателно дружество в момента на подаване на заявлението за разрешение за обслужване на маршрута. Пазарният оператор не е длъжен да предоставя услугата, но ако услугата или част от нея — например в определени часове или в определени дни — не се предоставят за определен период от време, разрешението за осъществяване на дейност за непредоставените услуги се отнема ([119]).

([113]) Трябва да се отбележи, че представителите на Прочида са отбелязали, че от включените в програмата от Иския 41 пътувания само 18 пътувания са били през Прочида, и са поискали по-голям брой междинни спирания в Прочида.

([114]) Остров Капри обхваща 10,4 квадратни километра и се състои от две общини (Капри и Анакапри) с общо около 13 900 жители. Община Капри има приблизително 7 300 жители (което означава гъстота на населението от около 1 800 жители на квадратен километър), а община Анакапри има приблизително 6 600 жители (което означава гъстота на населението от около 1 000 жители на квадратен километър). Източник: https://www.italiapedia.it (последно посетен на 31.5.2024 г.).

([115]) Остров Иския обхваща 46,3 квадратни километра и се състои от шест общини (Барано д'Иския, Казамичола Терме, Форио, Иския, Лако Амено, Серара Фонтана) с общо около 61 500 жители и е третият най-населен остров в Италия (след Сицилия и Сардиния), въпреки че е едва осмият по големина остров в Италия. Община Иския има приблизително 18 600 жители (което означава гъстота на населението от около 2 300 жители на квадратен километър), община Барано д'Иския има приблизително 9 800 жители (което означава гъстота на населението от около 900 жители на квадратен километър), община Казамичола Терме има приблизително 8 300 жители (което означава гъстота на населението от около 1 500 жители на квадратен километър), община Форио има приблизително 17 000 жители (което означава гъстота на населението от около 1 300 жители на квадратен километър), община Лако Амено има приблизително 4 600 жители (което означава гъстота на населението от около 2 300 жители на квадратен километър), община Серара Фонтана има приблизително 3 200 жители (което означава гъстота на населението от около 480 жители на квадратен километър). Източник: https://www.italiapedia.it (последно посетен на 31.5.2024 г.).

([116]) Остров Прочида е с площ 4,1 квадратни километра и се състои от една община (община Прочида) с около 10 600 жители (което означава гъстота на населението от около 2 500 жители на квадратен километър). Източник: https://www.italiapedia.it (последно посетен на 31.5.2024 г.).

([117]) Източник: https://www.italiapedia.it (последно посетен на 31.5.2024 г.).

([118]) Италия поясни, че до 9 януари 2017 г. въпросната система за издаване на разрешения се е основавала на Наредба № 80 на Регионалния съвет от 21 февруари 2003 г. Съгласно член 4 от посочената наредба разрешението за осъществяване на дейност се дава на корабоплавателни дружества, които отговарят на предписаните от закона изисквания за извършване на услуги за морски транспорт. От 10 януари 2017 г. системата за издаване на разрешения се основава на Решение № 442 на Регионалния съвет от 2 август 2016 г.

([119]) Например с Наредба за изпълнение № 269 от 2012 г. регион Кампания отменя разрешението, дадено на 21 септември 2011 г. на Medmar за извършване на следните услуги по маршрута Иския (Казамичола) — Поцуоли: от Иския до Поцуоли в 6:00 ч., в 14:00 ч., в 17:45 ч.; и от Поцуоли до Иския в 11:00 ч., 15:40 ч. и 19:30 ч. Разрешението е отнето, тъй като тези услуги никога не са били обслужвани от Medmar. Що се отнася до плаването от Иския до Поцуоли в 20:30 ч., което е извършвано от Medmar само в петък/събота/неделя от 15 юни до 15 септември, разрешението е останало в сила само за частта на ефективно предоставяните услуги.

б) Услуги, извършвани по ЗИОУ без компенсация — морските корабоплавателни дружества, получили разрешение да обслужват маршрут, могат да бъдат предмет на ЗИОУ (по отношение на честотата, редовността, видове използвани плавателни съдове и максимални тарифи) без компенсация ([120]). Тези ЗОУ се отнасят до услуги за морски транспорт, които са определени от регион Кампания като важни за осигуряване на единство между континенталната част и островите. И все пак, както е пояснено от Италия, регион Кампания не е имал реален контрол върху ефективното предоставяне на тези услуги, тъй като операторите на морски превози са можели да спрат да ги предоставят, когато им е удобно, без каквито и да било санкции след подаване на 45-дневно предизвестие. Ако услугата или част от нея — например в определени часове или в определени дни — не се е предоставяла за определен период от време, разрешението за осъществяване на дейност за непредоставените услуги се е отнемало. Освен това Италия поясни, че конкурентите на Caremar винаги е можело да поискат от регион Кампания временно да спре всички или частично услугите, извършвани по ЗИОУ, които са им наложени. Това се е случило например през 2009 г., когато някои от конкурентите на Caremar са поискали от регион Кампания да намали броя на услугите, извършвани по ЗИОУ, които е трябвало да предоставят в Неаполския залив, и да увеличи максималните тарифи, които е можело да таксуват за оставащите услуги, извършвани по ЗИОУ, поради финансовите затруднения, пред които са били изправени операторите на морски превози в резултат на икономическата криза ([121]). По този повод регион Кампания, след като проведе обществена консултация относно местните нужди, реши да не увеличава максималните тарифи по маршрутите, обслужвани по ЗИОУ и да позволи временно ([122]) спиране на някои от услугите, извършвани по ЗИОУ, предоставяни от Конкурентите на Caremar по някои маршрути ([123]). Освен това Италия посочи, че между края на декември 2010 г. и 1 октомври 2011 г. Caremar, Gestour и Procida Lines са се оказали единствените дружества, предоставящи морски услуги в Неаполския залив съгласно ЗИОУ, като се има предвид, че всички други оператори на морски превози внезапно са отказали да продължат да предоставя услугите съгласно ЗИОУ ([124]). По същество Италия изтъкна, че тази система за ЗИОУ не работи, тъй като операторите на морски превози са приели да обслужват установения от регион Кампания маршрут съгласно ЗИОУ, само за да получат съответния времеви интервал в рамката за акостиране, одобрена и публикувана от регион Кампания. В действителност тези услуги често не са предоставяни ([125]) или са предоставяни без да са в съответствие със ЗИОУ (по отношение на времето и максималните цени ([126])), особено през неактивния сезон. Поради тази причина Италия подчерта, че услугите, предлагани от конкурентите на Caremar съгласно ЗИОУ, не са сравними с тези, предлагани от Caremar не само по отношение на честотите, но и по отношение на надеждността (например точност, качество и др. като обща гаранция за работа).

([120]) Тази система за некомпенсирани ЗИОУ е останала в сила до 9 януари 2017 г. От 10 януари 2017 г. Caremar е единственият оператор на морски превози, който подлежи на ЗИОУ в Неаполския залив, като всички останали оператори са останали предмет единствено на системата за издаване на разрешения.

([121]) Този момент е посочен и в съображенията на Наредба № 374 на Регионалния съвет от 2009 г., в което се припомнят писмата от 25 март 2009 г. и от 22 юни 2009 г., изпратени от конкурентите на Caremar до регион Кампания, съответно относно намаляването на броя на услугите, извършвани по ЗИОУ и увеличение на максималните тарифи, които могат да бъдат начислени на потребителите по останалите маршрути, обслужвани по ЗИОУ.

([122]) От 15 юли 2009 г. до 15 септември 2009 г.

([123]) Съответните маршрути са били Капри — Сорето, Капри — Неапол, Иския — Прочида —Неапол и Иския — Неапол. При оценката на конкурентната среда в Неаполския залив не са взети предвид услугите, извършвани по ЗИОУ, които не са предоставяни от конкурентите на Caremar.

([124]) С Наредба № 402 от 2010 г. регион Кампания е взел под внимание ситуацията, спрял е действащата към онзи момент рамка за акостиране и е приел спешна рамка за акостиране, която е била в сила до 30 септември 2011 г. Въз основа на тази спешна рамка за акостиране, Caremar е било единственият оператор на морски превози, обслужващ съгласно ЗИОУ маршрутите Капри — Сорето, Капри — Неапол, Иския — Неапол, Иския — Прочида — Неапол, Иския — Прочида — Поцуоли, Иския — Прочида и Прочида — Неапол; като има предвид, че Gestour и Procida Lines са обслужвали съгласно ЗИОУ маршрута Прочида — Поцуоли.

([125]) Честото анулиране или спиране на услугата от конкурентите на Caremar в Неаполския залив е посочено и от италианския орган за защита на конкуренцията в Решение № 25295 от 28 януари 2015 г., прието по дело I689C, с което италианският орган за защита на конкуренцията налага санкции на дружествата NLG , Alilauro, Alicost S.p.A., Alilauro Gruson S.p.A., Medmar, SNAV, Servizi Liberi Marittimi Giuffrè & Lauro S.r.l., Consorzio Linee Marittime Partenopee в ликвидация, Gescab S.r.l. и Associazione Cabotaggio Armatori Partenopei за прилагането на хоризонтално споразумение, ограничаващо конкуренцията на пазара на морски превоз на пътници в Неаполския залив от 1998 г. (вж. по-специално точка 255 от Решение № 25295 на италианския орган за защита на конкуренцията от 28 януари 2015 г.).

([126]) Medmar и Alilauro са санкционирани от италианския орган за защита на конкуренцията през 2012 г. за търговски практики, които са възпрепятствали закупуването на билети на намалени тарифи за местни жители (Решение № 23258 на италианския орган за защита на конкуренцията от 31 януари 2012 г. по дело PS5983 относно Medmar и Решение № 23264 на италианския орган за защита на конкуренцията от 31 януари 2012 г. по дело PS7667 относно Alilauro).

в) Услуги, извършвани по ЗИОУ с компенсация — услугите, обхванати от договора за обществени услуги, сключен с Caremar, подлежат на ЗИОУ по отношение на непрекъснатост и честота, редовност, точност, качество, видове и капацитет на използваните плавателни съдове и тарифи, срещу компенсация. Италия поясни, че тези услуги се отнасят за часовете от деня, когато морският транспорт е най-необходим за пътуващите (рано сутрин, рано следобед и вечер) ([127]). Със своята система от санкции договорната рамка е имала за цел да гарантира предоставянето на тези услуги.

(184) Италия поясни, че конкурентите на Caremar не са предоставяли фактически всички плавания, посочени в рамките за акостирането („*quadri accosti*“), одобрени и публикувани от регион Кампания. Това е било така, тъй като от една страна, работещите при пазарни условия корабоплавателни дружества са получили разрешения, но не са били задължени да използват времевите интервали, определени в тези рамки за акостиране, а от друга страна, работещите съгласно ЗИОУ корабоплавателни дружества не са били ефективно санкционирани в случай на непредоставяне на услугата, извършвана по ЗИОУ ([128]).

(185) Като взе предвид рамките на акостирането, одобрени и публикувани от регион Кампания за съответните години, и услугите, ефективно предоставени от конкурентите на Caremar в периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г., Италия обясни, че конкурентната ситуация в Неаполския залив е била следната:

а) Освен Caremar по маршрута **Капри — Сорento** е имало още четири други корабоплавателни дружества, които са имали разрешение да осъществяват дейност по маршрута: Aligruson, NLG, SNAV и в периода 2009—2010 г., Ali Maritime Agency S.r.l. (Alimar). Според Италия обаче предоставяните от тези дружества услуги не са отговаряли на установената от региона Кампания нужда от обществена услуга, която е трябвало да осигури през цялата година достатъчно линии (смесени услуги), позволяващи на жителите на Капри да пътуват ежедневно до континентална част по професионални или учебни причини (т.е. с възможност да пътуват заедно с колите си), както и да се извършва доставка на стоки до островите (включително пощенски пратки). Всъщност, както е посочено в съображение 36, буква а) и съображение 39, буква а), Caremar е трябвало да гарантира през цялата година от/до Капри с TMV две двупосочни плавания сутринта, едно еднопосочно плаване в ранния следобед и едно двупосочно плаване вечерта. За разлика от това, конкурентите на Caremar или са предоставяли само услуги за морски превоз на пътници (какъвто е бил случаят с NLG ([129]) и Alimar ([130])) или също са извършвали смесени услуги, но само през летния период (какъвто е бил случаят с SNAV ([131]) и Aligruson ([132])).

([127]) Италия подчерта, че с този вид разписание от Caremar се изисква да държи плавателен съд на острова през нощта (с допълнителни разходи, които не се поемат от конкурентите на Caremar).

([128]) Основната последица от веднъж установеното от компетентните органи непредоставяне на услугата за продължителен период от време е отнемането на разрешението за осъществяване на дейност за съответния времеви интервал (както в случай на услуга, предоставяна при пазарни условия, така и в случай на услуга, извършвана съгласно ЗИОУ).

([129]) NLG е осигурявало две ежедневни плавания в неактивния сезон и седем ежедневни плавания в активния сезон (три от които съгласно ЗИОУ, а именно две отплаващи от Сорento в 9:40 ч. и в 13:10 ч. и (от 2010 г.) едно, отплаващо от Капри в 8:55 ч.). Италия отбеляза, че услугите на NLG по маршрута Капри —Сорento всъщност не са били в конкуренция с услугите на Caremar, тъй като това се потвърждава от факта, че мненията на NLG не се отнасят за маршрута Капри — Сорento, а само за маршрута Неапол — Капри (вж. съображение 168).

([130]) Според Италия на Alimar е било разрешено да извършва две ежедневни пътнически плавания — едно от Капри до Сорento в 6:00 ч. и едно от Сорento до Капри в 22:55 ч., но само в периода от 1 юли до 31 август.

([131]) По отношение на смесените услуги, както съгласно програмите за морски транспорт от 2007 г., така и от 2011 г. (т.е. от 2009 г. нататък) SNAV е имало разрешение да обслужва десет ежедневни плавания с TMV (шест от Капри до Сорento в 7:35 ч., 9:15 ч., 12:10 ч., 15:55 ч., 17:40 ч. и 18:05 ч.; и четири от Сорento до Капри в 8:10 ч., 11:25 ч., 13:50 ч., 16:35 ч.), но само през летния период (по-специално през периода 1 април — 3 ноември).

([132]) По отношение на смесените услуги, както съгласно програмите за морски транспорт от 2007 г., така и от 2011 г. (т.е. от 2009 г. нататък) Aligruson е имало разрешение да обслужва четири ежедневни плавания (две от Сорento до Капри в 11:30 ч. и в 14:00 ч.; и две от Капри до Сорento в 12:30 ч. и 18:05 ч.), но само през летния период.

б) Освен Caremar по маршрута **Капри — Неапол** е имало още четири други корабоплавателни дружества, които са имали разрешение да осъществяват дейност по маршрута: SNAV ([133]), NLG ([134]), Consorzio Linee Marittime Neapolis („Neapolis“) ([135]) и Metrò del Mare S.c.a.r.l. („Metrò del Mare“) ([136]). Всички тези оператори обаче са предоставяли само услуги за морски превоз на пътници, докато Caremar е трябвало да предоставя смесени услуги (вж. съображение 36, буква б) и съображение 39, буква б). Според Италия предоставяните от конкурентите на Caremar услуги не са отговаряли на установената от региона Кампания нужда от обществена услуга, която е трябвало да осигури през цялата година достатъчно линии (смесени услуги), позволяващи на жителите на Капри да пътуват ежедневно до континентална част по професионални или учебни причини (т.е. с възможност да пътуват заедно с колите си), както и да се извършва доставка на стоки до островите (включително пощенски пратки).

в) Освен Caremar по маршрута **Иския —Неапол** е имало още две други корабоплавателни дружества, които са имали разрешение да осъществяват дейност по маршрута: Alilauro (предоставящо само пътнически услуги) и Medmar (предоставящо само смесени услуги). Според Италия предоставяните от конкурентите на Caremar услуги не са били достатъчни, за да задоволят обществените нужди на местното население. Що се отнася до пътническите услуги, Alilauro е осъществявало дейност предимно през летния период и (ограничените) услуги, предоставяни през цялата година, са предоставяни съгласно ЗИОУ по време, различно от предоставяното от Caremar (вж. съображение 36, буква в) и член 39, буква в). Всъщност от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Alilauro е обслужило 20 плавания с плавателен съд на подводни криле (19 съгласно ЗИОУ при и 1 при пазарни условия) през летния период с изключение на една услуга, извършвана по ЗИОУ ([137]). Към 1 октомври 2011 г. Alilauro е обслужило 14 плавания с плавателен съд на подводни криле (пет съгласно ЗИОУ през цялата година ([138]) и 9 при пазарни условия само през летния период). Що се отнася до смесените услуги, Medmar е осъществявало дейност предимно през летния период и (ограничените) услуги, предоставяни през цялата година или само през зимата, са предоставяни съгласно ЗИОУ по време, различно от предоставяното от Caremar (вж. съображение 36, буква в) и член 39, буква в). Всъщност от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Medmar е обслужвало 19 плавания с ферибот/TMV (12 съгласно ЗИОУ и 7 при пазарни условия) само през летния период и не винаги ежедневно. Към 1 октомври 2011 г. Medmar е обслужвало 23 плавания с ферибот/TMV (17 при пазарни условия, всички през летния период, и шест съгласно ЗИОУ. От шестте услуги, извършвани съгласно ЗИОУ, само две плавания са изпълнявани през цялата година ([139]), две плавания са били само през зимата ([140]) и две плавания са били само през лятото ([141])).

([133]) През 2009 г., 2010 г. и част от 2011 г. SNAV е предоставяло 12 ежедневни пътнически услуги по маршрута, от които 11 плавания с плавателен съд на подводни криле през лятото (отчасти съгласно ЗИОУ и отчасти под разрешителния режим) и едно плаване с плавателен съд на подводни криле през цялата година (от Капри до Неапол в 8:10 ч., съгласно ЗИОУ). Към 1 октомври 2011 г. SNAV е обслужвало маршрута с 25 ежедневни пътнически услуги по маршрута с плавателен съд на подводни криле, от които 13 ежедневни плавания през цялата година, всички съгласно ЗИОУ (11 от които предоставени съвместно с NLG).

([134]) През 2009 г., 2010 г. и част от 2011 г. NLG е обслужвало ежедневни морски пътнически услуги по маршрута само през лятото (21 плавания с плавателен съд на подводни криле), отчасти съгласно ЗИОУ и отчасти съгласно разрешителния режим. Към 1 октомври 2011 г. NLG е обслужвало по маршрута 34 ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле, от които 15 ежедневни плавания през цялата година. Две от тези 15 ежедневни плавания (а именно тези от Капри до Неапол в 9:35 ч. и в 11:35 ч.) са били осигурени при пазарни условия, а останалите 13 съгласно ЗИОУ (11 от тези услуги, извършвани по ЗИОУ, са били предоставени съвместно със SNAV).

([135]) Neapolis е съвместно предприятие, създадено на 31 август 2004 г. между NLG (50 % дял) и SNAV (50 % дял). То е обслужвало маршрута през 2009, 2010 г. и 2011 г. През периода 2009—2010 г. Neapolis е трябвало да осигури осем ежедневни плавания с плавателен съд на подводни криле съгласно ЗИОУ по маршрута, по-специално от Капри до Неапол в 6:50 ч. (през цялата година), 8:50 ч. (само през лятото), 14:10 ч. (през цялата година); 17:25 ч. (само през лятото); и от Неапол до Капри в 7:55 ч. (само през лятото), 10:00 ч. (само през лятото); 16:05 ч. (само през лятото); в 20:05 г. (само през лятото). През 2011 г. услугите а били намалени до пет и са обслужвани през цялата година при пазарни условия (при разрешителен режим), по-специално от Капри до Неапол в 8:50 ч., 14:10 ч. и 17:30 ч.; и от Неапол до Капри в 10:00 ч. и в 16:05 ч.

([136]) Metrò del Mare е съвместно предприятие, създадено на 20 май 2002 г. между NLG (20 % дял), SNAV (40 % дял), Alilauro (20 % дял) и Aligruson (20 % дял). То е обслужвало маршрута през 2009 г. и 2010 г. През периода 2009—2010 г. Metrò del Mare трябвало да осигури през лятото четири (почти ежедневни) плавания с плавателен съд на подводни криле съгласно ЗИОУ по маршрута, по-специално от Капри до Неапол в 10:30 ч. и в 10:50 ч.; и от Неапол до Капри в 16:30 ч. и в 17:05 ч.

([137]) А именно едно от Неапол до Иския в **9:35** ч.

([138]) А именно от Иския до Неапол в **6:30** ч., **9:25** ч. и **19:55** ч.; и от Неапол до Иския в **7:35** ч. и в **20:10**. ч. Както е посочено в съображение 39, буква в), Caremar не е трябвало да предоставя пътнически услуги по този маршрут в периода 1 октомври 2011 г.— 15 януари 2012 г., а от 16 януари 2012 г. е трябвало да предоставя само една ежедневна пътническа услуга с плавателно средство на подводни криле от Неапол за Иския в **14:45** ч.

([139]) А именно от Неапол до Иския в **8:35** ч. и в **14:10** ч.

([140]) А именно от Иския до Неапол в **16:35** ч. и от Неапол до Иския в **18:30** ч.

([141]) А именно от Иския до Неапол в **17:00** ч. и от Неапол до Иския в **18:30** ч.

г) Освен Caremar по маршрута **Иския — Прочида —Неапол** е имало две други корабоплавателни дружества, които са обслужвали маршрута: Medmar, което е имало разрешение да обслужва смесени услуги по маршрута ([142]), но според Италия почти никога не го е обслужвало; и SNAV, което е обслужвало осем ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле съгласно ЗИОУ. Според италианските органи услугите на SNAV не са били сравними с пътническите услуги, предоставяни от Caremar. Първо, що се отнася до периода от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г., всички услуги на SNAV (с изключение на една ([143])) са били съсредоточени през летния сезон, докато Caremar е трябвало да предоставя всичките си услуги през цялата година (вж. съображение 36, буква г). Второ, макар че от 1 октомври 2011 г. броят на обслужваните от SNAV плавания през годината се е увеличил до седем ([144]) (от общо осем ([145])), а Caremar е добавило две плавания в периода от 1 юни до 30 септември (вж. съображение 39, буква г), SNAV е работило по различно време на деня от Caremar.

д) Освен Caremar по маршрута **Иския — Прочида — Поцуоли** е имало само още едно корабоплавателно дружество, на което е било разрешено са обслужва маршрута — Medmar — което обаче е обслужвало смесени месечни услуги без междинно спиране в Прочида. Всъщност, що се отнася до периода от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г., Medmar е извършвало общо 39 смесени услуги с ферибот между Иския и Поцуоли (по-голямата част от които само през летния период ([146])), от които само три смесени услуги с междинно спиране в Прочида ([147]). Към 1 октомври 2011 г. Medmar е обслужвало общо 40 смесени услуги с ферибот между Иския и Поцуоли, от които само четири смесени услуги с междинно спиране в Прочида ([148]). Според италианските органи услугите на Medmar с междинно спиране в Прочида не са били сравними с тези, предоставяни от Caremar по отношение на честотите и разписанията (вж. съображение 36, буква д) и съображение 39, буква д). По-конкретно, що се отнася до услугите, предоставяни през цялата година, Caremar е обслужвало шест ежедневни смесени услуги — три от Иския (в 8:35 ч., 11:30 ч. и 17:30 ч.) и три от Поцуоли (в 10:15 ч., 14:00 ч. и 18:55 ч.) — докато Medmar е обслужвало две ежедневни смесени услуги от Иския (в 2:30 ч. и 18:55 ч.) и две от Поцуоли (в 4:10 ч. и 20:30 ч.). Що се отнася до допълнителните услуги, предоставяни от Caremar по време на учебния период, от 16 януари 2012 г. Caremar е трябвало да гарантира услугите от Иския в 7:20 ч. и от Поцуоли в 9:00 ч., докато през този период Medmar не е предоставяло по маршрута нито едно плаване с междинно спиране в Прочида ([149]).

([142]) Съгласно рамките на акостиране, в периода от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Medmar е трябвало да обслужва през цялата година съгласно ЗИОУ две ежедневни смесени услуги с ферибот, а именно от Иския в **22:00** ч. (с отплаване от Прочида в 22:40 ч.) и от Неапол в **24:00** ч. (с отплаване от Прочида в 1:00 ч.). От 1 октомври 2011 г. Medmar е трябвало да обслужва съгласно ЗИОУ две смесени ежедневни услуги през цялата година, а именно от Иския в **6:25 ч.** (с отплаване от Прочида в 7:25 ч.) и в **10:35 ч.** (с отплаване от Прочида в 11:15 ч.) и една смесена услуга през летния период (но не винаги ежедневно) от Иския в **22:20** ч. (с отплаване от Прочида в 23:00 ч.).

([143]) А именно една от Иския до Прочида и впоследствие до Неапол, отплаваща от Казамичола в **9:45** ч. (и от Прочида в **10:05** ч.).

([144]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Неапол отплаваща от Казамичола в **7:10** ч. (и от Прочида в **7:30** ч.), **9:45** ч. (и от Прочида в **10:10** ч.), **13:50** ч. (и от Прочида в **14:15** ч.), **17:40** ч. (и от Прочида в **18:05** ч.); и от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския в **8:25** ч. (и от Прочида в **9:05** ч.), **16:20** ч. (и от Прочида в **17:00** ч.), **19:00** ч. (и от Прочида в **19:40** ч.). Всички тези плавания са обслужвани съгласно ЗИОУ.

([145]) Единственото плаване, извършвано само през летния период, е и единственото, което се извършва при пазарни условия. През летния период SNAV е имало разрешение да обслужва пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле от Иския до Прочида и впоследствие до Неапол с отплаване от Казамичола в **11:25** ч. (и от Прочида в 11:45 ч.).

([146]) Само три плавания от общо 39 са били предоставяни през цялата година (съгласно ЗИОУ) — две по маршрута Иския — Прочида — Поцуоли и едно по директния маршрут Иския (Казамичола) — Поцуоли — и едно плаване е било предоставяно само по време на учебния период (периода 16 септември — 14 юни). Останалите 35 плавания са били предоставяни само през летния период.

([147]) Две услуги съгласно ЗИОУ, които е трябвало да се предоставят през цялата година, а именно от Иския (Казамичола) до Прочида и впоследствие Поцуоли в **2:30** ч.; и от Поцуоли до Прочида и впоследствие Иския (Казамичола) в **4:10** ч.; и една услуга при пазарни условия, а именно от Иския до Прочида и впоследствие до Поцуоли в **7:30** ч., която обаче е била предоставяна само по време на учебния период (периода 16 септември — 14 юни).

([148]) Всички тези четири услуги са били предоставяни съгласно ЗИОУ и трябвало да се предоставят през цялата година, а именно от Иския (Казамичола) до Прочида и впоследствие Поцуоли в **2:30** ч. и в **18:55** ч.; и от Поцуоли до Прочида и впоследствие Иския (Казамичола) в **4:10** ч. и **20:30** ч.

([149]) Medmar беше спряло да предоставя услугата от Иския в 7:30 ч. при пазарни условия по време на учебния период.

е) По маршрута **Иския — Прочида**, освен Caremar е имало седем други корабоплавателни дружества, на които е разрешено да обслужват маршрута, най-вече като част от по-широк маршрут (например Иския — Прочида — Неапол или Иския — Прочида — Поцуоли): от една страна Medmar (по отношение на смесените услуги) ([150]) и SNAV (по отношение на пътническите услуги) ([151]), осъществяващи дейност отчасти съгласно ЗИОУ и отчасти при пазарни условия, и от друга страна, Alilauro ([152]), Ippocampo S.r.l („Ippocampo“) ([153]), Rumore S.r.l. („Rumore“) ([154]), Marine Club S.r.l. („Marine Club“) ([155]) и Capitan Morgan S.r.l. („Capitan Morgan“) ([156]), осъществяващи дейност само при пазарни условия. Според Италия предоставяните от пазара услуги са твърде разпокъсани, незначителни и нестабилни ([157]), за да се считат всички заедно за сравними с услугите, извършвани по ЗИОУ, предоставяни от Caremar. Това беше потвърдено от факта, че след проведената през 2011 г. обществена консултация регион Кампания е счел за необходимо да добави от 16 януари 2012 г. към ЗИОУ, вече предоставени от Caremar по маршрута, допълнителна ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле от Прочида до Иския в 15:30 ч. през цялата година, за да се задоволят нуждите от пътуване до работното място на жителите на островите (вж. съображение 39, буква е).

ж) Освен Caremar по маршрута **Прочида —Поцуоли** е имало още три други корабоплавателни дружества, които са имали разрешение да осъществяват дейност по маршрута: Procida Lines S.r.l. („Procida Lines“), Gestour S.r.l. („Gestour“) и Ippocampo. Според Италия обаче плавателните съдове, използвани от конкурентите на Caremar за предоставяне на услугата, са били с ограничен капацитет и не са били в състояние да превозват пътници с намалена подвижност или с инвалидна количка. Освен това предоставяните

([150]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Medmar е получило разрешение да обслужва четири ежедневни смесени услуги до/от Иския: три през цялата година съгласно ЗИОУ (от Прочида в **1:10** ч.; и от Иския в **2:30** ч. и в **22:00** ч.) и една само по време на учебния период при пазарни условия (от Иския в **7:30** ч.). От 1 октомври 2011 г. Medmar е получило разрешение да обслужва осем ежедневни смесени услуги до/от Иския, шест през цялата година (от Прочида в **5:00** ч. и **21 :20** ч.) и от Иския в **2:30** ч., **6:25** ч., **10:35** ч., **18:55** ч.) и две само през летния период (от Прочида в **1:30** ч. и от Иския в **22 :20** ч.), всички съгласно ЗИОУ. Италия обаче поясни, че някои от услугите по маршрута почти никога не са били обслужвани от Medmar (по-специално услугите, които засягат отсечката Иския — Прочида).

([151]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. SNAV е обслужвало 14 ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле до/от Иския, четири през цялата година — по-специално 3 съгласно ЗИОУ (от Иския в **7: 10** ч., **9:45** ч. и от Прочида в **13:10** ч.), и една при пазарни условия (от Иския в **8:30** ч.) — и 10 само през летния период — по-специално шест съгласно ЗИОУ (от Прочида в **9:00** ч., **17:00** ч., **19:05** ч. и **19:20** ч.; и от Иския в **13:35** ч., **17:40** ч.) и четири при пазарни условия (от Прочида в **7:50** ч., **17:50** ч.; и от Иския в **18:30 ч.** и **19:45** ч.). Към 1 октомври 2011 г. SNAV е обслужвало 16 ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле до/от Иския — девет през цялата година: а именно осем съгласно ЗИОУ (от Иския в **7:10** ч., **9:45** ч., **13:50 ч.,** **17:40** ч.; и от Прочида в **9:05** ч., **13:15** ч., **17:00 ч.,** **19:40** ч.) и една при пазарни условия (от Иския в **8:30** ч.); и седем само през летния период при пазарни условия (от Прочида в **7:50** ч., **11:00** ч., **17:50 ч.,** **19:20** ч.; и от Иския в **11:25** ч., **18:30** ч. и **19:45** ч.).

([152]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Alilauro е получило разрешение да предоставя три ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле до Иския при пазарни условия през летния период, по-специално от Прочида в **8:35** ч., в **12:35** ч. и в **18:35** ч. От 1 октомври 2011 г. Alilauro вече е нямало разрешение да обслужва маршрута.

([153]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Ippocampo е получило разрешение да предоставя две смесени услуги при пазарни условия, но само през лятото и не винаги ежедневно (предимно през уикендите), а именно от Иския в **9:25** ч. и от Прочида в **17:00** ч. От 1 октомври 2011 г. Ippocampo е получило разрешение да предоставя шест смесени услуги при пазарни условия, но само през летния период и не винаги ежедневно, а именно от Иския в **9:25** ч., **11:40** ч., **14:30** ч.; и от Прочида в **11:00** ч., **13:00** ч. и **17:00** ч.

([154]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Rumore е получило разрешение да предоставя четири смесени услуги при пазарни условия, три от които само през летния период и не винаги ежедневно (от Прочида в **12 :20** ч. и **18:30** ч.; и от Иския в **15:10** ч.) и една ежедневна услуга през цялата година (от Иския в **10:40** ч.). Услугите и разписанието на Rumore не са се променяли от 1 октомври 2011 г.

([155]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Marine Club е получило разрешение да предоставя една смесена услуга при пазарни условия в четвъртък през летния период (от Прочида в **12:15** ч.). От 1 октомври 2011 г. Marine Club вече е нямало разрешение да обслужва маршрута.

([156]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Capitan Morgan е получило разрешение да предоставя две ежедневни смесени услуги при пазарни условия през летния период (от Иския в **15:10** ч. и от Прочида в **18:00** ч.). От 1 октомври 2011 г. Capitan Morgan е получило разрешение да предоставя три ежедневни смесени услуги при пазарни условия през летния период (от Иския в **15:10** ч. и **18:35** ч.; и от Прочида в **18:00** ч.).

([157]) Например по-малките оператори на морски превози, като Ippocampo, Rumore, Marine Club и Capitan Morgan, са използвали по-малки и по-малко мощни плавателни съдове от тези, използвани от Caremar, които, за разлика от използваните от Caremar, е можело да работят само при добри метеорологични условия.

от конкурентите на Caremar услуги са били предоставяни или само през летния период и дори не ежедневно (какъвто е бил случаят с Ippocampo) ([158]) или във всички случаи са били спирани или отменяни често и по този начин не са могли да осигурят същите равнища на редовност като тези на Caremar (както в случая с Procida Lines) ([159]). Всъщност, според Италия, в периода 2012—2015 г. по маршрута освен Caremar е осъществяло дейност през цялата година само Gestour ([160]). Италия обаче изтъкна, че услугите на Gestour не са сравними с услугите на Caremar по отношение на продължителността на морското пътуване (Caremar е трябвало да предостави услугата с плавателен съд на подводни криле — 15 минути пътуване, докато Gestour е осъществявало дейността с ферибот — 50 минути пътуване).

з) Освен Caremar по маршрута **Прочида —Неапол** е имало още две други корабоплавателни дружества, които са имали разрешение да осъществяват дейност по маршрута: SNAV ([161]) (предоставящо пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле) и Medmar ([162]) (предоставящо смесени услуги с ферибот). Според Италия пътническите услуги, предоставяните от SNAV през цялата година, не са сравними с предоставяните от Caremar, тъй като са предоставяни по различно време на деня.

(186) По отношение на положението на конкурентите по морските маршрути, обслужвани от Caremar в Понцианския архипелаг през периода 2009—2011 г., Италия поясни следното:

а) Освен Caremar по маршрута **Понца — Формиа** е имало само още едно корабоплавателно дружество — Vetor S.r.l. („Vetor“), което е обслужвало две ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле през цялата година съгласно ЗИОУ (отплаване от Понца в 8:30 ч. и от Формиа в 16:00 ч.). Според Италия услугите на Vetor не са били надеждни, тъй като Vetor често е отменяло плаването, особено в случай на лошо време, и във всички случаи не са били сравними със смесените услуги, предоставяни от Caremar, които са гарантирали на жителите ежедневна линия през цялата година, както и за превоза на превозни средства и навло. Що се отнася до пътническите услуги, Италия поясни, че от Caremar се е изисквало да задържа плавателните съдове

([158]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Ippocampo е получило разрешение да предоставя четири смесени услуги през летния период (най-вече само в неделя), а именно от Прочида в **18:45** ч. и в **20:00** ч. и от Поцуоли в **19:20** ч. и **20:50** ч. Тези услуги са останали непроменени и по отношение на разписанията към 1 октомври 2011 г.

([159]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Procida Lines е получило разрешение да предоставя 16 смесени услуги през цялата година, но не винаги ежедневно — 11 при пазарни условия (от Прочида в **5:50** ч., **10:45** ч., **15:25** ч., **17:30** ч., **19:15** ч.; и от Поцуоли в **5:05** ч., **9:25** ч., **13:35** ч., **16:25** ч., **18:25** ч., **20:00** ч.) и пет съгласно ЗИОУ (от Прочида в **4:00** ч. (само в петък), **7:50** ч., **12:40** ч.; от Поцуоли в **7:05** ч., **11:50** ч.). От 1 октомври 2011 г. Procida Lines е получило разрешение да предоставя 15 смесени услуги през цялата година, но не винаги ежедневно — 14 при пазарни условия (от Прочида в **4:00** ч. (само в петък), **7:50** ч., **10:45** ч., **12:40** ч., **15:25** ч., **17:30 ч.,** **19:15** ч.; и от Поцуоли в **5:05** ч., **7:05** ч., **11:50** ч., **13:35** ч., **16:25** ч., **18:25** ч., **20:00** ч.) и една съгласно ЗИОУ (от Прочида в **5:50** ч.). Италия обаче обясни, че тези услуги почти никога не са били предоставяни в периода 2012—2015 г. Например, що се отнася до услугата съгласно ЗИОУ, след като е установено, че Procida Lines не е спазвало ЗИОУ, регион Кампания е отнел услугата, извършвана по ЗИОУ от Procida Lines с Наредба за изпълнение № 18 от 29 февруари 2012 г. и я е възложил на Gestour до 31 декември 2012 г.

([160]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Gestour е предоставяло 13 ежедневни смесени услуги с ферибот (50-минутно пътуване) през цялата година, осем при пазарни условия (от Поцуоли в **6:00** ч., **8:30** ч., **10:35** ч., **12:55** ч.; от Прочида в **6:50** ч., **9:30** ч., **11:20** ч., **17:05** ч.) и пет съгласно ЗИОУ (от Поцуоли в **15:05** ч., **17:55** ч.; **19:50** ч.; от Прочида в **14:05** ч., **18:55** ч.). От 1 октомври 2011 г. Gestour е предоставяло девет ежедневни смесени услуги с ферибот (50-минутно пътуване) през цялата година при пазарни условия (от Поцуоли в **6:00** ч., **8 :30** ч., **10:35** ч., **12:55** ч., **19:50** ч.; от Прочида в **6:50** ч., **9:30** ч., **11:20** ч., **18:55** ч.).

([161]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. SNAV е обслужвало девет ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле съгласно ЗИОУ — две през цялата година (а именно от Прочида в **7:35** ч. и **10:05** ч.) и седем през летния период (а именно от Неапол (Beverello) в **8:20** ч., **12:30** ч., **16:20** ч., **18:40** ч., **18:45** ч.; и от Прочида в **13:50** ч. и **18:00** ч.). От 1 октомври 2011 г. SNAV е обслужвало десет ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле (20-минутно пътуване), от които осем през цялата година съгласно ЗИОУ (а именно от Прочида в **7:30** ч., **10:10** ч., **14:15** ч., **18:05** ч.) и от Неапол (Beverello) в **8:25** ч., **12:30** ч., **16:20** ч. и **19:00** ч.); и две само през лятото при пазарни условия (от Прочида в **11:45** ч. и от Неапол (Beverello) в **18:45** ч.).

([162]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Medmar е обслужвало ежедневно две смесени услуги с ферибот (60-минутно пътуване) съгласно ЗИОУ през цялата година, а именно от Неапол (Calata Massa) в **24:00** ч. и от Прочида в **22:40** ч. От 1 октомври 2011 г. Medmar е обслужвало две смесени услуги съгласно ЗИОУ през цялата година, а именно от Неапол (Calata Massa) в **00:20** ч. и от Прочида в **11:15** ч., и една смесена услуга съгласно ЗИОУ през летния период (не винаги ежедневно) от Прочида в **23:00** ч.

на острова през нощта, за да осигури първото плаване за деня (в 5:30 ч. от Понца) и да гарантира ежедневна линия до континенталната част по причини, свързани с обучение и работа (връщане в Понца в 17:30 ч.). Наличието на плавателни съдове на острова през нощта е имало за цел да осигури и морски транспорт до континенталната част в случай на спешна медицинска помощ, която не е можело да бъде предоставена от спешен въздушен транспорт (например хеликоптери).

б) Освен Caremar по маршрута **Понца — Анцио** е имало само още едно корабоплавателно дружество — Vetor, което е обслужвало две ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле през активния сезон при пазарни условия, докато през неактивния сезон Vetor е извършвало само две плавания в събота съгласно ЗИОУ. Според Италия смесените услуги на Caremar са били оправдани от съображения за социално и икономическо развитие и са имали за цел да осигурят на пътниците с превозни средства възможността да имат двупосочно пътуване от/до Понца през цялата година. Що се отнася до пътническите услуги, Италия поясни, че услугите на Vetor не са били надеждни, тъй като Vetor често е отменяло плаването, особено в случай на лошо време.

в) Освен Caremar по маршрута **Формиа — Вентотене** е имало две други корабоплавателни дружества, които са обслужвали маршрута: Vetor и *Societá Navigazione Arcipelago Ponziano S.r.l.* (SNAP). Vetor е предоставяло една ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле през неактивния сезон и една пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле всеки понеделник през активния сезон — и двете съгласно ЗИОУ. SNAP е предоставяло една ежедневна пътническа услуга през активния сезон с плавателен съд на подводни криле при пазарни условия. Според Италия услугите на Caremar са били необходими, за да позволи на жителите на Вентотене да пътуват до континенталната част по професионални или учебни причини, тъй като Caremar е осигурявало първото пътуване за деня от Вентотене с ферибот в 5:30 ч. и ежедневна пътническа услуга от Вентотене с плавателен съд на подводни криле в 6:45 ч. Освен това, тъй като плавателните съдове на Caremar са оставали през нощта на острова, те са предоставяли възможност за морски транспорт до континенталната част в случай на спешна медицинска помощ.

(187) По отношение на мненията на Medmar (вж. раздел 7.1), Италия определя като частични и непълни направените от Medmar заключения относно еквивалентността на неговите услуги с тези, предоставяни от Caremar. Според Италия Medmar единствено сравнява услугите си с тези, предоставяни от Caremar по определени маршрути, като взема за справка само ежедневната честота на плаванията, без да прави оценка с оглед на разписанието, сезонността, видовете транспорт и тарифите. По-специално, що се отнася до маршрута Иския — Прочида — Поцуоли, Италия подчерта, че Caremar е била единственото дружество, предоставящо достатъчно надеждни услуги за морски транспорт към момента на определянето на ЗИОУ и че маршрутът винаги е бил от съществено значение за отговаряне на нуждите от мобилност на учащите се на двата острова, както и здравните изисквания, свързани с възможността жителите на Прочида да достигнат до болниците в Поцуоли и Иския.

(188) В отговор на твърдението на Medmar, че Caremar не се е нуждаело от никаква компенсация за предоставените услуги, тъй като Medmar също е предоставяло някои услуги съгласно ЗИОУ без компенсация по същите маршрути, Италия поясни, че когато е възложила ЗИОУ, тя е направила това в съответствие с Регламент (ЕИО) № 3577/92, което е позволило хоризонтално предоставяне на ЗИОУ на всички заинтересовани корабособственици. Възлагането на ЗИОУ е извършено на два етапа. Първо, Италия е наложила ЗИОУ на заинтересованите оператори по определени маршрути без компенсация. Второ, при липса на желание от страна на дружествата да обслужват маршрутите без компенсация, регион Кампания е щял да стартира процедура за обществена поръчка с цел да се установи предприятието, на което ще бъде възложен договор за обществена услуга и съответната компенсация. Следователно, според мнението на регион Кампания, Medmar е приело да изпълнява ЗИОУ без компенсация, както е посочено в подписания от дружеството акт за подаване.

(189) Италия твърди, че по принцип предвид възложеното на Caremar ЗИОУ и това, наложено на неговите конкуренти (вж. съображения 182—186), услугите на конкурентите, които са предмет на ЗИОУ, представляват по същество услуги, които конкурентите на Caremar са приели да извършват в контекста на съответните им морски дейности. Въпросните ЗИОУ не са били сравними с тези, които е трябвало да бъдат предоставяни от Caremar, тъй като операторите е можело да бъдат освободени като предоставят на регион Кампания кратко предизвестие, а неизпълнението на ЗИОУ не е подлежало и на налагането на санкции. Накрая, съществуването на тези ЗИОУ, наложени на конкурентите на Caremar, не е довело до премахване на сключения с Caremar договор за обществена услуга с цел да се продължи да се отговаря на нуждите на местните органи от териториално единство, тъй като регион Кампания извършва периодично проверка при преразглеждането на морските програми, като взема предвид както услугите, предоставяни съгласно ЗИОУ, така и сключения с Caremar договор за обществена услуга.

8.2. **Относно приватизацията на Caremar**

(190) Италия заявява, че след искането на Комисията за информация от 26 октомври 2011 г. и мненията на Комисията от 22 декември 2011 г. и 14 март 2012 г. тя е изменила поканата за представяне на оферти за приватизацията на Caremar в съответствие с изискванията на Комисията, целящи да осигурят прозрачност и недискриминацията на процедурата.

(191) Така например е премахната всякаква дискриминация, основана на гражданството на стопанския субект, предлагащ тръжната процедура. Във всички случаи Италия подчертава, че в тръжните спецификации не е имало условие, което да включва поддържане на наетия от Caremar персонал, нито условие, свързано със съществуващите трудови правоотношения с дружеството.

(192) Освен това Италия е променила изискването за допустимост, свързано с икономическия и финансовия капацитет, като е премахнала клаузите, които са позволявали в тръжната процедура да участват само корабоплавателни дружества, като по този начин се позволява максимално участие и най-добро съотношение спрямо икономическите стойности на процедурата. Що се отнася до критерия за възлагане, Италия потвърждава, че критерият за подбор е най-високата нетна цена.

(193) Поради това Италия счита, че макар процесът на приватизация на Caremar да не е замислен като продажба на дялове на фондовата борса, той трябва да се разглежда като прозрачен, безусловен и недискриминационен, като по този начин се гарантира максимално участие.

8.3. **Относно съответствието на новия договор за обществена услуга с критериите по делото Altmark**

(194) Италия твърди, че новият договор за обществена услуга отговаря на четирите критерия по делото *Altmark* поради следните причини:

а) що се отнася до първия критерий по делото Altmark, Италия твърди, че определената в договора обществена мисия се отнася до маршрути за островен каботаж, свързващи континенталната част на Италия с пристанищата на малките острови. Тези маршрути имат за цел да осигурят, по отношение на редовността и честотата, услуга, която е незаменима за икономическото развитие на островите, като в същото време отговарят на основните нужди от мобилност на островните общности, като се гарантира ефективността на конституционно гарантираното право на териториално единство. Освен това в новия договор се определят ясно услугите, които трябва да бъдат извършени, видовете плавателни съдове, които трябва да се използват, времевите интервали, които трябва да се спазват, включително вечерни и нощни плавания, и ограниченията на тарифите, които трябва да се спазват;

б) вторият критерий по делото Altmark не беше оспорен от Комисията в нейното Решение за откриване на процедурата от 2011 г.;

в) като се позовава на третия критерий по делото Altmark Италия изключва всяка възможност Caremar да е получило компенсация, която надвишава необходимото за покриване на всички или на част от разходите, наложени от изпълнението на ЗИОУ, при отчитане на свързаните с тях приходи и разумната печалба от изпълнението на тези задължения. По-специално Италия твърди, че новият договор за обществена услуга включва достатъчно клаузи за възвръщане на предоставени средства, тъй като, както например е предвидено в член 18 от него, озаглавен „*Възстановяване на свръхкомпенсация*“, всяка свръхкомпенсация е трябвало да бъде върната от дружеството в срок от 30 дни от съответното искане. Това се е случило за финансовите 2015 г., 2016 г. и 2017 г., както и 2018 г. и 2019 г., когато в съответствие с предвидената в договора процедура за проверка е открита свръхкомпенсация за тези периоди и тя е възстановена (вж. съображение 96);

г) Италия счита, че четвъртият критерий по делото Altmark също е изпълнен, тъй като възлагането на договора за обществена услуга е било предмет на прозрачна и състезателна процедура за възлагане на обществена поръчка, с участието на няколко оператора, която създава условия за избор на оферента, способен да предостави услугите при най-ниските възможни разходи. Във връзка с опасенията на Комисията относно обвързването на новия договор за обществена услуга с приватизацията на Caremar, Италия пояснява, че в проекта на тръжната документация са направени всички необходими корекции, въз основа на искането на Комисията, за да бъдат приведени в съответствие със съответната законодателна рамка.

8.4. **Върху рисковата премия от 6,5 %, определена в Решение 111/2007 от 2010 г. и 10,55 %, прилагани за новия договор за обществена услуга**

(195) В Решението за откриване на процедурата от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че рисковата премия от 6,5 % изглежда не отразява по подходящ начин равнището на риска, като се има предвид, че не би изглеждало, че операторите поемат рисковете, които обикновено се поемат при обслужването на морски транспортни услуги (вж. съображение 247 от Решението за откриване на процедурата от 2011 г.).

(196) Според Италия предварителните заключения на Комисията изглежда се основават на погрешно тълкуване на параметъра на рисковата премия. Рисковата премия не представлява компенсация за покриване на разходите, които операторът би трябвало да поеме така или иначе при извършване на дейността си, тъй като в противен случай дейността би била на загуба. Италия твърди, че нито един предприемач не би решил да предприеме дейност с единствената цел да покрие разходите си. Всъщност в третия критерий по делото Altmark се предвижда разумна възвръщаемост на капитала (печалба), която би била необходима на едно типично предприятие, за да се прецени дали да се предоставят УОИИ за цялата продължителност на периода на възлагане. Поради това въпросната рискова премия е възнаграждението необходимо за освобождаване от ЗИОУ, която се начислява на предприемача, който поема и управлява стопанския риск.

(197) Италия подчертава, че рисковата премия се определя чрез макроикономически анализи, при които на референтната държава или област за съответния сектор се приписва средна рискова премия. Според IESE Business School 6,4 % биха били подходяща рискова премия за Италия. Следователно тази премия е напълно в съответствие с рисковата премия от 4 %, определена в Решение 111/2007, с увеличение от 2,5 % за неизключителни услуги (рискова премия от 6,5 %). Италия пояснява, че рисковата премия от 6,5 % съответства и на нормата на възвръщаемост на инвестирания капитал, получена от Caremar през 2009 г. през първата година от удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение. Освен това Италия се позовава на решението на Комисията от 13 юни 2017 г. относно бързата пътническа морска линия в Италия между Месина и регион Калабрия, в което методиката за изчисляване, при която фиксираните 8 % се използват като очаквана ставка на възнаграждението, не е оспорено. По-специално в последния случай Комисията е приела ставка от 8 %, която се състои от рисковата премия от 6,5 %, посочена в Решение 111/2007, предвид факта, че договорът не включва предоставяне на изключителни права, плюс допълнително увеличение от 1,5 % с оглед на краткия срок на договора.

(198) Ставката (брутна) от 6,5 % се използва до 2015 г., като впоследствие в новия договор за обществена услуга нормата на възвръщаемост на инвестирания капитал, взета предвид за целите на компенсацията, е определена на 10,55 %, което се счита за разумна печалба с оглед на поетия от Caremar риск при предоставянето на услугите, извършвани по ЗИОУ. Италия твърди, че ставката е по-висока от предишните договори — в които е определена ставка от 6,5 % — поради високия предприемачески риск, на който е изложен Caremar поради вероятното недостатъчно компенсиране, което може да възникне през деветте години на продължителност на новия договор за обществена услуга (например променливост на цените на горивата). Италия посочва, че съгласно новия договор за обществена услуга Caremar поема изцяло всяка недостатъчна компенсация, равна или по-ниска от 5 % от общата компенсация, но също така е изложена на риск от недостатъчно компенсиране над 5 % от общата компенсация. Всъщност предвидения в член 17 от новия договор за обществена услуга механизъм за възстановяване на баланса не е задължителен (преразглеждането на ключовите параметри на компенсацията е само „разрешено“, което означава, че регион Кампания не е задължително да го приеме) и предвид неговите характеристики (т.е. липса на обратно действие, възможност за коригиране на компенсацията само чрез промени в параметрите на предоставяне на

услугата) е налице само ограничен ефект върху икономическото равновесие на договора. Според Италия Caremar i) поема всяко недостатъчно компенсиране (дори по-високо от 5 % от общата компенсация), възникнало през първите три години от договора и през последните три години от договора, като се има предвид, че механизмът за възстановяване на баланса се занимава само с параметрите на компенсацията свързани с предоставянето на услугата и само за в бъдеще; ii) поема всяко недостатъчно компенсиране, равно или по-ниско от 5 %, възникнало през оставащите шест години от договора; и iii) може да поеме недостатъчно компенсиране над 5 % през всичките или някои от останалите шест години от договора, ако механизмът за възстановяване на баланса не е активиран или е активиран само за три от шестте години.

8.5. **Относно съответствието на новия договор за обществена услуга с Рамката за УОИИ от 2011 г.**

(199) Италия пояснява, че услугата е възложена след открита, прозрачна и недискриминационна процедура за възлагане на обществена поръчка. Услугата по осъществяване на морска линия между островите в Неаполския залив осигурява териториално единство, като предоставя мобилност за жителите, които използват услугата ежедневно за работа и учебни нужди. В такива случаи предоставяната услуга не е сравнима по отношение на редовността и честотата на линиите, както и по отношение на вида на плавателния съд. Освен това размерът на компенсацията не надвишава това, което е необходимо за покриване на разходите, възникнали при изпълнение на ЗИОУ, като се отчита разумна печалба; Накрая, размерът на компенсацията е бил определен в контекста на тръжна процедура въз основа на посочените в Решение 111/2007 критерии.

(200) В този контекст Италия твърди, че са въведени механизми (например чрез член 17 от договора за обществена услуга — проверка на икономическото и финансовото равновесие — и член 18 от договора за обществена услуга — възстановяване на свръхкомпенсация) с цел да се предотврати свръхкомпенсацията на Caremar съгласно точка 49 от Рамката за УОИИ от 2011 г.

(201) Освен това по отношение на това дали е проведена обществена консултация преди сключването на новия договор за обществена услуга съгласно точка 14 от Рамката за УОИИ от 2011 г., Италия подчертава, че определението на стратегическите планове за морските връзки на регионалните УОИИ в регион Кампания е резултат от сложен процес на вземане на решения, включващ, наред с други, заинтересованите местни органи и търговски сдружения. Регион Кампания редовно проверява ситуацията на пазара и адекватността на обществените услуги спрямо нуждите, изразени от местните органи и ползвателите, посредством задълбочени и редовно актуализирани проучвания на пазара.

8.6. **Относно приоритета за акостиране и мерките, установени със Закон 163/2010**

(202) Италия поясни, че всички фериботни оператори, включително Caremar, плащат редовни такси на съответните пристанищни органи за акостиране. По отношение на приоритета за акостиране обаче Италия признава, че Caremar не е платило никаква допълнителна такса. Италия заявява, че разпоредбата за приоритета за акостиране никога не е била прилагана. Приоритетът за акостиране не се заплаща; следователно мярката осигурява регулаторно предимство, което не включва прехвърляне на държавни ресурси и се отнася само за маршрути, обхванати от ЗИОУ. Поради това според Италия мярката не представлява държавна помощ.

(203) По отношение на мерките, предвидени в Закон 163/2010, Италия изтъква, че Caremar е получило 2 115 000 EUR, които са били използвани изключително за модернизация на корабите му, за да отговарят на международните разпоредби за безопасност ([163]), и никога не са били използвани за ликвидни цели. Освен това по отношение на данъчните предимства Италия пояснява, че Caremar не се е възползвало от тези предимства, като се има предвид, че що се отнася до средствата на FAS, те не са били изплатени на Caremar. По-специално Италия поясни, че с член 1, алинея 5*б* от Закон 163/2010 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, в случай че бюджетните кредити са били недостатъчни и че ресурсите на FAS не са били предназначени за допълнителна компенсация за Caremar или SNAV/Rifim (или което и да е друго дружество от бившата Tirrenia Group или съответните им приобретатели).

9. **Оценка**

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

(204) 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“.

(205) 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 нарушават или да заплашват да нарушат конкуренцията;

г) да засяга търговията между държавите членки.

(206) Комисията отбелязва, че приоритетът за акостиране е неразривно свързан с извършването на УОИИ от Caremar и неговия приобретател SNAV/Rifim. Поради това тази мярка ще бъде оценена съвместно със съответната компенсация за обществена услуга, предоставена на тези дружества (вж. раздели 9.1.1 и 9.1.2).

(207) Освен това Комисията отбелязва, че новият договор за обществена услуга между Италия и Caremar следва да се оценява съвместно с приватизацията на Caremar. 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 Caremar, за да изпълни ЗИОУ, определени в този договор за обществена услуга. По време на тръжната процедура не е имало възможност за подаване на отделни оферти за приватизацията на Caremar и новия договор за обществена услуга.

9.1.1. *Компенсацията за обществена услуга и приоритетът за акостиране, предоставени на Caremar от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г. съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен*

9.1.1.1. Държавни ресурси

(208) Италия е възложила на Caremar обслужването на услугите за морски транспорт по конкретни 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 Caremar е изплатена от собствения бюджет на държавата и на региона Кампания. Следователно компенсацията за обществена услуга за Caremar може да бъде приписана на държавата и се предоставя чрез държавни ресурси.

([163]) Caremar е разпределило 141 000 EUR от посочена сума за модернизация на два от плавателните съдове, които по-късно са прехвърлени безплатно на Laziomar (Quirino и Tetide). Останалата сума в размер на 705 000 EUR е била използвана за модернизация на кораб, който все още е собственост на Caremar.

(209) Комисията отбелязва, че според Италия всички фериботни оператори плащат на съответните пристанищни органи редовни такси за акостиране, но Caremar 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 99), той може да бъде приписан на държавата.

9.1.1.2. Избирателност

(210) За да бъде квалифицирана като държавна помощ, дадена мярка трябва да бъде избирателна. Една мярка е избирателна, ако се възлага само на определени предприятия, докато други предприятия в сходно правно и фактическо положение в рамките на същия сектор или други сектори (като се има предвид, че всички стопански субекти трябва по принцип да покриват собствените си разходи), няма да получат същото предимство. Компенсацията за обществена услуга за предоставянето на въпросните морски услуги се предоставя единствено на Caremar, поради което тя е избирателна ([164]). Тъй като приоритетът за акостиране се предоставя единствено на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Caremar, той също е избирателен.

9.1.1.3. Икономическо предимство

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

(212) По-специално в решението си по делото *Altmark* 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 ЗИОУ 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.

(213) 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 ЗИОУ 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 цялостно или частично покриване на разходите, направени при изпълнението на ЗИОУ, като се отчитат съответните приходи плюс разумна печалба за изпълнението на тези задължения („трети критерий по делото *Altmark*“);

— в случаите, когато предприятието, което изпълнява задълженията във връзка със ЗИОУ, не е избрано вследствие на процедура за обществена поръчка, която би позволила да се избере изпълнител, способен да извърши услугите на най-ниската цена, размерът на нужната компенсация трябва да се определи въз основа на анализ на разходите, които биха възникнали, ако типично предприятие, добре управлявано и подходящо оборудвано с транспортни средства, така че да може да отговаря на необходимите изисквания на обществената услуга, изпълнява тези задължения, вземайки под внимание съответните приходи и приемлива печалба за изпълнение на задълженията („четвърти критерий по делото *Altmark*“).

(214) В своето Съобщение за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес ([165]) („Съобщението за УОИИ“) Комисията уточни начина, по който се прилагат критериите от решението по делото Altmark.

([164]) Решение от 13 декември 2017 г., *Гърция/Комисия*, T-314/15, ECLI:EU:T:2017:903, т. 79.

([165]) 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).

(215) 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. В този случай Комисията първо ще оцени спазването на четвъртия критерий по делото *Altmark* .

(216) 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.

(217) За нито едно от удълженията на срока на действие на първоначалното споразумение в периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г. Caremar не е избрано след публична тръжна процедура, която би позволила поверяването на услугата при най-ниска цена за общността. Италия просто е продължила системата, която вече е била в сила, като е удължила срока на действие на първоначалното споразумение и по този начин дава право на предварително установения оператор да продължи да получава компенсация за изпълнението на ЗИОУ.

(218) Освен това Италия не предостави на Комисията никакви доказателства, 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.

(219) Във връзка с компенсацията, предоставена съгласно първоначалното споразумение, чийто срок е удължен, Caremar предостави информация относно прилагането на критериите по делото Altmark. Що се отнася до довода на Caremar, че четвъртият критерий по делото Altmark е изпълнен, тъй като компенсацията е изчислена въз основа на разходите на ефективно предприятие (вж. съображение 140), поради причините, обяснени в съображения 220—222, Комисията счита, че предоставената информация не е достатъчна, за да отговори на правния стандарт на посоченото условие, както е представено в Съобщението за УОИИ (вж. по-специално точки 69—76).

(220) Първо, фактът, че Caremar е имало по-ниски разходи в сравнение със своите конкуренти, сам по себе си не е достатъчен критерий, за да се счита Caremar, че добре управлявано предприятие. По-ниските разходи може да се дължат и на амортизацията на активи (например плавателни съдове), която представлява счетоводен метод за изчисляване на стойността на активите на дружеството във времето и следователно не може да се използва за измерване на ефективността на дружеството.

(221) Второ, твърдението, че Caremar е използвало работната си сила за максималния брой часове, позволен от трудовия договор, като по този начин е оптимизирало съотношението между разходите за персонал и ефективността на персонала, не е потвърдено с каквато и да е информация за представителни за производителността аналитични съотношения, нито такава практика по отношение на експлоатацията на работната сила на Caremar е сравнена със структурите на разходите на други предприятия в сектора.

(222) Трето, Caremar твърди, че въпреки значителното увеличение на цените на горивата през периода на удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение, то е продължило да предлага ЗИОУ на най-ниските тарифи на пазара и без да изисква корекция на компенсацията. Комисията счита, че този довод не е достатъчен, за да счита Caremar за ефективно предприятие. Caremar не е предоставило никаква допълнителна информация, показваща например въздействието на тази практика върху финансовите отчети на дружеството, нито е сравнило структурата на разходите си със структурите на разходите на други предприятия в сектора. Поради това Caremar не е установило референтен показател, спрямо който може да се оцени предполагаемото ефективно управление на неговата услуга.

(223) Поради това Комисията заключава, че в настоящия случай четвъртият критерий по делото *Altmark* не е изпълнен във връзка с удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение.

(224) Тъй като в настоящия случай четирите критерия по делото *Altmark* не са изпълнени кумулативно, Комисията достига до заключението, че компенсацията за обслужване на морските маршрути съгласно удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение, предоставя на Caremar икономическо предимство.

(225) По отношение на приоритета за акостиране Комисията първо припомня, че в поне два от случаите AGCM е преценил, че тази мярка има икономическа стойност ([166]). Въпреки това Caremar не плаща никаква такса за приоритета за акостиране. Комисията обаче 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 този приоритет за акостиране позволява по-бърза процедура за заставане на док, ползвателите на услугата за морски транспорт могат да предпочетат 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 все пак представлява икономическо предимство за Caremar.

9.1.1.4. Ефект върху конкуренцията и търговията

(226) 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 ([167]). Достатъчно е бенефициерът на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари ([168]).

(227) 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 ([169]) на Съвета и на Регламент (ЕИО) № 3577/92, с които се либерализират съответно пазарите на международния морски транспорт и морския каботаж. 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.

9.1.1.5. Заключение

(228) Тъй като са изпълнени всички критерии, посочени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията заключава, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на Caremar през периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г. въз основа на последователното удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение, както и приоритетът за акостиране за маршрутите, предмет на обществена услуга, представляват държавна помощ за Caremar.

9.1.1.6. Нова или съществуваща помощ

(229) На първо място Комисията отбелязва, че в настоящото решение не се оценява компенсацията, предоставена (към онзи момент) на Caremar за изпълнението на задълженията за извършване на морска обществена услуга до края на 2008 г. (вж. съображение 17). 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 Регламент (ЕИО) № 3577/92 е предмет на Решение (ЕС) 2020/1411 (вж. съображение 25).

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

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

([168]) Дело от 30 април 1998 г., *Het Vlaamse Gewest/Комисия*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([169]) 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 от 31.12.1986 г., стр. 1).

(230) В съответствие с член 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([170]) 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 в член 108, параграф 3 от ДФЕС се предвижда, че Комисията следва да бъде информирана в разумен срок за всякакви планове за предоставянето или изменението на съществуващата помощ и те не могат да се прилагат, докато процедурата не доведе до постановяването на окончателно решение ([171]). В съответствие с позицията на европейските съдилища ([172]) Комисията счита, че изменението (т.е. удължаването) на срока на действие на мярка 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. Тази обосновка се отнася за първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, което е било предназначено за правно основание за временните удължения на срока (т.е. до приватизацията на Caremar, обявена през 2009 г., вж. съображение 29) на ЗИОУ, за които е предоставена компенсация, възложени на Caremar съгласно първоначалното споразумение.

(231) Поради горепосочените причини Комисията счита, че независимо дали компенсацията, предоставена (към онзи момент) на Caremar до края на 2008 г., е била квалифицирана като съществуваща помощ с Решение (ЕС) 2020/1411, компенсацията за обществена услуга, предоставена на Caremar от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г. въз основа на последвалото удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение следва да се счита за нова помощ. Това заключение се отнася и за приоритета за акостиране, приложим през посочения период.

9.1.2. *Възлагане на новия договор за обществена услуга, обвързан с приватизацията на Caremar*

(232) За да се достигне до заключение дали възлагането на новия договор за обществена услуга, обвързан с приватизацията на Caremar, представлява предимство за Caremar и неговия приобретател по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията трябва да оцени спазването на критериите по делото Altmark (вж. съображение 213).

9.1.2.1. Първи критерий по делото Altmark

(233) Комисията припомня, че съгласно правото на Съюза няма унифицирано и точно определение на услуга, която може да представлява УОИИ, нито по смисъла на първия критерий по делото Altmark, нито по смисъла на член 106, параграф 2 от ДФЕС ([173]). 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.

(234) 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 ниво или при изискваните условия.

([170]) 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 от 24.9.2015 г., стр. 9).

([171]) Дело от 26 октомври 2016 г., *P DEI и Комисия/Alouminion tis Ellados*, C-590/14, ECLI:EU:C:2016:797, т. 45.

([172]) Решение от 6 март 2002 г. (съединени дела), *Territorio Histórico de Álava — Diputación Foral de Álava* (T-127/99), *Comunidad Autónoma del País Vasco и Gasteizko Industria Lurra, SA* (T-129/99) *и Daewoo Electronics Manufacturing España, SA* (T-148/99) */Европейска комисия*, ECLI: EU:T:2002:59, т. 175.

([173]) Дело T 289/03 *BUPA и други/Комисия* [2008 г.] ECR II 81, т. 96. Вж. също Заключение на генералния адвокат Tizzano по дело C 53/00 *Ferring*, ECR I 9069 и Заключение на генералния адвокат Jacobs по делото C 126/01, *GEMO*, [2003 г.] ECR I 13769.

(235) В областта на каботажа подробните правила на Съюза, уреждащи ЗИОУ, са определени в Регламент (ЕИО) № 3577/92, а по отношение на целта за оценка на потенциалната държавна помощ за предприятия, които се занимават с морски транспорт — в Насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт („Насоките за морския транспорт“) ([174]).

(236) Съгласно член 4, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3577/92:

„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.“

(237) В член 2, параграф 3 от Регламент (ЕИО) № 3577/92 се определя, че договор за обществена услуга може да обхваща: транспортни услуги, отговарящи на установените норми за продължителност, регулярност, капацитет и качество; допълнителни транспортни услуги; транспортни услуги при определени цени и условия, най-вече за някои категории пътници или за някои маршрути; приспособяване на услугите към действителните нужди.

(238) 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.

(239) От установената съдебна практика следва, че ЗИОУ могат да бъдат налагани само ако са обосновани от изискването да се гарантират подходящи и редовни услуги в областта на морския транспорт, които не могат да бъдат осигурени само от пазарните механизми ([175]). В съобщението относно тълкуването на Регламент (ЕИО) № 3577/92 ([176]) 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 Регламент (ЕИО) № 3577/92 ЗИОУ се определя като *„задълженията, 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“*.

(240) В съответствие със съдебната практика ([177]), 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:

а) дали е налице **търсене от страна на ползвателите**;

б) дали това търсене не е било в състояние да бъде удовлетворено от пазарните оператори при липса на задължение, наложено от публичните органи **(наличие на неефективност на пазара)**;

в) дали прибягването до обикновени ЗИОУ е било недостатъчно за преодоляването на тази липса (**подход, водещ до най-малко вреди)**.

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

([175]) Решение от 20 февруари 2001 г., *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) и други и Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([176]) 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), (COM(2014) 232 final от 22.4.2014 г.).

([177]) Решение от 1 март 2017 г., *Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM)/Комисия*, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, т. 130 и 134.

Търсене от страна на ползвателите

(241) Съгласно новия договор за обществена услуга на Caremar е възложено предоставянето на услуги за морски транспорт по разписание на пътници, превозни средства (включително спасителни превозни средства) и пощенски пратки, по предварително определени тарифи, с фериботи и бързи плавателни съдове (което означава TMV в случай на смесени услуги или с плавателни съдове на подводни криле в случай на услуги само за пътници) съгласно разписания, посочени в програмата за морски транспорт, определена от регион Кампания, както е представено в раздел 3.3.1. ЗИОУ, наложени на Caremar, се отнасяха до обслужваните пристанища, вида на плавателните съдове, предназначени за морските транспортни линии, обслужвани в рамките на режима на обществена услуга, честотата, разписанието и непрекъснатостта на услугата, качеството на услугата и максималните тарифи, които трябва да се начисляват (вж. съображения 83—91).

(242) Комисията отбелязва, че наложените на Caremar ЗИОУ съгласно новия договор за обществена услуга имат за цел да осигурят териториално единство между континенталната част и островите чрез задоволяване на транспортните нужди на местното население (главно нужди от работа и обучение) посредством редовни и надеждни услуги за морски транспорт (вж. съображение 199). Комисията счита, че това действително са легитимни цели от обществен интерес.

(243) Що се отнася до нуждите на местното население Италия поясни, че тези нужди са останали съществено непроменени през годините, както се вижда от обществените консултации, проведени от регион Кампания през периодите 2006—2007 г. и 2010—2011 г. (вж. съображение 179), които потвърждават, че жителите на островите в Неаполския залив разчитат на морския транспорт за ежедневното си пътуване до континенталната част. В това отношение Комисията отбелязва, че ситуацията с морския превоз в Неаполския залив е много особена поради изключително високата гъстота на населението на островите Капри, Иския и Прочида, както е пояснено от Италия (вж. съображение 182).

(244) Горепосоченото се потвърждава от предоставените от Италия подробни статистически данни за всеки отделен маршрут по отношение на пътниците, превозните средства и навлото, транспортирани от Caremar през периода 2009—2021 г., които показват, че обслужваните от Caremar маршрути се характеризират със значително търсене, което остава стабилно във времето (вж. съображение 174).

(245) Като се има предвид, че търсенето от страна ползвателите е било стабилно във времето, включително през двете години преди на Caremar да бъдат възложени ЗИОУ съгласно новия договор за обществена услуга, Италия, и по-специално съответните регионални органи, са счели правилно, че има истинско търсене на морски пътнически и смесени услуги по маршрутите в Неаполския залив, свързващи островите Капри, Иския и Прочида с континенталната част (Неапол, Сорето и Поцуоли).

Наличие на неефективност на пазара

(246) 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“ ([178]). Следователно Комисията трябва да проучи дали услугата би била неподходяща, ако предоставянето ѝ бъде оставено само на пазарните механизми. 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“.

(247) Тъй като по обхванатите от новия договор за обществена услуга маршрути са осъществявали дейност други корабоплавателни дружества (вж. съображение 184), Комисията ще оцени конкурентното положение на всеки от тези маршрути преди сключването на новия договор за обществена услуга с цел да провери дали предоставяните от тези оператори услуги са били равностойни на тези, които Caremar е трябвало да предоставя съгласно новия договор за обществени услуги, и биха били достатъчни, за да осигурят териториално единство между островите (Капри, Иския и Прочида) и континенталната част.

([178]) Решение от 20 февруари 2001 г., *Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) и други и Administración General del Estado*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

(248) В това отношение Комисията отбелязва на първо място, че морският транспорт до/от островите в Неаполския залив се използва от жителите на тези острови като местен транспорт, който им позволява много чести линии до континенталната част. Всъщност, както е пояснено от Италия (съображение 182), изключително високата гъстота на населението на островите Капри, Иския и Прочида ги прави като континентална област. Тази ситуация изисква морският транспорт да бъде почти толкова често, колкото местния сухопътен транспорт, за да се задоволят нуждите на студентите и работниците, пътуващи ежедневно до/от континенталната част. При оценката за наличието на неефективност на пазара трябва надлежно да се вземе предвид тази конкретна характеристика.

(249) На таблица 10 е показано конкурентното положение на осемте маршрута, обслужвани от Caremar в периода 2012—2015 г., т.е. преди възлагането на новия договор за обществена услуга, въз основа на информацията, предоставена от конкурентите на Caremar в техните мнения (вж. съображения 150, 151, 161 и 168) и от Италия (вж. съображение 184). В съображения 250—259 Комисията представя своята оценка на конкурентната ситуация, показана в таблица 10.

Таблица 10

Положение по отношение на конкуренцията по маршрутите, обслужвани от Caremar през периода 2012—2015 г.

Маршрут	Caremar	Конкуренти
Капри/ Сорento	Смесени услуги с TMV през цялата година: осем ежедневни плавания (от Капри в 7:00 ч., 8:40 ч., 13:35 ч. и в 18:45 ч.; и от Сорento в 7:45 ч., 9:25 ч., 14:30 ч. и в 19:25 ч.).	**NLG:** само пътнически услуги. **Aligruson:** смесени услуги, но само през летния период (от Сорento в 11:30 ч. и 14:00 ч.; и от Капри в 12:30 ч. и 18:05 ч.) при пазарни условия. **SNAV:** смесени услуги, но само през летния период (от Капри в 7:35 ч., 9:15 ч., 12:10 ч., 15:55 ч., 17:40 ч. и 18:05 ч.; и от Сорento в 8:10 ч., 11:25 ч., 13:50 ч., 16:35 ч.) при пазарни условия.
Капри/ Неапол	Смесени услуги с TMV през цялата година: шест ежедневни плавания (от Неапол в 5:35 ч., 12:00 ч., 17:25 ч.; и от Капри в 10:20 ч., 15:35 ч. и 20:15 ч.). Смесени услуги с ферибот през летния период: шест ежедневни плавания (от Неапол в 7:25 ч., 13:00 ч., 18:35 ч.; и от Капри в 5:40 ч., 9:20 ч., 14:50 ч.). Смесени услуги с ферибот през зимния период: шест ежедневни плавания (от Неапол в 9:00 ч., 14:20 ч.; и от Капри в 6:45 ч., 11:00 ч., 16:15, 20:10 ч.). Смесени услуги с TMV от 1 юни до 30 септември: две ежедневни услуги (от Неапол в 21:35 ч. и от Капри в 23:50 ч.).	**SNAV:** само пътнически услуги. **NLG:** само пътнически услуги. **Neapolis:** само пътнически услуги.
Иския/ Неапол	Смесени услуги с ферибот през цялата година: четири ежедневни плавания (**от Иския** в **8:45 ч.**; **13:50 ч.**; и **от Неапол** в **15:45 ч.** и **20:15 ч.**). Пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле през цялата година: едно ежедневно плаване (**от Неапол** в **14:45 ч.**).	**Medmar:** само смесени услуги, предимно през летния сезон. Четири ежедневни плавания през цялата година (**от Неапол** в **8:35 ч.**, **14:10 ч.** и **18:30 ч.**; и **от Иския** в **17:00 ч.** (през лятото) или в 16:35 ч. (през зимата), всички съгласно ЗИОУ. **Alilauro:** само пътнически услуги, предимно през летния сезон. Само пет ежедневни плавания през цялата година (**от Иския** в **6:30 ч.**, **9:25 ч.**, **19:55 ч.**; и **от Неапол** в **7:35 ч.** и **20:10 ч.**), всичките пет съгласно ЗИОУ.

Маршрут	Caremar	Конкуренти
Иския/ Прочида/ Неапол	Смесени услуги с ферибот през цялата година: десет ежедневни плавания (от Неапол в 6:25 ч. (с отплаване от Прочида в 7:30 ч.), 10:45 ч. (с отплаване от Прочида в 11:50 ч.), 15:10 ч. (с отплаване от Прочида в 16:20 ч.), 17:30 ч. (с отплаване от Прочида в 18:35 ч.), в 19:30 ч. (с отплаване от Прочида в 20:30 ч.); в 21:55 ч. (с отплаване от Прочида в 23:00 ч.); от Иския в 12:55 ч. (с отплаване от Прочида в 13:35 ч.); 15:20 ч. (с отплаване от Прочида в 15:50 ч.), 17:20 ч. (с отплаване от Прочида в 17:50 ч.), 19:25 ч. (с отплаване от Прочида в 20:30 ч.). Смесени услуги с ферибот в периода 15 юни — 15 септември: две ежедневни плавания (от Иския в 7:00 ч. (с отплаване от Прочида в 7:25 ч.); и от Неапол в 9:25 ч. (с отплаване от Прочида в 10:30 ч.). Пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле през цялата година: девет ежедневни плавания (**от Неапол** в **8:40 ч.** (с отплаване в 9:30 ч. от Прочида), в **11:45 ч.** (с отплаване в 12:25 ч. от Прочида), в **13:10** ч. (с отплаване в 13:50 ч. от Прочида), **18:15** ч. (с отплаване в 18:55 ч. от Прочида); **от Иския** в **6:45 ч.** (с отплаване в 7:05 ч. от Прочида), **10:15 ч.** (с отплаване в 10:35 ч. от Прочида), **13:00** ч. (с отплаване в 13:15 ч. от Прочида), **14:30** ч. (с отплаване в 14:55 ч. от Прочида), **16:25** ч. (с отплаване в 16:45 ч. от Прочида). Пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле в периода 1 юни —30 септември: две ежедневни плавания (**от Иския** в **19:35 ч.** (с отплаване в 20:00 ч. от Прочида); и **от Неапол** в **21:05 ч.** (с отплаване в 21:50 ч. от Прочида).	**Medmar:** смесени услуги с ферибот: — две ежедневни услуги през цялата година съгласно ЗИОУ (от Иския в 6:25 ч. (с отплаване от Прочида в 7:25 ч.) и 10:35 ч. (с отплаване от Прочида в 11:15 ч.); и — една (не винаги ежедневна) през летния период съгласно ЗИОУ (от Иския в 22:20 ч. (с отплаване от Прочида в 23:00 ч.). Според Италия обаче Medmar почти никога не е предоставяло през периода 2012—2015 г. услугите по маршрута Иския — Прочида — Неапол. **SNAV:** пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле: — седем ежедневни плавания съгласно ЗИОУ през цялата година (**от Неапол** в **8:25 ч.** (с отплаване от Прочида в 9:05 ч.), **16:20** ч. (с отплаване от Прочида в 17:00 ч.), **19:00** ч. (с отплаване от Прочида в 19:40 ч.); и **от Иския** в **7:10 ч.** (с отплаване от Прочида в 7:30 ч.), **9:45 ч.** (с отплаване от Прочида в 10:10 ч.), **13:50** ч. (с отплаване от Прочида в 14:15 ч.), **17:40** ч. (с отплаване от Прочида в 18:05 ч.); и — едно ежедневно плаване при пазарни условия през летния период (**от Иския** в **11:25 ч.** (с отплаване от Прочида в 11:45 ч.).

Маршрут	Caremar	Конкуренти
Иския/ Прочида/ Поцуоли	Смесени услуги с ферибот през цялата година: шест ежедневни плавания (**от Поцуоли** в **10:15 ч.** (с отплаване от Прочида в 10:55 ч.), в **14:00** ч. (с отплаване от Прочида в 14:30 ч.) и **18:55** ч. (с отплаване от Прочида в 19:35 ч.); и **от Иския** в **8:35 ч.** (с отплаване от Прочида в 9:00 ч.), **11:30 ч.** (с отплаване от Прочида в 11:55 ч.), **17:30** ч. (с отплаване от Прочида в 18:00 ч.). Смесени услуги с ферибот през периода 16 септември — 14 юни: две ежедневни плавания (**от Иския** в **7:20 ч.** (с отплаване от Прочида в 7:50 ч.); и **от Поцуоли** в **9:00 ч.** (с отплаване от Прочида в 9:40 ч.).	**Medmar:** смесени услуги в ферибот, предимно без междинно спиране в Прочида. Само четири ежедневни плавания с междинно спиране в Прочида (**от Иския** в **2:30 ч.** и **18:55 ч.**; и **от Поцуоли** в **4:10 ч.** и **20:30 ч.**), всички съгласно ЗИОУ и през цялата година.
Иския/ Прочида	В допълнение към услугите, предоставяни по маршрутите Иския — Прочида — Поцуоли и Иския — Прочида — Неапол — една ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле (**от Прочида** в **15:30 ч.**).	**SNAV:** в допълнение към осемте плавания (пътнически услуги), предоставени по маршрута Иския — Прочида — Неапол, SNAV е предоставяло по маршрута Иския — Прочида: — една ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле през цялата година съгласно ЗИОУ (**от Прочида** в **13:15 ч.**); — една ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле през цялата година при пазарни условия (**от Иския** в **8:30 ч.**); — шест ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле през летния период при пазарни условия (**от Прочида** в **7:50 ч.**, **11:00 ч.**, **17:50 ч.**, **19:20 ч.**; и **от Иския** в **18:30 ч.** и **19:45** ч.). **Medmar:** плавания, предоставени като част от посочените по маршрутите Иския — Прочида — Поцуоли и Иския — Прочида — Неапол. **Ippocampo/Rumore/Capitan Morgan**: смесени услуги при пазарни условия, но предимно през летния период и не винаги ежедневно. Обслужването е много нестабилно, тъй като тези оператори са използвали тип плавателни съдове, които могат да работят само при добри метеорологични условия.
Прочида/ Поцуоли	В допълнение към услугите, предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Поцуоли — две ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле (15-минутно пътуване) през цялата година (**от Прочида** в **8:10 ч.** и **от Поцуоли** в **8:50 ч.**).	**Gestour:** девет ежедневни смесени услуги с ферибот (50-минутно пътуване) през цялата година при пазарни условия (**от Поцуоли** в **6:00 ч.**, **8:30 ч.**, **10:35 ч.**, **12:55 ч.**, **19:50** ч.; **от Прочида** в **6:50 ч.**, **9:30 ч.**, **11:20 ч.**, **18:55** ч.). **Ippocampo:** четири смесени услуги при пазарни условия през летния период, предимно само в неделя (от Прочида в 18:45 ч. и в 20:00 ч. и от Поцуоли в 19:20 ч. и 20:50 ч.). **Procida Lines:** според Италия Procida Lines не е осигурило обслужване по маршрута в периода 2012—2015 г.

Маршрут	Caremar	Конкуренти
Прочида/ Неапол	В допълнение към услугите, предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Неапол — четири ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле (40-минутно пътуване) през цялата година (**от Прочида** в **6: 35 ч.** и **9:20 ч.**; и **от Неапол** в **7:30 ч.** и в **17:45 ч.**).	**SNAV:** пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле в допълнение към услугите, предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Неапол: — една ежедневна услуга през цялата година съгласно ЗИОУ (**от Неапол** в **12:30 ч.**); и — две ежедневни през летния период при пазарни условия (от Неапол в 18:45 ч.). **Medmar:** смесени услуги с ферибот в допълнение към тези, предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Неапол: — една ежедневна услуга през цялата година съгласно ЗИОУ (от Неапол в 00:20 ч.).

(250) Въз основа на информацията, предоставена в таблица 10, Комисията счита, че услугите, предлагани от конкурентите, считано от 1 октомври 2011 г., по маршрутите, които ще бъдат обслужвани от Caremar в Неаполския залив в рамките на новия договор за обществена услуга, не са взаимозаменяеми с тези, предлагани от Caremar, поради значителните разлики във вида, редовността и капацитета на предлаганите услуги, както е посочено по-долу (вж. съображения 251—259).

(251) Що се отнася до маршрута **Капри — Соренто**, Комисията отбелязва, че Caremar е било единственият оператор, който е предоставял смесени услуги по този маршрут през цялата година. Всъщност, от една страна, NLG е предоставяло само пътнически услуги, а от друга, операторите, които са предоставяли и смесени услуги (Aligruson и SNAV), са били активни само през летния сезон. Нямало е оператор, който да осигурява смесени транспортни услуги между Капри и Соренто през зимата, поради което жителите на острова / собствениците на магазини / студентите са нямали възможност да качат собственото си превозно средство на ферибота, за да пътуват от ноември до април. Що се отнася до останалите месеци на годината, смесените услуги, предоставяни от Aligruson и SNAV, биха оставили почти непокрити часовете от деня, които са най-търсени от пътуващите до работа (и по-малко интересни за туристите), а именно ранните сутрешни ([179]) и късните вечерни часове ([180]). Освен това, що се отнася до летния период, разписанията на конкурентите не биха задоволили нуждите на ежедневно пътуващите до работа, като се имат предвид разликите с разписанията на Caremar. Поради тези причини Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени морски транспортни услуги по този маршрут.

(252) Що се отнася до маршрута **Капри — Неапол**, Комисията отбелязва, че Caremar е било единственият оператор, който е предоставял смесени услуги по този маршрут. Всъщност трите други корабоплавателни дружества по маршрута през периода 2012—2015 г. (SNAV, NLG и Neapolis) са предоставяли само пътнически услуги. Тези услуги не са били в състояние да задоволят търсенето на морски транспорт от страна на ползвателите с превозни средства, като биха оставили жителите на острова/собствениците на магазини/студентите без възможност да качват собственото си превозно средство на ферибота, за да пътуват до работа. Това включва и морски транспорт на линейки за справяне с медицински или други спешни ситуации в случай на липса на спешен въздушен транспорт с хеликоптер. В това отношение Комисията отбелязва, че хеликоптерите могат да кацат/излитат само в зони, оборудвани за този вид въздушен транспорт, и при условие че метеорологичните условия позволяват това ([181]). На остров Капри има само една хеликоптерна площадка, която се намира в община Анакапри и обслужва и частни полети. Хеликоптерите

([179]) Всъщност в отсъствието на Caremar (което е било задължено да обслужва първото плаване от Капри в 7:00 ч. и първото плаване от Соренто в 7:45 ч.), първото сутрешно плаване е щяло да бъде предоставяно от SNAV едва в 7:35 ч. от Капри и в 8:10 ч. от Соренто. Освен тези две плавания ползвателите е нямало да имат друга възможност да достигнат дестинацията си рано сутринта, като се има предвид, че следващите плавания са щели да бъдат едва в 9:15 ч. от Капри и в 11:25 ч. от Соренто.

([180]) Що се отнася до вечерта, в отсъствието на Caremar последното налично плаване за деня е щяло да бъде от Соренто в 16:35 ч. (от SNAV) и от Капри в 18:05 ч. (от SNAV и Aligruson), докато Caremar е било задължено да гарантира и плаване в 19:25 ч. от Соренто и в 18:45 ч. от Капри.

([181]) Например вж. новината от 15 декември 2017 г., достъпна на следния уебсайт: https://www.ilmattino.it/napoli/citta/mareggiata_capri_corsa_straordinaria_traghetto_naiade_caremar_sorrento-3430586.html (последно посетен на 5.6.2024 г.), както и новините от 12 януари 2022 г., достъпни на следния уебсайт: https://caprinews.it/?p=31904 (последно посетен на 5.6.2024 г.).

обикновено се използват за спасителни операции в райони, които не са лесно достъпни за линейки, или в случай на пациенти, които се нуждаят от спешно транспортиране до болници в континенталната част. За разлика от това, в не толкова спешни случаи, когато пациентът може да бъде транспортиран до болницата с линейка или личен автомобил, или в случай на твърде силен вятър, който не позволява кацане/излитане на хеликоптери от хеликоптерната площадка в Анакапри, морският транспорт с ферибот е най-разпространеният вид транспорт до континенталната част ([182]). Освен това без Caremar нямаше да има оператор, който да обслужва превоза на пощенски пратки до/от Капри. Комисията счита, че ЗИОУ, ограничено до превоз на превозни средства и товари, не би било подходящо, тъй като пътническите услуги, предоставяни от конкурентите при пазарни условия, сами по себе си не са били достатъчни, за да гарантират адекватно ниво на свързаност между Капри и Неапол. Всъщност през годините при пазарни условия са били предоставяни само седем ежедневни услуги за превоз на пътници: пет плавания от Неапол (от Капри в 8:50 ч., 14:10 ч. и 17:30 ч; и от Неапол в 10:00 ч. и 16:05 ч.) и две плавания на NLG (от Капри в 9:35 ч. и в 11:35 ч.). По този начин нито един оператор на пазара не е предоставял услуги рано сутрин, докато Caremar е трябвало да осигурява първото сутрешно плаване от Капри до Неапол (в 5:40 ч. през летния период и в 6:45 ч. през зимния период). Комисията отбелязва, че по-голямата част от плаванията, предоставяни от конкурентите на Caremar през годината, са били предмет на ЗИОУ ([183]), което предполага, че по принцип пазарът не би ги предоставил при липса на официално искане от страна на публичните органи. Като се има предвид, че, както е обяснено от Италия (съображение 182), действащият режим на ЗИОУ в Неаполския залив не е гарантирал ефективното предоставяне на услугата, включването на пътническите услуги в рамките на ЗИОУ, наложени на Caremar по този маршрут съгласно новия договор за обществена услуга, е било разумно. Поради тези причини Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени морски транспортни услуги по този маршрут.

(253) Що се отнася до директния маршрут **Иския — Неапол**, Комисията отбелязва, че Caremar е предоставяло смесени услуги с ферибот в конкуренция с Medmar и пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле в конкуренция с Alilauro, което също е предоставяло няколко ежедневни плавания през годината. Въпреки това плаванията, предлагани от конкурентите на Caremar по този пряк маршрут, са били, първо, по различно време на деня от тези, обслужвани от Caremar ([184]), и, второ, всички те са били предмет на ЗИОУ. Като се имат предвид разписанията и честотата на услугите, предоставяни от Caremar през цялата година (както е описано в таблица 10), става ясно, че ЗИОУ, наложено на Caremar, е имало за цел да гарантира постоянен минимален брой ежедневни линии в основните часове на деня, които не са били обслужвани от конкурентите на Caremar. Поради тази причина Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени услуги за морски транспорт и пътнически услуги по този маршрут. Този извод е валиден дори когато се има предвид, че директната връзка Иския — Неапол би била взаимозаменяема с тази с междинно спиране в Прочида, въпреки различната продължителност на пътуването ([185]). Всъщност, както е обяснено в съображение 254, услугите, предоставяни от конкурентите на Caremar по маршрута Иския — Прочида — Неапол, не са били достатъчни, за да гарантират достатъчно редовни линии между Иския и Неапол.

(254) Що се отнася до маршрута **Иския — Прочида — Неапол**, Комисията отбелязва, че освен Caremar, Medmar и Alilauro също са имали разрешение да извършват плавания по този маршрут. Въпреки това, що се отнася до смесените транспортни услуги, пазарното предлагане е било много ограничено, тъй като единственият доставчик на смесени транспортни услуги, различен от Caremar, е бил Medmar, който е предоставял една ежедневна смесена услуга през цялата година (от Иския в 10:35 ч.) и две ежедневни услуги през летния период (от Иския в 22:20 ч. и от Неапол в 00:20 ч.), които според Италия почти никога не са били предоставяни, въпреки че са били предмет на ЗИОУ.

([182]) Вж. например новината от 12 август 2019 г., достъпна на следния уебсайт: https://nursetimes.org/capri-lodissea-di-un-turista-brasiliano-soccorsi-lunghi-sei-ore/72139 (последно посетен на 5.6.2024 г.).

([183]) А именно, всички 13 ежедневни пътнически услуги, предоставяни от SNAV по маршрута през годината (11 от които съвместно с NLG), са били в рамките на ЗИОУ; а от 15-те ежедневни плавания, осигурявани от NLG по този маршрут през годината, 13 са били предоставяни в рамките на ЗИОУ (11 от които съвместно със SNAV).

([184]) Що се отнася до смесените услуги, предоставяни през цялата година, от Иския Caremar е обслужвало пътувания в 8:45 ч. и 13:50 ч., докато Medmar е обслужвало пътувания в 17:00 ч. през лятото и в 16:35 ч. през зимата; от Неапол Caremar е обслужвало пътувания в 15:45 ч. и 20:15 ч., докато Medmar е обслужвало пътувания в 8:35 ч., 14:10 ч. и 18:30 ч. Що се отнася до пътническите услуги, предоставяни през годината, от Неапол Caremar е обслужвало пътувания в 14:45 ч., а Alilauro — в 7:35 ч. и 20:10 ч. Caremar не е извършвало услуги за превоз на пътници от Иския.

([185]) Що се отнася до смесените услуги с ферибот, междинното спиране в Прочида удължава пътуването с около 15 минути (по директния маршрут Иския — Неапол то е с продължителност 1 ч. и 25 мин.). Що се отнася до пътническите услуги с плавателен съд на подводни криле, междинното спиране в Прочида удължава пътуването с почти 30 минути (което е 45 минути по директния маршрут Иския — Неапол).

Очевидно е, че офертата на Medmar не е била достатъчна, за да задоволи търсенето от страна на ползвателите на чести и редовни линии между Иския, Прочида и Неапол. Що се отнася до услугите за превоз на пътници, през цялата година е нямало оператор, който да предоставя морски пътнически услуги по маршрута при пазарни условия. Всъщност седемте ежедневни плавания, осигурявани от SNAV през цялата година, са били обект на ЗИОУ. Освен това услугите на SNAV и Caremar е трябвало да се предоставят по различно време на деня ([186]). Единствената услуга, предоставяна от SNAV при пазарни условия по този маршрут, е ежедневно плаване от Иския в 11:25 ч. през летния период. Очевидно е, че тази услуга е била насочена предимно към туристическото търсене и не е била достатъчна, за да задоволи напълно търсенето от страна на ползвателите. Поради тези причини Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени услуги за морски транспорт и пътнически услуги по този маршрут.

(255) Що се отнася до маршрута **Иския — Прочида — Поцуоли**, Комисията отбелязва, че Caremar е обслужвало този маршрут в конкуренция с Medmar, което също е предлагало ежедневни плавания по този маршрут. Въпреки това всички ежедневни плавания, предоставяни през цялата година, са били предмет на ЗИОУ, освен това са били ограничени по брой (две ежедневни плавания от Иския и две ежедневни плавания от Поцуоли) и са били предоставяни в часове от деня, които не са обслужвани от Caremar ([187]). Следователно не само че не е имало оператор на морски превози, който да предоставя услуги по този маршрут през цялата година при пазарни условия, но и услугите, предоставяни от Medmar по силата на ЗИОУ, не са били взаимозаменяеми с услугите на Caremar, които са обхващали различни периоди от денонощието. Поради тези причини Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени морски транспортни услуги по този маршрут.

(256) Що се отнася до маршрута **Иския — Прочида**, Комисията отбелязва, че по силата на новия договор за обществена услуга Caremar е задължено да предоставя една ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле през цялата година (от Прочида в 15:30 ч.) в допълнение към услугите, предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Поцуоли и Иския — Прочида — Неапол. Тази услуга съгласно ЗИОУ е включена в новия договор за обществена услуга от регион Кампания в отговор на изричното искане на община Прочида за по-голям брой линии от Прочида през годината (вж. съображение 181). Това искане е обосновано от факта, че по-голямата част от линиите с Прочида, осигурени от пазара, са през лятото и са насочени главно към задоволяване на туристическото търсене. Всъщност пазарът е осигурявал само една стабилна ([188]) линия при пазарни условия през цялата година (от Иския в 8:30 ч., обслужвана от SNAV). Както беше споменато (съображения 254 и 255), не е имало оператор, който да предоставя ежедневни плавания (пътнически или смесени услуги) през цялата година при пазарни условия ([189]) по маршрутите Иския — Прочида — Поцуоли и Иския — Прочида — Неапол, а услугите по ЗИОУ, предоставяни от конкурентите на Caremar, не са осигурявали пътническа свързаност от Прочида в следобедните часове (между 14:30 ч. и 17:50 ч.). Поради тази причина Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени морски транспортни услуги по този маршрут.

([186]) От Неапол Caremar е трябвало да осигурява отплавания в 8:40 ч., 11:45 ч., 13:10 ч., 18:15 ч.; докато SNAV е трябвало да осигурява отплавания в 8:25 ч., 16:20 ч. и 19:00 ч. От Иския Caremar е трябвало да осигурява отплавания в 6:45 ч., 10:15 ч., 13:00 ч., 14:30 ч. и 16:25 ч.; докато SNAV е трябвало да осигурява отплавания в 7:10 ч., 9:45 ч., 13:50 ч. и 17:40 ч.

([187]) Medmar е обслужвало пътувания от Иския в 2:30 ч. и 18:55 ч., а от Поцуоли — в 4:10 ч. и 20:30 ч.; докато Caremar е обслужвало пътувания от Иския в 7:20 ч. (само през лятото), 8:35 ч., 11:30 ч. и 17:30 ч. и от Поцуоли в 9:00 ч. (само през лятото), 10:15 ч., 14:00 ч. и 18:55 ч.

([188]) Смесените услуги, предоставяни при пазарни условия от корабоплавателните дружества Ippocampo, Rumore и Capitan Morgan, са били твърде малко и нестабилни, за да задоволят нуждите на местното население от свързаност. Както бе споменато от Италия (съображение 185, буква е), тези оператори не само са използвали вид плавателни съдове, които са можели да функционират само при добри метеорологични условия, но са имали и оферта, насочена предимно към летния период, и то не винаги ежедневно. Що се отнася до маршрута Иския — Прочида, Комисията отбелязва, че конкурентите на Caremar са обслужвали пътувания предимно през летния сезон и не винаги ежедневно. Единствено Rumore е предоставяло една ежедневна смесена услуга през цялата година при пазарни условия (от Иския в 10:40 ч.).

([189]) Услугите, предоставяни от конкурентите на Caremar по тези маршрути през цялата година, са били предмет на ЗИОУ. По маршрута Иския — Прочида — Поцуоли Medmar е предоставяло четири ежедневни смесени услуги през цялата година, всички в рамките на ЗИОУ. По маршрута Иския — Прочида — Неапол Medmar е трябвало да предоставя една смесена услуга дневно през цялата година съгласно ЗИОУ, а SNAV — седем пътнически услуги дневно през цялата година, всички съгласно ЗИОУ.

(257) Що се отнася до маршрута **Прочида — Поцуоли**, Комисията констатира, че Caremar е трябвало да предоставя две ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле по този маршрут през цялата година в допълнение към услугите, предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Поцуоли, докато конкурентите на Caremar (Gestour, Ippocampo и Procida Lines) са предоставяли по този маршрут само смесени услуги с ферибот. Тези услуги са били много по-бавни от онези, предоставяни от Caremar (50 минути път с ферибот спрямо 15 минути път с плавателен съд на подводни криле) и следователно не са били взаимозаменяеми. Във всеки случай, независимо от степента на взаимозаменяемост на пътническите и смесените услуги, Комисията отбелязва, че услугите, предоставяни от конкурентите на Caremar през цялата година — само Gestour и Procida Lines ([190]) са имали разрешение да предоставят услуги през цялата година — са били предоставяни по различно време на деня от онези, обслужвани от Caremar ([191]), като е останал непокрит времеви интервал от деня, важен за ежедневно пътуващите до работа (между 7:00 ч. и 9:00 ч. от Прочида и между 9:00 ч. и 10:00 ч.от Поцуоли). Поради тази причина Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на услуги за превоз на пътници по този маршрут.

(258) Що се отнася до маршрута **Прочида — Неапол**, Комисията отбелязва, че Caremar е трябвало да предоставя четири ежедневни пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле по този маршрут през цялата година в допълнение към услугите, предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Неапол, докато Medmar и SNAV са предоставяли съответно само едно ежедневно плаване в допълнение към услугите, предоставяни по маршрута Иския — Прочида — Неапол (Medmar от Неапол в 00:20 ч. и SNAV от Неапол в 12:30 ч.), и двете по ЗИОУ и в часове от деня, различни от тези, обслужвани от Caremar ([192]). Освен това, дори като се вземат предвид услугите, предоставяни от SNAV и Medmar по маршрута Иския — Прочида — Неапол, не е имало оператор на морски превози, който да предоставя пътнически услуги по маршрута при пазарни условия през цялата година, а пътническите услуги по ЗИОУ на Medmar и SNAV не са покривали някои часови интервали от деня, които са важни за осигуряване на свързаността на ежедневно пътуващите до работа (между 6:00 ч. и 7:00 ч. и между 8:00 ч. и 10:00 ч. от Прочида; и между 7:00 ч. и 8:00 ч. и между 17:00 ч. и 18:00 ч. от Неапол). Поради тази причина Италия не е допуснала явна грешка в рамките на новия договор за обществена услуга, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на услуги за превоз на пътници по този маршрут.

(259) Предвид гореизложеното Комисията счита, че ЗИОУ, определени в новия договор за обществена услуга с Caremar за обслужването на горепосочените осем маршрута, са оправдани поради действителна обществена необходимост за осигуряване на териториално единство. Всъщност към момента на възлагане на новия договор за обществена услуга пазарните механизми сами по себе си (дори и след налагането на ЗИОУ) не са били достатъчни, за да отговорят на нуждите от обществени услуги, установени от Италия, по отношение на честотата, непрекъснатостта и редовността.

(260) Този извод се отнася и до приоритета за акостиране, с който се е ползвало Caremar при предоставянето на услугите по новия договор за обществена услуга. Както беше споменато по-горе, Италия потвърди, че приоритетът за акостиране е приложим само за услуги, предоставяни в рамките на режима на обществена услуга, и че той е допълнителен към тези услуги в полза на техния доставчик ([193]). Всъщност в член 19*б*, алинея 21 от Закон 166/2009 ясно се посочва, че приоритетът за акостиране е необходим, за да се гарантира териториалното единство с островите и за целите на изпълнението на ЗИОУ (вж. съображение 99). Действително при липса на приоритет за акостиране Caremar може да се наложи да изчаква реда си, преди да акостира, и по този начин да се получи забавяне, което би било в разрез с целта да се осигури надеждна и удобна връзка 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 гарантира, че пристанищата разпределят местата и часовете за акостиране по начин, който дава възможност на оператора на обществена услуга да спазва ЗИОУ. В този контекст Комисията счита, че тази мярка се предоставя, за да се даде възможност на Caremar да изпълнява своите ЗИОУ, които представляват истински УОИИ (вж. съображение 267).

([190]) Според Италия обаче Procida Lines не е предоставяло услугата в периода 2012—2015 г.

([191]) От Прочида Caremar е осъществявало пътувания през цялата година в 8:10 ч., докато Gestour е осъществявало пътувания през цялата година в 6:50 ч., 9:30 ч., 11:20 ч. и 18:55 ч. (а Procida Lines е трябвало да осъществява пътувания в 5:50 ч., 7:50 ч., 10:45 ч., 12:40 ч., 15:25 ч., 17:30 ч., 19:15 ч.). От Поцуоли Caremar е осъществявало пътувания в 8:50 ч., докато Gestour е осъществявало пътувания през цялата година в 6:50 ч., 9:30 ч., 11:20 ч. и 18:55 ч. (а Procida Lines е трябвало да е осъществява пътувания в 5:05 ч., 7:05 ч., 11:50 ч., 13:35 ч., 16:25 ч., 18:25 ч. и 20:00 ч.).

([192]) От Прочида Caremar е предоставяло ежедневни пътнически услуги в 6:35 ч. и 9:20 ч.; а от Неапол Caremar е предоставяло ежедневни пътнически услуги в 7:30 ч. и 17:45 ч.

([193]) Например в случая с Laziomar, когато морските транспортни услуги по трите маршрута в Понцианския архипелаг са били прехвърлени от Caremar към Laziomar, приоритетът за акостиране, свързан с пристанищата, обслужвани по тези маршрути, е бил автоматично прехвърлен на Laziomar.

Водещ до най-малко вреди подход

(261) Италия е избрала да сключи договор за обществена услуга с един оператор (Caremar), въпреки факта, че няколко оператори, както е показано в таблица 10, също са обслужвали определени маршрути по силата на ЗИОУ без компенсация.

(262) Комисията счита, че режимът на ЗИОУ без компенсация, който е бил в сила само до 2017 г. в Неаполския залив ([194]), по никакъв начин не е сравним със ЗИОУ, наложено на Caremar съгласно новия договор за обществена услуга, поради следните причини.

(263) Първо, ЗИОУ, наложени на конкурентите на Caremar, се различават от тези, обхванати от новия договор за обществена услуга, тъй като се отнасят само до честотата, редовността, видовете използвани плавателни съдове (т.е. само за пътници или за пътници, превозни средства и товари) и максималните тарифи, докато Caremar подлежи на задължения по отношение на точността, качеството и капацитета на използвания плавателен съд (вж. съображение 183).

(264) Второ, ЗИОУ, наложени на конкурентите на Caremar, не подлежат на санкции, които да гарантират предоставянето на услугата в съответствие със задължението за извършване на обществена услуга; докато новият договор за обществена услуга определя ясно формулирана система от санкции в случай на неспазване на ЗИОУ (вж. съображения 90 и 91). Въз основа на информацията, предоставена от Италия (вж. съображение 183), Комисията приема, че търсенето от страна на ползвателите не е могло да бъде удовлетворено чрез налагане на ЗИОУ без компенсация, тъй като в няколко случая конкурентите на Caremar не са спазвали ЗИОУ ([195]) или не са предоставяли услуги по ЗИОУ, тъй като са имали право да се оттеглят от ЗИОУ с 45-дневно предизвестие, да поискат спиране на услугата или просто да откажат да продължат да предоставят ЗИОУ ([196]).

(265) На последно място, дори и да бъдат предоставяни, тези некомпенсирани ЗИОУ сами по себе си не биха били достатъчни за пълното задоволяване на потребността от обществена услуга, определена от Италия, т.е. осигуряване на териториално единство между континенталната част и островите чрез задоволяване на транспортните потребности на местното население (главно потребностите във връзка с работа и обучение) посредством редовни и надеждни морски транспортни услуги (вж. съображения 199 и 242), тъй като оставят непокрити часови интервали от деня, важни за ежедневно пътуващите до работа.

(266) Освен това Комисията взема под внимание довода на Италия, че изборът на договор за обществена услуга е бил необходим и с оглед на приватизацията на Caremar. По-конкретно Италия твърди, че обявяването на търг на стопанското подразделение на Caremar, заедно с нов договор за обществена услуга, позволява да се осигури непрекъснатостта на морската обществена услуга и да се постигне максимална стойност за държавата. Поради тази причина Комисията се съгласи (вж. съображение 105), че Италия ще проведе търг за Caremar заедно с нов договор за обществена услуга. По този начин Комисията също така прие и повтори в настоящото решение, че Италия не е можела да разчита на по-нататъшни некомпенсирани ЗИОУ, които да се прилагат за всички оператори, а по-скоро би сключила договор за обществена услуга само с Caremar.

Заключение

(267) Въз основа на горепосочената оценка Комисията стига до заключението, че Италия не е допуснала явна грешка при определянето на услугите, възложени на Caremar, като УОИИ по маршрутите, посочени в таблица 10. Следователно съмненията, изразени от Комисията в Решението за откриване на процедурата от 2011 г. и в Решението за разширяване на обхвата от 2012 г., са разпръснати.

([194]) Системата за некомпенсирани ЗИОУ е останала в сила до 9 януари 2017 г. От 10 януари 2017 г. Caremar е единственият оператор на морски превози, който подлежи на ЗИОУ в Неаполския залив.

([195]) Вж. бележка под линия (126).

([196]) Вж. бележка под линия (125).

(268) За да се заключи, че първият критерий по делото *Altmark* е спазена, Комисията все пак трябва да провери дали на Caremar са били възложени ЗИОУ, които са били ясно определени, и дали са били спазени изискванията на Регламент (ЕИО) № 3577/92. Що се отнася до първия въпрос, Комисията отбелязва, че ЗИОУ са ясно описани в новия договор за обществена услуга и приложенията към него, които включват например спецификации на корабите за всеки маршрут (вж. съображения 83—91). Подобно на това правилата, уреждащи компенсацията, са описани подробно в новия договор за обществена услуга, Закон 166/2009 и Решение 111/2007 (вж. съображения 92—96). Новият договор за обществена услуга също така има ясен срок на действие (девет години), определя Caremar като оператор на обществена услуга и съдържа разпоредби за избягване и възстановяване на евентуална свръхкомпенсация (вж. съображение 94). Що се отнася до втория въпрос, Комисията отбелязва, че новият договор за обществена услуга е бил обявен на недискриминационна основа по отношение на всички корабособственици от Съюза в съответствие с член 4, параграф 1 от Регламент (ЕИО) № 3577/92 (вж. съображения 69 и 70). Поради това Комисията заключава, че първият критерий по делото *Altmark* е изпълнен.

(269) Тъй като приоритетът за акостиране е спомагателна мярка към услугите по ЗИОУ, определени в новия договор за обществена услуга, приоритетът за акостиране също отговаря и на първия критерий по делото Altmark.

9.1.2.2. Втори критерий по делото Altmark

(270) Комисията припомня, че в Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. (вж. съображение 205 от Решението за разширяване на обхвата от 2012 г.) тя е изразила предварителното становище, че вторият критерий от решението по делото Altmark е изпълнен.

(271) В този контекст Комисията отбелязва, че параметрите, въз основа на които се изчислява компенсацията, са установени предварително и отговарят на изискванията за прозрачност в съответствие с втория критерий по делото Altmark. По-конкретно, параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са подробно обяснени в Решение 111/2007 и са приложени в новия договор за обществена услуга (вж. съображение 93). Методът за изчисляване на компенсацията, включително например елементите на разходите, които трябва да се вземат предвид, и нормата на възвръщаемост на капитала, са подробно описани в Решение 111/2007 (вж. съображение 93). Тъй като приоритетът за акостиране не е свързан с финансова компенсация за Caremar, Комисията счита, че тази мярка е в съответствие с втория критерий по делото Altmark.

(272) Поради това Комисията заключава, че вторият критерий по делото Altmark е изпълнен.

9.1.2.3. Трети критерий по делото Altmark

(273) Според третия критерий 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 ЗИОУ, като се отчитат свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.

(274) Съгласно член 16 от новия договор за обществена услуга компенсацията за обществена услуга се определя количествено въз основа на посочената в Решение 111/2007 ([197]) методика, съгласно която компенсацията не следва да надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, направени за изпълнението на ЗИОУ (икономически и финансов баланс), включително разумна печалба. Както е посочено по-горе (вж. съображения 55—66), съгласно Решение 111/2007 обхватът на услугите, максималните тарифи, определени в договора за обществена услуга, и действително предоставената компенсация трябва да бъдат определени така, че да осигуряват на доставчика на услуги покриване на разходите, свързани с предоставянето на УОИИ, като се вземат предвид другите приходи и разумна печалба.

(275) 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, която би била изисквана за типично предприятие, което обмисля дали да предоставя УОИИ 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.

([197]) Член 16, параграф 1 от новия договор за обществена услуга.

(276) В Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. Комисията изрази съмнения по отношение на пропорционалността на компенсацията, изплащана на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Caremar. 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 Caremar не е поемало рисковете, които обичайно 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 на този етап Комисията счете, че Caremar може да е получило свръхкомпенсация.

(277) Комисията отбелязва, че определени аспекти от определения в новия договор за обществена услуга метод за компенсация действително изглежда, че намаляват понесения от Caremar търговски риск. Комисията се позовава по-специално на следните разпоредби:

— Съгласно член 13 от новия договор за обществена услуга Caremar може да поиска всяка година от регион Кампания коригиране на тарифите спрямо инфлацията, въпреки че регион Кампания може да реши да не предостави исканата корекция или да спре вече предоставената корекция (вж. съображение 89).

— Член 17 от новия договор за обществена услуга има за цел да поддържа икономическото и финансовото равновесие на обществената услуга. По-специално, в случай че компенсацията за обществена услуга е недостатъчна, за да покрие разходите за услугите, възложени с новия договор за обществена услуга, член 17 позволява преразглеждане на тарифната система, обхвата на предлаганите обществени услуги или морските активи на Caremar. В съответствие с член 17 от договора на всеки три години страните проверяват условията на икономическия и финансовия баланс в съответствие с критериите, определени в Решение 111/2007, и правилата, посочени в договора. За тази цел Caremar изпраща до 30 юни на третата година от всеки регулаторен период актуализиран отчет с финансовите резултати за съответния период.

(278) Въпреки че тези предпазни мерки, изглежда, намаляват търговския риск, поет от Caremar, Комисията счита, че дружеството продължава да е изложено на риска компенсацията да не е достатъчна, за да покрие разходите за предоставяне на услугата. Всъщност, както е посочено по-горе (съображение 93), икономическият и финансовият баланс на услугата се проверява само на всеки три години, а механизмът за възстановяване на баланса може да се задейства само в случай на недостатъчна компенсация в размер на повече от 5 % от общата компенсация. Ако този преглед покаже, че компенсацията не е достатъчна за покриване на разходите за обществената услуга, тогава Caremar и Италия могат единствено да се договорят да направят промени за следващия тригодишен период. Съгласно член 17 подобни промени (ако има такива) са резултат от процедура по водене на преговори и докато не бъде постигнато споразумение, Caremar трябва да продължи да изпълнява обществената услуга без промяна. В резултат на това Caremar остава частично изложено на риска компенсацията да не е достатъчна, за да покрие разходите за предоставяне на услугата. Въпреки че член 17 от новия договор за обществена услуга може да се използва за възстановяване на икономическото и финансовото равновесие, това може да се направи само в перспектива и не е възможна корекция със задна дата на недостатъчната компенсация.

(279) Що се отнася до разумната печалба, разрешена в рамките на новия договор за обществена услуга, както е посочено в съображение 60, в Решение 111/2007 се предвижда, че за определяне на възвръщаемостта на капитала по формулата за изчисляване на WACC ще се използва рискова премия от 6,5 %.

(280) Италия подчертава, че рисковата премия се е определяла чрез макроикономически анализи, при които на референтната държава или област за съответния сектор се приписва средна рискова премия. Тези анализи са установили средна рискова премия за Италия в размер на 6,4 %. Следователно тази премия е напълно в съответствие с рисковата премия от 4 %, определена в Решение 111/2007, с увеличение от 2,5 % за услуги с неизключителен характер (рискова премия от 6,5 %). Ставката от 6,5 % (бруто) е използвана до юли 2015 г., докато след това за новия договор за обществена услуга ставката, която се взема предвид за целите на компенсацията, е определена на 10,55 %. Италия твърди, че ставката е по-висока от предишните договори — в които е определена ставка от 6,5 % — поради високия предприемачески риск, на който е изложено Caremar поради вероятното недостатъчно компенсиране, което може да възникне (вж. съображение 198).

(281) В това отношение Комисията отбелязва, че новият договор за обществена услуга не включва никаква клауза, която да дава възможност за коригиране на компенсацията в случай на договорни отклонения, с изключение на разпоредбата, целяща промяна на обхвата на обществената услуга или на тарифната система. Поради това в случай на повишаване на цените на горивата или значително намаляване на пътникопотока Caremar е изложено на риск от увеличаване на разходите или намаляване на приходите и последваща недостатъчна компенсация. Както е посочено в съображение 278, в случай на такава недостатъчна компенсация договорът за обществена услуга предвижда средства за правна защита, които засягат само бъдещото предоставяне на обществената услуга, докато вече понесените загуби не могат да бъдат покрити с обратна сила. Освен това тези договорни средства за правна защита се прилагат само за недостатъчна компенсация в размер на повече от 5 % от общото възнаграждение (вж. съображение 277), докато Caremar носи риска да понесе само всяка недостатъчна компенсация, равна на или по-малка от 5 %, което очевидно съответства на значителна сума на годишна база. Това прави предоставянето на услугата особено рисковано, тъй като дружеството не може да компенсира със задна дата тази недостатъчна компенсация чрез увеличаване на тарифите (които могат да бъдат коригирани само за в бъдеще), намаляване на обхвата на предлаганите обществени услуги или на материалните активи на дружеството за предоставяне на услугите.

(282) Комисията също така отбелязва, че горепосоченият механизъм излага Caremar на риск от недостатъчна компенсация, който е по-висок от риска, поет от други корабоплавателните дружества на пазара през същия период, за които е счетена за оправдана рискова премия от 6,5 %. Например, що се отнася до дружествата Compagnia Italiana di Navigazione, т.е., приобретателят на Tirrenia di Navigazione, и Società Navigazione Siciliana, т.е. приобретателят на Siremar, Комисията счете за оправдана рискова премия от 6,5 % по договорите за обществени услуги, сключени от компетентните италиански органи през 2012 г. и 2016 г. съответно с Compagnia Italiana di Navigazione и Società Navigazione Siciliana, като взе предвид факта, че операторите на морски превози могат да поискат преразглеждане на икономическото и финансовото равновесие на договора още в случай на недостатъчна компенсация в размер на повече от 3 % от общата компенсация ([198]). Колкото по-голям е размерът на недостатъчната компенсация, която трябва да бъде понесена от оператора, толкова по-висока е рисковата премия, която може да бъде разрешена.

(283) В допълнение към горното, за да определи дали възвръщаемостта на инвестирания капитал от 10,55 % за Caremar е разумна, Комисията изчисли ([199]) WACC за западноевропейските дружества, работещи в корабостроителния и морския сектор ([200]), като взе предвид риска, свързан с държавата, за Италия за 2014 г. (т.е. годината преди Caremar да подпише новия договор за обществена услуга). Тъй като както безрисковият лихвен процент (определен чрез 10-годишните германски държавни облигации), така и рисковата премия за Италия (определена чрез използване на рейтинга на страната на Moody's или въз основа на спредовете по CDS) варират през годината, беше определен диапазонът, в който се е движила средната претеглена цена на капитала (WACC) през 2014 г. За въпросната година WACC за дружествата от този сектор е била между 10,39 % и 11,84 %. Това означава, че дружество, работещо в корабостроителния и морския сектор, като Caremar, през 2014 г. ще трябва да генерира възвръщаемост в рамките на този диапазон, за да покрие разходите си за дългово и капиталово финансиране. В този контекст и като се вземат предвид рисковете, на които Caremar е изложено от гледна точка на предварителния анализ (вж. съображение 281 по-горе), възвръщаемостта на инвестирания капитал в размер на 10,55 % за Caremar, избрано чрез открита и състезателна тръжна процедура, съответства на рисковете, на които то е изложено при предоставянето на обществени услуги по новия договор за обществена услуга. Поради това Комисията счита, че в годините преди възлагането на Caremar възвръщаемостта на капитала в размер на 10,55 % от гледна точка на предварителния анализ е била в съответствие с рисковете, пред които е било изправено предприятието при предоставянето на обществени услуги съгласно новия договор за обществена услуга.

([198]) Що се отнася до Compagnia Italiana di Navigazione, вж. 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), съображения 244 и 361. Що се отнася до Società Navigazione Siciliana, вж. Решение (ЕС) 2022/448 на Комисията от 17 юни 2021 г. относно мерки SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN), приведени в действие от Италия по отношение на Siremar и неговия приобретател Società Navigazione Siciliana (ОВ L 97, 24.3.2022 г., стр. 1), съображение 362.

([199]) За да изчисли WACC, Комисията използва наборите от данни, публикувани на уебсайта на Aswath Damodaran (професор по финанси в Stern School of Business в Нюйоркския университет), и получи данните за минали периоди за германските държавни облигации от www.worldgovernmentbonds.com.

([200]) WACC се изчислява въз основа на данни за дружества, регистрирани за борсова търговия. В този случай извадката се състои от 62 европейски дружества, работещи в областта на корабостроенето или морския сектор, които са регистрирани на фондова борса. Тази извадка е най-близко до сектора, в който осъществява дейност Caremar (което не е публично регистрирано за борсова търговия), а именно морски транспорт на пътници, превозни средства и товари. Частният инвеститор би използвал подобна референтна група, за да определи възвръщаемостта, която очаква от Caremar.

(284) За пълнота на изложението, от гледна точка на последващия анализ, Комисията отбелязва, че компенсацията, предоставена на Caremar по новия договор за обществена услуга, е ограничена до 10 778 897 EUR годишно, независимо от размера на разумната печалба, на която Caremar има право (вж. съображение 92). 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 11, въз основа на информацията, предоставена от Италия, цифрите за периода 2015—2021 г. показват, че действителната компенсация за обществена услуга, получена от Caremar през някои години, е надхвърлила допустимия размер на компенсацията за тези години (с изключение на сумите за 2015 г., 2020 г. и 2021 г., които не са били достатъчни, за да покрият нетните разходи за услугата, което е довело до недостатъчна компенсация за тези години). Както е посочено в съображение 96, свръхкомпенсацията в пълния ѝ размер е била открита от регион Кампания и възстановена от Caremar в съответствие с член 18 от новия договор за обществена услуга.

Таблица 11

Нетни разходи за обществената услуга, предоставяна от Caremar през периода 2015—2021 г.

(в EUR)

Caremar	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	Всичко общо
Общо приходи	12 941 000	28 392 000	29 807 000	31 807 921	32 885 236	[20 000 000 — 30 000 000]	[20 000 000 — 30 000 000]	182 741 669
- Общо разходи	18 920 000	35 764 000	37 714 000	35 252 016	36 684 806	[30 000 000 — 40 000 000]	[30 000 000 — 40 000 000]	228 957 910
- Амортизации	1 033 000	2 045 000	1 827 000	1 705 330	1 639 441	[1 000 000 —2 000 000]	[1 000 000 —2 000 000]	11 380 741
= Нетни разходи за обществената услуга	- 7 012 000	- 9 417 000	- 9 734 000	- 5 149 425	- 5 439 011	- [11 000 000 — 12 000 000]	- [9 000 000 — 10 000 000]	- 57 596 982
+ Възвръщаемост на капитала (10,5 %)	- 202 000	- 775 000	- 645 000	- 751 680	- 697 858	- [700 000 — 800 000]	- [600 000 — 700 000]	- 4 479 446
= Допустими за компенсиране	- 7 214 000	- 10 192 000	- 10 379 000	- 5 901 105	- 6 136 869	- [10 000 000 — 20 000 000]	- [10 000 000 — 20 000 000]	- 62 076 428
+ Действителен размер на компенсацията	4 961 000	10 778 000	10 778 000	10 363 306	8 462 289	[10 000 000 — 20 000 000]	[8 000 000 —9 000 000]	64 301 641
= Свръхкомпенсация/ недостатъчна компенсация	- 2 253 000	586 000	399 000	4 462 201	2 325 420	- [1 000 000 — 2 000 000]	- [1 000 000 — 2 000 000]	2 225 213

(285) Механизмът за проверка, предвиден в член 17 от новия договор за обществена услуга, за да се гарантират условията за икономическо и финансово равновесие на услугата, се отнася не само до случаите на недостатъчна компенсация, но и до тези на свръхкомпенсация (вж. съображение 94). В случай на свръхкомпенсация регион Кампания актуализира изплатената компенсация за следващия регулаторен период. Член 18 от новия договор за обществена услуга предвижда възстановяване на свръхкомпенсацията за съответния регулаторен период в рамките на 30 дни от съответното искане.

(286) Според информацията, предоставена от Италия, от общата сума на свръхкомпенсацията, посочена в таблица 11, вече е възстановена сума в размер на 2 224 868 EUR за целия период от 2015 г. до 2021 г. (вж. съображение 96). По-специално, процедурата за проверка, основана на одитирани данни за 2015, 2016 и 2017 г. и на предварителни данни за 2018 г., е установила следното:

— за 2015 г. — 2 253 000 EUR (недостатъчна компенсация);

— за 2016 г. — 586 000 EUR (свръхкомпенсация);

— за 2017 г. — 399 429 EUR (свръхкомпенсация);

— за 2018 г. — 2 103 400 EUR (свръхкомпенсация).

(287) Горепосочената проверка е довела до обща свръхкомпенсация в размер на 835 058 EUR за периода 2015—2018 г., която е била възстановена на регион Кампания (вж. съображение 96).

(288) Освен това за периода 2018—2021 г. процедурата за проверка въз основа на одитирани данни за 2018, 2019 и 2020 г. и на предварителни данни за 2021 г. е установила следното:

— за 2018 г. — 4 462 201 EUR (свръхкомпенсация);

— за 2019 г. — 2 325 420 EUR (свръхкомпенсация);

— за 2020 г. — 1 676 056 EUR (недостатъчна компенсация);

— за 2021 г. — 1 618 352 EUR (недостатъчна компенсация).

(289) Посочената по-горе проверка е довела до остатъчна свръхкомпенсация в размер на 1 389 811 EUR за периода 2018—2021 г., която е била възстановена на регион Кампания (вж. съображение 96) ([201]).

(290) Комисията счита, че тези мерки са достатъчни за избягване и откриване на всяка възможна свръхкомпенсация.

(291) Поради горепосочените причини, като се има предвид, че възвръщаемостта на капитала, която Caremar може да очаква от гледна точка на предварителния анализ, е в съответствие с рисковете, пред които то е било изправено при предоставянето на обществените услуги по новия договор за обществена услуга, и че новият договор за обществена услуга съдържа механизъм за връщане на предоставени средства, който гарантира липсата на свръхкомпенсация, Комисията стига до заключението, че компенсацията за обществени услуги, отпусната на Caremar, не надвишава необходимото за покриване на разходите, направени при изпълнението на неговите ЗИОУ, като се отчитат свързаните с тях приходи и разумна печалба.

(292) 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 потвърди, че в периода 2015—2021 г. Caremar не е задържало никаква свръхкомпенсация (вж. съображение 281) и че е налице подходящ механизъм за възстановяване на средства, за да се гарантира липсата (или възстановяването) на каквато и да е свръхкомпенсация също и в периода 2022—2024 г. (съображение 290).

([201]) Отчетите на Caremar за 2018 г., въз основа на информацията, предоставена от Италия, показват свръхкомпенсация в размер на 4 462 201 EUR. Като се има предвид, че по време на първата проверка за периода 2015—2018 г. сума в размер на 2 103 400 EUR вече е била възстановена на регион Кампания за 2018 г. (в контекста на салдото в размер на 835 058 EUR), разликата е изчислена на 2 358 801 EUR, което заедно с резултатите от другите години (2019 г., 2020 г. и 2021 г.) води до обща свръхкомпенсация в размер на 1 389 911 EUR, която също е възстановена на регион Кампания. Освен това Италия заяви, че финансовите данни за 2021 г. все още са предварителни и ще бъдат проверени от регион Кампания в съответствие с член 17 от договора за обществена услуга в контекста на последния регулаторен период (2022—2024 г.).

(293) Следователно съмненията на Комисията относно съответствието на компенсацията за обществена услуга, предоставена на Caremar, включително приоритета за акостиране, с третото условие по делото *Altmark* са разсеяни. Това заключение не е засегнато от факта, че през 2015 г. регион Кампания е отпуснал 2 155 008 EUR на Caremar, за да възстанови финансовото състояние на Caremar на нивото, което е било налице по време на успешното предложение за придобиване на Caremar (съображения 77 и 79). Това прехвърляне на средства е обвързано с придобиването на Caremar от спечелилия търга участник и е строго ограничено до покриване на спада в стойността на собствения капитал на Caremar между края на 2013 г. и края на 2014 г., дължащ се на съдебния спор на национално равнище, който забави възлагането на поръчката. В случай на намаляване на стойността на полученото в сравнение със стойността на това, което би било получено по договор, обичайната пазарна практика е кредиторът на изпълнението да има право на намаляване на цената ([202]). Като се има предвид, че възстановяването на финансовото състояние на Caremar има същия ефект като намаляването на цената на Caremar, Комисията счита, че мярката не е довела до никакво предимство за Caremar и неговия купувач.

9.1.2.4. Четвърти критерий по делото Altmark

(294) 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.

(295) 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 ([203]) и Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([204]).

(296) 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 ([205]) (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 ([206]). 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 транспорт като тези, предоставяни от Caremar. В действителност в член 5 от Директива 2004/17/ЕО става ясно, че в нейния обхват са включени само транспортни услуги в областта на железопътния транспорт, автоматизираните транспортни системи, трамвайния, тролейбусния, автобусния транспорт или въжените линии.

(297) 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 ([207]), 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 транспортни услуги по вода 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; вж. член 35, параграф 4). Всички останали правила, предвидени 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.

([202]) Вж. например член 9:401 (Право на намаляване на цената) от „Принципи на европейското договорно право“ (вж. Lando, O. и Beale, H., Principles of European contract law, Parts I and II, Kluwer Law International, Хага, 2000 г.); или член III.–3:601 (Право на намаляване на цената) от проекта на Обща референтна рамка (вж. von Bar, C. et al., Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law, draft Common Frame of Reference: outline edition, Sellier European Law Publishers, Мюнхен, 2009 г.).

([203]) 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).

([204]) 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).

([205]) 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).

([206]) 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).

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

(298) 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 ([208]). 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. 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 в съображение 305, ще се прилагат само някои от изискванията на тази директива. 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.

(299) Поради тази причини по-долу Комисията преценява дали използваната от Италия тръжна процедура е била състезателна, прозрачна, недискриминационна и безусловна. За да направи тази оценка, Комисията се позовава на съответните насоки, определени в нейното Известие относно понятието за държавна помощ ([209]) (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

(300) В точка 90 от Известието относно понятието за държавна помощ се определя, че тръжната процедура трябва да бъде състезателна ([210]), 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.

(301) В настоящия случай поканата за заявяване на интерес е публикувана в приложението към Официален вестник на Европейския съюз, в *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana*, както и на уебсайта на регион Кампания (вж. съображение 68). В тази покана всеки, който може да гарантира непрекъснатостта на услугата за обществени морски превози и териториалното единство с островите в Неаполския залив, се приканва да заяви своя интерес, като не се налагат никакви допълнителни условия. На потенциалните оференти е предоставено достатъчно време (от 17 юли 2012 г. до 21 септември 2012 г.), за да заявят по подходящ начин своя интерес, което им позволява след това да участват в последващия процес. Поради това Комисията счита, че продажбата на Caremar и възлагането на новия договор за обществена услуга са били обявени сред широк кръг, така че да достигнат до всички възможни оференти.

(302) 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. Поради причините, обяснени по-долу (съображения 303—308), Комисията счита, че в настоящия случай тези условия са изпълнени.

(303) Първо, в поканата за заявяване на интерес е посочено, че оферентите трябва да са в състояние да *„гарантират непрекъснатостта на услугата за морски превози“*. Макар че в поканата не е посочено как оферентите биха могли да докажат, че отговарят на това изискване, освен че отговарят на определени финансови критерии (вж. съображение 308), по подразбиране това означава, че могат да се използват всякакви подходящи доказателствени средства. Този критерий за подбор, който е бил единственият по отношение на достъпа до тръжната процедура, е бил оправдан с оглед на преследваната цел и е бил съобщен на всички заинтересовани оференти.

([208]) Член 1, параграф 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.“*.

([209]) 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).

([210]) 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.

(304) Второ, в Закон 166/2009 на заинтересованите страни е разяснено, че след приключване на тръжната процедура ще бъде сключен нов договор за обществена услуга и че като максимален размер на годишната компенсация за обществена услуга е определена сумата от 19 839 226 милиона евро на година. Освен това в поканата за заявяване на интерес е посочено, че целта е била Caremar да бъде продадено на цена, надвишаваща 6 000 000 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 деветте 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 Caremar, което е обвързано 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.

(305) Трето, Комисията счита, че поканата за заявяване на интерес е привлякла значителен брой потенциални оференти — десет.

(306) Четвърто, всичките девет дружества, поканени на следващия етап от тръжната процедура, след това са получили подробна информация за процеса от регион Кампания (вж. съображение 73).

(307) Пето, 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 превози. Решението на органите по планирането е да се гарантират непрекъснатост на обществената услуга и свързаност на островите в Неаполския залив 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. 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, изпратена до всички девет страни, допуснати до етапа на представяне на оферти, която е била предоставена на Комисията от страна на Италия.

(308) На последно място, както е посочено в Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. (точки 138—144), първоначалният проект на поканата за подаване на оферти за Caremar е включвал някои технически и финансови изисквания (т.е. предварително определени обеми морски мили и оборот в сектора на морския транспорт), които биха направили възможно участието в тръжната процедура само на корабоплавателни дружества. Въпреки това, както е посочено в съображение 70, публикуваната покана за подаване на оферти вече не включва тези технически критерии, които са заменени с финансови изисквания относно адекватен икономически и финансов капацитет, доказан чрез потвърждение от поне две финансови институции за икономически и финансов капацитет в размер на 6 милиона евро или нетни активи от най-малко 6 милиона евро (вж. съображение 70). Комисията счита, че посочените финансови изисквания, които са свързани с минималната цена, определена за продажбата на Caremar (вж. съображение 74), са необходими, за да се гарантира финансовият капацитет на участниците в търга, които имат интерес да закупят Caremar, и да се гарантира продължаването на услугите за морски транспорт в Неаполския залив съгласно разпоредбите на новия договор за обществена услуга. Освен това, както е видно от тръжната процедура, тези изисквания не са възпрепятствали участието на достатъчен брой възможни оференти.

(309) Намерението на регион Кампания да продаде стопанското подразделение на Caremar и да сключи нов договор за обществена услуга със срок на действие девет години със спечелилия поръчката оферент е било публично обявено, 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 поемат никакви ангажименти 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 доколко искат да подадат оферта за стопанското подразделение на Caremar и предоставянето на услугата.

(310) Накрая, Комисията отбелязва, че комуникацията със заинтересованите оференти им е позволила да бъдат еднакво и надлежно информирани на всеки етап от тръжната процедура, както е описано в съображения 67—77.

(311) Поради тези причини Комисията счита, че като цяло тръжната процедура е била конкурентна и прозрачна и че съмненията ѝ в Решението за откриване на процедурата от 2011 г. и в Решението за разширяване на обхвата от 2012 г., че тръжната процедура не е била достатъчно прозрачна поради възможни недостатъци в поканата за заявяване на интерес, са разсеяни.

Недискриминационен характер на тръжната процедура

(312) 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.

(313) Както е посочено по-горе (вж. съображение 303), 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 10 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. В писмото с покана се посочва, че критерият за възлагане е най-добрата цена, и се уточнява методологията за нейното изчисляване (вж. съображение 73). Този критерий е обективен и дава възможност за обективно сравнение и оценка на офертите, тъй като се основава на размера на предложената отстъпка спрямо размера на максималната компенсация, посочена в поканата за подаване на оферти, и на цената, предложена за придобиването на Caremar, спрямо минималната цена, посочена в поканата за подаване на оферти.

(314) Деветте 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 73). Всички оференти имаха възможност да поискат разяснения преди крайния срок за подаване на офертите, а за да се осигури максимална прозрачност, регион Кампания публикува и най-често задаваните въпроси и отговорите на тях преди крайния срок за подаване на офертите (вж. съображение 73). Резултатът от процедурата за подбор беше оповестен на обществеността на публичното заседание на комисията за оценка на офертите, проведено на 29 юли 2013 г., и всички оференти бяха информирани за процедурата за проверка, започната по собствена преценка от регион Кампания с цел проверка на целесъобразността и надеждността на най-добрата оферта, както и за резултата от тази процедура (вж. съображение 73).

(315) С това съмненията, изразени от Комисията в Решението за откриване на процедурата от 2011 г., че поканата за заявяване на интерес може да не е била достатъчно прозрачна и безусловна, 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

(316) 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“.

(317) В настоящия случай на търг е обявено възлагането на новия договор за обществена услуга — на база най-ниска цена, обвързано с продажбата на стопанското подразделение на Caremar, а не само самият договор за обществени услуги. Италия реши, че цената за продажбата на стопанското подразделение на Caremar следва да бъде по-висока от 6 000 000 EUR (вж. съображение 74), докато за новия договор за обществена услуга Италия определи максимална сума за целия срок на новия договор за обществена услуга, подлежаща на преразглеждане в посока намаление.

(318) В точка 67 от Съобщението за УОИИ се посочва, че най-ниската цена очевидно отговаря на четвъртия критерий по делото *Altmark*.

(319) Комисията отбелязва, че Италия е поставила акцент върху избора на оператор, който ще предоставя услугата на най-ниска цена, като е използвала формулата, описана в съображение 73. Формулата, използвана за изчисляване на най-високата нетна цена, включва определен процент на корекция въз основа на възвръщаемостта на деветгодишните държавни облигации, за да се вземе предвид продължителността на договора. Освен това, както е посочено в съображение 308, техническите критерии, представени в първоначалния проект на офертата, бяха премахнати преди публикуването на офертата и заменени с финансови изисквания, като по този начин се гарантира състезателният и прозрачен характер на процедурата. Освен това писмото с покана за представяне на оферти включваше цялата

информация, необходима за попълване на финансовите и техническите оферти, както и покана към всички оференти за достъп до „зала за данни“, където те можеха да се запознаят и да копират, когато това е възможно, всякаква съответна информация, свързана с Caremar, неговия промишлен план и хартата на услугите. Поради това Комисията счита, че използването като критерий за възлагане на най-ниската цена за въпросната услуга, обвързана с продажбата на стопанското подразделение на Caremar, е позволило на Италия да създаде ефективна конкуренция и да получи услуга с възможно най-висока стойност на най-ниската цена за общността.

(320) Що се отнася по-специално до обвързването на услугата с продажбата на стопанското подразделение на Caremar, в Решението за разширяване на обхвата 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 Caremar, които са необходими за изпълнението на обществената услуга, би довело до по-ниски разходи за общността.

(321) 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 десет оператори на морски превози отговориха утвърдително и девет бяха допуснати до етапа на представяне на оферти. Цялата информация, свързана с тръжната процедура, е предоставена в писмото с покана за представяне на оферти, изпратено до тези девет оператори.

(322) След етапа на изразяване на интерес бяха подадени три конкурентни оферти, които регион Кампания оцени.

(323) Задължителното условие за гарантиране на непрекъснатостта на обществената услуга и обвързването на активите със ЗИОУ са взаимосвързани. По-специално, като обвързва продажбата на Caremar с нов договор за обществена услуга, приобретателят SNAV/Rifim автоматично подлежи на спазването на изискването за гарантиране на непрекъснатостта на обществената услуга и придобива приоритета за акостиране. Комисията счита, че обвързването на стопанското подразделение на Caremar 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.

(324) Стопанското подразделение на Caremar е свързано единствено с предоставянето на обществената услуга и осигуряването на териториално единство. Накратко, всички плавателни съдове на Caremar са били използвани и понастоящем се използват за извършването на обществената услуга. Освен това плавателните съдове на Caremar отговарят на техническите изисквания, предвидени в новия договор за обществена услуга. Това означава, че благодарение на продажбата на тези плавателни съдове, съчетана с възлагането на новия договор за обществена услуга, всяко дружество (дори и онези, които не разполагат с плавателни съдове, отговарящи на техническите изисквания, наложени от новата обществена поръчка за услуги) би било в състояние да изпълни условията на новия договор за обществена услуга по отношение на вида на плавателните съдове, които трябва да се използват за предоставянето на УОИИ. 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. На практика ценността на плавателните съдове на Caremar се е състояла главно в тяхната пригодност за изпълнение на ЗИОУ, обхванато от новия договор за обществена услуга. В отсъствието на каквато и да е връзка с новия договор за обществена услуга плавателните съдове на Caremar 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 цели 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.

(325) Освен това Комисията счита, че ако договорът за обществена услуга беше обявен за продажба отделно от продажбата на Caremar, щеше да е малко вероятно потенциалните оференти да разполагат с такива значителни ресурси (състоящи се от девет плавателни съда и промишлено и търговско оборудване), които да са леснодостъпни за преразпределение, за да изпълняват ЗИОУ, определено в новия договор за обществена услуга. Това е особено вярно, тъй като новият договор съдържа специфични изисквания за плавателните съдове, които трябва да се използват по различните маршрути, предмет на обществена услуга (вж. съображение 88), и санкции в случай на неспазване на определени минимални стандарти за качество (вж. съображение 83). 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.

(326) Поради това Комисията счита, че обвързването на тези кораби с договора за обществена услуга е позволило получаването на по-висока цена за корабите на Caremar от цената, която Италия би получила, ако продаде корабите отделно. Фактът, че в замяна на експлоатацията на корабите по маршрутите на обществената услуга техният приобретател ще получи компенсация за обществена услуга за период от девет години, прави тези кораби по-привлекателни от стопанска гледна точка, отколкото биха били самостоятелно. 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.

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

(328) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че използването на най-ниската цена като критерий за възлагане на новия договор за обществена услуга, свързан със стопанското подразделение на Caremar, е довело до това, че множество оператори на морски превози са изразили интерес да закупят стопанското подразделение на Caremar и да поемат морската обществена услуга, обслужваща островите в Неаполския залив.

(329) Въз основа на гореизложеното Комисията заключава, че по отношение на тази мярка е изпълнен четвъртият критерий по делото Altmark.

9.1.2.5. Заключение

(330) Тъй като 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 Caremar и приоритета за акостиране на Caremar, не предоставя икономическо предимство на дружеството и на неговия приобретател SNAV/Rifim.

(331) Тъй като не са изпълнени всички критерии, определени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията заключава, че възлагането на договора за обществена услуга, обвързан с приватизацията на стопанското подразделение на Caremar и приоритета за акостиране за Caremar и неговия приобретател SNAV/Rifim, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

9.1.3. *Мерките, установени със Закон 163/2010*

(332) В решението за откриване на процедурата от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че всички мерки, предвидени в Наредба-закон 125/2010, преобразувана с някои изменения в Закон 163/2010, представляват държавна помощ в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Caremar, 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.

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

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

(334) Държавни ресурси: въпросните средства са предоставени от държавния бюджет (вж. съображение 130) и използването им за целите на ликвидността е разрешено със Закон 163/2010. Следователно мярката може да бъде приписана на държавата и се предоставя чрез държавни ресурси.

(335) Избирателност: тази мярка се предоставя само на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Caremar, и следователно е избирателна.

(336) Икономическо предимство: според Италия Caremar се е възползвало от въпросните средства за модернизация на своя флот, 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 203). Според Италия тези средства никога не са били използвани за целите на ликвидността (вж. съображение 203) и Комисията не намери доказателства в подкрепа на обратното.

(337) Тъй като Caremar 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 за откриване на процедурата от 2011 г., вече не са валидни и Комисията счита, че съответно Caremar не е получило икономическо предимство чрез използването на посочените средства.

(338) 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.

9.1.3.2. Освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация

(339) Както е посочено в съображение 102, буква а), съгласно член 1 от Закон 163/2010 определени актове и операции, предприети с цел приватизацията на Tirrenia Group и описани в алинеи 1—15 от член 19*б* от Наредба-закон № 135/2009, преобразувана с някои изменения в Закон 166/2009, са освободени от всякакви данъци, обичайно дължими за тези актове и операции.

(340) На първо място Комисията отбелязва, че трябва да бъдат оценени две отделни групи прехвърляния: i) прехвърлянето на бившите дъщерни дружества на Tirrenia — Caremar, Saremar и Toremar, от Tirrenia съответно на регионите Кампания, Сардиния и Тоскана; ii) прехвърлянето на Caremar от регион Кампания на SNAV/Rifim. Данъците, за които е получено освобождаване, са по-специално данък при вписване, кадастралните и ипотечните данъци, гербов налог, ДДС и корпоративен подоходен данък. Бенефициерите на тази мярка за помощ ще бъдат продавачът, купувачът или и двамата. Настоящото решение се отнася само до второто прехвърляне ([211]).

(341) 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 не попада в обхвата на облагането с ДДС. Следователно сделки като продажбата на стопанското подразделение на Caremar на SNAV/Rifim не попадат в обхвата на ДДС и освобождаването от данъци не може да е предоставило предимство на Caremar по отношение на ДДС. Освен това Комисията отбелязва, че в договора за продажба на стопанското подразделение на Caremar ясно е посочено, че купувачът, т.е. SNAV/Rifim, трябва да поеме всички разходи, свързани с продажбата (т.е. такси за регистрация, нотариални разходи, кадастрални данъци, такси за регистрация на ипотека, гербов налог и т.н.), без да се споменава каквото и да било освобождаване на SNAV/Rifim от тези разходи. Що се отнася до освобождаването от корпоративен подоходен данък, той се прилага само за приходите, генерирани от данъчно задълженото лице. В разглеждания случай обаче SNAV/Rifim е закупило Caremar от регион Кампания, което означава, че тази сделка представлява разход за SNAV/Rifim и в резултат на това не може да се дължи корпоративен подоходен данък. Следователно мярката не се прилага за SNAV/Rifim. С оглед на гореизложеното Комисията стига до заключението, че нито Caremar, нито SNAV/Rifim са се възползвали от тези освобождавания от данъци.

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

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

(343) В Решението за откриване на процедурата от 2011 г. и Решението за разширяване на обхвата от 2012 г. Комисията посочи възможността дружествата от (бившата) Tirrenia Group, включително Caremar, да използват ресурси на FAS ([212]), 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 Caremar или SNAV/Rifim (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 те се окажат недостатъчни. В действителност с член 1, алинея 5*б* от Закон 163/2010 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.

([211]) Първото прехвърляне е оценено в Решение (ЕС) 2020/1412 (вж. съображение 417 и сл. от това решение).
([212]) Ресурси на *Fondo Aree Sottoutilizzate,* вж. съображение 102, буква б).

(344) 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 на действие е удължен), и те не представляват отделна мярка, от която Caremar 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.

9.1.4. *Заключение относно наличието на помощ*

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

— предоставената на Caremar компенсация за обслужването на морски маршрути през периода 1 януари 12 г. — 31 юли 2012 г. (т.е. удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение) и приоритетът за акостиране, обвързан с предоставянето на тези услуги, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС;

— възлагането на новия договор за обществена услуга за периода от 16 юли 2015 г. до 15 юли 2024 г., обвързан с приватизацията на Caremar и приоритета за акостиране, обвързан с предоставянето на тази услуга, е в съответствие с четирите критерия по делото *Altmark* и следователно не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС;

— тъй като Caremar не е използвало средствата, предназначени за модернизация на флота, за целите на ликвидността, каквато възможност е съществувала съгласно Закон 163/2010, тази мярка не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС;

— освобожданията от данъци, свързани с процеса на приватизация на Caremar, не представляват държавна помощ в полза на Caremar или SNAV/Rifim по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС;

— възможността за използване на ресурсите на FAS за покриване на нуждите от ликвидност, предоставени съгласно Закон 163/2010, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

9.2. **Законосъобразност на помощта**

(346) Мерките за помощ, попадащи в обхвата на настоящото решение, са влезли в сила преди официалното одобрение от страна на Комисията. Следователно, доколкото тези мерки за помощ не са били освободени от задължението за уведомяване съгласно Решение 2005/842/ЕО или Решение 2012/21/ЕС, те са предоставени от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС ([213]).

9.3. **Съвместимост на помощта**

(347) Съвместимостта на компенсацията за обществена услуга, отпусната на Caremar в рамките на удължения срок на действие на първоначалното споразумение, трябва да бъде оценена в светлината на член 106, параграф 2 от ДФЕС.

(348) Както вече беше посочено по-горе (раздел 3.1.1), удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение след края на 2008 г. е било извършено посредством следните последващи правни актове:

а) с Наредба-закон 207/2008, преобразувана в Закон 14/2009, срокът на действие на първоначалните споразумения е удължен от 1 януари 2009 г. до 31 декември 2009 г.;

б) с Наредба-закон 135/2009, преобразувана в Закон 166/2009, наред с другото, срокът на действие на първоначалните споразумения е удължен от 1 януари 2010 г. до 30 септември 2010 г.;

в) с Наредба-закон 125/2010, преобразувана в Закон 163/2010, срокът на действие на първоначалните споразумения допълнително е удължен от 1 октомври 2010 г. до края на процедурите по приватизация на Tirrenia и Siremar.

(349) В този контекст Комисията отбелязва, че тези три удължавания са извършени преди влизането в сила на 31 януари 2012 г. на Решение 2012/21/ЕС и на Рамката за УОИИ от 2011 г. Въпреки това член 10 от Решение 2012/21/ЕС и точка 69 от Рамката за УОИИ от 2011 г. съдържат правила, които предвиждат прилагането им и за помощи, предоставени преди влизането им в сила.

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

(350) По-специално в член 10, буква а) от Решение 2012/21/ЕС се посочва, че: „всяка схема за помощ, въведена преди влизането в сила на настоящото 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“. Това означава, че помощта, която е предоставена в периода между влизането в сила на Решение 2005/842/ЕО на 19 декември 2005 г. и влизането в сила на Решение 2012/21/ЕС 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. Освен това в член 10, буква б) се посочва, че: „всяка помощ, предоставена преди влизането в сила на настоящото решение [т.е. 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.“.

(351) Що се отнася до Рамката за УОИИ от 2011 г., в точки 68 и 69 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 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.

(352) С оглед на гореизложеното правилата за прилагане на Решение 2005/842/ЕО и Решение 2012/21/ЕС и Рамката за УОИИ от 2011 г., както е описано по-горе, означават, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на Caremar в периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г. по време на удължения срок на първоначалното споразумение, може да бъде оценена съгласно Решение 2005/842/ЕО или, ако помощта не е обхванатa от Решение 2005/842/ЕО, съгласно Рамката за УОИИ от 2011 г. (без да се вземат предвид разпоредбите на точки 14, 19, 20, 24, 39 и 60 от Рамката за УОИИ от 2011 г., тъй като всички удължавания на срока на действие на първоначалното споразумение са приети преди 31 януари 2012 г.) ([214]).

(353) Комисията отбелязва, че Решение 2005/842/ЕО и Решение 2012/21/ЕС са приложими 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.

(354) Данните, представени от Италия (вж. таблици 3 и 9 в съображения 175 и 176) не позволяват да се направи заключението, че средният годишен пътникопоток през двете финансови години, предхождащи всяко удължаване на първоначалното споразумение, не е надвишавал 300 000 пътници. Всъщност или предоставените данни са над този праг ([215]), или са непълни ([216]).

(355) Поради това Комисията ще прецени дали компенсацията за обществена услуга, предоставена на Caremar за обслужването на морските маршрути съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен (т.е. осемте маршрута в Неаполския залив, обслужвани през периода 1 януари 2009 г. — 31 юли 2012 г., и трите маршрута в Понцианския архипелаг, обслужвани през периода 1 януари 2009 г. — 31 май 2011 г.), отговаря на условията на Рамката за УОИИ от 2011 г. Както е посочено в съображение 351, тъй като помощта е предоставена преди 31 януари 2012 г. (т.е. влизането в сила на Рамката за УОИИ от 2011 г.), Рамката за УОИИ от 2011 г. остава приложима, с изключение на разпоредбите на точки 14, 19, 20, 24, 39 и 60.

([214]) Срокът на действие на първоначалното споразумение е удължаван три пъти: на 30 декември 2008 г. (до 31 декември 2009 г.), на 25 септември 2009 г. (до 30 септември 2010 г.) и на 5 август 2010 г. (до 31 юли 2012 г.).

([215]) Такъв е случаят с пътническите превози по маршрутите Капри — Сорето през 2009 г. и 2010 г. и Капри — Неапол през 2009 г., 2010 г., 2011 г. и 2012 г.

([216]) Що се отнася до първото и второто удължаване (30 декември 2008 г. и 25 септември 2009 г.), Италия не предостави данни за двете години, предхождащи съответното удължаване. Що се отнася до третото удължаване (5 август 2010 г.), Италия предостави данни за 2009 г. и 2010 г., но не и за 2008 г. Във всеки случай за тези години единствените значими данни са тези за маршрутите Капри — Сорето и Капри — Неапол, докато за другите маршрути те са предоставени в обобщен вид, т.е. за маршрута Иския — Прочида — Неапол, без да се отделят сегментите Иския — Прочида, Прочида — Неапол и Иския — Неапол, и за маршрута Иския — Прочида — Поцуоли, без да се отделя сегментът Прочида — Поцуоли. Що се отнася до 2010 г., с изключение на маршрутите Капри — Сорето и Капри — Неапол, данните бяха предоставени в обобщен вид.

9.3.1. *Истински УОИИ*

(356) 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 (ЗИОУ) 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 УОИИ.

(357) Оценката за това дали УОИИ са действителни трябва да се извърши и с оглед на Съобщението за УОИИ (вж. съображения 170 и 186), Регламент (ЕИО) № 3577/92 (вж. съображения 173, 174 и 175) и съдебната практика (вж. съображения 176 и 177). Следователно във връзка със срока на удължаване на споразумението Комисията трябва да оцени:

а) дали е налице **търсене от страна на ползвателите**;

б) 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**);

в) дали прибягването до обикновени ЗИОУ е било недостатъчно за преодоляването на тази липса (**водещ до най-малко вреди подход**).

Търсене от страна на ползвателите

(358) Съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, на Caremar е възложено предоставянето на услуги за морски превоз на пътници по разписание за пътници и превозни средства (включително спасителни превозни средства), по предварително определени тарифи, с фериботи и бързи плавателни съдове (което означава TMV в случай на смесени услуги или с плавателни съдове на подводни криле в случай на услуги само за пътници) съгласно разписания, посочени в програмата за морски транспорт, определена от регион Кампания, както е представено в раздел 3.3.1. ЗИОУ, наложени на Caremar, се отнасяха до обслужваните пристанища, вида на плавателните съдове, предназначени за морските транспортни линии, обслужвани в рамките на режима на обществена услуга, честотата, разписанието и непрекъснатостта на услугата, качеството на услугата и максималните тарифи, които трябва да се начисляват (вж. съображения 40—44). ЗИОУ, наложени на Caremar по времето на удължаване на срока (т.е. 1 януари 2009 г., 1 януари 2010 г.и 1 октомври 2010 г.) са еднакви с тези, предоставяни съгласно първоначалното споразумение (вж. съображение 37).

(359) Комисията първо припомня, че Италия е наложила определените в първоначалното споразумение ЗИОУ, главно за да осигури териториалното единство между континенталната част и островите и да допринесе за икономическото развитие на въпросните острови чрез редовни и надеждни услуги за морски превози. Комисията вече заключи (вж. съображение 242), че това в действителност са легитимни цели от обществен интерес.

(360) Що се отнася до търсенето от страна на ползвателите, твърденията, вече изразени в съображения 243 и 244, се отнасят и за първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен. Действително подробни статистически данни, предоставени от Италия за всеки отделен маршрут по отношение на пътниците, превозните средства и товарите, транспортирани от Caremar през периода 2009—2012 г., показват, че обслужваните от Caremar маршрути се характеризират със значително търсене, което остава стабилно във времето (вж. съображение 174).

Наличие на неефективност на пазара

(361) Що се отнася до наличието на неефективност на пазара по маршрутите, обслужвани от Caremar в Неаполския залив, поради причините, обяснени в съображения 362—366 по-долу, Комисията счита, че заключението, направено от Комисията по отношение на конкурентната ситуация, съществуваща към момента на възлагане на новия договор за обществена услуга (вж. съображение 259), се отнася и за периода 2009—2012 г., т.е. по времето на удължаване срока на действие на първоначалното споразумение.

(362) Първо, маршрутите за обществена услуга, обслужвани от Caremar по време на първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, в Неаполския залив (т.е. в периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г.), са били същите като тези, които са му били възложени съгласно новия договор за обществена услуга (вж. съображение 34, буква а) и съображение 84 и обяснението, че ЗИОУ, наложени на Caremar през този период, са се различавали съвсем незначително от тези, наложени съгласно новия договор за обществена услуга, по отношение на честотите и разписанията, както е посочено в съображение 39). Всъщност както по новия договор за обществена услуга, така и по първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, Caremar подлежи на едни и същи задължения за непрекъснатост, честота, редовност, точност, задължения относно броя, вида и капацитета на корабите, определени за маршрутите по ЗИОУ, тарифни задължения и задължения за качество на услугата.

(363) По отношение на честотите и разписанията съответната програма за морски транспорт за Caremar по тези маршрути за периода от 16 януари 2012 г. до 31 юли 2012 г. е определена от регион Кампания с Решение № 443 на Регионалния съвет от 9 август 2011 г., изменено с Решение № 857 на Регионалния съвет от 30 декември 2011 г. Тази програма е същата като програмата, въз основа на която са наложени задълженията по новия договор за обществена услуга (вж. съображения 83—85). През периода 1 януари 2009 г. — 15 януари 2012 г. Caremar е било обект на програмата за морски транспорт, определена от регион Кампания в Решение № 548 на Регионалния съвет от 1 април 2007 г., прието съгласно първоначалното споразумение (вж. съображение 36). Комисията отбелязва, че разликите между програмата за 2007 г. и програмата за 2011 г. (както е посочено в съображение 39) са много незначителни и са продиктувани от необходимостта услугите на Caremar да се доближат максимално до нуждите на местното население от морски транспорт. Както е обяснено от Италия (съображения 178—181), процедурната рамка за определяне на ЗИОУ от страна на регион Кампания в сектора на морския транспорт е определена в член 17 от Регионален закон № 3 от 28 март 2002 г., който предвижда редовна проверка и при необходимост актуализация на обхвата на ЗИОУ, наложени на операторите на морски транспорт, включително Caremar. В съответствие с това през 2010 г. регион Кампания започна обществено допитване относно обхвата на ЗИОУ, изпълнявано от Caremar в рамките на първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, което доведе до актуализиране на честотите и разписанията не само на Caremar, но и на всички доставчици на обхванати от ЗИОУ услуги в Неаполския залив, одобрено с Решение № 443 на Регионалния съвет от 9 август 2011 г. Тази актуализация беше допълнително леко коригирана с Решение № 857 на Регионалния съвет от 30 декември 2011 г. по отношение на услугите на Caremar, за да се вземат предвид допълнителните искания, постъпили от община Прочида, която считаше, че не получава достатъчно обслужване по програмата за морски транспорт, одобрена с Решение № 443 на Регионалния съвет от 9 август 2011 г.

(364) Както беше обяснено от Италия (вж. съображение 184), конкурентното положение на осемте маршрута, обслужвани от Caremar в Неаполския залив в периода 1 януари 2009 г. — 15 януари 2012 г., т.е. по време на удължаването на първоначалното споразумение, е било много сходно с това в периода 2012 г. — 2015 г., т.е. преди възлагането на новия договор за обществена услуга, оценен в съображения 249—259. По изключение, както е посочено от Италия (съображение 183), през периода от края на декември 2010 г. до 1 октомври 2011 г. Caremar е било единственият оператор на морски превози, обслужващ съгласно ЗИОУ маршрутите Капри — Сорето, Капри — Неапол, Иския — Неапол, Иския — Прочида — Неапол, Иския — Прочида — Поцуоли, Иския — Прочида и Прочида — Неапол; докато Gestour и Procida Lines са обслужвали съгласно ЗИОУ маршрута Прочида — Поцуоли, като се има предвид, че всички други корабни оператори са отказали да предоставят услуги съгласно ЗИОУ през този период. През този период регион Кампания е трябвало да увеличи обхвата на ЗИОУ, наложено на Caremar (по отношение на честотите и разписанията), за да се справи с внезапното прекъсване на услугите, предоставяни от някои от конкурентите на Caremar. Това внезапно прекъсване е ясен признак, че местното население не е можело да разчита напълно на услугите съгласно ЗИОУ, предоставяни от конкурентите на Caremar.

(365) Предвид гореизложеното и въз основа на информацията, предоставена от конкурентите на Caremar в техните мнения (вж. съображения 150, 151, 161 и 168), Комисията отбелязва следното:

a) Що се отнася до маршрута **Капри — Сорето**, в периода 2009—2011 г. Caremar е единственият оператор, който предоставя смесени услуги по този маршрут през цялата година. Всъщност конкурентите на Caremar или са предоставяли само услуги за морски превоз на пътници (какъвто е бил случаят с NLG и Alimar ([217])), или са предоставяли и смесени услуги, но само през летния период (какъвто е бил случаят със SNAV ([218]) и Aligruson ([219])). Като се има предвид, че услугите, предоставяни от SNAV и Aligruson, са останали непроменени през периода 2009—2012 г. (вж. съображение 185, буква а) и че услугите на Caremar са се променили съвсем незначително през същия период, главно поради малки корекции в разписанията (вж. съображение 39, буква а), Комисията счита, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени морски транспортни услуги по този маршрут.

([217]) Alimar осъществява дейност само през 2009 г. и 2010 г.

([218]) Що се отнася до смесените услуги, SNAV е получило разрешение да извършва десет ежедневни плавания с TMV (шест от Капри до Сорето в 7:35 ч., 9:15 ч., 12:10 ч., 15:55 ч., 17:40 ч. и 18:05 ч.); и четири от Сорето до Капри в 8:10 ч., 11:25 ч., 13:50 ч., 16:35 ч.), но само през летния период (по-специално през периода 1 април — 3 ноември).

([219]) Що се отнася до смесените услуги, Aligruson е получило разрешение да извършва четири ежедневни плавания (две от Сорето до Капри в 11:30 ч. и 14:00 ч; и две от Капри до Сорето в 12:30 ч. и 18:05 ч.), но само през летния период.

б) Що се отнася до маршрута **Капри — Неапол**, в периода 2009—2011 г. Caremar е единственият оператор, който предоставя смесени услуги по този маршрут през цялата година. На практика конкурентите на Caremar по маршрута (SNAV, NLG, Neapolis и Metrò del Mare) са предоставяли само услуги за морски превоз на пътници и то невинаги през цялата година (вж. съображение 185, буква б). Както е обяснено в съображение 252, пътническите услуги не могат да се считат за алтернатива на смесените услуги, тъй като оставят неудовлетворена важна част от търсенето от страна на ползвателите, т.е. търсенето на превоз на превозни средства (включително линейки) и на пощенски услуги. Освен това през 2009 г. и 2010 г. не е имало пътнически услуги, предоставяни ежедневно през цялата година при пазарни условия (само в рамките на ЗИОУ). През 2011 г. операторите на пазара започват да извършват някои услуги при пазарни условия през цялата година, а именно пет плавания от Neapolis (от Капри в 8:50 ч., 14:10 ч. и 17:30 ч.); и от Неапол в 10:00 ч. и 16:05 ч.) и две плавания от NLG (от Капри в 9:35 ч. и в 11:35 ч.), които обаче сами по себе си не са достатъчни, за да гарантират териториално единство между Капри и континенталната част. Първо, нито една от тези услуги не е била в ранните сутрешни часове (т.е. между 5:00 ч. и 8:30 ч.), което е часови интервал от деня, когато услугите са много необходими на пътуващите до работа. Второ, пазарните услуги са обслужвали предимно туристическото търсене, тъй като са били в неподходящи за студенти и работници часови интервали от деня. На практика по-голямата част от плаванията, предоставяни от конкурентите на Caremar през годината, са били предмет на ЗИОУ, което предполага, че по принцип пазарът не би ги предоставял, ако не са официално наложени от страна на публичните органи. Както е обяснено от Италия обаче, дори налагането на ЗИОУ не е гарантирало услугата, както се вижда от факта, че между края на декември 2010 г. и 1 октомври 2011 г. конкурентите на Caremar са спрели да предоставят услуги по ЗИОУ по няколко маршрута, включително по маршрута Капри — Неапол (вж. съображение 183, буква б). Въз основа на това Комисията е на мнение, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени услуги за морски транспорт по този маршрут.

в) Що се отнася до директния маршрут **Иския — Неапол**, в периода 2009—2011 г. Caremar е предоставяло смесени услуги с ферибот в конкуренция с Medmar и пътнически услуги с плавателни съдове на подводни криле в конкуренция с Alilauro. Конкурентната ситуация, описана от Италия (вж. съображение 185, буква в), показва, че предоставяните от конкурентите на Caremar услуги не са били достатъчни, за да задоволят обществените нужди на местното население. На първо място, конкурентите на Caremar не са предоставяли никакви услуги при пазарни условия по този пряк маршрут, а услугите, предоставяни в рамките на ЗИОУ, са били или само през лятото (такъв е случаят със смесените услуги, предоставяни от Medmar от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г.), или във всеки случай в различни часови интервали от деня от тези, обслужвани от Caremar ([220]). Поради тази причина Комисията е на мнение, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени услуги за морски транспорт и пътнически услуги по този маршрут. Този извод остава валиден дори когато се има предвид, че директната линия Иския — Неапол би била взаимозаменяема с тази с междинно спиране в Прочида, въпреки различната продължителност на пътуването ([221]). Всъщност, както е обяснено в съображение 365, буква г), услугите, предоставяни от конкурентите на Caremar по маршрута Иския — Прочида — Неапол, не са били достатъчни, за да гарантират достатъчно редовни линии между Иския и Неапол.

г) Що се отнася до маршрута **Иския — Прочида — Неапол**, в периода 2009—2011 г. Caremar е било единственият корабен оператор, който предоставя достатъчен брой ежедневни (смесени и пътнически) транспортни услуги през цялата година по този маршрут. Що се отнася до смесените транспортни услуги, през цялата година нито едно корабоплавателно дружество не е обслужвало маршрута при пазарни условия; всъщност Medmar, което е единственото друго дружество, предоставящо смесени услуги по маршрута, е предоставяло услуги съгласно ЗИОУ и според Италия тези ЗИОУ, които във всички случаи са били през различни часови интервали от деня от тези, обслужвани от Caremar, не са били спазвани (вж. съображение 185, буква г). Що се отнася до услугите за превоз на пътници, единственото друго дружество,

([220]) Що се отнася до смесените услуги, предоставяни през цялата година, от Иския Caremar е обслужвало пътувания в 8:45 ч., докато (от 1 октомври 2011 г.) Medmar е обслужвало пътувания в 17:00 ч. през лятото и в 16:35 ч. през зимата; от Неапол Caremar е обслужвало пътувания в 16:05 ч. и 20:25 ч., докато (от 1 октомври 2011 г.) Medmar е обслужвало пътувания в 8:35 ч., 14:10 ч. и 18:30 ч. Що се отнася до пътническите услуги, предоставяни през цялата година, от Неапол Caremar е обслужвало пътувания от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. в 7:50 ч. и в 18:15 ч., а Alilauro е обслужвало пътувания от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. в 9:35 ч., а от 1 октомври 2011 г. — в 7:35 ч. и в 20:10 ч.; от Иския Caremar е обслужвало пътувания от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. в 6:50 ч. и 8:50 ч., докато Alilauro не е обслужвало пътувания от Иския през цялата година в периода от 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. От 1 октомври 2011 г., когато Alilauro започва да предоставя услуги по ЗИОУ от Иския до Неапол през цялата година, Caremar не извършва услуги за превоз на пътници от Иския до Неапол.

([221]) Що се отнася до смесените услуги с ферибот, междинното спиране в Прочида удължава пътуването с около 15 минути (по директния маршрут Иския — Неапол то е с продължителност 1 ч. и 25 мин.). Що се отнася до пътническите услуги с плавателен съд на подводни криле, междинното спиране в Прочида удължава пътуването с почти 30 минути (което е 45 минути по директния маршрут Иския — Неапол).

което е предоставяло пътнически услуги по маршрута, SNAV, е осигурявало само едно ежедневно плаване през цялата година (всички останали плавания са били концентрирани през летния период), а именно това, което тръгва от Иския (Casamicciola) в 9:45 ч. и от Прочида в 10:05 ч. Тази услуга очевидно не е била достатъчна, за да задоволи нуждите на местното население от морски транспорт, като се има предвид, че тя е била през часови интервали от деня, които не са отговаряли на нуждите на пътуващите (главно работници и студенти) от Иския, и че е била само в една посока. За разлика от това, както е посочено в съображение 39, буква г), от 1 януари 2009 г. до 31 септември 2011 г. Caremar е трябвало да осигурява осем ежедневни пътнически услуги през цялата година, а от 1 октомври 2011 г. — десет ежедневни пътнически услуги през цялата година през часови интервали от деня, подходящи за пътуващите до работа ([222]), с допълнително добавяне на две плавания в периода от 1 юни до 30 септември ([223]). Поради тази причина Комисията е на мнение, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на смесени услуги за морски транспорт и пътнически услуги по този маршрут.

д) Що се отнася до маршрута **Иския — Прочида — Поцуоли**, в периода 2009—2011 г. Caremar е предоставяло смесени услуги с ферибот в конкуренция с Medmar по този маршрут. Конкурентната ситуация, описана от Италия (вж. съображение 185, буква д), показва, че услугите, предоставяни от Medmar с междинно спиране в Прочида, не са били достатъчни, за да задоволят обществените нужди на местното население, като се има предвид много ограничената им честота (веднъж дневно през цялата година в рамките на ЗИОУ, с допълнително отплаване от Иския в 7:30 ч. по време на учебния период при пазарни условия) и концентрацията им рано сутрин, което оставя напълно непокрита останалата част от деня ([224]). Поради тази причина Комисията отбелязва, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на услуги за морски транспорт по този маршрут.

е) По отношение на маршрута **Иския — Прочида** Комисията отбелязва, че през периода 2009—2011 г. Caremar не е трябвало да предоставя никакви услуги в допълнение към вече предоставяните по маршрутите Иския — Прочида — Поцуоли и Иския — Прочида — Неапол (вж. съображение 39, буква е). Поради това не е необходимо да се оценява конкурентната ситуация в този сегмент отделно от конкурентната ситуация, която вече е описана в съображение 365, букви г) и д), по отношение на маршрутите Иския — Прочида — Неапол и Иския — Прочида — Поцуоли.

ж) Що се отнася до маршрута **Прочида — Поцуоли**, в периода 2009—2011 г. Caremar е предоставяло пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле в конкуренция с Procida Lines, Gestour и Ippocampo, които са обслужвали смесени услуги с ферибот по този маршрут. Въпреки това услугите на Caremar и услугите, предоставяни от конкурентите на Caremar, не са били взаимозаменяеми, като се има предвид, че пътуванията с плавателен съд на подводни криле са много по-бързи от тези с ферибот (50 минути път с ферибот спрямо 15 минути път с плавателен съд на подводни криле). Във всеки случай, независимо от степента на взаимозаменяемост на пътническите услуги и смесените услуги, услугите, предоставяни от конкурентите на Caremar през цялата година, по-специално от Gestour и Procida Lines, тъй като Ippocampo е извършвало обслужване само през летния период, са били предоставяни по различно време на деня от тези, обслужвани от Caremar ([225]) (вж. съображение 185, буква ж). Поради тази причина Комисията отбелязва, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на услуги за превоз на пътници по този маршрут.

([222]) А именно: от Неапол в **8:50** ч. (в 9:55 ч. до 1 октомври 2011 г.), в **11:45** ч., в **13:10** ч., в **15:10** ч. и в **18:15** ч. От Иския в **7:30** ч., в **10:10** ч., в **13:05** ч. (в 12:00 ч. до 1 октомври 2011 г.), в **14:30** ч. (в 14:15 ч. до 1 октомври 2011 г.), в **16:30** ч. (в 16:15 ч. до 1 октомври 2011 г.).

([223]) А именно от Иския до Прочида и впоследствие до Неапол в **19:35** ч. (с отплаване в 20:00 ч. от Прочида); и от Неапол до Прочида и впоследствие до Иския в **20:55** ч. (с отплаване в 21:30 ч. от Прочида).

([224]) От 1 януари 2009 г. до 30 септември 2011 г. Medmar е предоставяло само една услуга при пазарни условия, а именно от Иския в **7:30** ч. по време на учебния период (от 16 септември до 14 юни) и две услуги съгласно ЗИОУ през цялата година, а именно от Иския (Casamicciola) в **2:30** ч.; и от Поцуоли в **4:10** ч.

([225]) От Прочида Caremar осъществяваше пътувания през цялата година в 8:25 ч. (в 8:10 ч., считано от 1 октомври 2011 г.), докато Gestour осъществяваше пътувания през цялата година в 6:50 ч., 9:30 ч., 11:20 ч., 14:05 ч. (до 30 септември 2011 г.), 17:05 ч. (до 30 септември 2011 г.) и 18:55 ч., а Procida Lines осъществяваше пътувания в 5:50 ч., 7:50 ч., 10:45 ч., 12:40 ч., 15:25 ч., 17:30 ч., 19:15 ч.). От Поцуоли Caremar е осъществявало пътувания в 8:55 ч. (8:50 ч., считано от 1 октомври 2011 г.), докато Gestour е осъществявало пътувания през цялата година в 6:00 ч., 8:30 ч., 10:35 ч., 12:55 ч., 15:05 ч. (до 30 септември 2011 г.), 17:55 ч. (до 30 септември 2011 г.) и 19:50 ч., а Procida Lines — в 5:05 ч., 7:05 ч., 9:25 ч. (до 30 септември 2011 г.), 11:50 ч., 13:35 ч., 16:25 ч., 18:25 ч. и 20:00 ч.)

з) Що се отнася до маршрута **Прочида — Неапол**, в периода 2009—2011 г. Caremar е предоставяло пътнически услуги с плавателен съд на подводни криле в конкуренция със SNAV и Medmar. Въпреки това до 30 септември 2011 г. Medmar не е предлагало никакви допълнителни плавания към тези по маршрута Иския — Прочида — Неапол, а SNAV е предлагало само едно плаване през годината в допълнение към вече предоставяните по маршрута Иския — Прочида — Неапол (от Прочида в 7:35 ч.). От 1 октомври 2011 г. Medmar е осигурявало по едно ежедневно плаване в допълнение към тези, които се осигуряват по маршрута Иския — Прочида — Неапол (от Неапол в 00:20 ч.), а SNAV е продължавало да осигурява само едно ежедневно плаване през цялата година в допълнение към тези, които вече се осигуряват по маршрута Иския — Прочида — Неапол (този път от Неапол в 12:30 ч.). Всички тези плавания са били осигурени по силата на ЗИОУ и в часове от деня, различни от тези, обслужвани от Caremar ([226]) (вж. съображение 185, буква з). Освен това, дори като се вземат предвид услугите, предоставяни от SNAV и Medmar по маршрута Иския — Прочида — Неапол, не е имало оператор на морски превози, който да предоставя пътнически услуги по маршрута при пазарни условия през цялата година, а пътническите услуги по ЗИОУ на Medmar и SNAV не са покривали някои часови интервали от деня, които са важни за осигуряване на свързаността на ежедневно пътуващите до работа (между 6:00 ч. и 7:00 ч. и между 8:00 ч. и 10:00 ч. от Прочида; и между 7:00 ч. и 8:00 ч. и между 17:00 ч. и 18:00 ч. от Неапол). Поради тези причини Комисията е на мнение, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е налице пазарна неефективност по отношение на предоставянето на услуги за превоз на пътници по този маршрут.

(366) Предвид гореизложеното Комисията счита, че ЗИОУ, определени в първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, за обслужването на маршрутите в Неаполския залив, са оправдани поради действителна обществена необходимост за осигуряване на териториално единство. Всъщност към момента на удължаване срока на действие на първоначалното споразумение (2009 г., 2010 г.) пазарните механизми сами по себе си (дори и след налагането на ЗИОУ) не са били достатъчни, за да отговорят на нуждите от обществени услуги, определени от Италия, по отношение на честотата, непрекъснатостта и редовността.

(367) Що се отнася до маршрутите в Понцианския архипелаг, както е посочено по-горе (вж. съображение 34, буква б), Caremar е предоставяло пътнически и смесени услуги по маршрутите Понца — Формиа, Понца — Анцио и Формиа — Вентотене до 31 май 2011 г. ЗИОУ, наложени на Caremar за маршрутите в Понцианския архипелаг, са се отнасяли до обслужваните пристанища, вида и капацитета на плавателните съдове, предназначени за морските транспортни линии, обслужвани в рамките на режима на обществена услуга, честотата на услугата и максималните тарифи, които трябва да се начисляват (вж. съображение 36, букви г), д) и е) и съображения 40—44).

(368) Комисията отбелязва, че между 1 януари 2009 г. и 31 май 2011 г. двама други оператори, Vetor и/или SNAP, са предлагали пътнически услуги по маршрутите Понца — Формиа, Понца — Анцио и Формиа — Вентотене. Както е обяснено от Италия обаче, услугите на Vetor и SNAP не могат да се считат за взаимозаменяеми с тези, предлагани от Caremar, по от гледна точка на непрекъснатостта и редовността (вж. съображение 186).

(369) По-специално по маршрута **Понца — Формиа** Vetor е извършвало услуги през цялата година с плавателни съдове на подводни криле съгласно ЗИОУ; докато Caremar е извършвало през цялата година не само една ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле, но и две ежедневни смесени услуги с плавателни съдове (вж. съображение 36, буква г). Следователно услугите, предоставяни от Vetor, не са покривали превоза на превозни средства и товари (например пощенски пратки), който според Италия е бил от съществено значение за осигуряване на ежедневна връзка с континенталната част на страната за пътниците, които пътуват за работа със своите превозни средства. Що се отнася до пътническите услуги, Италия поясни (вж. съображение 185, буква а), че от Caremar се е изисквало да задържа плавателните съдове на острова през нощта, за да осигури първото плаване за деня и да гарантира ежедневна линия до континенталната част по причини, свързани с обучение и работа. Наличието на плавателни съдове на острова през нощта е имало за цел да осигури и морски транспорт до континенталната част в случай на спешна медицинска помощ, която не е можело да бъде предоставена от хеликоптер. Следователно Комисията заключава, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по този маршрут.

([226]) А именно от Прочида до Неапол (40-минутно пътуване) в **6:35** ч. и в **9:20** ч. (в 9:25 ч. през периода 1 октомври 2011 г. — 16 януари 2012 г.); и от Неапол до Прочида (40-минутно пътуване) в **7:30** ч. и в **17:45** ч. (в 17:30 ч. през периода 1 октомври 2011 г. — 16 януари 2012 г.).

(370) По маршрута **Понца — Анцио** Vetor е предоставяло ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле при пазарни условия през активния сезон и в събота през неактивния сезон в рамките на ЗИОУ, докато Caremar е предоставяло ежедневна високоскоростна пътническа услуга през активния сезон от понеделник до събота и две ежедневни смесени услуги през цялата година в неделя и празнични дни (вж. съображение 36, буква д). Италия обясни (вж. съображение 185, буква б), че ЗИОУ е било оправдано от съображения за социално и икономическо развитие и е имало за цел да осигури на пътниците с превозни средства възможността да пътуват в двете посоки от/до Понца през цялата година, поне в неделя и празнични дни (например, за да могат да посещават семействата си). Комисията отбелязва, че услугите, предоставяни от Vetor, не са покривали нуждите от обществени услуги за превоз на превозни средства и товари (например пощенски пратки). Освен това пътническите услуги, предоставяни от Vetor през активния сезон при пазарни условия, са били насочени предимно към туристическия сектор, докато присъствието на Caremar е имало за цел да се обхване пътникопотокът на местните жители, включително чрез осигуряване на достъпни тарифи. Следователно Комисията заключава, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по този маршрут.

(371) По маршрута **Формия — Вентотене** Vetor е предоставяло една ежедневна пътническа услуга с плавателен съд на подводни криле през неактивния сезон и едно допълнително плаване всеки понеделник през активния сезон — и двете съгласно ЗИОУ; а SNAP е предоставяло една ежедневна пътническа услуга през активния сезон с плавателен съд на подводни криле при пазарни условия. За разлика от това Caremar е предоставяло две ежедневни смесени услуги и две ([227]) ежедневни услуги за превоз на пътници през цялата година (вж. съображение 36, буква е). Услугите, предоставяни от Vetor и SNAP, не са покривали нуждите от обществени услуги за превоз на превозни средства и товари (например пощенски пратки), а по отношение на пътническия транспорт са били недостатъчни, за да осигурят териториално единство с континенталната част на страната предвид ограничената им честота и редовност. Както е обяснено от Италия (вж. съображение 185, буква в), услугите на Caremar са позволявали на жителите да пътуват до континенталната част на страната с цел учене и работа. Освен това, тъй като плавателните съдове на Caremar са оставали през нощта на острова, те са осигурявали морски транспорт до континенталната част в случай на спешна медицинска помощ. Поради това Комисията заключава, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по този маршрут.

Водещ до най-малко вреди подход

(372) Комисията отбелязва, че с оглед на планираната приватизация на Caremar 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 това споразумение, без да внася промени в него (с изключение на промените в методологията за компенсация, приложима от 2010 г. нататък).

(373) Комисията се съгласява, че търсенето от страна на ползвателите не би могло да бъде задоволено, ако се разчита само на некомпенсираните ЗИОУ, наложени на конкурентите на Caremar за въпросните маршрути. На практика по причините, вече изложени по-горе (съображения 262—265), режимът на ЗИОУ, който е бил налице в Неаполския залив, по никакъв начин не може да се сравнява със ЗИОУ, наложено на Caremar съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен. Следва да се припомни, че в периода от края на декември 2010 г. до 1 октомври 2011 г. конкурентите на Caremar (с изключение на Gestour и Procida Lines) са спрели да предоставят услуги в рамките на некомпенсирани ЗИОУ. В отсъствието на Caremar повечето от маршрутите в Неаполския залив са щели да останат необслужвани (вж. съображение 183, буква б). Що се отнася до маршрутите в Понцианския архипелаг, Комисията отбелязва, че офертата, предоставена от другите оператори по маршрутите, не отговаря на (всички) изисквания за редовност, непрекъснатост, капацитет и цена и че обслужването на повечето (ако не и на всички) маршрути, особено извън сезона, е губещо, така че без компенсация за обществена услуга те вероятно изобщо е нямало да бъдат обслужвани. Освен това Комисията приема, че с оглед на процеса на приватизация на Caremar удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение е бил единственият начин да се гарантира непрекъснатостта на обществените услуги до приключване на приватизацията на Caremar.

Заключение

(374) Поради това Комисията стига до заключението, че Италия не е допуснала явна грешка при определянето на услугите, възложени на Caremar, като УОИИ по маршрутите, посочени в съображение 365 и съображения 367—371. С това съмненията, изразени от Комисията в решенията за разширяване на обхвата от 2011 г. и 2012 г., са разсеяни.

([227]) Четири ежедневни услуги в понеделник.

9.3.2. *Необходимост от акт за възлагане, в който да са уточнени ЗИОУ и методите за изчисляване на компенсацията*

(375) Съгласно раздел 2.3 от Рамката за УОИИ от 2011 г. понятието УОИИ по смисъла на член 106 от ДФЕС предполага, че извършването на УОИИ е възложено на въпросното предприятие с един или повече официални актове.

(376) В тези актове трябва по-специално да се посочва следното: а) точното естество на ЗИОУ и неговата продължителност; б) съответното предприятие и съответната територия; в) същността на изключителните права; г) параметрите за изчисляване, наблюдение и преразглеждане на компенсацията; и д) мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации.

(377) В Решението си за откриване на процедурата от 2011 г. и Решението си за разширяване на обхвата от 2012 г. Комисията изрази съмнения дали в акта за възлагане е предоставено подробно описание на съдържанието на ЗИОУ на Caremar през удължения срок на действие 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. По време на удължения срок на действие на споразумението актът за възлагане на Caremar е включвал първоначалното споразумение (както е изменено и удължено във времето), Решение № 548 на Регионалния съвет от 1 април 2007 г., с което се определя ЗИОУ, наложено на Caremar, по отношение на вида на плавателните съдове, честотите и разписанията до 30 септември 2011 г., Решение № 443 на Регионалния съвет от 9 август 2011 г., с което се определя ЗИОУ, наложено на Caremar, по отношение на вида на плавателните съдове от 1 октомври 2011 г. до 15 януари 2012 г., и Решение № 857 на Регионалния съвет от 30 декември 2011 г., с което се определя ЗИОУ, наложено на Caremar, по отношение на вида на плавателните съдове, честотите и разписанията от 16 януари 2012 г. до 31 юли 2012 г. (вж. съображения 36 и 38), поредица от *ad hoc* решения на Италия, Решение 111/2007 и Закон 166/2009.

(378) В този контекст Комисията на първо място отбелязва, че първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, което съставлява актът за възлагане на Caremar, продължава да е напълно приложимо до 31 юли 2012 г. (вж. съображение 348).

(379) Според първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, 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. Комисията отбелязва, че през 2007 г., т.е. преди първото удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение, регион Кампания е приел с Решение № 548 на Регионалния съвет от 1 април 2007 г. петгодишния план за периода 2007—2011 г., който е продължил да се прилага без промени по отношение на обхвата на ЗИОУ до 30 септември 2011 г. Следователно този план е бил приложим към момента на първото удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение (през декември 2008 г.), на второто удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение (през септември 2009 г.) и към момента на третото удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение (през август 2010 г.). Петгодишният план за периода 2011—2015 г. е приет от регион Кампания с Решение № 443 на Регионалния съвет от 9 август 2011 г. и изменен с Решение № 857 на Регионалния съвет от 30 декември 2011 г., като обхваща периода от 1 октомври 2011 г. до края на 2015 г. Петгодишният план за периода 2011—2015 г. се прилага без промени за периода, обхванат от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, от 1 октомври 2011 г. до изтичането на действието му на 31 юли 2012 г. Въз основа на това Комисията заключава, че ЗИОУ, които Caremar е трябвало да спазва през удължения срок на действие на споразумението, са определени достатъчно ясно.

(380) В съображения 239 и 240 от Решението за откриване на процедурата 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 2009 г. в първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен (вж. съображения 48—52), се съдържат изчерпателен и точен списък на разходните елементи, които се вземат предвид, както и методологията за изчисляване на възвръщаемостта на инвестирания капитал за оператора. За периода от 1 януари 2010 г. до 31 декември 2012 г. съответната методология е определена в Решение 111/2007 (вж. съображение 53). По-специално в Решение 111/2007 се описват подробно разходните елементи, които се вземат предвид, и възвръщаемостта на инвестирания капитал. С първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, се гарантира, че компенсацията се основава 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 възстанови свръхкомпенсацията от Caremar.

(381) 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 ЗИОУ, 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.

9.3.3. *Продължителност на периода на възлагане*

(382) Както е посочено в точка 17 от Рамката за УОИИ от 2011 г., „[п]родължителността на периода на възлагане следва да е оправдана 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.“.

(383) Комисията отбелязва, че удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение е било необходимо, за да се осигури непрекъснатост на обществената услуга до приключването на приватизацията.

(384) Като се има предвид, че продължителността на удължаванията на срока на действие на първоначалното споразумение е била оправдана от необходимостта да се приватизира Caremar и че тези удължавания не са довели до това продължителността на периода на възлагане на УОИИ да надхвърли необходимия срок за амортизацията на плавателните съдове, използвани от Caremar за предоставянето на УОИИ (който може да надхвърли 25 години), Комисията заключава, че и двете удължавания на срока на действие на първоначалното споразумение са в съответствие с точка 17 от Рамката за УОИИ от 2011 г.

9.3.4. *Съответствие с Директива 2006/111/ЕО*

(385) Съгласно точка 18 от Рамката за УОИИ от 2011 г. „[п]омощта 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 ([228]).“.

(386) Освен това в точка 44 от Рамката за УОИИ от 2011 г. се изисква следното: „Когато 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.“.

(387) Италия потвърди, че Caremar е осъществявало само дейност, свързана с предоставянето на обществени услуги съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен. Поради това Caremar не може да се квалифицира като „предприятие, от което се изисква воденето на отделно счетоводство“ съгласно Директива 2006/111/ЕО ([229]) и изискванията за прозрачност, предвидени в член 1, параграф 2 от Директива 2006/111/ЕО, не се прилагат, тъй като те се отнасят само за предприятия, които извършват и други дейности, различни от услугите от общ икономически интерес, с които е натоварено дадено предприятие.

(388) Що се отнася до изискванията за прозрачност, предвидени в член 1, параграф 1 от Директива 2006/111/ЕО, Комисията отбелязва, че от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, ясно се виждат размерът на публичните средства, предоставени от публичните органи на Caremar, и начинът, по който тези публични средства са били използвани.

([228]) 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).

([229]) Съгласно член 2, параграф 1, буква г) от Директива 2006/111/ЕО „предприятие, от което се изисква воденето на отделно счетоводство“ означава предприятие, което разполага със специални или изключителни права, предоставени му от държава членка по силата на член 86, параграф 1 [член 106, параграф 1] от Договора, или на което е възложено извършването на услуга от общ икономически интерес по силата на член 86, параграф 2 [член 106, параграф 2] от Договора, и което получава компенсация за публичната услуга под каквато и да е форма във връзка с тази услуга, и което осъществява други дейности“.

(389) Поради това Комисията счита, че точка 18 от Рамката за УОИИ е изпълнена и че точка 44 от Рамката за УОИИ от 2011 г. не е приложима.

9.3.5. *Размер на компенсацията*

(390) 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 ([230]), понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, включително разумна печалба“.

(391) В конкретния случай, по-специално, що се отнася до удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение, 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 съгласно точка 24 от Рамката за УОИИ от 2011 г. Вместо това могат да се използват алтернативни методи за изчисляване на нетните разходи, необходими за изпълнението на ЗИОУ, 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 ЗИОУ, 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.

(392) В решението си за откриване на процедурата от 2011 г. и Решението си за разширяване на обхвата от 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 ниво на риск, като се отчете фактът, че поначало изглежда, че Caremar 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 на този етап Комисията счете, че Caremar може да е получило свръхкомпенсация.

(393) По отношение на нивото на разумната печалба Комисията отбелязва, че възвръщаемостта на капитала е изчислена въз основа на рискова премия от 6,5 %, като е използвана формулата за изчисляване на WACC ([231]). Както вече беше отбелязано (вж. съображение 280), тази рискова премия е в пълно съответствие с рисковата премия от 6,4 %, определена от държавата членка за сектора с помощта на макроикономически анализи.

(394) В допълнение Комисията сравни възвръщаемостта на инвестирания капитал от 6,5 %, която е била прилагана по отношение на Caremar, със средната възвръщаемост на капитала, генерирана от референтна група през 2008 г. и 2011 г. (годините преди отделните възлагания на услугите на Caremar). Референтната група се състои от избрани фериботни оператори, които предлагат морски линии в Италия или между Италия и други държави членки ([232]), които Комисията счита за достатъчно представителни по отношение на ситуацията на пазара. Анализът показва, че възвръщаемостта на капитала, прилагана по отношение на Caremar, е сходна със средната възвръщаемост, генерирана от дружествата от референтната група. Следователно и от гледна точка на предварителния анализ възвръщаемост на капитала от 6,5 % е в съответствие с рисковете, на които предприятието е било изложено при предоставянето на обществени услуги в рамките на първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен.

([230]) В този контекст „нетни разходи“ означава нетните разходи, определени в съответствие с точка 25 от Рамката за УОИИ от 2011 г., или разходите минус приходите, когато не може да бъде приложена методологията на нетните избегнати разходи.

([231]) Рисковата премия, добавена към безрисковия лихвен процент, дава стойността на цената на рисковия капитал, която е необходима за определяне на нормата на възвръщаемост на капитала, изчислена въз основа на WACC.

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

(395) Що се отнася до въпроса дали тази премия отразява нивото на риска, поет от Caremar при предоставянето на УОИИ, Комисията отбелязва, че промените в цените на горивата могат да бъдат взети предвид само чрез евентуално годишно коригиране на тавана на тарифите. Поради това изчисляването на компенсацията не е задължително да покрива увеличението на цените на горивата, ако това увеличение не се е отразило в по-високи тарифи. Това се потвърждава от факта, че, както е показано в таблица 12, Caremar е получило недостатъчна компенсация през 2011 г. и 2012 г. в резултат на значителното увеличение на разходите за гориво и намаляването на пътникопотока в резултат на икономическата криза през тези години. Поради това през съответния период Caremar е било изложено на рискове, които на практика не са му позволили да се възползва от маржа на печалбата.

(396) Комисията накрая отбелязва, че в представеното Решение 111/2007 са отчетени някои пазарни стойности, приложими в сектора на морския каботаж. В тях са определени допустимите разходи за целите на ЗИОУ, както и принципите за изчисляване на нормата на възвръщаемост на капитала въз основа на информацията, условията и рисковете, свързани с този конкретен сектор.

(397) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че възвръщаемостта на капитала от 6,5 % е на разумно равнище.

(398) В този контекст, въз основа на представените от Италия отчети за всеки отделен маршрут, обобщени в таблица 12, Комисията се увери, че за периодите от 2009 г. до юли 2012 г. (първоначалното споразумение) действителната компенсация за обществена услуга, изплатена на Caremar, не надвишава допустимата компенсация, включително възвръщаемостта на капитала от 6,5 %. Всъщност одитираните печалби преди лихви и данъци на Caremar за целия период (2009—2012 г.) показват отрицателен резултат:

Таблица 12

Нетни разходи за обществената услуга, предоставяна от Caremar през периода 2009 г. — юли 2012 г.

(в EUR)

Caremar	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	Всичко общо
Общо приходи	26 854 000	26 139 000	24 362 000	13 348 000	90 703 000
- Общо разходи	54 349 000	52 773 000	47 166 000	24 908 000	179 196 000
- Амортизации	2 445 000	2 060 000	1 817 000	827 000	7 149 000
= Нетни разходи за обществената услуга	- 29 940 000	- 28 694 000	- 24 621 000	- 12 387 000	- 95 642 000
+ Възвръщаемост на капитала (6,5 %)	- 924 105	- 547 000	- 425 000	- 314 000	- 2 210 105
= Допустими за компенсиране	- 30 864 105	- 29 241 000	- 25 046 000	- 12 701 000	- 97 852 105
+ Действителен размер на компенсацията	32 474 450	29 869 832	24 018 645	11 473 000	97 835 927
= Свръхкомпенсация/ недостатъчна компенсация	1 610 345	628 832	- 1 027 355	- 1 228 000	- 16 178

(399) 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. Това гарантира, че размерът на компенсацията не надвишава нетните разходи за услугата (към които по принцип се добавя възвръщаемост на капитала).

(400) По искане на Комисията Италия потвърди, че размерът на компенсацията, отпусната на Caremar, е бил проверен в съответствие с Решение 111/2007, в което се определя механизъм за проверка в края на всеки тригодишен регулаторен период за финансовите години 2010, 2011 и 2012 (до 1 август 2012 г.). Освен това Италия заяви, че поради съображения за прозрачност и отчетност финансовата 2009 година също е била проверена, въпреки че все още не се е прилагало Решение 111/2007. Вследствие на тези проверки Италия установи недостатъчна компенсация, както е показано в таблица 12.

(401) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че тези мерки са достатъчни за избягване и откриване на всяка възможна свръхкомпенсация. Следователно размерът на компенсацията, предоставена на Caremar по време на удължаването на срока на първоначалното споразумение, не е довел до свръхкомпенсация съгласно раздел 2.8 от Рамката за УОИИ от 2011 г.

9.3.6. *Приоритетът за акостиране*

(402) В член 19*б*, алинея 21 от Закон 166/2009 се посочва ясно, че приоритетът за акостиране е необходим, за да се гарантира териториалното единство с островите и с оглед на ЗИОУ на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Caremar. В действителност, ако дружествата, на които са възложени ЗИОУ, 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 приоритетът за акостиране е необходим, за да се гарантира, че пристанищата разпределят местата и часовете за акостиране по начин, който дава възможност на оператора на обществена услуга да спазва своите ЗИОУ.

(403) В този контекст Комисията счита, че тази мярка е била предоставена, за да се даде възможност на Caremar да изпълнява своите ЗИОУ, които представляват истински УОИИ (вж. раздел 9.3.1). Освен това Италия потвърди, че приоритетът за акостиране е приложим само за услуги, предоставяни съгласно режима на обществена услуга.

(404) Комисията вече оцени подробно съвместимостта на УОИИ и свързаната с нея компенсация за Caremar през удължения срок на действие на първоначалното споразумение (вж. раздели 9.3.1—9.3.5). 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.

(405) Комисията счита, че всяко възможно парично предимство, произтичащо от приоритета за акостиране, би било ограничено (вж. съображение 225). 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 Caremar проверки за свръхкомпенсация, описани в раздел 9.3.5, са подходящи и за установяване на евентуална свръхкомпенсация, произтичаща от приоритета за акостиране.

(406) Поради това Комисията заключава, че приоритетът за акостиране, който е неразривно свързан с обществената услуга, извършвана от Caremar по време на удължения срок на действие на първоначалното споразумение, е съвместим с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от ДФЕС и на Рамката за УОИИ от 2011 г.

9.3.7. *Заключение относно съвместимостта*

(407) Въз основа на оценката в съображения 347—406 Комисията заключава, че предоставената на Caremar компенсация за извършване на морски услуги съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, в Неаполския залив в периода от 1 януари 2009 г. до 31 юли 2012 г. и в Понцианския архипелаг в периода от 1 януари 2009 г. до 31 май 2011 г., съчетана с приоритета за акостиране, е в съответствие с приложимите условия на Рамката за УОИИ от 2011 г. и следователно е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС.

10. **Заключение**

(408) Въз основа на горепосочената оценка Комисията реши, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на Caremar през удължения срок на действие на първоначалното споразумение, е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС. В допълнение, тъй като приоритетът за акостиране е неразривно свързан с изпълнението на УОИИ от Caremar, тази мярка също е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС.

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

— компенсацията, предоставена на Caremar за извършването на морски услуги съгласно новия договор за обществена услуга за периода 16 юли 2015 г. — 15 юли 2024 г., обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Caremar и с приоритета за акостиране за Caremar, тъй като е в съответствие с четирите критерия по делото *Altmark*;

— възможното използване от страна на Caremar за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на кораби, тъй като Caremar не използва тези средства за посочените цели;

— освобожданията от данъци, свързани с процеса на приватизация на Caremar, и възможността за използване на ресурсите на FAS за покриване на нуждите от ликвидност, както е определено в Закон 163/2010.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Компенсацията за Caremar и приоритетът за акостиране с оглед извършването на морски услуги в рамките на удължаването на първоначалното споразумение през периода 1 януари 2009 г. — 31 юли 2012 г. представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Италия е предоставила помощта на Caremar в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС. Тази помощ е съвместима с вътрешния пазар.

Член 2

Възлагането на новия договор за обществена услуга за периода 16 юли 2015 г. — 15 юли 2024 г., включително компенсацията за обществена услуга, изплащана въз основа на последния, обвързано с продажбата на стопанското подразделение на Caremar и с приоритета за акостиране, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 3

Предвидената в Закон 163/2010 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 Caremar. Следователно тя не представлява държавна помощ в полза на Caremar по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 4

Освобожданията от данъци, свързани с процеса на приватизация на Caremar, определени в Закон 163/2010, не представляват държавна помощ в полза на Caremar и неговия приобретател 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 Закон 163/2010, 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 8 юли 2024 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Изпълнителен заместник-председател