РЕШЕНИЕ (ЕС) 2020/1412 НА КОМИСИЯТА

от 2 март 2020 година

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

(нотифицирано под документ C(2020) 1110)

(само текстът на италиански език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

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

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) На 5 октомври 2011 г. Комисията откри официалната процедура по разследване по отношение на различни мерки, приети от Италия в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group ([2]) („решението от 2011 г.“). Разследването се отнасяше, наред с другото, до компенсациите, предоставени на Tirrenia di Navigazione („Tirrenia“) за обслужването на редица морски маршрути, считано от 1 януари 2009 г., и процеса на приватизация (вж. раздел 2.3.3), довел до придобиването на бизнес поделението на Tirrenia (вж. също съображение 27) от Compagnia Italiana di Navigazione (CIN).

(2) Решението от 2011 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([3]). Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно разследваните мерки.

(3) Що се отнася до мерките, предмет на настоящото решение, Комисията получи мненията на Tirrenia, което е в процедура по извънредно управление („Tirrenia, което е в процедура по ИУ“), Pan Med Lines („Pan Med“), CIN и Grandi Navi Veloci (наричано също GNV) (вж. раздел 5). Тя ги препрати на Италия, на която беше дадена възможност да отговори. Италия не представи мнения.

(4) На 10 януари 2012 г., вероятно от съображения за правна сигурност, италианските органи официално уведомиха за проектите на договори за обществена услуга („споразумения“), които ще бъдат сключени със съответните бъдещи приобретатели на бизнес поделенията на Tirrenia и Siremar и въз основа на които тези приобретатели ще получат компенсация. На 24 януари 2012 г., 4 февруари 2012 г. и 3 юли 2012 г. Комисията поиска от италианските органи допълнителна информация относно мерките, за които е постъпило уведомление. Тази информация беше предоставена от италианските органи с писма от 9 февруари 2012 г., 11 май 2012 г. и 19 юли 2012 г. С писмото си от 19 юли 2012 г., италианските органи уведомиха Комисията и за това, че новото споразумение между италианската държава и CIN е подписано в деня, предхождащ датата на писмото.

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

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

([3]) Държавна помощ — Република Италия — Държавна помощ SA.32014 (11/C) (ex 11/NN), SA.32015 (11/C) (ex 11/NN), SA.32016 (11/C) (ex 11/NN) — Държавна помощ за дружествата на бившата Tirrenia Group (потенциална държавна помощ под формата на компенсация за обществена услуга и потенциална помощ в контекста на приватизацията) (SA.28172 (CP 103/2009), SA.29989 (CP 393/2009), SA.30107 (CP 414/2009), SA.30206 (CP 3/2010), SA.31645 (CP 234/2010), SA.31715 (CP 248/2010)) — Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ C 28, 1.2.2012 г., стр. 18).

(5) На 7 ноември 2012 г. Комисията разшири обхвата на процедурата по разследване по отношение, наред с другото (вж. раздел 2.2), на: i) неправомерното продължаване на помощта за оздравяване, предоставена на Tirrenia, и ii) компенсацията за обществена услуга, предоставена на CIN съгласно новото споразумение, сключено с италианската държава. На 19 декември 2012 г. Комисията прие изменена версия ([4]) на горепосоченото решение („решението от 2012 г.“).

(6) Решението от 2012 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* ([5]). Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно разследваните мерки.

(7) Що се отнася до мерките, предмет на настоящото решение, Комисията получи мненията на CIN, Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и Pan Med (вж. раздел 5). Тя ги препрати на Италия, на която беше дадена възможност да отговори. Италия не представи мнения.

(8) На 5 октомври 2012 г. Комисията ангажира Ecorys Netherlands BV да изготви приблизителна оценка на пазарната стойност на съответните активи на Tirrenia, които са обявени за продажба (вж. раздел 2.3.3.5), като базира оценката си на два алтернативни сценария. Ecorys представи окончателния си доклад на 4 септември 2013 г. („доклада на Ecorys“). Комисията предаде този доклад на Италия на 27 септември 2013 г. В писмо от 17 декември 2013 г. Италия представи мненията си по доклада на Ecorys, включително насрещна оценка, изготвена от нейния собствен независим експерт — Banca Profilo.

(9) С решението си от 22 януари 2014 г. („решението от 2014 г.“) ([6]) Комисията закри официалната процедура по разследване по отношение на различни мерки, приети от регион Сардиния в полза на Saremar. Подадената от Saremar и регион Сардиния жалба срещу това решение бе отхвърлена от Общия съд през 2017 г. ([7])

(10) На 12 февруари 2016 г., 29 май 2018 г., 18 септември 2018 г., 10 октомври 2018 г. и 22 ноември 2018 г., Grimaldi Euromed S.p.A. („Grimaldi“) представи на Комисията своите становища, както е посочено в раздел 6. По искане на Grimaldi на 17 юли 2018 г. службите на Комисията се срещнаха и с процесуалния представител на дружеството.

(11) На 25 януари 2018 г., 29 март 2018 г. и 31 август 2018 г. Комисията поиска допълнителна информация от италианските органи. Италианските органи предоставиха тази информация на 26 април 2018 г., 31 май 2018 г., 2 ноември 2018 г. и 11 декември 2018 г. На 23 и 24 януари 2019 г. службите на Комисията се срещнаха с италианските органи в Рим. През следващите месеци италианските органи предоставиха допълнителната информация, поискана от Комисията по време на горепосочената среща.

(12) Настоящото решение се отнася само до възможните мерки за помощ за Tirrenia и CIN, както е посочено в съображение 31. Всички останали мерки, които са предмет на решенията от 2011 и 2012 г., се разследват отделно в рамките на дела SA.32014, SA.32015 и SA.32016, поради което не са обхванати от настоящото решение. По-специално тези останали мерки засягат други дружества от бившата Tirrenia Group.

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

2.1. **Обща рамка**

2.1.1. *Първоначалните споразумения*

(13) По традиция Tirrenia Group се е притежавала от италианската държава чрез дружеството Fintecna ([8]) и е включвала първоначално шест дружества, а именно Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar и Toremar. Тези дружества са предоставяли услуги за морски транспорт по отделни договори за обществена услуга, сключени с италианската държава през 1991 г., които са в сила в продължение на двадесет години — от януари 1989 г. до декември 2008 г. (наричани по-нататък „първоначалните споразумения“). Fintecna е притежавало 100 % от дяловия капитал на Tirrenia, което на свой ред е притежавало изцяло регионалните дружества Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar. През 2004 г. Adriatica, което е обслужвало редица маршрути между Италия и Албания/Хърватия/Гърция/Черна гора, се е сляло с Tirrenia.

([4]) Всички изменения засягаха мерките в полза на Saremar.

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

([6]) Решение (ЕС) 2018/261 на Комисията от 22 януари 2014 година относно мерките за Помощ SA.32014 (2011/C), SA.32015 (2011/C), SA.32016 (2011/C), приложени от регион Сардиния в полза на Saremar (нотифицирано под номер C(2013) 9101) (ОВ L 49, 22.2.2018 г., стр. 22).

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

([8]) 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.

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

(15) Tirrenia е предоставяло услуги за морски транспорт по редица смесени (за пътници, автомобили и камиони) маршрути и по някои маршрути за товарен транспорт, главно между континенталната част на Италия и съответно Сардиния, Сицилия и островите Тремити, както и между Сардиния и Сицилия. По-долу са описани съответните точни маршрути.

(16) На 6 август 1999 г. Комисията започна процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС), по отношение на помощ, предоставена въз основа на първоначалните споразумения на шестте дружества, съставлявали към онзи момент Tirrenia Group.

(17) 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.

(18) Комисията уважи искането на италианските органи и с Решение 2001/851/ЕО на Комисията ([9]) закри започната процедура по отношение на помощта, предоставена на Tirrenia („решението от 2001 г.“). Помощта бе обявена за съвместима при спазването на определени ангажименти от страна на италианските органи.

(19) С Решение 2005/163/ЕО на Комисията ([10]) („решението от 2004 г.“), прието на 16 март 2004 г., Комисията обяви компенсацията, предоставена от Италия на дружествата от Tirrenia Group, различни от Tirrenia ([11]), за частично съвместима с вътрешния пазар, частично съвместима при спазването на редица ангажименти от италианските органи и частично несъвместима с вътрешния пазар. Решението се основава на счетоводните данни през периода 1992—2001 г. и съдържа определени условия, насочени към гарантиране на съвместимостта на компенсацията през целия срок на действие на първоначалните споразумения.

(20) С решение от 4 март 2009 г. по дела T-265/04, T-292/04 и T-504/04 ([12]) („решението от 2009 г.“) Общият съд отмени решението от 2004 г. Това решение не засяга текущата процедура след решението от 2009 г.

2.1.2. *Удължаването на срока на първоначалните споразумения*

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

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

1) Caremar на регион Кампания. Впоследствие регион Кампания ще прехвърли на регион Лацио предприятието ([13]), еднолично обслужващо от този момент транспортните линии до Понцианския архипелаг под името Laziomar;

2) Saremar на регион Сардиния;

3) Toremar на регион Тоскана.

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

([10]) Решение 2005/163/ЕО на Комисията от 16 март 2004 г. относно държавна помощ, приведена в действие от Италия в полза на транспортни фирми Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar (ОВ L 53, 26.2.2005 г., стр. 29).

([11]) По-специално: Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar.

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

([13]) Въпросното прехвърляне е формализирано на 1 юни 2011 г.

(23) В закона от 2009 г. се уточнява също, че до 31 декември 2009 г. е трябвало да бъдат сключени нови „споразумения“ между италианската държава, от една страна, и Tirrenia и Siremar, от друга страна. Също така регионалните услуги е трябвало да бъдат регулирани от проекти на „договори за обществена услуга“, които ще се сключат между Saremar, Toremar и Caremar и регионалните органи, съответно до 31 декември 2009 г. (със Сардиния и Тоскана) и до 28 февруари 2010 г. (с Кампания и Лацио). Предвидено е също откриването на тръжна процедура за проектите на нови споразумения/договори за обществена услуга, която да обхваща и самите дружества, а подписването им с купувачите да се извърши след приключването на приватизацията на всяко от тези дружества ([14]).

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

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

Таблица 1

Тавани на компенсациите, считано от 2010 г.

Дружество	Максимална годишна компенсация (EUR)
Tirrenia	72 685 642
Siremar	55 694 895
Saremar	13 686 441
Toremar	13 005 441
Caremar	29 869 832 ([1])

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

(26) Накрая, в член 1 от Закон № 163 от 1 октомври 2010 г., с който се преобразува Наредба-закон № 125 от 5 август 2010 г. („законът от 2010 г.“), се определя допълнителното удължаване на срока на първоначалните споразумения (включително това, приложимо по отношение на Tirrenia) от 1 октомври 2010 г. до приключването на процесите на приватизация на Tirrenia и Siremar.

2.1.3. *Приватизацията на Tirrenia и сключването на новото споразумение*

(27) През септември 2010 г. е открита тръжна процедура (вж. раздел 2.3.3) с цел намиране на купувач на бизнес поделението на Tirrenia, който е обвързан с новото споразумение за предоставяне на морски услуги за срок от осем години в замяна на компенсация за обществена услуга. В този контекст вместо Tirrenia се посочва бизнес поделението на Tirrenia, тъй като тръжната процедура се е отнасяла единствено до тези активи и договори, които са били необходими за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга, посочени в ново споразумение, което е трябвало да бъде сключено с приобретателя. Останалите активи на Tirrenia, които то е използвало за други цели (като напр. кораби, недвижимо имущество и произведения на изкуството), е трябвало да бъдат продадени чрез отделни процедури. Освен това тръжната процедура не е засягала пасивите на Tirrenia, така че на купувача не е прехвърлен нито един от дълговете, натрупани от Tirrenia до датата на продажбата. Към днешна дата, Tirrenia, което е в процедура по ИУ, продължава да съществува като отделен субект, макар и с основната цел да бъде ликвидирано, след като възстанови дължимото на кредиторите си.

(28) След като е предложило спечелилата оферта в рамките на тръжната процедура, на 25 юли 2011 г. CIN е подписало договора за придобиване на бизнес поделението на Tirrenia. Новото споразумение между италианската държава и CIN е било подписано на 18 юли 2012 г. Въз основа на него на 19 юли 2012 г. собствеността върху бизнес поделението на Tirrenia е прехвърлена от държавата на CIN.

([14]) Член 19б, параграф 10 от закона от 2009 г.

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

(29) В рамките на официалната процедура по разследване, открита с решенията от 2011 г. и 2012 г. (вж. също раздел 3), на оценка са подложени следните мерки:

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

б) неправомерното продължаване на помощта за оздравяване за Tirrenia и Siremar (*мярка 2*);

в) приватизацията на дружествата от бившата Tirrenia Group ([15]) (*мярка 3*);

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

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

е) мерките, установени със закона от 2010 г., с който се преобразува Наредба-закон 125/2010 (*мярка 6*);

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

(30) С решението си от 2014 г. Комисията закри официалната процедура по разследване по отношение на мерките, приети от регион Сардиния в полза на Saremar, които са посочени по-горе като мярка 7, с изключение на една мярка ([16]).

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

(31) В настоящото решение се разглеждат само мерки 1—6, изброени в съображение 29. Тези мерки са описани по-подробно в следващите раздели.

2.3.1. *Удължаването на срока на първоначалното споразумение между държавата и Tirrenia*

2.3.1.1. Задълженията за извършване на обществена услуга

(32) В член 1 от първоначалното споразумение с Tirrenia са предвидени петгодишни планове, в които се описват подробно пристанищата, които трябва да бъдат обслужвани, видът плавателни съдове, които трябва да бъдат използвани, и необходимата честота на услугата, възложена на Tirrenia.

(33) Италия уведоми Комисията, че последният петгодишен план за Tirrenia, приет с Министерски указ от 20 септември 2001 г., обхваща периода 2000—2004 г. В този план се отразяват напълно поетите от Италия ангажименти (преди всичко ограниченията в обхвата на режима на обществена услуга) в контекста на решението на Комисията от 2001 г. За периода 2005—2008 г. е изготвен план, но той никога не е бил официално одобрен от компетентните министерства. Вместо това правителството е приело специални решения с цел привеждане на услугите в по-добро съответствие с нуждите на местните общности, без обаче да се правят съществени промени по системата за обществени услуги. Италианските органи твърдят, че поради недостатъчния бюджет вече не е било възможно планиране в по-дългосрочен план. Поради това въведените ограничени промени са засегнали главно намаленията на обществената услуга.

(34) Въз основа на първоначалното споразумение, което е с удължен срок на действие и е изменено (за избрани маршрути), между 1 януари 2009 г. и 18 юли 2012 г. Tirrenia е обслужвало следните маршрути:

— Генуа—Порто Торес: Tirrenia е предоставяло смесени услуги съгласно режима на обществена услуга през неактивния сезон ([17]) и на търговски начала през активния сезон. Съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло ежедневни услуги с отплавания през вечерните часове от двете пристанища въз основа на предварително изготвени разписания с цел осигуряване на надеждни връзки с железопътната мрежа в Сардиния. Grandi Navi Veloci — единственият конкурент, който също е обслужвал този маршрут през цялата година в рамките на съответния период — е осигурявало само три отплавания седмично през неактивния сезон. Макар че през активния сезон Grandi Navi Veloci е предлагало ежедневна услуга, то не е осигурявало отплавания през вечерните часове от двете пристанища.

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

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

([17]) Преди 2007 г. този маршрут е обслужван съгласно режима на обществена услуга и през активния сезон.

— Чивитавекия—Олбия: Tirrenia е предоставяло смесени услуги съгласно режима на обществена услуга през неактивния сезон ([18]) и на търговски начала през активния сезон. Съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло ежедневни услуги с отплавания през вечерните часове от двете пристанища въз основа на предварително изготвени разписания. През поне част от разглеждания период SNAV е обслужвало този маршрут както през неактивния, така и през активния сезон. През 2008 г. обаче SNAV е обслужвало този маршрут само три пъти седмично през неактивния сезон и ежедневно през активния сезон. През 2009 г. и 2010 г. SNAV изглежда е увеличило честотата на обслужване през неактивния сезон до ежедневна. След май 2011 г. обаче SNAV е преустановило обслужването на този маршрут, когато той е бил поет от Grandi Navi Veloci. Впоследствие последното дружество е решило да обслужва тази линии само през активния сезон. Присъствието по този маршрут на други оператори (напр. Moby, Sardinia Ferries) през част от посочения период е било ограничено до активния сезон.

— Неапол—Палермо: през 2009 г. Tirrenia е предоставяло смесени услуги съгласно режима на обществена услуга през цялата година, докато след 2010 г. е предоставяло тези услуги съгласно режима на обществена услуга през неактивния сезон и на търговски начала през активния сезон. Съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло ежедневни услуги с отплавания през вечерните часове от двете пристанища съгласно предварително изготвен график. Макар SNAV, което е единственият конкурент, обслужвал този маршрут също през цялата година, да е предлагало ежедневни отплавания през целия срок на удължаване на споразумението, то не е гарантирало същата редовност и непрекъснатост като Tirrenia ([19]). Освен това корабите, които е използвало SNAV за обслужване на този маршрут, са били много по-стари от тези на Tirrenia и следователно не е предлагало същото качество ([20]). Grandi Navi Veloci е посочило, че то е обслужвало този маршрут от май до декември 2011 г., както и през цялата 2012 г. (вж. също съображения 266 и 267). Grandi Navi Veloci е предлагало услуги по този маршрут в сътрудничество със SNAV.

— Генуа—Олбия—Арбатакс: съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло смесени услуги поне три пъти седмично през цялата година. Арбатакс е обслужван два пъти седмично като допълнителна спирка, след като първо е била обслужвана Олбия. През разглеждания период, частният оператор Moby е обслужвал линията между Генуа и Олбия само през част от годината (през повечето години от средата на март до средата на октомври). По същия начин GNV е обслужвало линията между Генуа и Олбия само през активния сезон. Tirrenia е било единственият оператор, предоставящ услугата до Олбия през цялата година. Освен това през целия разглеждан период Tirrenia е било единственият оператор, осигуряващ линия до Арбатакс.

— Чивитавекия—Каляри—Арбатакс: съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло ежедневни смесени услуги с отплавания през вечерните часове от двете пристанища през цялата година. Арбатакс е обслужван два пъти седмично като допълнителна спирка. През целия срок на удължаване на споразумението Tirrenia е било единственият оператор по този маршрут както през неактивния, така и през активния сезон.

— Неапол—Каляри: съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло смесени услуги поне веднъж седмично от всяко пристанище през цялата година. През целия срок на удължаване на споразумението Tirrenia е било единственият оператор на смесена услуга по този маршрут както през неактивния, така и през активния сезон.

— Палермо—Каляри: съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло седмични смесени услуги от всяко пристанище през цялата година. През целия срок на удължаване на споразумението Tirrenia е било единственият оператор на смесена услуга по този маршрут както през неактивния, така и през активния сезон.

— Трапани—Каляри: съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло седмични смесени услуги от всяко пристанище през цялата година. През целия срок на удължаване на споразумението Tirrenia е било единственият оператор на смесена услуга по този маршрут както през неактивния, така и през активния сезон.

— Термоли—острови Тремити: съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло най-малкото ежедневни смесени услуги от всяко пристанище през цялата година. През целия срок на удължаване на споразумението Tirrenia е било единственият оператор по този маршрут както през неактивния, така и през активния сезон.

([18]) Преди 2008 г. този маршрут е обслужван съгласно режима на обществена услуга и през активния сезон.

([19]) По-специално в периода 2009—2012 г. SNAV е отменило 76 плавания по този маршрут, докато Tirrenia е отменило само 19 плавания (т.е. четири пъти по-малко). Освен това 19 от тези 76 отменени плавания от SNAV се дължат на официални празници, а останалите 57 — на неблагоприятни метеорологични условия. Въпреки че времето за отплаване на Tirrenia е почти същото, то е отменило само пет плавания (или десет пъти по-малко от SNAV) поради неблагоприятни метеорологични условия. Останалите отменени плавания от Tirrenia са поради форсмажорни обстоятелства, т.е. седем са отменени поради стачка на персонала, а други седем — в резултат на технически проблеми.

([20]) По-специално Tirrenia е използвало два кораба, построени между 1999 и 2000 г., докато SNAV е предоставяло услугите си, като е използвало плавателни съдове от 1973 г, 1974 г., 1980 г. и само в един случай — от 1989 г.

— Ливорно—Каляри ([21]): съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло услуги за товарен транспорт пет пъти седмично през цялата година. През съответния период от време конкурентите (напр. Moby) по този маршрут са предлагали само едно отплаване седмично и са преустановявали услугата през активния летен сезон и коледните празници.

— Неапол—Каляри: съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло услуги за товарен транспорт от два до три пъти седмично през цялата година. През целия срок на удължаване на споразумението Tirrenia е било единственият оператор на товарен транспорт по този маршрут както през неактивния, така и през активния сезон (в допълнение към смесената му услуга по същия маршрут).

— Равена—Катания: съгласно режима на обществена услуга Tirrenia е предоставяло услуги за товарен транспорт три пъти седмично от всяко пристанище през цялата година. През целия срок на удължаване на споразумението Tirrenia е било единственият оператор на товарен транспорт по този маршрут както през неактивния, така и през активния сезон.

2.3.1.2. Бюджет и срок на действие

(35) В посочената по-долу таблица е показана годишната компенсация, предоставена на Tirrenia за периода 2009—юли 2012 г.:

Таблица 2

Компенсация, предоставена за периода 2009—юли 2012 г.

Година	Компенсация (EUR)
2009 г. (януари—декември)	80 010 000
2010 г. (януари—декември)	72 685 642
2011 г. (януари—декември)	72 685 642
2012 г. (януари—юли)	39 978 409,46 ([1])

([1]) Сумата, платена на Tirrenia до прехвърлянето на собствеността на бизнес поделението на Tirrenia на CIN. През останалата част от 2012 г. CIN е платило 32 707 232,54 EUR. Следователно общият размер на изплатената за 2012 г. компенсация възлиза на 72 685 642 EUR в съответствие с определения със закона от 2009 г. таван на компенсацията.

(36) В първоначалното споразумение се предвижда годишна компенсация за обществена услуга, която трябва да бъде изплатена по следния начин: до 30 март всяка година се извършва първоначално авансово плащане, което се равнява на 70 % от изплатената през предходната година компенсация. Второ плащане, което се извършва до 30 юни, се равнява на 20 % от компенсацията. Разликата между изплатените суми и недостига между оперативните разходи и приходи за текущата година представлява балансът, който се изплаща до 30 ноември. В случай че Tirrenia е получило сума, по-голяма от нетния разход за предоставените услуги (приходи минус загуби), то е задължено да възстанови разликата ([22]).

(37) Както е посочено по-горе (вж. съображение 34), през активния сезон Tirrenia обслужва маршрутите Генуа—Порто Торес, Чивитавекия—Олбия и Неапол—Палермо (след 2010 г.) на търговски начала. Всички печалби, реализирани по тези маршрути през активния сезон, се приспадат от размера на дължимата на Tirrenia компенсация за обществена услуга, докато всички загуби, претърпени през този период, би трябвало да се поемат от Tirrenia. Това намалява размера на компенсацията, която е необходима за обслужване на тези маршрути, обхванати от режима на обществена услуга, който се прилага през неактивния сезон.

— Компенсация, предоставена през 2009 г.

(38) В Президентски указ № 501 от 1 юни 1979 г. („Указ № 501/79“) се определят различните елементи (приходи и разходи), които се включват при изчисляването на субсидията, изплащана на операторите на морска обществена услуга. Освен това в Закон № 856 от 5 декември 1986 г. („Закон 856/86“) се предвиждат определени изменения на системата от задължения за извършване на обществена услуга в Италия. Що се отнася до линиите до големи и малки

([21]) В първоначалното споразумение се допуска и линия за товарен транспорт, която да се обслужва от Генуа до Каляри, но тази възможност е използвана само до юли 2008 г. и не през срока на удължаване на споразумението.

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

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 включват списъка на субсидираните маршрути, честотата и вида на използваните кораби. Субсидиите е трябвало да бъдат одобрени от отговорните министерства. Установените в Президентски указ № 501/79 и Закон № 856/86 принципи са отразени в първоначалните споразумения.

(39) В действителност компенсацията за 2009 г. за извършване на УОИИ е била изчислена в съответствие с методологията, определена в първоначалното споразумение, което е в сила от 1991 г. и чийто срок е удължен след изтичането на първоначалния такъв на 31 декември 2008 г. 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.

(40) Различните разходни елементи, които са взети предвид при изчисляване на определената от публичните органи компенсация, са следните: разходи за придобиване, реклами и настаняване, разходи за натоварване, разтоварване и маневриране, разходи за наземен административен персонал, разходи за поддръжка на корабите, административни разходи, разходи за застраховки, разходи за наем и лизинг и разходи за горива, данъци и амортизация.

— Компенсация, предоставена през 2010 г., 2011 г. и 2012 г.

(41) Считано от 2010 г., компенсацията за извършването на УОИИ е била изчислявана чрез прилагането на нова методология, установена в Директивата на Междуведомствения комитет за икономическо планиране (CIPE) ([23]) от 9 ноември 2007 г., озаглавена *Критерии за определянето на задълженията за извършване на обществена услуга и динамика на тарифите в сектора на морски каботаж от обществен интерес* („директивата на CIPE“) ([24]). От преамбюла на директивата на CIPE е видно, че тя е издадена с оглед на приватизацията на публичните дружества, извършващи морски услуги съгласно режима на обществена услуга ([25]). Разпоредбите на директивата на CIPE са прилагани по отношение на услугите, предоставяни от дружествата от Tirrenia Group, считано от 2010 г., дори преди влизането в сила на съответните нови споразумения и договори за обществена услуга след съответните приватизации.

(42) Методът, установен в директивата на CIPE, позволява на дружествата, извършващи морската обществена услуга, да постигнат подходяща възвръщаемост. Нормата на възвръщаемост на капитала ще бъде изчислена въз основа на средната претеглена цена на капитала (WACC).

(43) Изискваната възвръщаемост на собствения капитал ([26]) трябва да се изчисли, като се използва моделът за оценка на капиталови активи. Въз основа на този модел цената на собствения капитал се определя като функция на: i) безрисковия процент, ii) бета (прогнозната оценка на рисковия профил на дружеството по отношение на капиталовия пазар) и iii) рискова премия върху собствения капитал, приписана на капиталовия пазар.

(44) По-специално цената на собствения капитал ще се изчислява 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.

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

(46) В директивата на CIPE 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.

([23]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([24]) *Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana* (GURI) № 50 от 28 февруари 2008 г.
([25]) По силата на член 1, буква 999 от Закон № 296 от 27 декември 2006 г. и член 1, буква д) от Наредба-закон 430/1997.
([26]) Необходимата норма на възвръщаемост за инвеститор в капиталови инструменти предвид рисковия профил на дружеството и свързаните с него парични потоци.

(47) На практика обаче размерът на изплатената на Tirrenia компенсация не може да надвишава определения със закона от 2009 г. таван от 72 685 642 EUR годишно (вж. съображение 25). Макар че в закона от 2009 г. се определя пределна стойност на годишната компенсация, изплащана на всички дружества на Tirrenia за предоставянето на морските услуги, подлежащи на режима на обществена услуга, в директивата на CIPE се съдържат и някои предпазни мерки, които позволяват на тези оператори да покриват в достатъчна степен оперативните си разходи.

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

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

където:

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

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

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

(49) В случай че горепосоченото уравнение не се спазва, обхватът на субсидираните дейности може да бъде намален (вж. също съображение 103) или като алтернатива може да бъде преразгледана организацията на обслужването (напр. вида кораби) или да бъдат изменени максималните тарифи.

(50) Освен това таванът на тарифите, който се прилага по отношение на всяка услуга, с приспаднати данъци и пристанищните 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.

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

2.3.2. *Неправомерно продължаване на помощта за оздравяване за Tirrenia*

(52) На 16 ноември 2010 г. Комисията одобри помощ за оздравяване за Tirrenia и Siremar („Решението от 2010 г.“) ([27]). Помощта се състоеше от гаранция по кредитни линии, предоставени от частни банки в размер до 95 000 000 EUR. Италия пое ангажимент да съобщи на Комисията не по-късно от шест месеца след разрешаването на мерките за оздравяване план за преструктуриране или да представи доказателство, че заемът е бил изплатен изцяло и/или че гаранцията е била отменена.

(53) Впоследствие Италия уведоми Комисията, че избраните финансови институции — Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo (BIIS) и Unicredit — са одобрили кредитна линия от 40 000 000 EUR за Tirrenia и Siremar (т.е. 25 000 000 EUR за Tirrenia и 15 000 000 EUR за Siremar), чийто падеж е на 30 юни 2011 г. Държавата е предоставила гаранция по кредитната линия на 15 февруари 2011 г.

(54) Финансирането е изплатено по следния начин:

а) първият транш е изплатен на 28 февруари 2011 г. (20 000 000 EUR за Tirrenia и 12 000 000 EUR за Siremar);

б) вторият транш е изплатен на 23 март 2011 г. (5 000 000 EUR за Tirrenia и 3 000 000 EUR за Siremar).

(55) Италия уведоми Комисията, че тъй като първият транш от заема, за който е предоставена гаранция, е изплатен на Tirrenia и Siremar едва на 28 февруари 2011 г., шестмесечният срок за изплащане на кредита по смисъла на член 25, буква а) от Насоките на общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение („Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г.“) ([28]) и съображения 32 и 47 от Решението от 2010 г. ще изтече на 28 август 2011 г.

([27]) Разрешение за предоставяне на държавни помощи по силата на членове 107 и 108 от ДФЕС — Случаи, в които Комисията няма възражения (ОВ C 102, 2.4.2011 г., стр. 1).

([28]) Съобщение на Комисията — Насоки на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение (ОВ C 244, 1.10.2004, стр. 2).

(56) Tirrenia и Siremar обаче не са обслужвали заемите си и в резултат на това на 11 юли 2011 г. е задействана държавна гаранция от BIIS. Следователно дългът на Tirrenia към държавата на тази дата е бил в размер на 25 203 063,89 EUR. Това включва както главницата по съответните заеми, така и непогасената лихва, дължима на банката.

(57) Съдът по несъстоятелността е разрешил включването на Министерството на икономиката и финансите сред привилегированите („*prededucibili*“) кредитори на Tirrenia. Според италианските органи извънредният комисар, на когото е възложено управлението на дружеството в рамките на производството по несъстоятелност, счита към онзи момент, че Tirrenia би могло да възстанови финансирането до 28 август 2011 г., като използва постъпленията от планираната приватизация (вж. раздел 2.3.3).

(58) Договорът за продажбата на бизнес поделението на Tirrenia на CIN е подписан на 25 юли 2011 г. Прехвърлянето на активите и поради това и плащането обаче са се забавили най-вече вследствие на трудности при получаването на необходимите разрешения за сливане ([29]). В крайна сметка на 21 юни 2012 г. италианският компетентен орган — *Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato* (AGCM) — е одобрил сделката между Tirrenia и CIN и продажбата е приключена на 19 юли 2012 г.

(59) На 18 септември 2012 г. Tirrenia е възстановило на държавата сумата от 25 852 548,93 EUR. На 24 октомври 2012 г. Италия е уведомила Комисията, че дължимите от Tirrenia суми към 11 юли 2011 г., включително дължимата на държавата лихва в размер на 649 485,04 EUR, са били напълно възстановени от дружеството, и е представила доказателство за това.

2.3.3. *Приватизация на Tirrenia и отложено плащане от страна на CIN на покупната цена*

(60) На 23 декември 2009 г. Fintecna е публикувало първата покана за подаване на оферти за продажбата на целия дялов капитал на Tirrenia, включително на неговото дъщерно дружество Siremar. На 19 февруари 2010 г. са получени 16 заявления за интерес от 19 субекта. На 4 август 2010 г. вследствие на неуспеха на преговорите с единствения оферент, подал обвързваща оферент, Fintecna е обявило процедурата за приключена. Според Италия преговорите са се провалили поради опасения, свързани с финансовите аспекти на офертата.

(61) След неуспеха на първия опит за приватизация както Tirrenia, така и Siremar, които са изправени пред тежки финансови затруднения, са допуснати до колективното производство по несъстоятелност, предвидено в италианското право по отношение на големи дружества — т.е. процедура по извънредно управление („*amministrazione straordinaria*“) — и скоро след това са обявени в несъстоятелност. По-специално Tirrenia е допусната до процедура по извънредно управление на 5 август 2010 г. На 12 август 2010 г. съдът в Рим е постановил решение № 332/2010, с което обявява Tirrenia в несъстоятелност.

2.3.3.1. Процедура по извънредно управление

(62) За разлика от обичайното производство по несъстоятелност, чиято основна цел е да се ликвидира дружество в несъстоятелност, за да се удовлетворят вземанията на кредиторите, процедурата по извънредно управление, определена в Наредба-закон № 270 от 8 юли 1999 г., е специфично производство по несъстоятелност за големи дружества, което цели да се защитят активите и да се осигури непрекъснатост на стопанската дейност.

(63) Съгласно тази процедура управлението на дружеството в несъстоятелност се прехвърля на извънреден комисар, който се назначава от компетентното министерство. Извънредният комисар предлага план за възстановяване на въпросната стопанска дейност или чрез преструктуриране, или чрез продажбата на активи на дружеството в несъстоятелност. Този план е предмет на предварително разрешение от компетентното министерство, като се взема предвид становището на надзорен съвет (съставен от назначени от министерството експерти).

(64) С Наредба-закон № 347 от 23 декември 2003 г. за определяне на спешни мерки за преструктуриране на големи дружества в несъстоятелност, преобразувана с изменения в Закон № 39 от 18 февруари 2004 г. (наричан по-долу „закон на Marzano“), се урежда процедурата по извънредно управление, приложима по отношение на дружества в несъстоятелност, които възнамеряват да предприемат тази процедура по преструктуриране. Тези дружества трябва също кумулативно да удовлетворяват определени критерии относно броя на служителите през предходната година и нивото на задлъжнялост.

([29]) За повече подробности вж. съображения 79—81.

(65) Съгласно процедурата дружеството в несъстоятелност трябва да подаде заявление до Министерството на икономическото развитие на Италия и молба до компетентния съд по несъстоятелността. След това министерството взема решение относно допускането на дружеството в несъстоятелност до процедурата и назначава извънреден комисар, който се намира под надзора на Надзорния съвет, докато съдът установява състоянието на неплатежоспособност на дружеството.

(66) В рамките на 180 дни от назначаването си извънредният комисар трябва да представи пред министерството план за преструктуриране. Обичайното производство по несъстоятелност се образува само ако министерството не одобри такъв план за преструктуриране и алтернативната процедура по продажба на активите не е доходоносна.

(67) С Наредба-закон 134/2008 („Наредба 134/2008“) ([30]) се въвеждат няколко изменения в закона Marzano. Същите изменения са приложими и по отношение на дружества, предоставящи основни обществени услуги, и се отнасят, наред с другото, до възможността извънредният комисар да определя купувач на активите на дружеството в несъстоятелност чрез процедура на договаряне със страни, които гарантират непрекъснатост на обществената услуга в средносрочен план и намеса в кратък срок. В Наредба 134/2008 се посочва, че продажната цена не може да бъде по-ниска от пазарната стойност на активите, която се определя от назначен с министерски указ независим експерт.

(68) С Наредба 134/2008 се въвежда също и възможността за непосредствено изпълнение на план за разпореждане с активи в сравнение с предишния режим, съгласно който пред министерството първо се представя план за преструктуриране. Накрая с Наредба 134/2008 се установява, че в случай на невъзможност за прилагане или одобрение от страна на министерството на план за разпореждане с активи или план за преструктуриране се образува обичайното производство по несъстоятелност.

2.3.3.2. Процедурата по продажба

(69) На 15 септември 2010 г. е публикувана поканата за представяне на оферти за продажбата на бизнес поделението на Tirrenia ([31])който е обвързан с новото осемгодишно споразумение. Целта на тази покана е да се провери дали има някакви потенциални национални или международни субекти, които имат интерес да придобият бизнес поделението на Tirrenia, като са в състояние да гарантират непрекъснатост на транспортните услуги.

(70) Тази покана е публикувана на уебсайта на Tirrenia, в няколко вестника ([32]) и на избрани специализирани уебсайтове ([33]). Първоначално определеният срок за поканата за заявяване на интерес е 29 септември 2010 г., като впоследствие той е удължен до 20 октомври 2010 г. чрез обявление, публикувано в същите горепосочени национални и международни вестници и уебсайтове с цел да се осигури разумен срок за подаване на заявленията за интерес.

(71) При тази тръжна процедура са подадени общо 21 заявления за интерес от национални, европейски и неевропейски субекти. След това извънредният комисар е приканил шестнадесетте субекти, от чиито заявления за интерес е било видно, че биха могли да гарантират непрекъснатост на предоставяне на услугата за морски транспорт ([34]), да извършат задълбочена комплексна проверка на бизнес поделението на Tirrenia. Достъпът до съответната документация е бил предоставен, след като заинтересованите страни са подписали споразумения за поверителност.

(72) Единадесетте страни ([35]), които в крайна сметка са избрали да извършат тази комплексна проверка, са получили достъп до виртуалните зали за данни, съдържащи следната информация:

а) цялата техническа, правна и финансова информация, включително данни за обявеното за продажба бизнес поделение;

б) бизнес плана на бизнес поделението на Tirrenia, изготвен от извънредния комисар;

в) доклада от комплексната проверка на продавача и счетоводния баланс на дружеството към датата на допускане до процедурата по извънредни управление;

([30]) Член 4, параграф 4в от Наредба-закон № 134 от 28 август 2008 г., преобразувана в Закон № 166 от 27 октомври 2008 г. относно спешните мерки за преструктуриране на големи дружества в несъстоятелност („*Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi*“).

([31]) За повече информация относно използването на термина „бизнес поделение“ в този контекст вж. съображение 27.

([32]) The Financial Times, Il Corriere della Sera, Il Sole 24 Ore, La Repubblica, Il Giornale, Il Mattino и Il Giornale di Sicilia.

([33]) Delloyd, Naftemporiki, Fairplay, Lloyd's List и Tradewinds.

([34]) Пет субекти са изключени, защото не са предоставили съответни доказателства, че са в състояние да гарантират непрекъснатост на обществената услуга за морски транспорт, тъй като физическите лица в случая очевидно не са разполагали с необходимите финансови средства.

([35]) Според италианските органи останалите пет организации, поканени да участват в етапа на комплексна проверка, са посочили, че вече не са заинтересовани от участие в сделката.

г) новия проект на осемгодишно споразумение, което трябва да бъде подписано между спечелилия търга оферент и държавата;

д) цялата друга информация, която е необходима на потенциалните купувачи, за да оценят правилно предмета на продажбата.

(73) С Министерски указ от 4 февруари 2011 г. Министерството на икономическото развитие е определило Banca Profilo за независим експерт, чиято задача е била да извърши оценка на бизнес поделението на Tirrenia съгласно член 4, параграф 4в от Наредба-закон № 347/2003. На 8 март 2011 г. Banca Profilo е оценила стойността на бизнес поделението на Tirrenia (включително новото осемгодишно споразумение) на 380 000 000 EUR. Тази информация е въведена в залата за данни за всички потенциални оференти преди изтичането на срока за подаване на обвързващи оферти.

(74) След изтичането на последния срок за подаване на обвързващи оферти, на 15 март 2011 г. извънредният комисар е отбелязал, че единствено CIN — дружество, включващо Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. и Marinvest S.r.l. — е подало обвързваща оферта съгласно условията на писмото за откриване на процедурата от 2 февруари 2011 г. ([36])

(75) На 14 април 2011 г. след получаването на искане за пояснения от извънредния комисар CIN е изготвило окончателна обвързваща оферта за придобиването на бизнес поделението на Tirrenia. Тази оферта, допълнена от: i) бизнес план, който съответства на определените в споразумението задължения за извършване на обществена услуга и ii) банкови гаранции за общата сума от 20 000 000 EUR, е предвиждала по-конкретно следното:

i) цената, предложена за закупуването на бизнес поделението на Tirrenia, включително новото осемгодишно споразумение на обща стойност, от 380 100 000 EUR;

ii) плащането на офертата, като след прехвърлянето на бизнес поделението се заплаща сумата от 200 100 000 EUR, а остатъчната сума е подлежала на изплащане на по-късен етап, както следва:

а) 55 000 000 EUR до 15 декември на третата година след прехвърлянето на бизнес поделението;

б) 60 000 000 EUR до 15 декември на шестата година след прехвърлянето на бизнес поделението;

в) 65 000 000 EUR до 15 декември на осмата година след прехвърлянето на бизнес поделението.

(76) С оглед на горепосоченото извънредният комисар е въвел в залата за данни подадената от CIN обвързваща оферта и на 2 май 2011 г. е изпратил на всички оференти, предвидени да участват в етапа на комплексна проверка, писмо, с което ги приканва да подадат до 12 май 2011 г. по-добра оферта от тази, подадена от CIN на 14 април 2011 г. След искане от страна на един от потенциалните купувачи срокът за подаване на по-добри оферти е удължен от извънредния комисар до 19 май 2011 г. Извънредният комисар не е получил обаче други оферти до тази дата.

(77) Въз основа на извършената от извънредния комисар и неговите консултанти оценка подадената на 14 април 2011 г. оферта за покупка от CIN е счетена за съответстваща на определената от Banca Profilo стойност на бизнес поделението на Tirrenia. По отношение на включения в офертата бизнес план е установено, че той е съобразен с поисканото в писмото за откриване на процедурата от 2 февруари 2011 г. (вж. съображение 74) и е счетен за съответно доказателство за способността на оферента да гарантира безпроблемното продължаване на обществената услуга за морски линии.

(78) На 23 май 2011 г. Министерството на икономическото развитие е разрешило на извънредния комисар да продаде на CIN бизнес поделението на Tirrenia в съответствие с реда и условията на подадената на 14 април 2011 г. оферта. След някои допълнителни консултации, на 25 юли 2011 г. извънредният комисар е подписал договора с CIN.

(79) На 21 ноември 2011 г. до Комисията е подадено уведомление за одобрение на съответната сделка. На 18 януари 2012 г. Комисията започна задълбочено разследване съгласно Регламента на ЕС за сливанията ([37]).

([36]) В писмото от 2 февруари 2011 г. извънредният комисар е приканил заинтересованите субекти да представят преди 15 март 2011 г. окончателна, безусловна и обвързваща оферта за придобиването на бизнес поделението на Tirrenia, заедно с банкова гаранция, платима при първо поискване, в размер на 20 милиона евро, покриваща поетите в офертата задължения, и бизнес план, който съответства на задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в проекта на новото споразумение съгласно закона от 2010 г.

([37]) Регламент (ЕО) № 139/2004 на Съвета от 20 януари 2004 г. относно контрола върху концентрациите между предприятия (ОВ L 24, 29.1.2004 г., стр. 1).

(80) Извършеното от Комисията първоначално проучване на пазара показа сериозни опасения във връзка с конкуренцията, по-специално поради факта, че участниците в сливането са имали много високи, ако не и монополни, комбинирани пазарни дялове по редица морски маршрути в Италия и по-специално по някои маршрути до и от Сардиния. Първоначално CIN е било съвместно предприятие между основните конкуренти на Tirrenia: Grimaldi, Marinvest (които например осъществяват контрол върху Grandi Navi Veloci и SNAV) и Onorato Partecipazioni (което осъществява контрол върху Moby). С оглед на опасенията на Комисията Grimaldi и Marinvest са се оттеглили от CIN, като са продали своите дялове на Onorato Partecipazioni. След това последното е привлякло нови акционери, така че в крайна сметка 40 % от CIN са се притежавали от Moby (което само по-себе си е контролирано от Onorato Partecipazioni), 30 % — от Clessidra Società del Risparmio, 20 % — от Gruppo Investimenti Portuali и 10 % — от Shipping Investment S.r.l.

(81) На 27 април 2012 г. Комисията приключи задълбоченото си разследване след отказа на страните от сделката, за която е получено уведомление. На 7 май 2012 г. AGCM е получил уведомление за преразгледаната сделка по сливане, която вече не е изисквала одобрение на европейско равнище. С решението си № 23670 от 21 юни 2012 г. AGCM е одобрил сделката при определени условия ([38]). Собствеността върху бизнес поделението на Tirrenia е окончателно прехвърлена на CIN на 19 юли 2012 г.

(82) На 6 юли 2015 г. Onorato Partecipazioni е уведомило за намерението си да придобие пълен контрол върху Moby и CIN, като придобие дялове от другите акционери на двете дружества. С решението си № 25773 от 10 декември 2015 г. AGCM е одобрил тази операция, която на практика е представлявала концентрация между Moby и CIN, при спазване на условията за маршрутите Чивитавекия—Олбия и Генуа—Олбия ([39]). В резултат на тази реорганизация CIN понастоящем е притежавано изцяло от Moby, което означава че и двете дружества са притежавани изцяло от Onorato Partecipazioni.

(83) На 26 април 2018 г. бордът на директорите на Moby е одобрил плана за сливане с CIN. При условие че са получени необходимите одобрения, въпросното сливане е било планирано да приключи до края на 2018 г., но е забавено след намесата на Tirrenia, което е в процедура по ИУ.

2.3.3.3. Договорът за продажба

(84) В договора за продажба от 25 юли 2011 г. прехвърленото бизнес поделението на Tirrenia се определя като поделението на Tirrenia, специализирано в предоставянето на транспортни услуги съгласно текущите задължения за извършване на обществена услуга. По-специално в член 4 от договора се уточнява, че активите на бизнес поделението са изброени в приложение към договора за продажба и обхващат всички нематериални ([40]) и материални активи ([41]), използвани от дружеството при изпълнение на задълженията му за извършване на обществена услуга.

(85) В член 11, параграф 3 от договора за продажба се посочва, че продажбата зависи от подписването на новото споразумение между CIN и Министерството на транспорта в рамките на предварително установен период от време. С други думи, подписването на новото споразумение е необходимо условие за окончателното приключване на продажбата.

(86) В член 7, параграф 9 от договора за продажба допълнително се уточнява, че CIN ще изготви нови предложения за работа (въз основа на нови трудови договори) за целия административен персонал и екипажа, нает от Tirrenia за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, като вземе предвид придобитите квалификации и/или еквивалента на длъжностните характеристики, както и възможните споразумения със синдикалните организации. В съответствие с член 63, параграф 2 от Наредба-закон 270/1999 CIN трябва да се въздържа от всякакви недисциплинарни уволнения за период от две години. Съгласно член 7, параграфи 11 и 12 от договора за продажба CIN е задължено да информира редовно продавача за спазването на тези задължения, като в случай на нарушения трябва да плати значителни суми за неустойки.

(87) В член 7, параграф 6, буква г) от договора за продажба се определя, че в съответствие с член 4, параграф 4в от Закона Marzano купувачът е в състояние да гарантира средносрочната непрекъснатост на услугата и спазването на приложимото национално и международно законодателство.

([38]) Включително, но не само, пределните стойности на тарифите, прекратяването на определени услуги и продажбата на транспортен капацитет по определени маршрути на други оператори.

([39]) Тъй като Moby и CIN са били единствените дружества, обслужващи тези маршрути, Onorato Partecipazioni е поело ангажимента: 1) да поддържа или увеличава съвкупното предлагане на транспортни услуги по маршрутите Чивитавекия—Олбия и Генуа—Олбия; 2) да спазва пределната стойност на тарифата, като използва определените от Moby през 2014 г. цени за активния сезон; 3) да продава на несвързани трети страни 10 % от транспортния капацитет през активния сезон с 20 % отстъпка от тарифите.

([40]) Патентни права и права върху интелектуалната собственост; концесии, търговски марки и подобни на тях права, други нематериални активи.

([41]) Системи и машини; промишлено и търговско оборудване; други материални активи.

(88) Съгласно член 5 от договора за продажба продажната цена в размер на 380 100 000 EUR се заплаща, както следва:

а) 200 100 000 EUR (така наречената фиксирана цена) в рамките на три работни дни след приемането от Министерството на икономическото развитие на указ, с който се заличава всяко вписване, свързано с преференциални права и вписване на запори и възбрани, наложени върху бизнес поделението на Tirrenia;

б) останалите 180 000 000 EUR (така наречената отложена цена) са отложени, както следва: 55 000 000 EUR на 30 април на четвъртата година след първоначалната дата на влизане в сила на новото споразумение; 60 000 000 EUR на 30 април на седмата година след първоначалната дата на влизане в сила на новото споразумение, 65 000 000 EUR на 30 април на деветата година след първоначалната дата на влизане в сила на новото споразумение ([42]).

(89) В член 8, параграф 23 от договора за продажба се уточнява, че в съответствие с член 63, параграф 5 от Наредба-закон 270/1999 новият собственик няма да носи отговорност за изплащането на каквито и да е задължения, натрупани от Tirrenia преди прехвърлянето на бизнес поделението.

(90) На 16 юли 2012 г. страните са подписали допълнение към договора за продажба, с което се изменя, наред с другото, начинът на плащане на фиксираната цена от 200 100 000 EUR (вж. съображение 88, буква а). По-специално 138 200 000 EUR остават изискуеми в рамките на три дни от приемането на указа, посочен в съображение 88, буква а), а останалите 61 900 000 EUR ще бъдат платени, заедно с лихвата ([43]) на 1 март на осмата година след влизането в сила на новото споразумение (т.е. 2020 г.). Страните са се договорили две години след влизането в сила да се консултират помежду си, за да установят дали е възможно предоговаряне на реда и условията за плащане на останалите 61 900 000 EUR. В резултат на това последната сума е изплатена по-рано от първоначално предвиденото (т.е. през февруари 2016 г., вместо през март 2020 г.). В плащането на отложената цена от 180 000 000 EUR не са настъпили промени.

2.3.3.4. Проучването на Banca Profilo

(91) Както бе посочено по-горе (вж. съображение 73), Banca Profilo е определена от Министерството за икономическото развитие за независим експерт, чиято задача е била да извърши оценка на бизнес поделението на Tirrenia съгласно член 4, параграф 4в от Наредба-закон № 347/2003. На 8 март 2011 г. Banca Profilo е изготвила доклад, в който са описани методологиите за оценка и използваните от него данни, които са включвали собствения бизнес план на Tirrenia за периода 2011—2018 г. Този доклад е включвал прогнозен диапазон от стойности за бизнес поделението на Tirrenia.

(92) Оценките на Banca Profilo се основават на няколко предположения, включително и главно на това, че новият договор за обществена услуга ще се прилага до изтичането на срока му и че в резултат на това бизнес поделението на Tirrenia би получило компенсация за обществена услуга за обслужването на морските транспортни линии, определени във въпросния договор. В доклада си за оценка Banca Profilo посочва дисконтирания паричен поток („ДПП“) и икономически добавената стойност („ИДС“) като свои основни методологии, а пазарните множители и метода на собствения капитал като вторични методологии с цел осъществяване на контрол.

(93) Съгласно методологията на ДПП Banca Profilo отчита: i) паричните потоци, генерирани до датата на изтичане на срока на новото споразумение; ii) ликвидационната стойност на бизнес поделението на Tirrenia към момента на изтичане на срока на новото споразумение въз основа на предположението, че след тази дата няма да е възможно операциите да продължат; и iii) стойността на собствения капитал на някои ограничени миноритарни дялови участия на бизнес поделението на Tirrenia. Съгласно методологията на ИДС Banca Profilo оценява: i) коригираната балансова стойност; ii) търговската репутация; iii) ликвидационната стойност на бизнес поделението на Tirrenia към момента на изтичане на срока на новото споразумение (по същата причина като при подхода на ДПП). Тази оценка се позовава на данни от промишления план на дружеството и изчисленията на Banca Profilo, при които се използват тези данни.

(94) По отношение на вторичните методологии те включват следното. Анализът на пазарните множители се основава на изчисленията на Banca Profilo, като се използват данните на Bloomberg за девет сравними дружества за морски транспорт. Методът на собствения капитал се състои от оценка на нетната стойност на активите, вписани в счетоводния баланс, но с някои корекции, когато е необходимо (напр. стойността на флота, договора за обществена услуга и др.).

(95) Въз основа на горепосочените методологии Banca Profilo е заключила, че стойността на бизнес поделението на Tirrenia би била в обхвата между 380 и 426 милиона евро. В резултат на това минималната цена за това дружество би трябвало да бъде определена на 380 000 000 EUR.

([42]) Денят, в който новото споразумение е подписано от CIN и отговорното министерство.

([43]) При законния лихвен процент на годишна база без капитализация, начислена след влизането в сила до уравняването на остатъка.

2.3.3.5. Докладът на Ecorys

(96) В хода на официалната процедура по разследване Комисията възложи на независим консултант (Ecorys) задачата да установи пазарната стойност на обявеното за продажба бизнес поделение на Tirrenia (вж. съображение 8). Задачата на консултанта бе: i) да потвърди валидността на извършената от Banca Profilo оценка и ii) да установи пазарната стойност на бизнес поделението, без каквито и да е обвързани с него условия.

(97) За да определи стойността на бизнес поделението на Tirrenia, обвързано с новото споразумение, Ecorys е приложило основните методологии, които са използвани и от Banca Profilo. По-специално Ecorys е използвало методологиите на дисконтирания паричен поток и икономическата добавена стойност, но е променило съответните предположения, когато е счело това за необходимо ([44]). Ecorys предполага, че срокът на новото споразумение няма да бъде удължен ([45]) след изтичането му и следователно маршрутите, предмет на обществена услуга, вече няма да бъдат обслужвани след тази дата. Въз основа на това Ecorys е определило, че минималната пазарна стойност на бизнес поделението на Tirrenia възлиза на 409,5 милиона евро (т.е. почти 8 % по-висока от оценката на Banca Profilo).

(98) Ecorys също е заключило, че ако бизнес поделението на Tirrenia е било продадено, без това да е обвързано с някакво условие, и по-специално без новия договор за обществена услуга за предоставянето на обществената услуга (а оттам и без задължението да се осигури непрекъснатостта на посочената обществена услуга), дружеството е щяло да бъде продадено на неговата ликвидационна стойност ([46]), т.е. 303,5 милиона евро. Ecorys е основало това заключение на предположението, че бизнес поделението на Tirrenia не би могло да продължи своите операции по доходоносен начин без компенсация за обществена услуга. Ecorys е характеризирало обслужваните от Tirrenia и Siremar маршрути за обществена услуга като „операции, реализиращи големи загуби, които се характеризират с малък обем на пътници и са напълно зависими от финансирането по силата на споразуменията“. Освен това Ecorys счита, че „възможността за промяна на качеството на услугите и за по-голяма свобода при определяне на цените на билетите не са достатъчни условия за икономическата жизнеспособност на тези маршрути от стопанска гледна точка“. Ecorys е отбелязало, че тази ликвидационна стойност е по-ниска от стойността, получена в резултат на тръжната процедура, и е посочило, че поради това незабавната ликвидация (по същество продажба на корабите) не е била подходяща алтернатива за оператора в условията на пазарна икономика.

(99) Освен това Ecorys е сравнило персонала на бизнес поделението на Tirrenia с този на няколко сравними фериботни дружества и е заключило, че числеността на персонала и структурата на разходите за персонал на Tirrenia „не се различават от тези на сравними дружества по отношение на дела на разходите за труд в общите приходи ([47]) и съотношението между разходите за труд и персонал“ ([48]). Анализът не показва съществени разлики между бизнес поделението на Tirrenia и сравнимите дружества, които биха могли да предполагат прекалено голям персонал или прекомерни разходи за труд Поради това потенциален купувач би разполагал с малка свобода на действие от гледна точка на освобождаване или замяна на част от персонала. Въз основа на това Ecorys е заключило, че няма елементи, които да показват, че свързаното с персонала условие е оказало някакво съществено въздействие върху стойността на бизнес поделението на Tirrenia.

2.3.4. *Новото споразумение между италианската държава и CIN*

2.3.4.1. Бенефициерът

(100) CIN е спечелилият търга оферент във връзка със бизнес поделението на Tirrenia, като първоначално дружеството е създадено за тази цел от Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. и Marinvest S.r.l., макар че последните две страни е трябвало да бъдат заменени от трима други инвеститори, с цел да получат одобрение за сливане (вж. съображение 80). Както е обяснено по-горе (вж. съображение 82), от юли 2015 г. CIN е било единствено под контрола на Onorato Partecipazioni S.r.l.

([44]) По-конкретно Banca Profilo е предположила, че цялото бизнес поделение на Tirrenia ще бъде ликвидирано при изтичането на срока на новото споразумение. За разлика от него Ecorys предполага, че плавателните съдове, извършващи дейност както съгласно задълженията за обществена услуга (т.е. през неактивния сезон), така и на търговски начала (т.е. през активния сезон), ще продължат да изпълняват последните услуги и следователно ще бъдат продадени в края на полезния си живот. Ecorys не е установило обаче дали би било възможно да се продължи с използването на тези услуги само през активния сезон (напр. текущите трудови договори на персонала обхващат както активния, така и неактивния сезон).

([45]) Ecorys отбелязва, че въпреки че такова удължаване на срока не може да бъде изключено, несигурността и липсата на всякаква надеждна информация относно условията за извършване на обществена услуга при бъдещо подновяване дават основание стойността на бизнес поделението на Tirrenia да се оцени независимо от възможно бъдещо удължаване на режима на обществена услуга.

([46]) Ecorys е изчислило тази стойност като разликата между разходите, направени за освобождаване на целия персонал, и коригираната нетна стойност на активите на бизнес поделението на Tirrenia.

([47]) Ecorys счита, че това съотношение показва дали разходите за труд оказват значително въздействие върху бюджета на бизнес поделението на Tirrenia в сравнение с други подобни дружества.

([48]) Ecorys счита, че това съотношение показва дали разходът за труд на бизнес поделението на Tirrenia е непропорционален в сравнение с подобни дружества.

2.3.4.2. Маршрутите

(101) Според новото споразумение между Италия и CIN от 18 юли 2012 г. последното ще обслужва съгласно режима на обществена услуга следните маршрути:

Таблица 3

Маршрути, обслужвани от CIN съгласно новото споразумение

Маршрути за смесена услуга	Маршрути за услуга за товарен транспорт
Неапол—Палермо (само през неактивния сезон): Ежедневна услуга (през нощта) от двете пристанища.	Ливорно—Каляри (през цялата година): Пет отплавания седмично от всяко пристанище.
Генуа—Порто Торес (само през неактивния сезон): Ежедневна услуга (през нощта) от двете пристанища.	
Генуа—Олбия—Арбатакс (през цялата година): До Сардиния: три (пет) отплавания седмично от Генуа до Олбия през неактивния (активния) сезон с две удължавания на маршрута седмично от Олбия до Арбатакс. До континенталната част: две отплавания седмично от Арбатакс до Генуа, със спирка в Олбия. Едно (три) допълнително(допълнителни) отплаване(отплавания) от Олбия до Генуа през неактивния (активния) сезон.	Неапол—Каляри (през цялата година): От едно до три отплавания седмично от всяко пристанище. Едно от трите отплавания може да се извършва по маршрута Каляри—Палермо според изискванията на трафика.
Чивитавекия—Олбия (само през неактивния сезон): Ежедневна услуга (през нощта) от двете пристанища.	Равена—Катания (през цялата година): Три отплавания седмично от всяко пристанище.
Неапол—Каляри (през цялата година): Едно (две) отплаване (отплавания) седмично от всяко пристанище през неактивния (активния) сезон.	
Палермо—Каляри (през цялата година): Едно отплаване седмично от всяко пристанище през неактивния и активния сезон.	
Трапани—Каляри (през цялата година): Едно отплаване седмично от всяко пристанище през неактивния и активния сезон.	
Чивитавекия—Каляри—Арбатакс (през цялата година): До Сардиния: ежедневно (през нощта) от Чивитавекия до Каляри с две удължавания на маршрута седмично до Арбатакс. До континенталната част: ежедневно (през нощта) от Каляри до Чивитавекия с две удължавания на маршрута седмично до Арбатакс.	
Термоли—Острови Тремити (през цялата година): Ежедневна услуга от двете пристанища заедно с две допълнителни линии седмично от двете пристанища. Седмична линия за превоз на опасни товари. През активния сезон една допълнителна линия седмично.	

(102) CIN ще обслужва маршрутите Неапол—Палермо, Генуа—Порто Торес, Чивитавекия—Олбия на търговски начала през активния сезон. В приложение А към новото споразумение се посочва подробно начинът, по който трябва да бъде обслужван всеки от маршрутите в таблица 3 (напр. вида кораби, час на отплаване за някои от маршрутите и др.). Освен това тарифите за ползвателите (съответно за жителите на островите и за други пътници) не могат да надвишават определените в член 6 от новото споразумение граници, които са подробно описани в същото приложение А.

(103) С писмо от 7 ноември 2013 г. CIN е подало молба за преразглеждане на условията на финансово-икономическия баланс, предвидени в член 9 от новото споразумение (вж. съображение 107). Въз основа на това на 7 август 2014 г. Министерството на инфраструктурата и транспорта на Италия и CIN са се договорили за редица изменения на споразумението от 18 юли 2012 г. За да се възстанови финансово-икономическият баланс на операциите, с изменението на споразумението се определя, че:

— смесеният маршрут Трапани—Каляри ще бъде закрит,

— маршрутът за товарен транспорт Неапол—Каляри ще бъде закрит,

— маршрутът за товарен транспорт Равена—Катания ще бъде изменен, за да са възможни отплавания от Равена, Венеция или Монфалконе до Катания и с оглед на възможно спиране в Бриндизи, и обратно,

— маршрутите за товарен транспорт (изменени) вече няма да се обслужват през определени периоди от годината ([49]) (главно по време на официални празници и празнични и почивни дни),

— ще бъдат изменени честотата на обслужване и минималните честоти по някои маршрути. Най-значимите промени са следните:

а) по смесения маршрут Генуа—Олбия—Арбатакс линията до Арбатакс ще бъде закрита през неактивния сезон (но ще бъде запазена през активния сезон);

б) по смесения маршрут Чивитавекия—Каляри—Арбатакс честотата през неактивния сезон е намалена от ежедневна до три отплавания седмично с две линии седмично до Арбатакс без промени през активния сезон);

в) по смесения маршрут Неапол—Каляри честотата през неактивния сезон е увеличена от едно до две отплавания седмично без промени през активния сезон);

г) по смесения маршрут Палермо—Каляри честотата през активния сезон е увеличена от едно до две отплавания седмично без промени през неактивния сезон);

д) по маршрута за товарен транспорт Ливорно—Каляри честотата е изменена от пет отплавания седмично до четири до шест отплавания седмично,

— максималната сума на годишната компенсация за обществена услуга ще се запази в размер на 72 685 642 EUR и при никакви обстоятелства не може да бъде увеличена.

2.3.4.3. Срок на действие

(104) Новото споразумение между италианската държава и CIN, което е подписано на 18 юли 2012 г., ще бъде в сила за срок от осем години и следователно ще изтече на 18 юли 2020 г.

2.3.4.4. Задълженията за извършване на обществена услуга

(105) Наложените на CIN задължения за извършване на обществена услуга се отнасят до линиите за морски транспорт, които трябва да се обслужват (вж. съображение 101), вида и капацитета на плавателните съдове, предназначени за обслужваните съответни морски маршрути, наличието на резервен кораб, за да се гарантира непрекъснатост на услугата, честотата на услугата и максималния размер на тарифите за ползвателите на услугата по всеки от съответните маршрути.

2.3.4.5. Компенсацията

(106) Годишната компенсация, която трябва да бъде получена от CIN съгласно новото споразумение, е ограничена до 72 685 642 EUR. Размерът на компенсацията трябва да бъде определен въз основа на установената в директивата на CIPE методология (вж. съображения 41—51).

(107) В член 8 от новото споразумение се предвижда редовен преглед на всеки три години на обхвата на субсидираните дейности, за да се потвърди, че не е налице финансов дисбаланс. Освен това в член 9 от новото споразумение се определя, че при много конкретни обстоятелства, свързани с неочаквани и структурни промени по отношение на приходите или разходите, и във всички случаи едва след първата година от тригодишния период страните могат да започнат този преглед по-рано („предпазна клауза“).

([49]) По-специално: от 24 декември до 6 януари, от срядата преди Великден до следващия вторник, на официалните празници на 25 април, 1 май, 2 юни, 1 ноември и 8 декември и две седмици през август след споразумение с надзорните министерства.

2.3.5. *Приоритетът за акостиране*

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

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

(109) В закона от 2010 г. се предвижда възможността за предприятията на бившата Tirrenia Group да използват временно финансовите ресурси, които вече са предназначени ([50]) за обновяване и модернизиране на флота, за покриване на належащите нужди от ликвидност. Предприятията от бившата Tirrenia Group, които са се възползвали от тази възможност, е трябвало обаче да попълнят тези целеви средства, така че все пак да могат да извършват необходимите модернизации на своите кораби. Тези модернизации са били необходими, за да отговарят на новите международни стандарти за безопасност след споразумението от Стокхолм от 1996 г. ([51])

(110) По-специално въз основа на двата механизма ([52]) средствата, предвидени за обезпечаване на заплащането за модернизациите на цялата Tirrenia Group, са били в размер на 23 750 000 EUR. 12 051 900 EUR от тази сума са депозирани в специална банкова сметка в Banca Carige, конкретно за Tirrenia, като целта на използването на тези средства е все още първоначално предвидената — т.е. извършването на необходимите модернизации с цел спазване на международните стандарти за безопасност. На 12 август 2010 г. обаче Banca Carige е извършила прихващане между този депозит и два от дълговете на Tirrenia в размер на 4 657 005,35 EUR. Следователно Tirrenia ефективно се е възползвало от предвидената в закона от 2010 г. възможност за използване на средствата, заделени за модернизация на флота, за покриване на нуждите от ликвидност, дори и при запазване на задължението за възстановяване на тази помощ на италианската държава чрез захранване на сметката, предназначена за дейностите по модернизация.

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

а) срокът на първоначалните споразумения е удължен, считано от 1 октомври 2010 г. до края на процесите на приватизация на Tirrenia и Siremar (вж. също съображение 26);

б) член 19б от Наредба-закон 135/2009, преобразувана с някои изменения в закона от 2009 г., е изменен с въвеждането на параграф 24a. Съгласно този параграф всички официални актове и операции при прилагането на разпоредбите на параграфи 1—15 от Закона от 2009 г. се ползват от освобождаване от данъци. Тези параграфи са свързани с либерализацията на сектора на морския каботаж посредством приватизацията на Tirrenia Group, включително нейните подготвителни стъпки, т.е. прехвърляне на регионални дружества на съответните региони;

в) за да се осигури непрекъснатост на обществената услуга и да се подпомогне процесът на приватизация на дружествата от бившата Tirrenia Group, въпросните региони могат да използват ресурсите на *Fondo Aree Sottoutilizzate* (FAS) ([53]) съгласно директивата на CIPE № 1/2009 от 6 март 2009 г. ([54])

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

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

([50]) Както е определено в член 19, параграф 13a от Наредба-закон 78/2009, преобразувана в Закон 102/2009, и от член 19б, параграф 19 от Закона от 2009 г.

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

([52]) Всички средства (т.е. 7 000 000 EUR), предвидени в член 19б, параграф 19 от закона от 2009 г., и 16 750 000 EUR от средствата, предвидени в Закон 102/2009.

([53]) „FAS“ е италиански фонд, който подпомага изпълнението на италианската регионална политика. Неговите ресурси са предназначени главно за региони, определени от италианските органи като отговарящи на условието.

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

(113) В писмото си от 28 април 2009 г. италианските органи отговориха подробно на искането на Комисията от 19 декември 2008 г. В това писмо Италия, наред с другото:

— отбеляза, че удължаването на срока на първоначалните споразумения до 31 декември 2009 г. е било необходимо за постигане на либерализацията на сектора на морски каботаж в Италия чрез приватизацията на Tirrenia Group,

— твърди, че предоставената на Tirrenia Group компенсация за обществена услуга е била необходима, за да се гарантира териториално единство с островите чрез морски линии, които не са били осигурявани по задоволителен начин от частните оператори на пазара,

— посочи, че на 10 март 2009 г. е приключил цялостен процес на рационализация на маршрутите. При този процес са взети предвид съответните социални аспекти, аспектите, свързани със заетостта, и икономическите аспекти, както и необходимостта от гарантиране на основните линии за териториалното единство, като е включена консултация с шестте съответни 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 екипажа 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,

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

— 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 италианските органи последните маршрути ще са в основата на новите споразумения, които ще бъдат сключени с новите собственици на дружествата от Tirrenia Group.

(114) На 21 декември 2009 г. генералният директор на Комисията, отговарящ за енергетиката и транспорта, изпрати до италианските органи писмо, в което, наред с другото, отбелязва че:

— с оглед на коренната промяна на сектора на морския каботаж в Италия и поради значимото социално въздействие, което би имала приватизацията според италианските органи, ако тръжните процедури са се провеждали на основата на обикновен договор за обществена услуга, обявяването на търг на корабоплавателните дружества, на които са предоставени такива договори, е било приемливо — по принцип и като изключение — с цел да се гарантира спазването на критерия за недискриминация сред корабособствениците от Общността, установен в Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета ([55]) („Регламента за морския каботаж“),

— компенсацията за обществена услуга е трябвало да бъде ограничена до тези линии, при които продължителното присъствие на други оператори през цялата година е било ограничено и следователно незадоволително, за да отговори на потребностите на пазара. Във връзка с това бяха поискани разяснения за неефективността на пазара по маршрутите Генуа—Порто Торес, Генуа—Олбия—Арбатракс и Чивитавекия—Олбия. Освен това Италия беше приканена да обясни дали Tirrenia е получило компенсация за обслужването на тези три маршрута през активния сезон. Бяха отправени въпроси и за линиите, обслужвани от Caremar. В писмото се посочва също, че въз основа на Регламента за морския каботаж само включването на вътрешни линии (а не на международни линии) в договор за обществена услуга може да бъде обосновано,

— договорите за обществена услуга на Tirrenia Group са изтекли на 31 декември 2008 г. и планираната от Италия приватизация е можела да отнеме повече от предвиденото време. Следователно в писмото се посочва възможността за изпращане на официално уведомително писмо за неправилно прилагане на Регламента за морския каботаж.

(115) На 22 януари 2010 г. италианските органи отговориха на писмото на службите на Комисията от 21 декември 2009 г. В писмото си италианските органи:

— отбелязаха, че Комисията по принцип е била съгласна с предложения подход за приватизация на Tirrenia Group, както и с новите договори за обществена услуга,

([55]) 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). Комисията отбелязва, че съгласно Регламента за морския каботаж държавите членки не трябва да приватизират дружествата си за морски транспорт, а само да либерализират този специфичен пазар.

— предоставиха подробни разяснения за маршрутите Генуа—Порто Торес, Генуа—Олбия—Арбатракс и Чивитавекия—Олбия, по отношение на които Комисията е повдигнала редица въпроси. Италия потвърди също така, че по време на неактивния сезон маршрутите Генуа—Порто Торес и Чивитавекия—Олбия са обслужвани единствено съгласно режима на обществена услуга,

— посочиха, че поканата за заявяване на интерес за продажбата на Tirrenia (включително Siremar) е публикувана на 23 декември 2009 г. Италия отбеляза, че е възнамерявала да приключи приватизацията на цялата Tirrenia Group до 30 септември 2010 г.,

— поискаха от Комисията да потвърди изрично дали предоставените по отношение на неефективността на пазара аргументи са достатъчни.

(116) На 29 януари 2010 г. ([56]) Комисията изпрати официално уведомително писмо относно неправилното прилагане на Регламента за морския каботаж. В това писмо Комисията припомни, че съгласно този регламент, когато държава членка сключва договори за обществена услуга или налага задължения за извършване на обществена услуга, тя прави това на недискриминационна основа по отношение на всички корабособственици от Общността. Съгласно член 4, параграф 3 от същия регламент съществуващите договори за обществена услуга могат да останат в сила до датата на изтичането на съответните договори. Комисията обаче отбеляза, че дружествата от Tirrenia Group са продължили да изпълняват услуги за морски транспорт след изтичането на съответните договори за обществена услуга (първоначалните споразумения). По-специално 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 италианските органи да представят своите становища.

(117) Отново на 29 януари 2010 г. генералният директор на Комисията, отговарящ за енергетиката и транспорта, отговори на писмото на италианските органи от 22 януари 2010 г. Генералният директор подчерта, че отговорът на това писмо се отнася единствено до спазването на Регламента за морския каботаж, а не до въпроси, свързани с държавната помощ. Във връзка с това генералният директор посочи, че предоставените обосновки относно линиите Генуа—Порто Торес, Генуа—Олбия—Арбатракс и Чивитавекия—Олбия са били достатъчни да разсеят изразените по-рано съмнения. Освен това генералният директор отбеляза като положителен факт това, че вследствие на по-ранно негово искане Италия е изключила международна линия от новия проект на споразумение за Tirrenia. По отношение на повдигнатите въпроси относно обслужваните от Caremar маршрути обосновките само за някои от тези маршрути бяха счетени за достатъчни. Ето защо от Италия бе поискано да предостави допълнителни разяснения за някои от маршрутите на Caremar. Генералният директор припомни, че договорите за обществена услуга могат да обхващат само маршрути, за които е налице неефективност на пазара.

(118) На 29 март 2010 г. италианските органи отговориха на официалното уведомително писмо на Комисията от 29 януари 2010 г. В отговора си италианските органи:

— припомниха, че в писмото си от 21 декември 2009 г. (вж. съображение 114) службите на Комисията по принцип са били съгласни с приватизацията на Tirrenia Group чрез обвързване на дружествата с нови договори за обществена услуга,

— отбелязаха, че удължаването на срока на първоначалните споразумения е мотивирано единствено от необходимостта да се осигури непрекъснатост при предоставянето на морската обществена услуга до приключване на съответните процеси на приватизация,

— потвърдиха намерението си да проведат процеса на приватизация до 30 септември 2010 г., така че да либерализират до тази дата сектора на морския каботаж,

— предоставиха общ преглед на процеса на приватизация на Tirrenia (включително Siremar). По-специално Италия посочи, че след публикуването на поканата за заявяване на интерес до 19 февруари 2010 г. са подадени 16 заявления за интерес от 19 субекта. Като част от етапа на комплексна проверка на 22 март 2010 г. е открита зала за данни, която да остане отворена до края на май 2010 г. Към онзи момент Италия е очаквала, че договорът за продажба може да бъде подписан до средата на юли 2010 г. и че собствеността ще бъде прехвърлена до септември 2010 г.,

— разясниха, че в рамките на тръжната процедура за Toremar, заинтересованите страни, които ще участват в следващия етап на процедурата, са 11,

— посочиха, че продължаващата несигурност, която възниква в резултат на продължаване на производството за установяване на нарушение може да застраши процеса на приватизация и да повлияе отрицателно върху стойността на обявените на търг дружества,

— предложиха цялостно сътрудничество с Комисията за разясняване на всички останали съмнения по отношение на производството за установяване на нарушение и възможните въпроси, свързани с държавната помощ.

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

(119) На 10 септември 2010 г. италианските органи уведомиха Комисията по време на специална среща, че процедурата по приватизацията на Tirrenia и Siremar е била отменена на последния етап и че следователно срокът до 30 септември няма да бъде спазен. Освен това италианските органи докладваха, че състезателните процедури за договорите на Caremar, Saremar, Siremar и Toremar също са били забавени. Следователно със Закон № 163 от 1 октомври 2010 г. срокът на първоначалните споразумения се удължава допълнително до приключването на процеса на приватизация на Tirrenia и Siremar (вж. също съображение 26).

(120) С оглед на тези развития на 24 ноември 2010 г. Комисията прие допълнително официално уведомително писмо. Във въпросното писмо Комисията:

— отбеляза, че срокът на първоначалните споразумения за Tirrenia, Siremar, Caremar, Saremar и Toremar е бил удължен автоматично и без каквато и да състезателна процедура,

— посочи, че макар и прилагането на въпросните договори за обществена услуга да е продължило, не е била налице приключена състезателна процедура — нито за Tirrenia, нито за Siremar, Caremar, Saremar или Toremar,

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

(121) На 21 юни 2012 г. Комисията прие мотивирано становище относно забавянето на приватизацията на три дружества (Caremar, Laziomar и Saremar) от бившата Tirrenia Group. Тъй като тръжните процедури за другите три дружества (Tirrenia, Toremar и Siremar) са приключили през 2011 г. ([57]), 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 от дружествата Caremar, Laziomar и Saremar. Обхватът на тези споразумения е удължен автоматично и за неопределено време, като по този начин е попречено на други корабособственици от Общността да се конкурират за възлагането на тези договори.

(122) На 8 август 2012 г. италианските органи отговориха на мотивираното становище, като заявиха, че обявленията за тръжната процедура относно избора на дружествата, на които са възложени новите договори за обществена услуга, са били или ще бъдат публикувани в *Официален вестник на ЕС*. 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. Накрая, на 2 август 2012 г. е приет закон за Saremar, съгласно който публикуването на такова обявление трябва да се извърши до 2 октомври 2012 г.

(123) На 13 януари 2014 г. Compagnia Laziale di Navigazione е станало новият собственик на Laziomar и е подписало десетгодишен договор за обществена услуга за линия до Понцианския архипелаг. На 16 юли 2015 г. ATI SNAV-Rifim е поело собствеността върху Caremar и му е бил възложен деветгодишен договор за обществена услуга. Накрая, след решението от 2014 г., Saremar е обявено в ликвидация и през март 2016 г. договорът за обществена услуга за маршрутите между Сардиния и малките острови е възложен на Delcomar.

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

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

3.1. **Удължаването на срока на първоначалното споразумение между държавата и Tirrenia**

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

(125) В решението си от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че определението на задълженията за извършване на обществена услуга 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 задължения, наложени на Tirrenia във връзка с обслужването на въпросните маршрути, в сравнение с услугите, предлагани от конкурентите по някои от тези маршрути. Освен това Комисията имаше съмнения дали обслужваните от Tirrenia маршрути за товарен транспорт биха могли да се разглеждат като целящи задоволяването на общи икономически интереси по смисъла на правото на Съюза.

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

(126) Комисията изрази предварителното мнение, че вторият критерий от решението по делото Altmark ([58]) е изпълнен, тъй като параметрите в основата на изчислението на компенсацията са предварително установени и са спазени изискванията за прозрачност. По-специално Комисията отбеляза, че тези параметри са описани в първоначалното споразумение (за компенсация, отнасяща се за 2009 г.) и в директивата на CIPE (за компенсация след 2010 г.).

(127) Комисията обаче счете, че третият критерий по делото Altmark изглежда не е изпълнен и че операторите може да са били свръхкомпенсирани за изпълнението на задачите за извършване на обществена услуга. По-специално Комисията изрази съмнения дали рисковата премия от 6,5 %, която се прилага след 2010 г., отразява подходящо ниво на риска, тъй като поначало изглежда, че Tirrenia не е поемало рисковете, които обикновено се поемат при изпълнението на такива услуги.

(128) 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. Освен това Комисията отбеляза, че не е получила никакви доказателства в подкрепа на аргумента, че Tirrenia в действителност е предоставяло въпросните услуги при най-ниски разходи за съответната общност.

(129) Следователно в решението от 2011 г. Комисията достигна до предварителното заключение, че компенсациите за обществена услуга, изплатени на Tirrenia през 2009—2011 г., представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Освен това Комисията счете, че тази помощ следва да се счита за нова помощ.

(130) В решението от 2012 г. Комисията счете, че доколкото всички условия през 2012 г. са останали непроменени и до влизането в сила на новото споразумение, компенсацията, предоставена на Tirrenia от 1 януари 2012 г. насам съгласно допълнителното удължаване на срока на първоначалното споразумение, също представлява държавна помощ.

3.1.2. *Съвместимост*

(131) В решението от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че компенсацията за обществена услуга за периода 2009—2011 г. не попада в обхвата на Решение 2005/842/ЕО ([59]) и рамката за УОИИ от 2005 г. ([60]). Следователно Комисията оцени тази мярка директно съгласно член 106, параграф 2 от ДФЕС и изрази съмненията си относно изпълнението на приложимите условия за съвместимост.

(132) В решението 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 ([61]) (решение за УОИИ от 2011 г.) и рамката на УОИИ от 2011 г. ([62]) Комисията обаче изрази предварителното мнение, че компенсацията за обществена услуга съгласно удължаването на срока на първоначалното споразумение не би могла да се счита за съвместима с вътрешния пазар и за изключена от изискването за уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2011 г.

(133) В закона от 2010 г. се предвижда удължаване на срока на първоначалното споразумение от 30 септември 2010 г. до края на процеса на приватизация. Към момента на приемането на закона от 2010 г. Tirrenia е било в затруднено положение (вж. съображение 61). В резултат на това, считано от 1 октомври 2010 г. до приватизацията на дружеството, получената от него компенсация не е можело да се оценява въз основа на рамката за УОИИ от 2011 г. Вместо това въз основа на точка 9 ([63]) от рамката за УОИИ от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че тази помощ следва да се оценява въз основа на Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г.

([58]) Вж. решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans,* C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([59]) 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).

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

([61]) 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).

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

([63]) Тази точка гласи следното: „Помощта за доставчиците на УОИИ в затруднено положение ще бъде оценявана в рамките на Насоките на Общността за държавните помощи за оздравяване и преструктуриране на предприятия в затруднение“.

(134) Комисията отбеляза, че в този случай определените в Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. критерии за съвместимост не са изпълнени, поради което изрази предварителното мнение в решението от 2012 г., че компенсацията, платена на Tirrenia, което е било в затруднено положение, би представлявала несъвместима помощ за преструктуриране.

3.2. **Неправомерно продължаване на помощта за оздравяване за Tirrenia**

(135) В решението от 2012 г. Комисията изрази предварителното мнение, че помощта за оздравяване е била неправомерно продължена от 28 август 2011 г. до 18 септември 2012 г. и че продължаването на въпросната помощ през този период представлява несъвместима помощ за Tirrenia и Siremar и вероятно и за съответните им купувачи. По-специално Комисията отбеляза, че Италия не е представила план за преструктуриране или ликвидация в рамките на шест месеца след разпределението на първия транш от помощта за оздравяване за тези дружества, както се изисква от Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. Комисията счете, че определените в Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. условия за продължаване на помощта за оздравяване също не са изпълнени.

3.3. **Приватизация на Tirrenia и отложено плащане от страна на CIN на покупната цена**

(136) В решението от 2011 г. Комисията изрази съмненията си, че тръжната процедура за продажбата на бизнес поделението на Tirrenia не е била достатъчно прозрачна и безусловна, за да се гарантира, че продажбата е извършена по пазарна цена.

(137) Първо, Комисията отбеляза, че макар поканата за заявяване на интерес да е била публикувана в няколко вестника и на редица уебсайтове, в нея очевидно не е посочен подробно обхватът на продажбата и не са представени ясни указания за оферентите по отношение на последващите етапи на процедурата. В поканата не се съдържат и никакви критерии за предварителна квалификация или подбор или някакви други условия, които е трябвало да бъдат изпълнени от оферентите, освен задължителното условие да продължават да предоставят обществената услуга. Освен това цялата съответна информация по отношение на активите, предмет на процедурата по продажба, е била предоставена на оферентите само през етапа на комплексна проверка.

(138) Второ, Комисията също така счете, че някои от наложените при приватизацията изисквания може да са ограничили броя на оферентите и/или да са повлияли върху продажната цена. Комисията припомни установената си практика по отношение на продажбите на активи на публични предприятия от държавата или които могат да бъдат приписани на държавата: неикономическите съображения, които частен продавач не би взел предвид, като например въпроси, свързани с публичната политика, заетостта или регионалното развитие, предполагат съществуването на държавна помощ, ако те налагат сериозни задължения върху потенциалния купувач и следователно могат да намалят продажната цена.

(139) Процедурите по продажбата на стопанските поделения на Tirrenia и Siremar са се основавали на предвидената в Закона Marzano процедура (вж. съображение 64). Следователно Комисията оцени двете процедури заедно. Тя счете, че продажбата на стопанските поделения, на които са възложени нови споразумения, води до задължение за купувачите да предоставят обществена услуга при спазване на предварително установените задължения за качество, честота и тарифи, определени в новите споразумения. Чрез налагане на такива задължения Комисията счита, че държавата не желае да получи най-високата цена, а по-скоро да постигне целите, свързани с обществения интерес. Комисията прецени, че е малко вероятно частен продавач да придаде същото значение на непрекъснатото предоставяне на обществената услуга.

(140) По същия начин Комисията счете, че частен продавач, извършващ дейност при нормални пазарни условия, не би наложил задължението за поддържане на равнищата на заетост в продължение на две години.

(141) Поради горепосочените причини Комисията стигна до предварителното заключение, че процедурата по приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia не е била достатъчно прозрачна и безусловна, за да гарантира сама по себе си, че продажбата е извършена по пазарна цена. Следователно Комисията не би могла да изключи, че е предоставено икономическо предимство или по отношение на продажбата на икономическата дейност, или по отношение на купувача.

(142) Въз основа на наличната информация Комисията също прецени, че всяка помощ, която може да е предоставена в хода на процеса на приватизация, би била несъвместима.

(143) В решението от 2012 г. Комисията изрази предварителното мнение, че отложеното плащане от страна на CIN на покупната цена за бизнес поделението на Tirrenia би могло да представлява държавна помощ за CIN. По-специално Комисията посочи, че действителната стойност на покупната цена, получена чрез дисконтирането на отложените плащания спрямо стойността им към момента на продажбата, е по-ниска от пазарната стойност, определена от назначения от Италия независим експерт. Следователно Комисията счете, че CIM може да се е възползвало от предимство, предоставено най-малкото от разликата между цената, определена от независимия експерт, и бъдещите плащания, дисконтирани спрямо настоящата им стойност. Въз основа на наличната информация Комисията счете, че тази мярка може да представлява оперативна помощ, която по принцип е несъвместима с вътрешния пазар.

3.4. **Новото споразумение между италианската държава и CIN**

(144) В решението от 2012 г. Комисията изрази предварителното мнение, че компенсацията за купувача на бизнес поделението на Tirrenia (т.е. CIN) не отговаря на установените в решението по делото Altmark критерии и следователно представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(145) Комисията стигна до това заключение предвид факта, че:

— конкуренти, които изглежда са предлагали подобни услуги, явно са извършвали дейност поне по някои от маршрутите, обслужвани от CIN,

— изчислението на компенсацията съгласно директивата на CIPE изглежда е довело до свръхкомпенсиране на оператора за предоставянето на обществената услуга по същите причини като тези изложени в решението от 2011 г., както и

— четвъртият критерий от решението по делото Altmark ([64]) очевидно не е спазен предвид факта, че предмет на тръжната процедура е бил по-скоро бизнес поделението на Tirrenia, на което е предоставено ново споразумение, а не самият договор за обществена услуга, и не е било доказано, че това е създало условия за избор на кандидата, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за съответната общност.

(146) Що се отнася до съвместимостта на компенсацията за CIN, Комисията отбеляза, че въз основа на предоставената от италианските органи информация става ясно, че по отношение на връзките, обслужвани от CIN съгласно режима на обществена услуга, броят на превозените през предходните две години пътници спрямо годината на възлагането не надвишава определения в решението за УОИИ от 2011 г. праг, а именно 300 000 пътници. Въпреки това с оглед на съмненията ѝ относно действителния характер на УОИИ и възможността за свръхкомпенсация на CIN Комисията изрази предварителното мнение, че компенсациите не могат да се считат за съвместими въз основа на решението за УОИИ от 2011 г. Впоследствие Комисията оцени помощта въз основа на рамката за УОИИ от 2011 г., но установи, че има съмнения дали условията за съвместимост от тази рамка са изпълнени, и прикани Италия да докаже, че това е така.

3.5. **Приоритетът за акостиране**

(147) В решението от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че поради факта, че този приоритет не се заплаща, мярката е регулаторно предимство, което не включва прехвърляне на държавни ресурси и следователно не може да се квалифицира като държавна помощ. Ако за приоритета за акостиране се заплаща, Комисията счита, че доколкото Tirrenia 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. Независимо от това Комисията прикани италианските органи и трети страни да предоставят допълнителна информация относно тази мярка.

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

([64]) За подробно описание на критерия вж. съображение 301, точка 4.

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

(149) В решението от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че всички мерки, определени в закона от 2010 г., представляват държавна помощ в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Tirrenia. Те включват 1) възможното използване за целите на ликвидността на средствата, заделени за модернизация на корабите; 2) освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация; 3) възможното използване на ресурсите на FAS. Комисията прикани италианските органи да разяснят дали и по какъв начин всяка от тези мерки е била необходима за предоставяне на обществената услуга.

(150) Комисията изрази също така предварителното становище, че тези мерки вероятно представляват оперативна помощ, намаляваща разходите, които в противен случай Tirrenia 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.

4. **МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ**

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

(151) Италия предостави списък с маршрутите, обслужвани от Tirrenia, които са предмет на задължения за извършване на обществена услуга, включително сезонната честота и разписанията, конкурентната среда и причините, водещи до налагането на задължения за извършване на обществена услуга.

(152) По отношение на съществуването на действителна УОИИ Италия посочи, че задълженията за обществена услуга, наложени от нея спрямо Tirrenia, а по-късно и спрямо CIN, осигуряват от гледна точка на редовността, непрекъснатостта и качеството задоволителна услуга, свързваща континенталната част с пристанищата на островите. Тази услуга допринася за икономическото развитие на островите, като същевременно гарантира основните потребности от мобилност на островните общности и осигурява спазването на конституционно гарантираното право на териториално единство. В този контекст Италия посочи, че задълженията за извършване на обществена услуга са изцяло в съответствие с целите на членове 174 и следващите от ДФЕС и Декларация № 30 относно островните региони (приложена към Заключителния акт на Договора от Амстердам). Италия се позовава и на юриспруденцията на Съда на Европейския съюз („Съдът“), която потвърждава, че целта за осигуряване на достатъчно редовни услуги за корабоплаване до островите, от островите и между островите попада в обхвата на легитимна цел от обществен интерес ([65]).

(153) Италия твърди, че услугите, изпълнявани от дружествата, предмет на задължения за извършване на обществена услуга, и тези, управлявани от дружества, извършващи безвъзмездна стопанска дейност, не са напълно съвместими. По-специално редовността, непрекъснатостта и качеството на услугите, предоставени от първите дружества биха били гарантирани изцяло от определените в споразуменията ясни задължения, докато последните биха били зависими единствено от изчислението от страна на оператора на възвращаемостта на инвестициите. Във връзка с това Италия даде за пример маршрута Ла Мадалена—Палау, по отношение на който Enermar, обслужващо този маршрут на търговски начала, е решило да прекъсне услугата без предварително обявление. От друга страна Saremar, което е обслужвало този маршрут съгласно договор за обществена услуга, е трябвало да продължи услугата си и следователно да осигури по ефективен начин териториално единство. Италия посочи също и частния оператор Go In Sardinia, който през август 2014 г. неочаквано спира да предоставя услуги поради финансови затруднения. Това е причинило затруднение за хиляди пътници, които вече са били платили билетите си и не е било възможно да достигнат до съответните си направления без намесата на Tirrenia.

4.2. **Относно потенциалното неправомерно продължаване на помощта за оздравяване за Tirrenia**

(154) Италианските органи припомниха, че с писмо от 16 май 2011 г. са уведомили Комисията, че Tirrenia, което е в процедура по ИУ, ще възстанови гарантираните от държавата заеми след приключване на продажбата на бизнес поделенията на Tirrenia и Siremar, като използва средствата от тези продажби ([66]). Като се има предвид, че на 25 юли 2011 г. CIN е подписало договора за продажбата на бизнес поделението на Tirrenia, както италианските органи, така и Tirrenia, което е в процедура по ИУ, са имали оправдани правни очаквания, че помощта може да бъде възстановена до крайния срок, който е бил 28 август 2011 г.

([65]) Вж. решение от 20 февруари 2001 г., Analir и други, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, точки 27—28.

([66]) За двете дружества са отговаряли един извънреден администратор и един извънреден комисар.

(155) Италия подчерта, че последващите събития неочаквано са забавили приключването на продажбата на бизнес поделенията на Tirrenia и Siremar. В резултат на това Tirrenia, което е в процедура по ИУ, е трябвало да продължи да изпълнява услугите си значително по-дълго от планираното, като е понасяло свързаните с това разходи. Според Италия планът за ликвидация на Tirrenia е бил достъпен на уебсайта на Tirrenia, което е в процедура по ИУ, много преди изтичането на шестмесечния срок, установен в Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. Италия добави, че Комисията непрекъснато е била информирана за напредъка на процеса на приватизация. Цялата дължима сума както от Tirrenia, така и от Siremar, включително лихвата, е била изплатена на държавата само 48 дни след като CIN е платило първия транш от цената за бизнес поделението на Tirrenia.

4.3. **Относно приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia**

4.3.1. *Относно прозрачния и недискриминационен характер на процедурата*

(156) Италия подчерта, че процедурите са проведени в пълно съответствие със Закона Marzano. Макар че въпросният закон са отнася до възможността за установяване на купувач чрез частно договаряне, това не изключва спазване на принципите на откритост, прозрачност и недискриминация. Освен това в този случай други правни разпоредби, които изрично изискват организирането на прозрачни и недискриминационни състезателни процедури, биха изключили възможността от прибягването към каквато и да е форма на частно договаряне. По-специално съгласно член 1, параграф 5б, буква б) от закона от 2010 г. извънредният комисар трябва да ограничи производството до „минималния възможен срок съгласно процедурата по извънредно управление при спазване на конкурентната, прозрачна и недискриминационна процедура, необходима за продажбите“.

(157) Според Италия предвидената в член 4, параграф 4в от Наредба-закон 347/2003 процедура предлага допълнителни гаранции от гледна точка на прозрачността и недискриминацията, по-специално като се имат предвид оценката на пазарната цена на търговското поделение, обявено за продажба от независим експерт, и изборът на най-изгодна оферта от гледна точка на цената.

(158) Италия твърди, че всички страни са получили равен достъп до цялата необходима информация, за да придобият ясна представа за обявените за продажба активи и да изготвят оферта. В действителност продажбата е сведена до активи и договорни отношения, наследени при предоставянето на обществената услуга, а именно:

а) плавателни съдове и помощно оборудване, необходими за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга;

б) договори със стратегически доставчици за услугите, необходими за нормалното протичане на стопанската дейност;

в) правно изискване за отправяне на предложение за повторно наемане на персонала, необходим за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга, на базата на таблиците за набиране на екипаж за флота (за повече подробности вж. съображение 160).

(159) Италия разясни също така, че шест от плавателните съдове на Tirrenia, които не са били необходими за предоставянето на обществената услуга, са продадени в рамките на отделни процедури по продажба. Започнали са и отделни процедури по продажба във връзка с разпореждането с недвижими имоти и произведения на изкуството, принадлежащи на Tirrenia. Следователно тези активи не са били включени в тръжната процедура за бизнес поделението на Tirrenia (вж. също раздел 4.3.2).

(160) Що се отнася по-специално до задължението за поддържане на равнищата на заетост, Италия подчерта, че продажбата на бизнес поделенията на Tirrenia и Siremar не попада в обхвата на член 2112 от Гражданския кодекс и следователно не е налице автоматично прехвърляне на служители (със съществуващите им договори) към спечелилите търга оференти. Съгласно член 63, параграф 2 от Наредба-закон 270/1999, който се прилага за всички големи дружества в процедура по извънредно управление, единственото правно задължение на спечелилите търга оференти е било да наемат повторно персонала на продавача (на базата на нови договори) и да поддържат равнищата на заетост за срок от две години. Това обаче не означава, че служителите на Tirrenia ще бъдат автоматично прехвърлени на купувача. Освен това въпросното задължение е било ограничено до персонала, който според бизнес плана и таблиците за набиране на екипаж за плавателните съдове на бизнес поделението, е считан за основен за непрекъснатото изпълнение на обществената услуга.

(161) Италия твърди, че такова задължение, което е наложено от общото национално право и служи за осигуряване на непрекъснатостта на стопанска дейност и изпълнението на обществената услуга, щеше да бъде наложено при същите условия от частен продавач.

(162) След публикуването на поканата за заявяване на интерес на италиански и английски език на уебсайта на Tirrenia и в редица национални и международни вестници, както и на специални уебсайтове, са били подадени 21 заявления за интерес от италиански, европейски и неевропейски субекти. Според Италия това показва, че съдържанието на въпросната покана дава възможност да се установи ясно какво се е продавало, както и естеството на процедурата, която трябва да се следва, като същевременно се защитава търговска информация с чувствителен характер (предимно за защита на интересите на потенциалните купувачи). По време на етапа на комплексна проверка на субектите е предоставена подробна информация относно, наред с другото, конкретните активи за продажба, бизнес плана и проекта на новото споразумение (вж. съображение 72).

(163) Следователно Италия твърди, че всички субекти, заинтересовани от придобиването на бизнес поделението на Tirrenia, са получили по прозрачен и недискриминационен начин информацията, необходима за изготвяне на оферта за покупка, при пълно познаване на фактите.

4.3.2. *Относно продажбата на активите, които не попадат в обхвата на бизнес поделението на Tirrenia*

(164) Италия обясни, че извънредният комисар е стартирал независими, прозрачни и недискриминационни тръжни процедури за продажбата на шест кораба ([67]), които не са били необходими на Tirrenia за предоставянето на обществената услуга. На 10 декември 2010 г. в национални и международни вестници, както и в някои специализирани издания, са били публикувани покани за заявяване на интерес. При изтичането на срока, който е удължаван два пъти, са били получени единствено оферти за нарязване за скрап на петте така наречени бързи ферибота. Въпреки това след изтичането на срока на процедурата, свързана с моторния кораб Domiziana, са получени две оферти за закупуването на този плавателен съд за търговски цели (т.е. за целите на корабоплаването). Направени са опити за получаване на по-високи оферти (както от двамата първоначални оференти, така и от потенциални допълнителни оференти), но такива оферти не са получени. Поради това поръчката е възложена на оферента, който е предложил най-високата оферта.

(165) Италия посочи също, че продажбата на няколко недвижими имота, собственост на Tirrenia, е била планирана да се извърши чрез независими отделни тръжни процедури, тъй като те не са били необходими за изпълнението на обществената услуга и следователно не са включени в бизнес поделението на Tirrenia. С цел да представи нагледно предпазните мерки, които са въведени, за да се осигури получаването на възможно най-високата продажна цена (напр. чрез получаване на независима експертна стойност на имуществото, като оферентите се приканват да подобрят своите оферти), Италия се позова на продажбата на Palazzo Molin във Венеция. Накрая, Италия разясни, че сбирката от художествени произведения на Tirrenia също ще бъде продадена на отделна публична продан, организирана от голяма аукционна къща.

4.3.3. *Относно обвързването на активите на бизнес поделението на Tirrenia с ново споразумение*

(166) Първо, Италия твърди, че решението за приватизацията на активите, заедно с възлагането на задължението за извършване на обществена услуга, е взето с оглед на гарантирането на безпроблемна либерализация на сектора за морски каботаж. Италия посочва, че тази стратегия е обсъдена предварително с Комисията (вж. раздел 2.4.) и по принцип се счита, че е в съответствие с Регламента за морския каботаж.

(167) Освен това Италия счита, че предвид преобладаващите към момента пазарни условия е било подходящо да обвърже активите на бизнес поделението на Tirrenia с ново споразумение. Във време на рецесия и значителен спад в търсенето за сектора на морския транспорт възможността флотът на бизнес поделението на Tirrenia да се използва за обслужването на определените в новото споразумение маршрути, предмет на обществена услуга, би представлявала по-скоро жизнеспособна бизнес възможност, отколкото фактор, който би понижил пазарната стойност на бизнес поделението на Tirrenia. Ето защо Италия счита, че това не може да повлияе отрицателно върху тръжната процедура и получената цена.

(168) Във връзка с това Италия припомни, че от шестте кораба, които не са включени в обхвата на бизнес поделението на Tirrenia (вж. съображение 164), пет е трябвало да бъдат продадени с цел да бъдат нарязани за скрап. Италия счита, че с оглед на сложността на пазара на морски транспорт и икономическия спад по това време е било невъзможно да се получи по-добра цена за активите на дружеството дори ако тръжната процедура е била повторена или ако активите не са били обвързани с новото споразумение. Накрая, Италия се позоваваше на заключението на един от потенциалните оференти за бизнес поделението на Tirrenia в контекста на европейската процедура за одобрение на сливания. По-специално този оферент е посочил, че определената от назначения от Италия независим експерт минимална цена е била в действителност твърде висока.

([67]) По-специално са били организирани две тръжни процедури. Една процедура за бързите фериботи на Tirrenia — Aries, Taurus, Capricorn, Scorpio, Scatto и отделна процедура за моторния кораб Domiziana, който е собственост на Tirrenia. Предишната тръжна процедура е обхващала и бързия ферибот Guire, който е собственост на Siremar.

4.3.4. *Относно назначаването на независим експерт*

(169) Италия твърди, че на 16 декември 2010 г. пет водещи финансови институции, които не са обвързани с Tirrenia Group, са били поканени да представят оферти за оценката на бизнес поделението на Tirrenia. Нито една от поканените институции не е подала оферта до определения срок.

(170) Впоследствие Banca Profilo е изразила интерес да поеме задачата на независим съветник при същите условия като тези, определени в процедурата за подбор. С указ от 4 февруари 2011 г. министърът е определил Banca Profilo за независим експерт с цел извършване на оценка на пазарната стойност на бизнес поделенията на Tirrenia и Siremar.

4.3.5. *Относно критериите за възлагане*

(171) Италия подчерта, че на 2 февруари 2011 г. извънредният комисар е изпратил на заинтересованите субекти писмо относно процедурата, в което ясно се определят критериите за възлагане. В това писмо се посочва приложимото законодателство по отношение на процеса на продажба и се разяснява, че продажната цена не би могла да бъде по-ниска от определената от независимия експерт стойност, докато предложеният бизнес план е трябвало да съответства на определените от новото споразумение задължения за извършване на обществена услуга.

(172) Италия потвърди също така, че критерият за възлагане в случай на множество оферти е бил най-високата цена, както е посочено в приложимите към процедурата специфични правила.

4.3.6. *Относно доклада на Ecorys*

(173) В хода на разследването Италия беше приканена да представи мнението си (вж. съображение 8) относно констатациите на избрания от Комисията независим консултант (Ecorys). Италия е съгласна със заключенията на Ecorys, че нито обвързването на приватизацията с възлагането на новото споразумение, нито свързаното с персонала условие биха намалили пазарната стойност на бизнес поделението на Tirrenia.

(174) По отношение на горепосоченото обвързване Италия се позова на няколко становища на Ecorys, включително на неговото съображение, че към момента на продажбата единствената жизнеспособна алтернатива на продажбата на активите съгласно режима на обществена услуга (т.е. чрез обвързване на приватизацията на активите с новото споразумение) е била ликвидацията на бизнес поделението на Tirrenia. Италия също така изтъкна отново, че по време на криза във фериботния сектор, характеризираща се със значителен спад в търсенето, възможността за използване на флота на Tirrenia за посочените в споразумението маршрути, предмет на обществена услуга, представлява по-скоро валидна бизнес възможност, отколкото фактор, който е вероятно да намали стойността на активите. Освен това Италия припомни, че от шестте кораба, които не са включени в обхвата на бизнес поделението на Tirrenia, пет е можело да бъдат продадени единствено с цел да бъдат нарязани за скрап (вж. съображение 168). Накрая, Италия заяви, че с оглед на реалната цена, произтичаща от тръжната процедура, нивото на цените на горивата и лошото състояние на икономиката, получаването на по-добра оценка на активите не би било възможно дори ако тръжната процедура е била повторена или е бил променен периметърът на активите за продажба.

(175) По отношение на свързаното с персонала условие Италия изтъкна заключението на Ecorys за липсата на елементи, показващи, че въпросното условие оказва някакво значително въздействие върху стойността на бизнес поделението на Tirrenia. Освен това Италия припомни, че това заключение произтича от член 63, параграф 2 от Наредба-закон 270/1999 и засяга само тези служители, които са необходими, за да се гарантира изпълнението на съответната стопанска дейност в съответствие с таблиците за набиране на екипаж за флота. Таблиците за набиране на екипаж за флота i) включват описание на количествения и качествения състав на екипажа, необходим за управление на плавателния съд в съответствие със законите за морската безопасност; ii) се определят с Министерски указ; и iii) се изготвят от комитет, който включва, в ролята им на консултанти организации, представляващи работниците и корабособствениците. Даден плавателен съд може да плава 365 дни в годината, но екипажът на кораба трябва да редува периодите, в които се намира на борда, с такива, през които се намира на брега. Следователно при определянето на броя на персонала, необходим за осигуряване на функционирането на бизнес поделението на Tirrenia, минималният брой на персонала трябва да включва броя на екипажа, посочен в таблиците за наемане на екипаж, плюс резервен екипаж. Новият собственик на бизнес поделението на Tirrenia би трябвало да спазва този минимален брой на персонала независимо от всяко свързано с персонала условие. Освен това Италия добави, че макар че купувачът на бизнес поделението на Tirrenia е трябвало да предложи работа на всички служители, които са необходими за осигуряване на изпълнението на обществената услуга, това се е основавало на трудови договори, различни от тези, които са били в сила преди това ([68]).

([68]) За да се покаже нагледно, че не всички служители на Tirrenia е трябвало да бъдат наети от купувача, Италия посочва, че към момента на извършване на комплексната проверка персоналът на Tirrenia е наброявал 1 414 души, докато след прехвърлянето на собствеността на CIN, тази цифра е спаднала с 12 % до 1 239 души (от които 313 души са били на временни договори). Освен това от 18-те управители, наети от Tirrenia, само четирима са станали служители на CIN.

(176) В доклада на Ecorys се заключава, че прогнозната стойност на бизнес поделението на Tirrenia е можело да бъде с приблизително 7,8 % по-висока от стойността, предложена от експерта, назначен от италианските органи — Banca Profilo. Италия счита, че тази разлика може да бъде обяснена, тъй като двамата експерти е трябвало да разчитат на прогнози за няколко технически параметъра и че по принцип в подобни прогнози е налице допустима граница на разликата. Италианските органи представиха изготвената от Banca Profilo насрещна оценка, в която се обясняват подробно разликите ([69]) с доклада на Ecorys. Италия счита, че тази насрещна оценка предлага стабилни и обективни основания за разликите между двете оценки. В действителност Banca Profilo твърди, че нейните предположения са били по-конструктивни ([70]) от тези на Ecorys и са отразявали по-добре анализираната ситуация.

(177) Италия посочи също така, че прехвърлянето на собствеността върху бизнес поделението на Tirrenia е станало повече от две години след референтната дата, използвана както от Banca Profilo, така и от Ecorys за техните оценки. Според Италия през този период оценката на активите на бизнес поделението на Tirrenia е била обезценена и икономическият климат се е влошил значително. Поради тази причина Италия стигна до заключението, че не може да има съмнения, че към датата, на която е приключила продажбата на бизнес поделението на Tirrenia, договорените от страните ценови условия са отразявали напълно пазарната стойност на корпоративните активи.

4.4. **Относно съответствието на новото споразумение с критериите по делото Altmark**

(178) Италия изтъкна отново, че е отправила уведомление за компенсацията за обществена услуга, която трябва да бъде платена съгласно новото споразумение, само от съображения за правна сигурност, тъй като счита, че тази мярка не представлява държавна помощ (вж. съображение 4). По-специално италианските органи твърдят, че четирите критерия по делото Altmark са изпълнени поради следните причини:

— услугите за морски транспорт, определени от италианските органи в новото споразумение, са от съществено значение за икономическото развитие на островите, като същевременно отговарят на съществените нужди от транспорт на островните общности и гарантират зачитането на правото на териториално единство, залегнало в конституцията на Италия. В новото споразумение се определят ясно услугите, корабите, графиците и тарифните ограничения. Поради това Италия твърди, че задълженията за извършване на обществена услуга са ясно определени и че е изпълнен първият критерий по делото Altmark,

— параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са подробно обяснени в директивата на CIPE и са приложени в новото споразумение (и приложенията към него), докато максималните суми за компенсация са определени в закона от 2009 г. Ето защо Италия твърди, че тези параметри са предварително установени по обективен и прозрачен начин и че е изпълнен вторият критерий по делото Altmark,

— операторът на обществената услуга поема всички рискове от дейността (вж. също раздел 4.5) срещу фиксиран размер на субсидията, който не гарантира цялостно покриване на разходите му. Поради тази причина Италия твърди, че процентът на възвръщаемост от 6,5 % е в съответствие с дейността, без да води до свръхкомпенсация за обществената услуга. Следователно и третият критерий по делото Altmark се счита за изпълнен,

— бизнес поделението на Tirrenia е приватизиран чрез открита тръжна процедура, обхващаща активите, необходими за предоставяне на обществената услуга, и е обвързан с ново осемгодишно споразумение за предоставяне на тази услуга. Тъй като при тръжната процедура се спазени принципите на конкуренция, прозрачност и недискриминация и критерият за възлагане е бил най-високата цена, Италия твърди, че е изпълнен и четвъртият критерий по делото Altmark.

4.5. **Относно определената в директивата на CIPE рискова премия от 6,5 %, считано от 2010 г.**

(179) Италия посочи, че платената на Tirrenia компенсация през 2009 г. е възлизала на 80 010 000 EUR. След 2010 г. максималният размер на компенсацията е фиксиран на 72 685 642 EUR. Италия посочи, че този размер е значително по-нисък от равнището на дефицит на дружеството в исторически план. Това вероятно би принудило купувача на бизнес поделението на Tirrenia да направи операциите по-ефективни, за да достигне дефицит, който да е в рамките на фиксирания размер на субсидията през целия срок на действие на новото споразумение и да компенсира инфлацията за дълъг период в бъдеще.

([69]) Това включва различни безрискови проценти, бети, цена на дълга и някои разлики в начина на изчисляване на ликвидната стойност (най-вече разходите за съкращения на персонал).

([70]) Например Banca Profilo е използвала като безрисков процент 10-годишни италиански държавни облигации, тъй като бизнес поделението на Tirrenia осъществява дейност изключително в Италия. Ecorys обаче е използвало по-ниските проценти на германските държавни облигации, които обаче според Banca Profilo понижават капиталовите разходи на бизнес поделението.

(180) В директивата на CIPE се предвижда рисковата премия от 6,5 % да бъде използвана за определяне на възвръщаемостта на капитала, като се прилага формулата за WACC (вж. съображение 42). Италия обаче разясни, че тъй като със закона от 2009 г. е въведена пределна стойност на размера на компенсацията, е решено изчисляването да се опрости чрез прилагането на тези 6,5 % като фиксирана възвръщаемост на капитала. Този опростен подход се е прилагал при удължаването на срока на първоначалното споразумение и все още се прилага съгласно новото споразумение. Италианските органи показаха също, че прилагането на цялостната методология, определена в директивата на CIPE, може да е довело до възвръщаемост на капитала, която, поне през някои години, би надвишила 6,5 %. Поради тази причина Италия счита, че техния опростен подход е консервативен и не позволява по-висока компенсация за Tirrenia или CIN от установената в директивата на CIPE.

(181) Италия също така твърди, че възвръщаемост на капитала от 6,5 % отразява риска от дейностите, възложените на Tirrenia и съответно на CIN, без да води до свръхкомпенсация за обществената услуга поради определените в следващите съображения причини.

(182) Италия първо припомни, че по време на удължаването на срока на първоначалното споразумение и като следствие от тежкото финансово положение на дружеството Tirrenia е трябвало да бъде поставено под извънредно управление на 5 август 2010 г. Според Италия с определения в закона от 2009 г. максимален размер на компенсацията е било фактически невъзможно цялостно покриване на нетните разходи (т.е. разходите минус приходите) за обществената услуга. Следователно в периода от 1 януари 2010—18 юли 2012 г. Tirrenia не би получило на практика никаква възвръщаемост на капитал. За да обоснове това твърдение, Италия предостави отчетите на Tirrenia за всеки отделен маршрут за 2010 и 2011 г. и тримесечните финансови отчети за 2012 г.

(183) В новото споразумение за купувача на бизнес поделението на Tirrenia се предвижда размерът на компенсацията да бъде изчисляван въз основа на прогнозираното изменение на приходите и разходите. Според Италия, за разлика от първоначалните споразумения, в новото споразумение не се определя каквато и да е цялостна и автоматична компенсация за увеличението на оперативните разходи (като например труд, гориво, наемане и др.). Следователно рисковете, свързани с такова увеличение на разходите, както и рисковете, свързани с обема на трафика, ще бъдат понесени изцяло от оператора. Ето защо Италия твърди, че операторът поема всички рискове, свързани с услугата, и няма гаранции за компенсирането му до равнище, достатъчно за покриване на всички разходи. Според Италия това важи дори като се вземат предвид членове 8 и 9 от новото споразумение, тъй като операторът все още е изложен на риск от забави между появата на всякакви такива дисбаланси и момента, в който могат да бъдат направени корекции. Освен това всички такива корекции са резултат от преговорите и не се прилагат с обратна сила, а само в бъдеще. За да покаже, че не е била налице каквато и да е свръхкомпенсация съгласно новото споразумение, Италия предостави годишните отчети на CIN за всеки отделен маршрут за периода от 18 юли 2012 г. до края на 2018 г.

4.6. **Относно съответствието на новото споразумение с решението за УОИИ от 2011 г.**

(184) Дори и Италия да счита, че изплатената на CIN компенсация за обществена услуга съгласно новото споразумение не представлява държавна помощ, тя също се аргументира и защо тази мярка би била в съответствие с решението за УОИИ от 2011 г., ако е представлявала помощ.

(185) Италия припомни, че оценката на Комисията за действителния характер на УОИИ е ограничена до проверка на това дали държавата членка е допуснала явна грешка при определянето на услуга като УОИИ. Във връзка с това Италия описа посочените в новото споразумение маршрути и изтъкна, че по няколко от тези маршрути CIN е единственият оператор. Освен това за още три маршрута CIN получава компенсация за обществена услуга само през неактивния сезон, докато през активния сезон продължават да му бъдат налагани ограничения (например по отношение на тарифите).

(186) Италия предостави годишни данни за пътническия трафик за двете финансови години, предхождащи годината, в която е възложена УОИИ (т.е. 2010 и 2011 г.), за да потвърди, че прагът от 300 000 пътници, който е предвиден в член 2, параграф 1, буква г) от решението за УОИИ от 2011 г., не е бил нарушен по маршрутите, обслужвани от Tirrenia. Освен това, тъй като новото споразумение е със срок на действие осем години, Италия отбеляза, че е спазен и член 2, параграф 2 от решението за УОИИ от 2011 г. И накрая, Италия заяви, че член 2, параграф 4 от решението за УОИИ от 2011 г. е спазен, тъй като чрез продажбата на бизнес поделението на Tirrenia посредством конкурентна, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура са били напълно спазени изискванията на Регламента за морския каботаж.

(187) Италия твърди, че новото споразумение отговаря на всички условия, които се прилагат по отношение на актове за възлагане, както е посочено в членове 4—6 от решението за УОИИ от 2011 г. По-специално с това споразумение се определят подробно задълженията за извършване на обществена услуга, тяхната продължителност, компенсационният механизъм (въз основа на директивата на CIPE и закона от 2009 г.) и механизмите за избягване и възстановяване на всяко свръхкомпенсиране. Накрая, Италия посочи мерките (включително система от средства за правна защита и санкции), въведени с цел се да гарантира стриктното спазване на условията на новото споразумение.

4.7. **Относно отложеното плащане от страна на CIN на част от покупната цена**

(188) По отношение на плащанията от страна на CIN на част от продажната цена на траншове през срока на действие на споразумението Италия отбеляза следното. Подадената от CIN на 14 април 2011 г. обвързваща оферта, в която се предвижда отложено плащане на част от цената, е била въведена в залата за данни. На 2 май 2011 г. извънредния комисар е изпратил на всички страни, допуснати до етапа на комплексна проверка, съобщение, с което ги приканва да подадат по-добри оферти от тази, подадена от CIN. Фактът, че не са получени окончателни оферти, които да са по-добри от подадената от CIN, се дължи на динамичната конкуренция на тръжната процедура. Поради това отложеното плащане на покупната цена не би могло да се счита за избирателна намеса в полза на CIN, а вместо това отразява пазарната цена. По-специално възможните други кандидати също са можели да изготвят оферта, включваща отложено плащане, но те са избрали да не го направят.

(189) В този контекст Италия се позова на съдебната практика ([71]) на европейските съдилища, съгласно която обвързващите оферти, валидно подадени в контекста на подходяща тръжна процедура за приватизация на конкретно дружество, представляват по-добър показател за пазарна цена на този субект, отколкото например експертни оценки. Италия подчерта също така, че европейските съдилища са установили, че този подход следва да се използва и когато въпросната тръжна процедура се характеризира с незаконосъобразни условия дори и ако италианските органи считат, че не е имало такива условия, свързани с тръжната процедура за приватизация на бизнес поделението на Tirrenia. Италианските органи се позоваха също и на решението на Комисията по делото Sandretto ([72]). В това решение Комисията прие аргумента на Италия, че въпреки че продажната цена на активите на Sandretto е по-ниска от цената, на която предприятието е оценено, тя въпреки това е била най-високата стойност, предложена от пазара, и следователно не може да се изключи, че предложената от купувача цена е пазарната цена.

4.8. **Относно приоритета за акостиране**

(190) Италианските органи твърдят, че чрез разпределянето на приоритета за акостиране не са загубени държавни ресурси. Според италианските органи всички фериботни оператори плащат редовни такси на съответните пристанищни органи за акостиране. Италианските органи твърдят също така, че този приоритет за акостиране е приложим само за маршрутите, предмет на обществена услуга, и че Tirrenia, а по-късно и CIN, не са плащали и не плащат допълнителна такса за този приоритет за акостиране, тъй като поради задачата им за предоставяне на обществена услуга пристанищата биха им дали право да избират първи места за акостиране дори при липса на такъв официален приоритет.

(191) Италианските органи считат, че приоритетът за акостиране не би дал значимо предимство на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително на Tirrenia и нейния приобретател CIN. Те по-специално твърдят, че на практика приоритетът за акостиране се прилага само при много ограничени обстоятелства. Размерът на по-голямата част от пристанищата и предварителното разписание на пристиганията и отплаванията гарантират, че при нормални обстоятелства — изключващи всякакви закъснения или екстремни метеорологични условия — няма да има припокриване при използването на конкретни места за акостиране от различни оператори. Освен това, тъй като Tirrenia и CIN предоставят услугите си през цялата година (за разлика от операторите, които работят само през активния сезон), би било естествено пристанищата да им дадат право да избират първи места за акостиране дори и при липса на официален приоритет за това. Поради тези причини Италия счита, че приоритетът за акостиране не може да предостави някакво значимо предимство на Tirrenia и CIN.

([71]) По-специално Италия се позовава на решението от 24 октомври 2013 г., *Land Burgenlan*, съединени дела C-214/12 P, C-215/12 P и C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, точки 93—96.

([72]) ОВ L 92, 13.4.2010 г., стр. 19.

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

(192) Италия не оспорва факта, че Tirrenia е получило приблизително 12 051 900 EUR, за да извърши модернизации на корабите, необходими за спазване на международните стандарти за безопасност. Освен това италианските органи потвърдиха, че Tirrenia е използвало ефективно само 630 600 EUR от тези средства, за да плати за модернизациите на плавателния съд Clodia. Останалите средства (т.е. 11 421 300 EUR) не са използвани нито за плащане на модернизации, нито са възстановени на държавата. Според Италия новият собственик на бизнес поделението на Tirrenia (т.е. CIN) е трябвало да плати за останалите модернизации от собствените си средства (поради което и това задължение от 11 421 300 EUR е взето предвид при оценката, изготвена от Banca Profilo).

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

(194) Италианските органи разясниха, че ресурсите на FAS не са били използвани за допълнителна компенсация за Tirrenia. Вместо това тези ресурси са предоставени за допълване на бюджетните кредити, отпуснати за изплащане на компенсациите за обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group, в случай че тези кредити се окажат недостатъчни. Италия отбелязва, че с член 1, параграф 5б от закона от 2010 г. на регионите е предоставена възможност да използват ресурсите на FAS, за да финансират (част от) обичайната компенсация за обществени услуги и по този начин да осигурят непрекъснатост на морските обществени услуги. Следователно тази мярка би се отнасяла само до разпределяне на ресурси в държавния бюджет на Италия за изплащане на компенсациите за обществена услуга.

4.10. **Относно (отсъствието на) икономическа приемственост между Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и CIN**

(195) Италия заяви, че между Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и CIN, няма икономическа приемственост, като базира това на следните основания:

а) *обхват на продажбата*: Италия посочи, че след неуспешен опит за цялостна приватизация на Tirrenia, включително и дъщерно му дружество Siremar, преди Tirrenia да влезе в процедура по извънредни управление, са организирани отделни тръжни процедури за част от съответните активи на дружеството (т.е. съответно бизнес поделенията на Tirrenia и Siremar). Освен това продажбата е засягала ограничен брой активи на Tirrenia, което е в процедура по ИУ и което по-рано не е разполагало с функционална автономия; активи, които не са от съществено значение за обществената услуга, включително шест кораба, недвижими имоти и сбирка от художествени произведения, са продадени отделно. Също така дългове, натрупани преди прехвърлянето от Tirrenia, което е в процедура по ИУ, не са били поети от CIN;

б) *икономическа активност*: условията за изпълнение на определените в новото споразумение за CIN задължения за извършване на обществена услуга се различават съществено от тези, определени в първоначалното споразумение по отношение на Tirrenia. По-специално в новото споразумение се предвиждат напълно различни критерии за изчисляване на компенсацията за предоставянето на обществената услуга (която е фиксирана до максимален размер вместо изцяло да покрива загубите от обществената услуга) и се въвежда повече гъвкавост в тарифите, предлагани на пътниците (с използване на пределни стойности на цената вместо на фиксирани цени). Италия счита, че значителната промяна в метода на предоставяне на компенсация със сигурност задължава купувача да увеличи организационната ефективност на бизнес поделението на Tirrenia. Освен това Италия твърди, че самото прехвърляне от публичен към частен собственик води до драстична промяна в организацията и управлението и че условията, наложени от AGCM с неговото решение № 23670 от 21 юни 2012 г. допълнително гарантират прекъсване на икономическата дейност на CIN в сравнение с Tirrenia, което е в процедура по ИУ;

в) *прекъсване по отношение на работната сила:* Италия посочи, че не се е извършила автоматично прехвърляне на служители към купувача. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, е освободило служителите си и е понесло изцяло отговорността за всички останали разходи, свързани със старите договори. Впоследствие купувачът е изготвил нови предложения за работа за бившите служители, доколкото те са се считали за необходими за извършването на прехвърлената стопанска дейност (т.е. обществената услуга). Ако бившите служители приемат предложението, те са били наемани при нов различен договор;

г) *различно дялово участие на продавача и купувача:* Италия отбеляза, че купувачът е определен чрез публична тръжна процедура, отворена за възможно най-голям брой потенциални оференти. Тази тръжна процедура се е основавала на принципите на конкуренцията, прозрачността и недискриминацията, а договорът е възложен, като е използван критерият за най-висока цена. Самоличността на продавача е напълно различна от тази на купувача и между тях няма разпределение на дялове в капитала на дружеството

д) *икономическата логика на сделката*: целта на сделката е била да се либерализират извършваните от Tirrenia дейности в областта на морския транспорт, за да са в съответствие с Регламента за морския каботаж. Освен това първата покана за заявяване на интерес е публикувана през септември 2010 г., а договорът за продажба с CIN е подписан на 25 юли 2011 г., макар че официалната процедура по разследване на Комисията е открита с решението ѝ от 5 октомври 2011 г. Поради тези причини Италия заяви, че сделката няма за цел да заобиколи правилата в областта на държавната помощ, а е планирана и изпълнена с намерението да се реализира важен индустриален проект.

5. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(196) Комисията получи мненията на четири заинтересовани страни (т.е. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, CIN, Pan Med и Grandi Navi Veloci), които са обобщени по-долу:

5.1. **Мнения на Tirrenia, което е в процедура по ИУ**

(197) По-долу са обобщени отговорите на решението от 2011 г. и решението от 2012 г., представени от Tirrenia, което е в процедура по ИУ.

5.1.1. *Относно производството за установяване на нарушение № 2007/4609*

(198) В отговора си на решението от 2012 г. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, се позова най-напред на производството за установяване на нарушение № 2007/4609 относно погрешното прилагане на Регламента за морския каботаж (вж. също раздел 2.4). В този контекст дружество посочи писмото от 21 декември 2009 г. (вж. съображение 114) относно намерението на Италия да започне тръжни процедури, които не се отнасят за договорите за обществена услуга, а за продажбата на корабоплавателните дружества, притежаващи такива договори. В това писмо генералният директор на Комисията, отговарящ за енергетиката и транспорта, отбеляза, че с оглед на планираната от италианските органи коренна промяна на сектора и предвид социалното въздействие, което същите органи считат, че би се усетило, ако офертите не са включвали закупуването на дружествата, избраната процедура е била приемлива — по принцип и като изключение — с цел да се гарантира спазването на принципа на недискриминация сред корабособствениците от Общността.

(199) На 21 юни 2012 г. (вж. съображение 121) Комисията изпрати на Италия мотивирано становище относно забавянето в прилагането на състезателните процедури за възлагането на обществените услуги за морски каботаж, предоставяни от Caremar, Laziomar и Saremar, с повече от три години след изтичането на обичайния срок на съответните договори. Тъй като италианските органи са приключили състезателните процедури за възлагането на обществените услуги за морски каботаж, предоставяни от дружествата Tirrenia, Siremar и Toremar, мотивираното становище не се отнася до тези дружества. Въз основа на това и с оглед на предварителния обмен на информация между италианските органи и службите на Комисията Tirrenia, което е в процедура по ИУ, заяви, че Комисията е установила, че приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia е била в съответствие с член 4 от Регламента за морския каботаж.

(200) Като се основава на съдебната практика на европейските съдилища ([73]) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че след като е установено, че задълженията за извършване на обществена услуга са в съответствие с Регламента за морския каботаж, те трябва да се считат за съответстващи на правото на Съюза, без да е необходимо да се извършва по-нататъшен контрол съгласно член 106, параграф 2 от ДФЕС. Според дружеството, тъй като в производството за

([73]) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, се позовава по-специално на решението от 15 юни 2005 г. по дело *Fred Olsen,* T-17/02 , *SA*, ECLI: EU:T:2005:218, точка 215.

установяване на нарушение е достигнато до заключението, че задълженията за извършване на обществена услуга, наложени по отношение на маршрутите, обслужвани от бизнес поделението на Tirrenia преди приватизацията, са оправдани с оглед на Регламента за морския каботаж, това заключение не може да бъде оспорвано в контекста на официалната процедура по разследване на Комисията, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС ([74]). Следователно всяко допълнително действие съгласно член 108, параграф 2 от ДФЕС следва да бъде ограничено до други мерки, различни от компенсацията за допълнителните разходи, породени от задълженията за извършване на обществена услуга, които са възложени и изпълнявани законосъобразно съгласно Регламента за морския каботаж.

(201) И накрая, Tirrenia, което е в процедура по ИУ, посочи решението от 2009 г., с което се отменя решението от 2004 г., и възможността компенсацията за обществена услуга, оценена в това решение, да бъде квалифицирана като съществуваща помощ. Дружеството заяви, че ако отпусната на бившата Tirrenia Group помощ наистина е била квалифицирана като съществуваща помощ, тази квалификация вероятно би била приложима и по отношение на компенсациите, платени за задълженията за извършване на обществена услуга, изпълнявани от бизнес поделението на Tirrenia през периода, обхванат от решението от 2011 г. и решението от 2012 г., до приватизацията. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, изтъкна, че увеличаването на обхвата на първоначалното споразумение е строго необходимо, за да се гарантира предоставянето на обществената услуга до възлагането на новото споразумение, в контекста на приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia. Ето защо то е счетено за обосновано с оглед на резултата от производството за установяване на нарушение на Комисията. Освен това единствените съществени промени, направени от 1 януари 2009 г., са довели до намаляване на общия размер на предоставената компенсация за обществена услуга. Поради тази причина Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че мярката не е можела да се превърне в нова помощ.

5.1.2. *Относно удължаването на срока на първоначалното споразумение*

(202) Относно съществуването на действителна УОИИ по маршрутите, обслужвани от бизнес поделението на Tirrenia съгласно първоначалното споразумение, Tirrenia, което е в процедура по ИУ, отбеляза следното. Първо, Tirrenia ще бъде единствени оператор по линиите Палермо—Каляри, Чивитавекия—Каляри, Неапол—Каляри, Каляри—Трапани и линията до островите Тремини. По маршрутите Неапол—Палермо, Чивитавекия—Олбия и Генуа—Порто Торес компенсацията за обществена услуга е предоставяна единствено през неактивния сезон. През активния сезон за тези три маршрута е налице по-висок обем на трафика, което позволява на дружеството да работи на конкурентни начала. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, посочва, че съгласно първоначалното споразумение всички печалби, получени по тези маршрути през активния сезон, са приспаднати от дължимата на Tirrenia компенсация за обществена услуга, докато всяка загуба, претърпяна през този период, би трябвало да се поеме от самото дружество ([75]).

(203) Второ, Tirrenia, което е в процедура по ИУ, включи също и данни за пътниците по маршрутите, обслужвани от Tirrenia въз основа на обществената услуга през 2010 и 2011 г. Въз основа на това дружеството твърди, че условията, определени в член 2, параграф 1, буква г) от решението за УОИИ от 2011 г. и член 2, параграф 1, буква в) от решението за УОИИ от 2005 г., са спазени. В допълнение, тъй като за компенсацията, изплатена въз основа на удължаването на срока на първоначалните споразумения, се счита, че е била възстановена в контекста на производството за установяване на нарушение, условието, предвидено съответно в член 2, параграф 4 от решението за УОИИ от 2011 г. и член 2, параграф 2 от решението за УОИИ от 2005 г., ще бъде изпълнено.

(204) Освен това Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че не е било свръхкомпенсирано от държавата. По-специално дружеството посочи, че през периода, в който е било в процедура по извънредно управление (септември 2010—юли 2012 г.), размерът на субсидията е бил приблизително с 20 млн. евро по-нисък и с около 25 % по-нисък в относително изражение, отколкото средния размер на субсидиите, получени от дружеството през предходните две години (2008—2009 г.). Tirrenia, което е в процедура по ИУ, отбеляза, че платената до края на 2009 г. компенсация за обществена услуга е дала възможност на Tirrenia да балансира приходите и разходите си и да продължи да осъществява дейност независимо от постепенното влошаване на икономическите и финансовите му перспективи. С течение на времето Tirrenia е разчитало все повече на субсидиите, тъй като другите му приходи не са били в съответствие с увеличаването на разходите, натрупани във връзка с предоставянето на обществената услуга. След 2010 г. обаче размерът на компенсацията е бил ограничен със закона от 2009 г. и следователно е бил значително по-нисък от преходните години. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че поради това публичната субсидия не е можела да покрие оперативните разходи, направени от Tirrenia по въпросните маршрути. Ето защо то заключава, че не е било възможно да има каквото и да свръхкомпенсиране през годините на удължаване на срока на първоначалното споразумение.

([74]) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, се позовава на решението от 10 май 2005 г. по дело *Италия/Комисия*, C-400/99 , ECLI:EU:C:2005:275, решението от 4 март 2009 г., *Tirrenia di Navigazione/Комисия*, съединени дела T-265/04, T-292/04 и T-504/04 , ECLI:EU:T:2009:48.

([75]) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, добавя, че дори през активния сезон Tirrenia е трябвало да спазва определените в споразумението изисквания относно честотата на маршрутите и броя на фериботите и е трябвало да прилага намалени тарифи за жителите и специалните категории пътници. Tirrenia обаче е имало свободата да определя таксите за всички други пътници на конкурентни начала.

5.1.3. *Относно потенциалното неправомерно продължаване на помощта за оздравяване за Tirrenia*

(205) Относно възстановяването на одобрената с Решението от 2010 г. помощ за оздравяване Tirrenia, което е в процедура по ИУ, припомня, че на 16 май 2011 г. италианските органи са уведомили Комисията, че поставянето на Tirrenia и Siremar под извънредно управление би довело до възстановяване на помощта за оздравяване след приключването на продажбата на бизнес поделенията на двете дружества, като се използват приходите от продажбата на тези поделения. Предвид това на 23 май 2011 г. Министерството на икономическото развитие е разрешило придобиването на бизнес поделението на Tirrenia от CIN, а на 25 юли 2011 г. е подписан договорът за продажба и към онзи момент италианските органи и Tirrenia, което е в процедура по ИУ, са имали оправдани правни очаквания, че помощта може да бъде възстановена до 28 август 2011 г. според изискванията. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, посочи, че приключването на продажбата се е забавило поради неочаквани събития и следователно то е трябвало да продължи да предоставя услугите си за значително по-дълъг период от планирания, като е поело свързаните с това разходи. Цялата помощ за оздравяване обаче е била възстановена изцяло на държавата от Tirrenia, което е в процедура по ИУ, с еднократно плащане на 18 септември 2012 г., т.е. само 48 дни след плащането на първия транш от CIN, което е било кредитирано на 1 август 2012 г.

(206) По отношение на определеното в параграф 25, буква в) от Насоките за оздравяване и преструктуриране изискване Tirrenia, което е в процедура по ИУ, отбеляза следното. Планът за ликвидация за Tirrenia е бил публикуван на уебсайта във връзка с извънредното управление ([76]) много преди изтичането на горепосочения шестмесечен срок. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, добави, че всяка съответна информация за последващия напредък на процеса на приватизация, за който се твърди, че по същество е бил план за преструктуриране съгласно определеното в Насоките за оздравяване и преструктуриране, е предоставяна редовно на Комисията както във връзка с държавните помощи, така и във връзка с процедурите за одобрение на сливанията. Ето защо Tirrenia, което е в процедура по ИУ, заяви, че Комисията е била напълно информирана и че този план е бил осъществим, съгласуван и мащабен, така че да се възстанови жизнеспособността на Tirrenia, както се изисква в Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(207) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди също, че Tirrenia е престанало да бъде предприятие в затруднено положение веднага щом е получило помощта за оздравяване, която му е позволила да предоставя обществената услуга редовно, докато надлежно е управлявало процеса на ликвидация. Според него тези дейности са извършвани през въпросния период редовно и без нито една прекъсване, което обикновено е характерно за предприятие в затруднено положение. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, добави, че приключването на приватизацията е съвпаднало с пълното осъществяване на плана за преструктуриране. Това е включвало структурни изменения на организацията и управлението на Tirrenia, гарантиращи връщането му към дългосрочна рентабилност. И накрая, Tirrenia, което е в процедура по ИУ, посочи, че в Решението от 2010 г. се потвърждава, че принципът на едновременност на помощта е спазен и по отношение на минали периоди, т.е. във връзка с компенсацията за задълженията за извършване на обществена услуга. Ето защо дружеството твърди, че италианските органи са можели да имат правни очаквания, че тази компенсация е нямало да включва каквато и да е държавна помощ.

5.1.4. *Относно новото споразумение*

(208) По отношение на следваната процедура Tirrenia, което е в процедура по ИУ, заяви, че Италия е уведомила Комисията за новото споразумение на 10 януари 2012 г. единствено от съображения за правна сигурност. Следователно дружеството не е съгласно със становището на Комисията в решението от 2012 г., че тази мярка може да представлява неправомерна помощ, предоставена в нарушение на задължението за отлагане съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС.

(209) По същество Tirrenia, което е в процедура по ИУ, е взело под внимание съмненията на Комисията относно съответствието на мярката с условията, определени в решението за УОИИ от 2011 г.

(210) По-специално то твърди, че въз основа на данните за пътниците за 2010 и 2011 г. определеният в член 2, параграф 1, буква г) от решението за УОИИ от 2011 г. праг за пътниците не е нарушен. Освен това, тъй като срокът на действие на новото споразумение е осем години, той не надвишава максимума от 10 години, определен в член 2, параграф 2 от решението за УОИИ от 2011 г. Освен това Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че с оглед на резултата от производството за установяване на нарушение (вж. също раздел 5.1.1) и след приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia условието в член 2, параграф 4 от решението от 2011 г. също е спазено.

(211) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, посочи, че в член 3 от новото споразумение ясно се определят услугите, които следва да се предоставят, докато в приложение А към него се описват подробно видовете кораби, които ще се използват, и часовите обхвати, които трябва да бъдат покрити, като се уточняват изискванията за услуга през вечерните часове и през нощта и ограниченията за тарифите. То добави също, че с новото споразумение се установяват подробни правила относно параметрите за изчисляване, контрол и преглед на компенсацията и мерките

([76]) Вж.: http://www.tirreniadinavigazioneamministrazionestraordinaria.it/

за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации, както и обвързващите изисквания, обхващащи съществени аспекти (цена, качество и количество) на предоставяните услуги. Максималните тарифи, приложими за лица или превозни средства за всеки маршрут, са определени в приложение А към новото споразумение, като се прави разграничение между стандартните тарифи и намалените тарифи за жителите на островите. Годишната компенсация за задълженията за обществена услуга се определя за срока на действие на споразумението. Съществува обаче механизъм за преразглеждане на всеки три години на референтните икономически параметри, както и предпазна клауза в полза на двете страни в случай на непредвидени и структурни промени над фиксиран праг по отношение на определени икономически параметри. И накрая, Tirrenia, което е в процедура по ИУ, посочи, че за да се гарантира пълно спазване на горепосочените изисквания, в новото споразумение е въведена стриктна и всеобхватна система от санкции за оператора на услугата, която се основава на принципа на възпиране. Надзорните министерства също така са оправомощени да извършват инспекции и проверки и да получават информация с цел оценка на изпълнението на задълженията, определени в споразумението.

5.1.5. *Относно приватизацията на Tirrenia и отложеното плащане от страна на CIN на покупната цена*

(212) В отговора си на решението от 2011 г. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, посочи, че приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia ще бъде напълно в съответствие със законодателството в областта на държавната помощ. По-специално дружеството се позова на съдебната практика по делото GRAWE, ([77]) която гласи, че когато се приватизира държавно предприятие, може да се предполага, че пазарната цена съответства на най-високата получена оферта, ако такава оферта е надеждна и има икономическа стойност.

(213) В отговора си на решението от 2012 г. Tirrenia, което е в процедура по ИУ, припомни основните стъпки от тръжната процедура и последващите промени. То подчерта, че извънредният комисар е проектирал и провел тръжната процедура по начин, който се счита за най-подходящ, за да се гарантира постигане на най-високата възможна стойност, и че той е бил задължен по закон да въведе предпазни мерки, за да се осигури прозрачност, безпристрастност и справедливост на тръжната процедура.

(214) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че тръжната процедура не е била предмет на каквито и да е условия, които сами по себе си биха могли да доведат до намаляване на стойността на предлаганите за продажба активи или да намалят броя на потенциалните купувачи. По-специално това се прилага по отношение на условията, посочени в решението от 2011 г. относно: i) запазването на равнищата на заетост и ii) обвързване на корабите със задълженията за обществена услуга в рамките на една-единствена тръжна процедура. По отношение на първото Tirrenia, което е в процедура по ИУ, посочи, че то се отнася до задължителна разпоредба, установена със законодателен акт с общ обхват, приложим без разграничение. Относно последния случай дружеството отбеляза, че възможността за използване на флота на бизнес поделението за обслужване на определените в споразумението маршрути за обществена услуга изглежда представлява по-скоро жизнеспособна бизнес възможност, отколкото отрицателен фактор, влияещ върху стойността на обявеното за продажба бизнес поделение, особено във време на рецесия за сектора на морския транспорт.

(215) По отношение на специфичния въпрос за отложеното плащане от страна на CIN на част от покупната цена Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че този въпрос не следва да се разглежда отделно от цялостната приватизация. То подчерта, че целта на тръжната процедура е била да се защитят напълно принципите на конкурентност, прозрачност и недискриминация. Поради това и въз основа на съдебната практика на европейските съдилища ([78]) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че резултатът от тази тръжна процедура е бил пазарната цена. Решението за разрешаване на поетапни плащания е било част от динамиката на тръжната процедура и се е дължало на липсата на каквито и да било други окончателни оферти, конкуриращи подадената от CIN. Tirennia, което е в процедура по ИУ, твърди, че следователно допускането на отложено плащане на част от покупната цена не е избирателна намеса в полза на CIN. Това важи особено в този случай, тъй като всички потенциални участници са били уведомени за клаузата за частичното плащане на траншовете, включена в офертата на CIN, и са били поканени да представят конкурентни оферти.

(216) Поради тези причини Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че съмненията на Комисията относно приватизацията на Tirrenia, включително поетапното плащане на покупната цена, не са обосновани.

([77]) Решение от 28 февруари 2012 г. по дело *Grazer Wechselseitige Versicherung AG/Европейска комисия*, T-282/08, ECLI:EU:T:2012:91.

([78]) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, се позовава на решението от 28 февруари 2012 г., *Land Burgenland и Австрия/Комисия*, съединени дела T 268/08 и T 281/08 ECLI:EU:T:2012:90, точки 70, 72 и 87.

5.1.6. *Относно отсъствието на икономическа приемственост между Tirrenia и CIN*

(217) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, представи следните характеристики на приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia: обхвата на прехвърлянето (активи и пасиви); икономическата дейност, персонала и самоличността на страните; продажната цена; логиката и момента на извършване на операцията. Дружеството твърди, че в настоящия случай всички тези елементи сочат прекъсване на икономическата приемственост между извънредното управление, продаващо бизнес поделението на Tirrenia, и CIN.

(218) По-специално Tirrenia, което е в процедура по ИУ, твърди, че обхватът на прехвърлянето към CIN е по-ограничен от първоначално предвидения, тъй като за продажба е обявено само търговското поделение, изпълняващо обществената услуга, а не цялото дружество Tirrenia (включително Siremar). Освен това при приключване на продажбата всички оставащи задължения, свързани с активите на бизнес поделението на Tirrenia, са били отменени.

(219) Tirrenia, което е в процедура по ИУ, посочи също, че самият характер на сделката — т.е. постигането на приватизация — предполага очевидно прекъсване на икономическата дейност по отношение на организационната структура, процесите на вземане на решения, критериите за управление и бизнес стратегиите. Освен това, след като AGCM е разгледал сделката, дейността на новото частно предприятие е била подложена на ограничителни мерки ([79]), които освен предвидената им цел (т.е. насърчаване на конкуренцията), биха задълбочили и прекъсването на икономическата приемственост между продавача и купувача на бизнес поделението на Tirrenia.

(220) Освен това, както е посочено в член 56, параграф 3б от Наредба-закон 270/1999, член 2112 от Гражданския кодекс на Италия не се прилага към продажбата на дружества, предоставящи основни обществени услуги, като се гарантира, че няма приемственост в персонала. Освен това Tirrenia, което е в процедура по ИУ, припомни, че минималната продажна цена се определя от независим експерт и че процедурата по продажба е била прозрачна и недискриминационна, като най-високата цена е била единственият критерий за възлагане.

(221) Накрая, Tirrenia, което е в процедура по ИУ, изтъкна, че тръжната процедура за бизнес поделението на Tirrenia е стартирана през септември 2010 г., което води до подписване на договора за продажба с CIN на 25 юли 2011 г., докато Комисията е открила официалната си процедура по разследване едва с решението си от 5 октомври 2011 г. Следователно сделката не би могла да има за цел да заобиколи правилата относно държавната помощ. Напротив, целта на сделката е била да се либерализира секторът на морския транспорт съгласно наложеното от Регламента за морския каботаж чрез приватизация.

5.2. **Мнения на CIN**

(222) Отговорите на CIN на решението от 2011 г. и решението от 2012 г. са обобщени в намиращите се по-долу раздели и са съсредоточени главно върху процеса на приватизация.

5.2.1. *Относно прозрачността на процедурата по продажба*

(223) CIN посочва, че продажбата на Tirrenia, което е било в процедура по ИУ след обявяването му в несъстоятелност, е извършена чрез конкурентна, прозрачна и недискриминационна процедура по начина, определен в член 4, параграф 4в от Наредба-закон 347/2003. Според CIN предоставената съгласно Наредба-закон 134/2008 възможност за избор на приобретателя чрез частни преговори несъмнено подлежи на спазване на принципите на конкуренция, прозрачност и недискриминация.

(224) По отношение на същия този въпрос CIN се позовава на изготвеното на 5 октомври 2011 г. от Tirrenia, което е в процедура по ИУ, съобщение за медиите, в което се посочва: „тези процедури ([80]) са осъществени въз основа на тръжни процедури, които са напълно съобразени с принципите на прозрачност и недискриминация, като от самото начало се изключва всяка възможност за продажба чрез частно договаряне“; и „за да се гарантира, че тръжните

([79]) Тези мерки включват: 1) задължение за Moby да прекрати услугата за товарен транспорт по маршрута Ливорно—Каляри, в случай че нов оператор прояви интерес да изпълнява тази услуга; 2) задължение за Moby да прекрати услугата Генуа—Порто Торес, така че да се избегнат припокриващи се операции с CIN; 3) задължение както за Moby, така и за CIN да продават на други оператори 10 % от капацитета за смесен пътнически и товарен транспорт по всеки от маршрутите Чивитавекия—Олбия и Генуа—Олбия; и 4) задължение както за Moby, така и за CIN да избягват подписването на и да прекратят всякакви споразумения за споделяне на кодове или всеки друг вид споразумения за продажба на билети с конкуренти или със страни, свързани с конкуренти, по маршрутите Чивитавекия—Олбия, Генуа—Порто Торес и Генуа—Олбия.

([80]) Относно продажбата на бизнес поделенията на Tirrenia и Siremar (наша бележка).

процедури ще бъдат отворени за възможно най-голям брой пазарни оператори, обхватът на бизнес поделенията за продажба е ограничен до активите и договорните отношения, които са от съществено значение за предоставянето на обществената услуга, докато за всеки друг актив, притежаван от дружествата, се провеждат отделни процедури по продажба. […] на потенциалните купувачи не е наложено задължение или тежест, различни от тези, предвидени по закон“.

(225) По отношение на начина, по който тръжната процедура е публикувана и осъществена впоследствие, CIN представи следните мнения.

(226) Първо, поканата за заявяване на интерес е била публикувана не само на уебсайта на Tirrenia и на други уебсайтове, но и в основните национални и чуждестранни вестници както на италиански, така и на английски език. Освен това първоначалният срок за отговор на поканата е удължен с почти един месец до 20 октомври 2010 г. Следователно всички потенциални оференти, както национални, така и международни, са разполагали с предостатъчно време да подадат своите заявления за интерес и да получат необходимата информация, за да подготвят оферта за закупуване на бизнес поделението на Tirrenia.

(227) Повече от 20 страни са подали заявления за интерес. Ето защо CIN счита становището на Комисията, че процедурата по продажба не би съответствала на изискванията за прозрачност, тъй като ще се основава на частни преговори, за напълно неоснователно. По време на етапа на комплексна проверка всички оференти са получили подходящ достъп до съответната информация относно бизнес поделението на Tirrenia. По-конкретно на разположение на потенциалните оференти са били предоставени всички техническо-правни и икономическо-финансови подробности, необходими за изготвянето на офертата (включително подробното описание на обхвата на стопанската дейност, която се продава, бизнес плана, доклада от комплексната проверка на продавача и проекта на новото споразумение за предоставяне на обществена услуга).

(228) CIN заключава, че не изглежда възможно да възникнат съмнения, че всички тези потенциално заинтересовани от придобиването на бизнес поделението на Tirrenia страни както в Италия, така и в чужбина са били в състояние да заявят интереса си към това придобиване и че впоследствие са разполагали с достъп при прозрачни и недискриминационни условия до необходимата за подаване на подробна оферта документация.

5.2.2. *Относно обхвата на приватизацията*

(229) В отговора си CIN изтъква, че поради точната цел за получаване на най-високата продажна цена извънредният комисар е ограничил предмета на продажбата на бизнес поделението на Tirrenia само до тези активи и договори, необходими за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга.

(230) По-специално всички кораби, включени в продажбата, са строго необходими за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, тъй като те са същите кораби, използвани от Tirrenia по маршрутите, обхванати от посочените задължения съгласно споразумението. По отношение на маршрутите Чивитавекия—Олбия, Генуа—Порто Торес и Неапол—Палермо, за които публична компенсация се предоставя само през неактивния сезон, същите кораби са използвани за предоставяне на услугата през активния сезон. CIN твърди, че тъй като тези плавателни съдове са били свързани със и са от съществено значение за задълженията за извършване на обществена услуга за две трети от годината, те задължително са били включени в обхвата на бизнес поделението за продажба.

(231) Накрая, CIN отбелязва, че извънредният комисар е започнал отделни процедури за продажбата на онези активи на Tirrenia, които не са били необходими за обслужването на връзките за предоставяне на обществена услуга. Те включват процедурите за продажбата на недвижимите имоти и произведенията на изкуството на Tirrenia и — най-важното — тези за продажбата на шест кораба, собственост на Tirrenia, които не са били необходими за предоставянето на обществената услуга съгласно споразумението.

5.2.3. *Относно наложените на оферентите условия*

(232) Що се отнася до условието за поддържане на равнищата на заетост, CIN твърди, че единственото задължение, наложено в това отношение, произтича от приложимото законодателство, а именно член 63, параграф 2 от Наредба-закон 270/1999, и следователно не е наложено от извънредния комисар в конкретния случай на Tirrenia.

(233) CIN подчертава, че в член 2112 от Гражданския кодекс на Италия се предвижда, че в случай на прехвърляне на стопанска дейност трудовият договор продължава да е в сила за купувача и служителят запазва всички произтичащи от него права. Съгласно член 56, параграф 3а от Наредба-закон 270/1999 обаче този обичаен режим не се прилага в случай на прехвърляне на бизнес поделения в рамките на процедура по извънредно управление. Следователно с оглед на ограничената продължителност на специфичното задължение, предвидено в член 63, параграф 2 от Наредба-закон 270/1999 (само две години), и факта, че това задължение е ограничено до „основния персонал“ за изпълнение на задължения за извършване на обществена услуга, CIN твърди, че не може да се счита, че това задължение е намалило пазарната стойност на бизнес поделението на Tirrenia.

(234) По отношение на опасенията на Комисията относно изискването спечелилият търга оферент да изпълнява задълженията за извършване на обществена услуга CIN отбелязва следното. Няма доказателства за това, че различно разработена процедура е можела да доведе до различен резултат, по-специално до по-висока покупна цена. Напротив, изборът за възлагане на договори за обществена услуга и следователно предоставената въз основа на тях компенсация, заедно с активите, които са строго необходими за предоставянето на тези услуги, би осигурил по-висока степен на конкуренция между потенциалните оференти.

(235) Ето защо, за да постигне тази цел, извънредният комисар би действал правилно при: i) ограничаване на обхвата на бизнес поделението за продажба до активите и договорите, които във функционално отношение са от основно значение за предоставянето на обществената услуга, и ii) налагане на купувачите единствено на изискваните по закон задължения. CIN счита, че тази цел със сигурност е била постигната предвид факта, че за закупуването на бизнес поделението на Tirrenia са подадени не по-малко от 21 заявления за интерес от национални и европейски субекти и такива от трети държави.

5.2.4. *Относно покупната цена*

(236) CIN счита, че съмненията на Комисията относно това дали получената за бизнес поделението на Tirrenia цена е възможно най-добрата, са неоснователни. Според CIN би могло да се счита, че покупната цена е дори по-висока от пазарната цена. По-специално CIN се позовава на факта, че един от операторите, които са заявили интерес към закупуване на бизнес поделението на Tirrenia, а именно […], е оспорил цената, която е била определена от назначения от министерството независим експерт, на основание, че цифрата (380 000 000 EUR) е била твърде висока ([81]). Според CIN това безусловно означава, че даден частен инвеститор е считал платената от CIN покупна цена, която всъщност е била по-висока от определената от експерта, за прекомерна. Следователно според CIN фактът, че процедурата е довела до по-високата цена, не може да бъде оспорен.

(237) Във всеки случай CIN подчертава, че в случай на множество оферти за бизнес поделението на Tirrenia критерият за възлагане е бил най-високата предложена цена. Освен това, както е посочено в Наредба-закон 347/2003, покупната цена в никакъв случай не би могла да бъде по-ниска от определената от независим оценител пазарна цена.

(238) Към момента на изтичането на срока за подаване на обвързващите оферти на 15 март 2011 г. CIN е било единственото дружество, което е подало валидна обвързваща оферта за закупуване, отговаряща на изискванията, изброени в писмото за процедурата. След искане от страна на извънредния комисар, на 14 април 2011 г. CIN е предоставило допълнителни разяснения и окончателна обвързваща оферта с цел да приведе офертата си напълно в съответствие с оценката на назначения от министерството експерт. В този контекст вместо Tirrenia, което е в процедура по ИУ, да възложи незабавно поръчката на CIN, то е действало с оглед на осигуряването на най-високата степен на конкуренция между оферентите. Съответно обвързващата оферта на CIN е била въведена в залата за данни и всички допуснати до етапа на комплексна проверка оференти са били приканени да представят подобрени оферти за покупка. Въпреки това до изтичането на определения за този последен кръг от оферти срок (който е бил удължен до 19 май 2011 г.) не са получени други оферти.

(239) CIN отбелязва, че това се потвърждава в горепосоченото съобщение за медиите от 5 октомври 2011 г., в което Tirrenia, което е в процедура по ИУ, съобщава също така, че: „За целите на сравнение на офертите и възлагането на поръчката единственият критерий следва да бъде този на най-високата цена. Освен това — в съответствие с разпоредбите на закона — продажната цена в никакъв случай не може да бъде по-ниска от пазарната стойност на активите, определена чрез оценка с установена автентичност, извършена от водеща финансова институция, назначена като независим експерт“; и „що се отнася до процедурата за продажба на Tirrenia, след като Compagnia Italiana di Navigazione представи обвързваща оферта за покупка, съответстваща на икономическата стойност на активите, за да се гарантира най-високата степен на прозрачност на тръжната процедура, условията и реда на тази оферта бяха сведени до знанието на всички останали оференти, които разполагаха с достатъчно време да подадат своите насрещни оферти; въпреки това не бе получена нито една такава насрещна оферта“.

([81]) Комисията взе предвид този факт и в производството си относно предложеното сливане между CIN и бизнес поделението на Tirrenia (дело M.6362, което по-късно бе приключено, тъй като уведомлението бе оттеглено от страните).

5.2.5. *Относно отложеното плащане на част от покупната цена*

(240) По отношение на този въпрос CIN заключи следното. Отложеното плащане, без да се начислява каквато и да е лихва, се отнася само до 180 000 000 EUR от общата покупна цена от 380 100 000 EUR. CIN посочва също така, че отложеното плащане е свързано с естеството на предмета на продажбата, а именно бизнес сегмент, чиято ефективна стойност зависи от действителното плащане за период от осем години на сумите за компенсация, предвидени в новото споразумение. CIN твърди, че това съображение е взето предвид и в доклада за оценка на независимия експерт относно бизнес поделението на Tirrenia ([82]).

(241) Освен това CIN отбелязва, че частичното отлагане на плащане без начисляване на лихва също е било част от тръжната процедура, доколкото обвързващата оферта на CIN, включваща това условие, е била достъпна в залата за данни. Всички други оференти са били приканени от извънредния комисар да представят по-висока оферта. Тъй като такава оферта не е получена, CIN твърди, че продавачът е получил най-добрите условия за плащане, които в действителност са достъпни на пазара. С други думи, според CIN включването на частично отлагане на плащането без начисляване на лихва представлява в този случай най-благоприятният вариант и всъщност единствената възможност за плащане на цена, съизмерима със стойността на бизнес поделението на Tirrenia.

5.2.6. *Относно компенсацията за обществена услуга, която трябва да бъде платена на CIN съгласно новото споразумение*

(242) CIN отбелязва, че към момента на подаване на офертата му (т.е. през март 2013 г.), то е било единственият оператор, извършващ дейност по почти всички маршрути, обхванати от новото споразумение. Единствено по смесения маршрут между Неапол и Палермо (който се обслужва съгласно споразумението само през неактивния сезон) осъществява дейност и друг оператор, т.е. Grandi Navi Veloci от 2011 г. (в сътрудничество със SNAV, което вече е извършвало дейност по този маршрут преди 2011 г.). CIN обаче счита, че този оператор не предлага услуги, сравними с предлаганите от него. С изключение на този маршрут CIN счита, че с оглед на липсата на конкуренти по обхванатите от новото споразумение маршрути не може да има нарушаване на конкуренцията и ефект върху вътресъюзната търговия. Ето защо то счита, че не е възможно платената въз основа на новото споразумение компенсация да представлява държавна помощ (с изключение евентуално на маршрута Неапол—Палермо).

(243) Освен това CIN твърди също, че платената въз основа на новото споразумение компенсацията не му предоставя никакво икономическо предимство. По-специално CIN счита, че четирите критерия по делото Altmark са изпълнени и че съмненията на Комисията по отношение на това са неоснователни. CIN посочва, че по съответните маршрути няма конкурентни оператори и че това само по себе си би оправдало както необходимостта от налагане на CIN на задължения за извършване на обществена услуга, така и съответната компенсация. CIN добавя, че във всички случаи всяко временно присъствие на „конкурентен“ за CIN оператор ([83]) по маршрутите, за които се прилага компенсация за обществена услуга съгласно новото споразумение, само по себе си не би намалило задълженията за извършване на обществена услуга на CIN във връзка със съответния маршрут. Макар че CIN трябва да гарантира непрекъснатост на услугата по тези маршрути, „конкурентните“ оператори са свободни да намаляват, отменят или отказват планираните от тях услуги. Освен това за разлика от CIN тези оператори могат свободно да вземат решение относно честотата, капацитета, качеството и тарифите за своите услуги.

(244) По отношение на третия критерий по делото Altmark CIN не е съгласно с оценката на Комисията, че рисковата премия от 6,5 % би била твърде висока, тъй като CIN вероятно няма да поема рискове, които обикновено биха били поемани от оператора на услугата. Във връзка с това CIN отбелязва, че е необходимо да поддържа минималната честота на услугите непроменена и да прилага таваните на тарифите, определени в новото споразумение, дори когато търсенето на пазара не обосновава тези честоти или е доказано, че таваните на тарифите са твърде ниски и икономически нерентабилни. Следователно CIN счита, че поема риск, свързан с несигурността на търсенето на

([82]) По-специално CIN се позовава на страница 6 от доклада, където експертът разяснява, че диапазонът, свързан със стойността на сегмента, „е установен въз основа на предположението за продължаващото прилагане на споразумението за извършване на обществена услуга между бизнес сегмента и италианската държава и въз основа на изплащането на съответните вноски съгласно проекта на споразумение, приложим и конкретно отразен в плана за сегмента въз основа на диапазона. […] Само като пример, 10 % намаление на вноските може да доведе до намаляване на диапазона, равняващо се на около 35,0 милиона евро, без това да налага промени във всички други предположения, включени в подготвения от ръководството на предприятието план“.

([83]) CIN подчертава, че случайните услуги, които действително се предлагат от „конкурентните“ оператори, не са абсолютно съпоставими нито по отношение на честотата на линиите (които там, където съществуват, са ограничени в съществена степен до активния сезон), нито по отношение на предлаганите честоти за услугите, гарантирани от CIN въз основа на предвидените в новото споразумение задължения за извършване на обществена услуга.

пазара, който не засяга други оператори ([84]). От CIN се изисква също така да поема в продължение на най-малко три години разходите за възможни промени в референтните икономически променливи (които са използвани за определяне на публичната компенсация), което би довело до недостатъчност на публичната компенсация за покриване на задълженията за извършване на обществена услуга. Когато са налице сериозни и непредвидени обстоятелства (като например специфична за сектора криза), CIN трябва да приема намалени приходи или увеличени разходи (без разходите за гориво), които засягат до 3 % от очакваните приходи/разходи, и във всеки случай трябва да приема намалени приходи или увеличени разходи през първата година на всеки тригодишен оперативен период (вж. съображение 107). CIN посочва също така, че икономическите параметри, въз основа на които е определена компенсацията, се обуславят от ситуацията на пазара през 2009 г. Според CIN броят на превозените пътници е намалял, докато разходите (напр. пристанищни такси и разходи, застрахователни разходи и разходи за поддръжка) са се увеличили. Поради тези причини CIN счита, че получената от него рискова премия не може да доведе до свръхкомпенсация и следователно е изпълнен третият критерий по делото Altmark.

(245) Относно съмненията на Комисията във връзка с четвъртия критерий по делото Altmark CIN изтъкна следното. Тръжната процедура е свързана само с активите на предприятието, които са строго необходими за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга, определени в новото споразумение (а не с предприятието като цяло, както се предполага в решението от 2012 г.). Според CIN този търг е проведен посредством прозрачна, безусловна и недискриминационна тръжна процедура, което прави възможно постигането на действително възможната на-висока продажна цена. CIN счита, че това дава възможност на спечелилия търга оферент да изпълнява посочените в новото споразумение задължения за извършване на обществена услуга по възможно най-ефективния начин, като използва (само) тези активи, които са необходими и са от съществено значение за изпълнението на тези услуги. CIN не е съгласно и със становището на Комисията, че потенциалните оференти, които вече са били добре оборудвани със свои собствени плавателни съдове и екипажи, е можело да изпълняват услугата на по-ниска цена. Във връзка с това CIN посочва, че такива оператори обикновено биха използвали тези кораби, за да изпълняват своите собствени услуги, и следователно не биха били в състояние да предоставят допълнителни услуги като тези, обявени на търг. Такъв би бил в още по-голяма степен случаят, когато са налице строги ограничения относно капацитета на плавателните съдове и честотата на услугите, както се изисква в новото споразумение. Поради всички горепосочени причини CIN заключава, че четвъртият критерий по делото Altmark също е изпълнен.

(246) Дори и CIN да счита, че платената въз основа на новото споразумение компенсация не представлява държавна помощ, с оглед изчерпателност то е отговорило и на съмненията на Комисията относно съвместимостта на тази компенсация с вътрешния пазар. По-специално CIN посочва, че до степента, до която тази мярка би представлявала държавна помощ, тя би отговаряла на условията от решението за УОИИ от 2011 г. В тази връзка CIN отбелязва, че срокът на действие на новото споразумение е по-малък от десет години, както се изисква в член 2, параграф 2 от решението за УОИИ от 2011 г. Освен това всички обслужвани съгласно новото споразумение маршрути (когато е приложимо, само през неактивния сезон) биха имали по-малко от 300 000 пътници през 2010 и 2011 г. (двете години, предхождащи възлагането) и следователно биха били в съответствие с член 2, параграф 1, буква г) от решението за УОИИ от 2011 г. И накрая, за да преодолее съмненията на Комисията относно действителния характер на УОИИ и пропорционалността на предоставената компенсация, CIN се позовава на отговора си относно първия и втория критерии по делото Altmark.

5.2.7. *Относно (отсъствието на) икономическа приемственост между Tirrenia и CIN*

(247) CIN отбелязва, че по същество Комисията е разработила понятието за икономическа приемственост между две дружества за целите на държавната помощ, като се позовава на конкретни случаи, при които дружества, възползващи се от помощ, са прехвърлили доходоносната(доходоносните) част(части) от своята стопанска дейност на други дружества, които притежават или контролират дори косвено. С оглед на това CIN счита, че приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia попада изцяло извън обхвата на този тест, тъй като липсват корпоративни или друг вид отношения, свързващи Tirrenia (и като цяло бившата Tirrenia Group) с CIN.

(248) Освен това CIN посочва, че ще има някои случаи, при които, макар и да са малко и да са спорни, Комисията ще е приложила теста за икономическа приемственост и по отношение на прехвърлянето на активи или дружества между независими субекти, между които няма разпределение на дялове в капитала на дружеството. Дори и тестът да е бил приложен към въпросния случай (със съгласието на CIN), CIN твърди, че не би съществувала икономическа приемственост поради следните причини.

([84]) CIN счита, че този риск е от особено значение, тъй като то не разполага с изключителни права и следователно няма сигурността да предоставя услугите на изключителна основа.

(249) Първо, между CIN и едноличния собственик на Tirrenia — Fintecna, което е дружество, изцяло притежавано от Министерството на икономиката и финансите на Италия, няма тъждественост или някакви корпоративни отношения. Второ, целта на продажбата включва само тези активи и договори, които във функционално отношение са от основно значение за предоставянето на обществената услуга. Трето, критерият за възлагане е бил най-високата цена. Четвърто, целта на закупуването от страна на CIN на бизнес поделението на Tirrenia е то да бъде част от една особена „бизнес логика“ и да се основава на бизнес план с различни заложени предположения в сравнение с тези на Tirrenia. По-специално CIN възнамерява да следва широкообхватен план за възстановяване на ефективността на бизнес поделението на Tirrenia. И накрая, няма автоматично прехвърляне на служители към CIN, нито запазване на придобитите права на служителите, а само задължение за CIN да поддържа в продължение на две години равнищата на персонала, необходими за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга.

5.2.8. *Допълнителни становища от CIN*

(250) По искане на Комисията CIN предостави подробни данни относно маршрутите, които е обслужвало в периода 20 юли 2012—31 декември 2012 г. както съгласно режима на обществена услуга, така и като частен оператор. Предоставената информация включва, наред с други елементи, следното:

1) сезона, в който е обслужван маршрутът (напр. активен или неактивен сезон, през цялата година);

2) името и тонажа на плавателния(плавателните) съд(съдове), използван(използвани) за обслужване на този маршрут;

3) средния брой пътници за плаване;

4) средния обем на товара (в тонове) за плаване;

5) средните общи приходи за плаване (в EUR);

6) средния брой на персонала за пътуване ([85]).

(251) Освен това CIN предостави и списъка на маршрутите, по които е трябвало да изпълнява задължение за извършване на обществена услуга, включително нейния обхват от гледна точка на периодите през годината и минималния брутен тонаж за кораба(корабите), който(които) ще се използва(използват) по всеки маршрут. Накрая, CIN посочи отново някои от аргументите, представени в отговора му от 1 март 2012 г. на решението от 2011 г., по-специално относно процедурата по приватизация, като твърди, че фактите по случая показват, че не му е предоставено предимство в резултат на обвързване на задълженията за извършване на обществена услуга с активите, необходими за тяхното изпълнение, и че не са добавени никакви условия, които са неблагоприятни във връзка с продажната цена ([86]).

5.3. **Мнения на Pan Med**

(252) В отговора си на решението от 2011г. Pan Med твърди, че конкурентите са предоставяли ежедневно услуги по линиите Генуа—Порто Торес и Неапол—Палермо въпреки твърденията на Италия, че няма конкурент на Tirrenia, който да предоставя подобни услуги от гледна точка на честота и непрекъснатост.

(253) По-специално според Pan Med Grandi Navi Veloci е обслужвало линията Генуа—Порто Торес най-малко десет години, докато SNAV обслужва линията Неапол—Палермо (от 2011 г. насам в сътрудничество с Grandi Navi Veloci). Освен това Moby предлага линии между Ливорно и Каляри. Следователно Tirrenia не би било единственият оператор по тази линия. Освен това Pan Med заяви, че услугите от Неапол до Каляри, от Равена до Катания и от Ливорно до Каляри, който се отнасят само до товарния транспорт, не могат да представляват действителни УОИИ, тъй като те не осигуряват териториално единство, а са просто алтернативен маршрут за товарни превозни средства, които, при липса на тези връзки, ще бъдат насочени чрез други съществуващи услуги за товарен транспорт. Pan Med се съсредоточава главно върху линиите от Сицилия и посочва алтернативните възможности за пътни превозни средства за преминаване на Месинския проток с ферибот. И накрая, Pan Med твърди, че предполагаемите ниски тарифи за товарен транспорт, прилагани от Tirrenia по тези маршрути, са пречка за други оператори да навлязат на този пазар.

([85]) Това включва само броя на екипажа (екипаж на борда, както и когато служителите са в отпуск или не са работа), без да се уточнява броят на административния и наземния персонал, разпределен за всеки маршрут. CIN посочва също, че приложимите разпоредби предоставят точни насоки за работното време, сигурността и безопасността на персонала, за да се гарантира достатъчно качество и точното количество на екипажа за всяка линия.

([86]) За повече подробности вж. раздели 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3 и 5.2.4.

(254) В отговора си на решението от 2012 г. Pan Med твърди, че е възнамерявало да започне да обслужва нови маршрути, но твърди, че конкуренцията е била възпрепятствана от несъвместимата помощ, предоставена на дружествата от бившата Tirrenia Group и техните приобретатели. В следващите съображения се обобщават мненията на Pan Med, които се отнасят или изключително до Tirrenia, или до всички дружества от бившата Tirrenia Group.

(255) Относно предоставената на Tirrenia и Siremar помощ за оздравяване Pan Med заяви, че от 28 август 2011 г. — датата, до която тази помощ следва да е прекратена — до нейното възстановяване приблизително една година и два месеца по-късно, тези две дружества се възползвали от неправомерна и незаконосъобразна помощ за оздравяване. По-специално помощта за оздравяване не би съответствала на Насоките за оздравяване и преструктуриране и не би била част от цялостен план за преструктуриране. Следователно според Pan Med тя е представлявала оперативна помощ за Tirrenia и Siremar.

(256) По отношение на новите споразумения Pan Med изрази своите становища относно действителния характер на УОИИ, осъществявана от CIN и Compagnia delle Isole („CdI“). Pan Med заяви, че нито нуждите на районите, свързани с мобилността на местните общности, нито тези, свързани с икономическото развитие, вече могат да обосноват публичната компенсация за тези оператори. Според Pan Med целта за осигуряване на териториално единство не следва да се постига чрез произволно подбрани групи маршрути, които в настоящия случай изглежда не отразяват общия интерес.

(257) Писмото съдържа и собствено обобщение на Pan Med относно положението на конкурентите по каботажните маршрути, обслужвани от CIN и CdI съгласно режима на обществена услуга. От този общ преглед Pan Med достигна до заключението, че по много от тези маршрути ([87]) има конкурентни оператори, които според него предоставят сравними услуги. Това би показало, че пазарът наистина е в състояние да изпълнява задълженията за извършване на обществена услуга, които са възложени на CIN и CdI. Освен това Pan Med посочи, че по някои от маршрутите CIN получава компенсация само са услуги, предоставяни през неактивния сезон, докато през активния сезон ще разполага със свобода да определя тарифите си. Според Pan Med това би създало ненужно кръстосано субсидиране с използване на публични средства.

(258) Pan Med също така посочи, че понастоящем остров Сицилия се обслужва по подходящ начин от шест летища ([88]). По-специално въздушните връзки между региона Сицилия и континенталната част на Италия биха били i) сравними от гледна точка на честота, непрекъснатостта и редовността с услугите за морски транспорт, за които се получава публична компенсация, и ii) достатъчни за осигуряване на мобилността на местните общности. По отношение на аргумента за икономическо развитие Pan Med изтъкна факта, че по-голямата част от товарния транспорт в Италия се извършва по шосе и че връзките със Сицилия са добре развити през Месинския проток. Освен това много от субсидираните морски връзки няма да бъдат към или от отдалечени райони.

(259) В допълнение към горепосоченото Pan Med твърди, че компенсацията за изпълнението на обществената услуга позволява на операторите да реализират печалби, които са повече от разумни, и следователно тя не би отговаряла на третия критерий по делото Altmark. Pan Med посочи примера за изчисляване на разходите и приходите по маршрута Равена—Катания през 2010 г., което вероятно е довело до печалба от 8,3 милиона евро ([89]) и оттам до свръхкомпенсация за оператора Tirrenia. Pan Med също счита, че рисковата премия от 6,5 %, както е определена в директивата на CIPE, не е обоснована предвид факта, че CIN не би поело какъвто и да е икономически риск.

(260) След това Pan Med посочи редица нови маршрути, които е възнамерявало да обслужва, включително линията Аугуста —Равена. Pan Med твърди, че по този начин то ще предлага непрекъсната услуга по Адриатическия коридор, осигуряваща връзка към и от Сицилия, като осигурява по-голям транспортен капацитет за товарни превози и по-всеобхватни връзки с континента. Следователно то твърди, че пазарните сили са достатъчни, за да се предоставя възложената на CIN УОИИ по маршрута Равена—Катания. Наред с другото, Pan Med изложи подобен аргумент за планирания от него маршрут Гаета—Термини Имерезе, който би бил в конкуренция с обслужвания от CIN маршрут Неапол—Палермо.

([87]) По-специално Pan Med посочи, че Grimaldi е обслужвало услуги за товарен транспорт по маршрутите Равена—Катания, Салерно—Каляри, Палермо—Каляри и Трапани—Каляри. Според Pan Med Moby и Sardinia Ferries са обслужвали маршрута Чивитавекия—Олбия сезонно, докато Moby е щяло да обслужва маршрута Генуа—Олбия през цялата година. Според Pan Med Moby е обслужвало седмично и линията между Чивитавекия и Арбатакс.

([88]) Палермо, Катания, Рагуза, Трапани, както и летищата на Лапмедуза и Пантелерия.

([89]) Комисията няма да оценява допълнително в настоящото решение това необосновано твърдение, тъй като предоставените от италианските органи аналитични сметки показват, че през 2010 г. Tirrenia е регистрирало загуба по този маршрут.

(261) По отношение на отложеното плащане на част от покупната цена за бизнес поделението на Tirrenia Pan Med посочва, че възможността за плащане на траншове не е била посочена в поканата за заявяване на интерес за покупка на бизнес поделението на Tirrenia, нито е обявена от извънредния комисар на Tirrenia или от неговия(неговите) съветник (съветници). Ако Pan Med е било запознато с възможността да плати цената на траншове, то твърди, че би разгледало сериозно възможността за придобиване на бизнес поделението на Tirrenia. Освен това Pan Med отбелязва, че то също е изразило пред Tirrenia, което е в процедура по *ИУ*, интереса си да закупи само адриатическото подразделение на Tirrenia, но не е получило отговор.

(262) Накрая, в заключенията на своя отговор на решението от 2012 г. Pan Med твърди, че според него между Tirrenia и CIN съществува икономическа приемственост. Поради тази причина Pan Med счита, че CIN би трябвало да възстанови предполагаемата несъвместима помощ.

5.4. **Мнения на Grandi Navi Veloci**

(263) Grandi Navi Veloci представи мнението си относно следното: i) предполагаемото нарушение на член 4 от Регламента за морския каботаж; ii) годишната компенсация за задължението за извършване на обществена услуга; iii) приватизацията на бизнес поделенията на Tirrenia и Siremar; iv) приоритета за акостиране, предоставен на Saremar; v) други мерки за помощ, предоставени в контекста на приватизациите; vi) неправомерността на помощта, която вече е предоставена, и необходимостта от преустановяване и временно възстановяване на помощта ([90]). Повечето от тези мнения за свързани само със специфичния случай на Saremar, който не попада в обхвата на настоящото решение. В следващите съображения са обобщени мненията, които са свързани в най-голяма степен с настоящото решение.

(264) По отношение на приватизацията на бизнес поделенията на Tirrenia и Siremar Grandi Navi Veloci е съгласно с предварителното становище на Комисията, изразено в решението от 2011 г., че процедурата не е била достатъчно прозрачна и безусловна, така че да се изключи наличието на помощ. Освен това дружеството твърди, че италианските органи са забавили за неопределено време приватизацията на дружествата от Tirrenia Group въпреки гаранциите, за които се твърди, че са предоставени през годините на Комисията и са формализирани в решението от 2001 г. (в съображения 4 и 12) и решението от 2004 г. (в съображения 5 и 45). Дружеството заяви, че перспективите за бъдещата приватизация са били използвани като разменна монета спрямо Комисията, за да се позволи изплащането на компенсации за обществена услуга на дружествата от Tirrenia Group до 2008 г.

(265) Що се отнася до приоритета на акостиране, дружеството цитира две решения (*segnalazioni*) на AGCM, като посочва, че този приоритет може да има отрицателно въздействие върху конкуренцията, особено ако бенефициерът разполага с изключително право върху местата за акостиране, които са най-ценни от икономическа гледна точка. Дружеството не оспорва предварителното становище на Комисията, че мярката не представлява държавна помощ, тъй като няма загуба на държавни ресурси. Grandi Navi Veloci твърди обаче, че прехвърлянето на приоритета за акостиране към новите собственици на дружествата от бившата Tirrenia Group, както е посочено в член 19б, параграф 21 от закона от 2009 г., представлява само по себе си нарушение на член 4 от Регламента за морския каботаж.

(266) По искане на Комисията GNV предостави също и подробни данни относно собствената си дейност по маршрути, обслужвани от Tirrenia/CIN съгласно режима на обществена услуга. По-специално GNV разясни, че е обслужвало следните маршрути:

— Генуа—Порто Торес: през цялата 2009 г. и 2010 г., от 1 януари 2011 г. до 5 ноември 2011 г. и от 30 март 2012 г. до 16 септември 2012 г.,

— Генуа—Олбия (само през активния сезон): от 22 май 2009 г. до 5 октомври 2009 г., от 28 май 2010 г. до 3 октомври 2010 г., от 27 май 2011 г. до 18 септември 2011 г. и от 1 юни 2012 г. до 15 септември 2012 г.,

— Неапол—Палермо: не е извършвало дейност по този маршрут през 2009 г. и 2010 г., през 2011 г. — от май до декември и през цялата 2012 г.

(267) По отношение на маршрута Генуа—Порто Торес GNV отбеляза, че след навлизането на пазара на Saremar през 2012 г. то е съкратило услугите си (включително тяхната честота). По маршрута Неапол—Палермо през 2012 г. GNV е започнало да обслужва две ежедневни линии (една с отплавания през вечерните часове и една със заминаване през деня) през цялата година. GNV заяви, че услугите му по тези маршрути са равностойни на тези, предлагани от Tirrenia/CIN. В отговорите си GNV посочи също, че по маршрута Неапол—Палермо то е използвало следните кораби: SNAV Sardegna (построен през 1989 г.), SNAV Campania (построен през 1974 г.), SNAV Lazio (построен през 1989 г.) и само през 2011 г. — също и Finn Forest (построен през 1978 г.).

([90]) Съгласно член 11 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

6. СТАНОВИЩА НА GRIMALDI

(268) Grimaldi представи няколко становища, всички извън процедурните срокове за изразяване на мнения от заинтересовани трети страни по отношение на решението от 2011 г. и решението от 2012 г. Нито едно от тези становища не бе представено чрез попълване на задължителния формуляр за жалба, посочен в член 24, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([91]). Независимо от това Комисията ще обобщи тези становища в следващите раздели и ще даде отговор на тях в раздел 7.4.

6.1. Първо становище (февруари 2016 г.)

(269) На 12 февруари 2016 г. Grimaldi изпрати становище до Комисията както по отношение на компенсацията, предоставена на CIN съгласно новото споразумение, така и на предполагаемата злоупотреба с господстващо положение (съгласно член 102 от ДФЕС), без обаче да представи някаква придружаваща документация. Писмото бе адресирано и до AGCM. По-долу е представено обобщение на елементите, които са свързани в най-голяма степен с настоящото решение.

(270) Що се отнася до елементите на държавна помощ в писмото, Grimaldi твърди, че CIN ще бъде свръхкомпенсирано за изпълнението на предполагаемите си задължения за извършване на обществена услуга. Grimaldi представи следните аргументи.

(271) Първо, фиксираният размер на компенсацията е изчислен въз основа на вероятно остарели и погрешни предположения относно разходите, по-специално разходите за гориво. В действителност Grimaldi счита по-специално, че разходите за гориво, които биха съставлявали приблизително 30 % от транспортните разходи, са намалели драстично между 2012 и 2016 г., така че според него компенсацията съответно е следвало да бъде коригирана (т.е. намалена) ([92]).

(272) Второ Grimaldi твърди също, че редица агресивни търговски инициативи и отстъпки, прилагани от CIN, са били възможни само в резултат на свръхкомпенсация от новото споразумение. По-специално Grimaldi подчерта, че през февруари 2016 г. CIN и Moby са изготвили две еднакви промоционални оферти, от които се предполага, че и двете са извършвали дейност основно като са следвали интегрирана бизнес стратегия, и че CIN е извършило кръстосано субсидиране на предполагаемата свръхкомпенсация, произтичаща от новото споразумение, в оферти и промоции на Moby.

(273) Трето Grimaldi посочи, че по отношение на някои от маршрутите, включени съгласно новото споразумение, CIN е извършвало ефективно дейност като монополист, докато по отношение на други основният конкурент е било самото Moby. Следователно Grimaldi твърди, че в резултат на придобиването от страна на Onorato Partecipazioni на изключителен контрол върху CIN и Moby, което е позволено с решение № 25773 на AGCM, конкуренцията за CIN по маршрутите, по които единственият му конкурент преди това е било Moby, на практика е изчезнала. Следователно според Grimaldi рисковата премия, включена съгласно новото споразумение при изчисляването на компенсацията за CIN, следва да бъде намалена, тъй като целта ѝ е била да бъде компенсиран допълнително поетият от CIN риск за тези маршрути, за които то не е изпълнявало на изключителна основа задължението за извършване на обществена услуга. Освен това Grimaldi подчерта, че в точки 47 и 56 от Решение № 25773 на AGCM фактът, че CIN получава „значителни публични субсидии“ в резултат на задълженията си за извършване на обществена услуга, се счита за пречка за навлизане на потенциални конкуренти на пазари, където концентрацията на CIN/Moby е създавала ефективно господстващо положение, обвързано с монопол ([93]).

(274) Grimaldi счита също така, че няма реална нужда от УОИИ, поне по някои от маршрутите, по които има конкуренти, по-специално по линиите Генуа—Олбия и Чивитавекия—Олбия, които са се обслужвали от самото Moby. Според Grimaldi това предполага, че съвместното присъствие на CIN и Moby и по двата маршрута е било достатъчно стабилно, за да постави под въпрос необходимостта от УОИИ поне за тези години.

(275) По отношение на предполагаемата злоупотреба с господстващо положение Grimaldi посочва няколко нелоялни и ответни пазарни практики, за които се предполага, че са прилагани от CIN и Moby спрямо техни клиенти, осъществяващи дейност в транспортния сектор и започнали да използват услугите на конкурентите на Moby и CIN по няколко маршрута. Grimaldi посочва също, че предполагаемата прекомерна компенсация, предоставена на CIN съгласно новото споразумение, му е предоставила финансови средства за участие в ограничителни практики срещу навлизането на пазара на потенциални участници.

([91]) Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета от 13 юли 2015 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 248, 24.9.2015 г., стр. 9).

([92]) В допълнение Grimaldi оспорва следното: тъй като прегледът на икономическия и финансов баланс на новото споразумение се извършва едва на всеки три години и вероятно на доброволни начала, по същество не е възможно разходите за гориво да бъдат отчетени при определяне на компенсацията.

([93]) Тази точка е доразвита от AGCM в решението му № 27 053, точки 198—207. За повече подробности вж. раздел 6.2.

(276) И накрая, Grimaldi заяви, че предоставената на CIN помощ е неправомерна, тъй като Италия не е спазила задължението си за отлагане съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС, и предложи Комисията да приеме решение, с което да поиска от Италия да спре плащането на помощта и временно да си възстанови помощта (поне частта, свързана с предполагаемата свръхкомпенсация) съгласно член 13 от Регламент (ЕС) 2015/1589.

6.2. **Решение №°27053 от 28 март 2018 г. на AGCM**

(277) На 28 март 2018 г. AGCM е издал своето решение № 27053 — също и като резултат от писмото на Grimaldi (вж. съображение 269), в което заключава, че между 28 септември 2015 г. и датата на приемане на решението (т.е. 28 февруари 2018 г.) CIN и Moby са злоупотребили с господстващото си положение съгласно член 102, буква б) от ДФЕС по няколко маршрута за товарен транспорт и няколко смесени маршрута между континентална част на Италия и Сардиния, включително следните:

1) Генуа—Порто Торес;

2) Олбия—Генуа;

3) Олбия—Чивитавекия;

4) Ливорно—Каляри;

5) Каляри—Чивитавекия.

(278) Антиконкурентното поведение по петте горепосочени маршрута, които попадат в обхвата на новото споразумение, е наблюдавано по времето, когато съответните задължения за извършване на обществена услуга са били в сила. Това поведение е включвало отказване на достъп до корабите за доставчиците на транспортни услуги, както и за нетрайни стоки. За това нарушение на правилата в областта на конкуренцията CIN и Moby е трябвало да заплатят глоба в размер на 29 202 673,73 EUR.

(279) Решение № 27 053 на AGCM е обжалвано в регионалния административен съд (*Tribunale Amministrativo Regionale*, TAR) и съответно глобата е отменена. На 4 юни 2019 г. TAP е постановил решение № 7175/2019, с което частично отменя решение № 27 053 на AGCM и иска от AGCM да започне отново разследването и да преизчисли глобата.

6.3. **Второ становище (май 2018 г.)**

(280) На 29 май 2018 г. Grimaldi изпрати още едно становище до Комисията, което до голяма степен се основава на решение № 27053 на AGCM, като повтори изразените в първото си становище твърдения и представи някои допълнителни аргументи в тяхна подкрепа, които са обобщени по-долу.

(281) Първо, относно предполагаемата свръхкомпенсация съгласно условията на новото споразумение Grimaldi съобщи, че Министерството на транспорта на Италия вероятно е отправило критики към описаната в съображение 272 практика, тъй като тя е пораждала риск да се застраши финансовата устойчивост на новото споразумение и е представлявала предполагаемо неуместно оъркване на разходите и приходите между двете дружества. От това Grimaldi заключи също, че CIN не е спазвало изискваното разделяне на сметките.

(282) Второ, що се отнася до действителността на УОИИ, Grimaldi твърди, че някои от маршрутите, обхванати от задълженията за извършване на обществена услуга, се обслужват от няколко оператори, като по този начин поставя под въпрос съществуването на действителна УОИИ. По-специално Grimaldi твърди, че Moby, GNV, Forship, Grendi и самото Grimaldi обслужват през различни периоди на годината маршрути, които биха могли да се считат за еквивалентни на тези, предоставени от CIN съгласно новото споразумение (понякога само до алтернативни пристанища).

(283) Освен това Grimaldi твърди, че CIN многократно е нарушавало условията на споразумението. По-специално според решение № 27 053 на AGCM по няколко от маршрутите до и от Сардиния, които са обхванати от задълженията за извършване на обществена услуга, превозвачите системно са получавали отказ за акостиране или спрямо тях са прилагани неблагоприятни пазарни условия като начин за възпиране на навлизането на участници на пазара за някои от тези маршрути, включително за самото Grimaldi и Grendi. Независимо от злоупотребата с господстващо положение, Grimaldi счита, че това показва, че CIN всъщност не предоставя действителна УОИИ, поне що се отнася до товарите, тъй като не осигурява териториално единство за тези превозвачи. Напротив, Grimaldi счита, че CIN просто използва компенсацията за обществена услуга, за да злоупотребява с господстващото си положение заедно с Moby.

(284) Трето, Grimaldi счита, че забавянето на плащането на първия транш от отложената цена за бизнес поделението на Tirrenia, възлизащ на 55 милиона евро, предоставя допълнително предимство на CIN (вж. съображение 88, буква б).

6.4. **Трето становище (септември 2018 г.)**

(285) На 18 септември 2018 г., Grimaldi изпрати друго становище, адресирано до Министерството на транспорта на Италия, AGCM и Комисията. В това становище Grimaldi уведоми Министерството на транспорта и AGCM за планираното сливане между CIN и Moby и поиска от италианските органи да се намесят в рамките на съответните си правомощия. Moby Group е обявило това сливане в своя двугодишен доклад от 30 юни 2018 г., в който се посочва, че съответният акт е трябвало да бъде подписан до ноември 2018 г. и че сливането ще влезе в сила от 1 януари 2018 г. (вж. съображение 83).

(286) Grimaldi твърди, че това сливане би противоречало на решението на AGCM от 23 септември 2013 г., в което се твърди, че сливане между Moby и CIN нарушава задълженията на CIN за „разделяне на дружествата“ съгласно член 8, параграф 2a от Закон № 287/90 (което е въведено с член 11, параграф 3 от Закон 57/2001) ([94]). Според това правило УОИИ и търговските дейности не могат да се предоставят от едно и също дружество, а следва да се изпълняват от отделни дружества (дори и да са част от една и съща група). Поради тази причина Grimaldi поиска от AGCM да се намеси, за да санкционира двете дружества съгласно член 8, параграф 2e, като отново се позовава на предишна практика за вземане на решения по подобни случаи.

(287) Освен това Grimaldi твърди, че сливането би довело до нарушение на споразумението от 18 юли 2012 г. По-специално Grimaldi твърди, че сливането би нарушило изискването за всеки отделен маршрут, предмет на обществена услуга, да се водят отделни и аналитични сметки за разходите и приходите. Според Grimaldi в резултат на член 22 от новото споразумение това изискване трябва да се разглежда с оглед на член 8, параграф 2a от Закон № 287/90, съгласно който се изисква разделяне на дружествата, а не просто разделяне на сметките. Всъщност Grimaldi заяви, че сливането би позволило на CIN да извършва кръстосано субсидиране на търговски услуги, предоставяни от самото дружество или от Moby, и би попречило на Министерството да извършва подходяща проверка на използването на публичните субсидии.

(288) Накрая, Grimaldi настоятелно призова Комисията да приключи официалната си процедура по разследване.

6.5. **Допълнителни становища (октомври и ноември 2018 г.)**

(289) На 9 октомври 2018 г. Grimaldi представи още едно становище пред Министерството на транспорта на Италия и AGCM, като изпрати копие до Комисията с информативна цел. В това писмо Grimaldi се съсредоточава върху обявените от Moby и CIN увеличения на цените, за които се твърди, че ще компенсират увеличението на разходите за гориво. Grimaldi посочи, че увеличенията са по-драстични там, където Moby/CIN вероятно осъществява дейност като монополист (Генуа—Олбия, Генуа—Порто Торес), и по-ниски там, където Moby/CIN ще се конкурира с Grimaldi (Неапол—Катания, макар че Grimaldi обслужва Салерно—Катания). Освен това Grimaldi посочи, че увеличенията на цените не са пропорционални на дължината на маршрута, каквито следва да бъдат, ако действително имат за цел да отговарят на увеличаването на цените на горивата. Поради тези причини Grimaldi поиска:

а) AGCM да провери предполагаемата злоупотреба и антиконкурентен характер на увеличенията на цените от Moby и CIN (което вероятно би довело до нарушаване на условията на решение № 27053 на AGCM от 28 февруари 2018 г.);

б) AGCM да спре сливането чрез включване на Moby в CIN (както вече беше поискано в предишното му становище от 18 септември 2018 г.);

в) Министерството на транспорта да провери съвместимостта на увеличенията на цените, приписвани на CIN, от гледна точка на новото споразумение.

(290) На 20 ноември 2018 г. Grimaldi изпрати още едно становище до AGCM с копие на това писмо до Министерството на транспорта на Италия и до Комисията. В това становище Grimaldi повтори искането си италианският орган по конкуренция да спре планираното сливане между Moby и CIN. Grimaldi призна, че сливането не изисква предварително разрешение от страна на AGCM, тъй като това е просто преструктуриране в рамките на група.

([94]) GURI № 240 от 13 октомври 1990 г.

Независимо от това Grimaldi твърди, че объркването на разходите и приходите между УОИИ и търговските дейности само ще се увеличи след сливането. В подкрепа на твърденията си Grimaldi се позова на две писма, изпратени от Министерството на транспорта до CIN относно съвместните маркетингови оферти на последното и на Moby и тяхното потенциално въздействие върху финансовото равновесие на новото споразумение.

7. **ОЦЕНКА**

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

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

(292) Определените в член 107, параграф 1 от ДФЕС критерии са кумулативни. Поради това, за да се определи дали мерките, попадащи в обхвата на настоящото решение, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, трябва да са изпълнени всички посочени по-горе условия. А именно мярката следва:

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

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

в) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията;

г) да засяга търговията между държавите членки.

(293) Комисията отбелязва, че приоритетът за акостиране, който се прилага само по отношение на маршрути, предмет на обществена услуга, е неразривно свързан с извършването на УОИИ от Tirrenia и неговия приобретател CIN. Следователно тази мярка ще бъде оценена съвместно с компенсацията за обществена услуга, предоставена на тези дружества (вж. раздели 7.1.1 и 7.1.3)

(294) Освен това Комисията отбелязва, че новото споразумение между Италия и CIN следва да се оценява съвместно с приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia (включително отложеното плащане на част от покупната цена). Подобна съвместна оценка е подходяща, тъй като по същество Италия е организирала тръжна процедура за договор за обществена услуга (т.е. новото споразумение), при която спечелилият търга оферент е трябвало да придобие от Tirrenia редица активи (главно кораби), необходими за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга, определени в този договор за обществена услуга.

7.1.1. *Удължаване на срока на първоначалното споразумение между Tirrenia и Италия*

7.1.1.1. Държавни ресурси

(295) За да бъде квалифицирана като държавна помощ, дадена мярка трябва да може да бъде приписана на държавата и да бъде предоставена пряко или непряко чрез държавни ресурси.

(296) италианската държава е възложила на Tirrenia обслужването на морските маршрути, както е описано подробно в първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен. Първоначалното споразумение е сключено с държавата и произтичащата компенсация за обществена услуга за Tirrenia е изплатена от собствения бюджет на държавата. Следователно компенсацията за обществена услуга за Tirrenia може да бъде приписана на държавата и се предоставя чрез държавни ресурси.

(297) Комисията отбелязва, че според Италия всички фериботни оператори плащат на съответните пристанищни органи редовни такси за акостиране, но Tirrenia 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 108), той може да бъде приписан на държавата.

7.1.1.2. Избирателност

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

7.1.1.3. Икономическо предимство

(299) Комисията припомня, че предоставените на дадено дружество компенсации за обществена услуга, могат да не представляват икономическо предимство при някои строго определени условия.

(300) По-специално в решението си по делото Altmark ([95]), Съдът заяви, че доколкото държавната намеса трябва да се приема като компенсация, представляваща насрещната престация за извършените доставки на услуги от предприятията бенефициери, за да изпълнят задълженията за обществена услуга, по такъв начин, че в действителност тези предприятия не се възползват от финансово предимство и посочената намеса следователно няма за последица да ги постави в по-благоприятно конкурентно положение спрямо предприятията, които ги конкурират, подобна намеса не попада в обхвата на член 107, параграф 1 ДФЕС.

(301) Съдът обаче разясни и 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 („критерии по делото Altmark“), които са обобщени по-долу:

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

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

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

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

(302) В своето Съобщение за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес („Съобщението за УОИИ“) Комисията уточни начина, по който се прилагат критериите от решението по делото ([96]).

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

(304) 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 кандидата, способен да предостави услугите при най-ниски разходи за съответната общност, или, в случай че това не е така, ако компенсацията е изчислена с оглед на разходите на ефективно предприятие.

(305) Tirrenia не е избрано след публична тръжна процедура за нито едно от удължаванията на срока на първоначалното споразумение в периода от 1 януари 2009 г. до 18 юли 2012 г. италианската държава просто е продължила системата, която вече е била в сила, като по този начин дава право на предварително установения оператор да продължи да получава компенсация за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга.

([95]) Вж. решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.
([96]) ОВ C 8, 11.1.2012 г., стр. 4.

(306) Освен това италианските органи не предоставиха на Комисията никакви данни, че равнището на необходимата компенсация е било определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с необходимите транспортни средства, за да може да изпълни необходимите изисквания на обществената услуга, би направило, за да изпълни тези задължения, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба за изпълнение на задълженията. Италия единствено твърди, че компенсацията за обществена услуга за Tirrenia е намалена значително след 2010 г. вследствие на въвеждането на максималния размер на компенсацията, определен в закона от 2009 г. (вж. съображение 25). Италия не е доказала обаче, че направените от Tirrenia разходи при изпълнението на задълженията му за извършване на обществена услуга са били в съответствие с тези на едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с необходимите транспортни средства.

(307) Следователно Комисията заключава, че четвъртият критерий по делото Altmark не е изпълнен в настоящия случай.

(308) С оглед на това, че в настоящия случай четирите критерия по делото Altmark не са спазени кумулативно, Комисията достига до заключението, че компенсацията за обслужване на морските маршрути съгласно удължаването на срока на първоначалното споразумение, предоставя на Tirrenia икономическо предимство.

(309) По отношение на приоритета за акостиране Комисията първо припомня, че поне в два от случаите италианският компетентен орган — AGCM, е преценил, че тази мярка има икономическа стойност (вж. съображение 265). Въпреки това Tirrenia не плаща никаква такса за приоритета за акостиране (вж. съображение 190). Освен това Комисията отбелязва, че поне на теория приоритетът за акостиране има потенциал да намали разходите на оператора (напр. 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 (напр. поради това, че някои разписания могат да доведат до по-голямо търсене от страна на пътниците). В действителност, доколкото приоритетът за акостиране позволява по-бърза процедура за заставане на док, ползвателите на фериботната услуга могат да предпочетат оператор на ферибот, който се възползва от тази мярка. Дори ако тези ефекти биха се реализирали само при ограничени обстоятелства или биха били сравнително малки, приоритетът за акостиране би могъл все пак да представлява икономическо предимство за Tirrenia.

7.1.1.4. Ефект върху конкуренцията и търговията

(310) 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 ([97]). Достатъчно е бенефициерът на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари ([98]).

(311) В настоящия случай бенефициерът извършва дейност в конкуренция с други предприятия, които предоставят услуги за морски транспорт в Съюза, по-специално след влизането в сила на Регламент (ЕИО) № 4055/86 на Съвета ([99]) и на Регламента за морския каботаж, с които се либерализират съответно пазарите на международния морски транспорт и морския каботаж. Фактът, че към онзи момент Tirrenia е било единственият оператор по някои от тези маршрути, не означава, че други (международни) оператори не са могли да проявят интерес да предлагат подобни услуги за морски транспорт. Следователно компенсацията за обслужването на морски маршрути, обхванати от удължаването на срока на първоначалното споразумение, 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.

7.1.1.5. Заключение

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

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

([98]) Решение от 30 април 2004 г., *Het Vlaamse Gewest/Комисия*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

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

7.1.1.6. Нова или съществуваща помощ

(313) Както е посочено по-горе (вж. съображение 201), Tirrenia, което в процедура по ИУ, счита, че ако компенсацията за обществена услуга, предоставена на Tirrenia до края на 2008 г., би се квалифицирала като съществуваща помощ въз основа на член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж, тази квалификация би била приложима и към компенсацията, платена въз основа на удължаването на срока на първоначалното споразумение.

(314) На първо място Комисията отбелязва, че в настоящото решение няма да се оценява компенсацията, платена на Tirrenia за изпълнението на задълженията за извършване на морска обществена услуга до края на 2008 г. Оценката на тази компенсация и това дали тя може или не може да бъде квалифицирана като съществуваща помощ ще бъде предмет на отделно решение на Комисията ([100]).

(315) В съответствие с член 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2015/1589 нова помощ означава „всяка помощ, т.е. схеми за помощ и индивидуална помощ, които не са съществуваща помощ, включително измененията на съществуваща помощ“. Освен това в член 108, параграф 3 от ДФЕС се предвижда. че Комисията следва да бъде информирана надлежно 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 ([101]). В съответствие с позицията на европейските съдилища ([102]) Комисията счита, че изменението (т.е. удължаването) на срока на действие на схема за помощ или индивидуална 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.

(316) Поради горепосочените причини Комисията счита, че независимо от това дали компенсацията, предоставена на Tirrenia до края на 2008 г., би била квалифицирана като съществуваща помощ, компенсацията за обществена услуга, изплатена въз основа на последователните удължавания на срока на първоначалното споразумение, следва да се счита за нова помощ и аргументите на Tirrenia, което е в процедура по ИУ, следва да бъдат отхвърлени.

(317) Комисията отбелязва, че нито италианските органи, нито Tirrenia, което е в процедура по ИУ, са твърдели, че приоритетът за акостиране е съществуваща помощ. Следователно Комисията ще оцени тази мярка като нова помощ.

7.1.2. *Неправомерно продължаване на помощта за оздравяване за Tirrenia*

(318) Комисията вече установи в съображения 34—40 от Решението от 2010 г., че помощта за оздравяване, за която е постъпило уведомление, представлява държавна помощ за Tirrenia по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(319) В Решението от 2010 г. Комисията обяви помощта за оздравяване за Tirrenia, за която е постъпило уведомление, за съвместима с вътрешния пазар. В съответствие с Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. Италия пое ангажимент да съобщи на Комисията в срок от шест месеца план за преструктуриране (или ликвидация) или да представи доказателство, че заемът е бил изплатен изцяло, и/или че гаранцията е била отменена.

(320) Първият транш от заема, за който е получена гаранция, е изплатен на Tirrenia на 28 февруари 2011 г. и поради това шестмесечният срок ще изтече на 28 август 2011 г.

(321) Италия не предостави на Комисията до тази дата план за преструктуриране (или ликвидация). Вместо това преди изтичането на посочения шестмесечен срок, т.е. 11 юли 2011 г., гаранцията е била отменена и от тази дата Tirrenia е станала длъжник на държавата. Дължимата от Tirrenia сума в резултат на отменената гаранция е изплатена в крайна сметка на държавата на 18 септември 2012 г. До тази дата Tirrenia е продължавало да се възползва от помощта за оздравяване.

(322) Италианските органи нито са твърдели, нито са доказали, че продължаването на помощта за оздравяване вече няма да представлява държавна помощ. Те единствено представиха аргументи (вж. раздел 4.2.) за причината, поради която мярката би останала съвместима дори и след изтичането на шестмесечния срок.

([100]) По-специално тази мярка се оценява в рамките на дело SA.15631.

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

([102]) Решение от 23 октомври 2002 г., *Territorio Histórico de Álava — Diputación Foral de Álava и други/Комисия*, съединени дела T-127/99, T-129/99 и T-148/99ECLI:EU:T:2002:59, точка 175.

(323) Следователно Комисията счита, че продължаването на помощта за оздравяване след шестмесечния срок, т.е. от 28 август 2011 г. до 18 септември 2012 г., също представлява държавна помощ за Tirrenia по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.3. *Възлагането на CIN на новото споразумение, обвързано с бизнес поделението на Tirrenia, което включва отложеното плащане от страна на CIN на част от покупната цена*

(324) За да се достигне до заключение дали възлагането на новото споразумение, обвързано с бизнес поделението на Tirrenia, което включва отложеното плащане на част от покупната цена, представлява предимство за CIN по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията трябва да оцени спазването на критериите по делото Altmark (вж. съображение 299).

7.1.3.1. Първи критерий по делото Altmark

(325) 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. Точка 46 от Съобщението за УОИИ 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.“

(326) 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 сили не са достатъчни, за да се гарантира, че те се предоставят на необходимото ниво или при изискваните условия.

(327) В областта на морския каботаж подробните правила на Съюза, уреждащи задълженията за извършване на обществена услуга, са определени в Регламента за морския каботаж, а по отношение на целта за оценка на потенциалната държавна помощ за предприятия, които се занимават с морски транспорт — в Насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт („Насоките за морския транспорт“) ([103]).

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

„Държава членка може да сключва договори за обществени услуги с корабоплавателни дружества, които участват в редовни услуги до, от и между острови, или да им налага задължения за обществени услуга като условие за предоставяне на каботажни услуги.

Когато държава членка сключва договори за обществена услуга или налага задължения за обществена услуга, тя прави това на недискриминационна основа по отношение на всички собственици на кораби от Общността.“

(329) В член 2, параграф 3 от Регламента за морския каботаж се определя, че даден 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.

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

(330) Съгласно раздел 9 от Насоките за морския транспорт „могат да се налагат задължения за 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.

(331) От установената съдебна практика произтича, че задълженията за извършване на обществена услуга могат да бъдат налагани само ако са обосновани от необходимостта да се осигурят подходящи редовни услуги за морски транспорт, които не могат да бъдат гарантирани единствено от пазарните сили ([104]). В съобщението за тълкуването на Регламента за морския каботаж ([105]) се потвърждава, че „задълженията за обществени услуги по определени маршрути се определят не от собствениците на кораби, а от държавите членки (включително регионалните и местните органи, по целесъобразност). По-специално такива задължения могат да бъдат предвидени за редовни (по разписание) услуги за островен каботаж в случай на невъзможност на пазара да предостави услуги на задоволително равнище“. Освен това, в член 2, параграф 4 от Регламента за морския каботаж задълженията за извършване на обществена услуга се определят като задължения, които „въпросният корабособственик от Общността, ако отчита собствения си търговски интерес, не би поел или не би поел в същата степен, или при същите условия“.

(332) В съответствие със съдебната практика ([106]), за да провери дали е налице реална нужда от обществена услуга и дали тя е била необходима и пропорционална и следователно дали е спазен първият критерий по делото Altmark, Комисията ще оцени:

1) дали е налице **потребителско търсене**;

2) 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**);

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

1) **Потребителско търсене**

(333) В този случай на CIN е възложено да предоставя смесени услуги и всякакви услуги за товарен транспорт по представените в таблица 3 дванадесет линии. Наложените на CIN задължения за извършване на обществена услуга се отнасят до морските транспортни линии, които трябва да се обслужват, вида и капацитета на плавателните съдове, предназначени за обслужваните съответни морски маршрути, наличието на резервен кораб, за да се гарантира непрекъснатост на услугата, честотата на услугата и максималния размер на тарифите за ползвателите (съответно за жителите на островите и за други пътници) на услугата по всеки от съответните маршрути.

(334) Както е посочено в съображение 152, Италия е наложила определените в новото споразумение задължения за извършване на обществена услуга главно за да i) осигури териториалното единство между континенталната част и островите и ii) да допринесе за икономическото развитие на съответните острови чрез редовни и надеждни услуги за морски транспорт. Комисията счита, че това в действителност могат да бъдат легитимни цели от обществен интерес.

(335) По отношение на маршрутите само за товарен транспорт Комисията припомня, че Общият съд вече е установил ([107]), че за да може да бъде характеризирана като услуга от общ икономически интерес, въпросната услуга не трябва непременно да представлява в тесен смисъл универсална услуга. В действителност понятието универсална услуга не означава, че въпросната услуга трябва да отговаря на потребност, обща за цялото население, или да се предоставя на цялата територия ([108]), а по-скоро да служи на интересите на обществото като цяло. В допълнение според Комисията законодателството на Общността не възпрепятства държавите членки валидно да определят при упражняването на своето право на преценка някои морски превози на товари до и от отдалечени райони като УОИИ, при условие че са спазени принципите, установени от Регламента за морския каботаж. Въпреки това Комисията изрази съмнения дали обслужването на маршрути само за товарен транспорт може да се счита за насочено към удовлетворяване на общите икономически интереси по смисъла на правото на Съюза.

([104]) Вж. решение от 20 февруари 2001 г., Analir и други, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107.

([105]) Съобщение на Комисията за тълкуване на Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета относно прилагането на принципа за свободно предоставяне на услуги в областта на морския превоз в рамките на държавите членки (морски каботаж), Брюксел, COM(2014) 232 final, 22.4.2014 г.

([106]) Вж. решение от 16 февруари 2017 г., T-454/13 *SNCM/Комисия*, ECLI:EU:T:2017:134, точки 130 и 134.

([107]) Вж. решение от 12 февруари 2008 г., *BUPA и други/Комисия*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, точка 186.

([108]) Вж. решение от 11 април 1989 г., *Ahmed Saeed Flugreisen*, 66/86, ECLI:EU:C:1989:140, точка 55; решение от 18 юни 1998 г., *Corsica Ferries France*, C-266/96, ECLI:EU:C:1998:306, точка 45; решение от 12 февруари 2008 г., *Fred Olsen/Комисия*, T-17/02, ECLI:EU:T:2005:218, точка 186 и следващите.

(336) Италианските органи обясниха, че разглежданите морски линии за товарен транспорт са необходими за доставяне на всички видове стоки до островите Сицилия и Сардиния. Освен това редовната честота на тези услуги за товарен транспорт през цялата година гарантира, че и през неактивния сезон, когато има по-малко търсене от туристи, жителите и дружествата на тези острови продължават да са адекватно снабдявани. Тези услуги допринасят също за икономическото развитие на двата острова чрез транспортиране на стоки от и до континенталната част. По този начин дружествата от Сардиния или Сицилия могат например да продават своите продукти в континенталната част. Италия счита, че услугите само за товарен транспорт са необходими в допълнение към смесените услуги, които също са част от договора за обществена услуга ([109]). Освен това италианските органи твърдят, че услугите само за товарен транспорт по море не могат да бъдат заменени от услуги за въздушен превоз на товари. Във връзка с това Комисията отбелязва ([110]), че през 2012 г. пристанището на Катания е обработило около 2,7 милиона тона товари, докато летищата на Катания, Палермо и Трапани са приели общо само 10 309 тона. По същия начин през 2012 г. пристанището на Каляри е обработило повече от 12,5 милиона тона товари, докато летищата на Алгеро, Каляри и Олбия са обработили заедно само 4825 тона. Поради тези причини Комисията заключи, че услугите само за товарен транспорт също могат да изпълняват легитимни цели от обществен интерес. Следователно твърдението на Pan Med (вж. съображение 253), че маршрутите само за товарен транспорт до Сицилия и Сардиния не могат да представляват действителна УОИИ, трябва да бъде отхвърлено.

(337) Преди на CIN да бъде възложено обслужването на определените в новото споразумение морските линии, тези маршрути са били обслужвани от Tirrenia (като до 2004 г. ([111]) някои са били обслужвани от Adriatica) въз основа на първоначалното споразумение. В действителност Комисията изтъква, че въпросните маршрути са били обслужвани в продължения на много години, т.е. най-малкото след влизането в сила на първоначалното споразумение, като в голяма степен са останали непроменени. Италианските органи и по-специално съответните регионални органи считат, че тези услуги са били (и продължават да бъдат) необходими за задоволяване на потребителското търсене.

(338) За да онагледи действителното търсене на услугите от страна на ползвателите, Италия предостави статистически данни, които показват, че през 2010 г. Tirrenia е превозило 944 225 пътници, 218 779 автомобила и повече от 2,7 милиона линейни метра товари по дванадесетте маршрута за обществени услуги, комбинирани през съответните времеви периоди, обхванати от задълженията за извършване на обществена услуга (т.е. през неактивния сезон за три маршрута). Броят им за 2011 г. е бил дори по-висок. Това показва, че през двете години преди на CIN да бъдат възложени задълженията за извършване на обществена услуга е имало значително съвкупно търсене на услуги за морски транспорт по съответните маршрути.

(339) За да се установи обаче, че е налице реално потребителско търсене за всеки от съответните дванадесет маршрута, е необходима по-подробна оценка. За тази цел Италия предостави статистически данни за всеки отделен маршрут за периода 2007—2018 г. Освен общия брой пътници или линейните метри товари, превозвани годишно, тези статистически данни позволяват да се изчислят средните стойности за плаване. Като илюстрация на това в таблица 4 са показани две такива метрични единици за 2010 и 2018 г. Тези данни показват, че през всичките тези години при всяко двупосочно плаване по всеки от шестте (съответно пет през 2018 г.) смесени маршрута са превозвани няколкостотин пътници. По-малкият брой по линиите до островите Тремити трябва да се разглежда с оглед на много малкия брой на населението им и малката им площ (т.е. по-малко от 500 жители и площ около 3 кв. км). По тези три маршрута, обслужвани съгласно режима на обществена услуга само през неактивния сезон, средният брой пътници надвишава 500 за двупосочно плаване. Това илюстрира потребителското търсене на тези услуги през неактивния сезон. По отношение на товарите данните за 2010 г. показват, че по осем от дванадесетте маршрута (включително трите маршрута само за товарен транспорт) количеството на товарите е значително, тъй като надхвърля 1 250 линейни метра за двупосочно плаване. През 2018 г. този праг е бил надхвърлен за седем от останалите десет маршрута (включително двата маршрута за товарен транспорт). Комисията припомня, че при всяко сравнение на данните за 2010 и 2018 г. следва да се отчита споразумението за изменение от август 2014 г. (вж. съображение 103), с което някои маршрути се закриват, а на други се променя честотата. Освен това Комисията посочва, че CIN обслужва маршрутите само за товарен транспорт с по-големи кораби от Tirrenia и следователно може да се превозват по-големи количества товари, отколкото в миналото.

([109]) Комисията отбелязва, че във всички случаи по два от трите маршрута само за товарен транспорт няма смесена услуга, предоставяна съгласно режима на обществена услуга по същия маршрут. Само по маршрута Неапол—Каляри CIN е трябвало да обслужва както смесена услуга, така и услуга само за товарен транспорт, като последната е трябвало да бъде закрита през 2014 г. (вж. съображение 103), за да се възстанови икономическо-финансовият баланс на операциите.

([110]) Въз основа на данни, които Комисията получи от уебсайтовете на Istituto Nazionale di Statistica (за морския транспорт) и на Associazione Italiana Gestori Aeroporti (за въздушния транспорт).

([111]) До сливането на Tirrenia и Adriatica (вж. също съображение 13).

Таблица 4

Статистически данни за потребителското търсене за 2010 г. (обслужване от Tirrenia) и 2018 г. (обслужване от CIN)

	Среден брой пътници за плаване [1]		Средно количество товари за плаване [2]	
Маршрути за смесена услуга:	2010 г.	2018 г.	2010 г.	2018 г.
Неапол—Палермо (неактивен сезон)	606	583	1 418	1 794
Генуа—Порто Торес (неактивен сезон)	714	678	1 381	1 380
Генуа—Олбия—Арбатакс	531	704	514	779
Чивитавекия—Олбия (неактивен сезон)	1 094	617	2 043	1 526
Неапол—Каляри	260	607	1 533	1 773
Палермо—Каляри	489	998	1 489	1 284
Трапани—Каляри	305	закрит	475	закрит
Чивитавекия—Каляри—Арбатакс	427	891	847	1 051
Термоли—острови Тремити	146	204	65	31
	Среден брой пътници за плаване		Средно количество товари за плаване	
Маршрути за услуга за товарен транспорт:	2010 г.	2018 г.	2010 г.	2018 г.
Ливорно—Каляри	3	2	2 046	2 925
Неапол—Каляри	3	закрит	1 339	закрит
Равена—Каляри	14	11	2 594	6 498

([1]) Общият брой пътници, разделен на общия брой двупосочни плавания за периода.
([2]) Общото количество товари (в линейни метри), разделено на общия брой двупосочни плавания за периода.

(340) За да докаже допълнително, че потребителското търсене се е запазило и в бъдеще, когато CIN е започнало да осъществява дейност въз основа на новото споразумение, Италия предостави и обобщени статистически данни до края на 2018 г. Данните в таблица 5 показват, че след 2013 г., съответно след 2014 г., CIN е превозило повече пътници, автомобили и товари, отколкото Tirrenia през 2010 г., съответно 2011 г. (вж. съображение 338). Това потвърждава, че откакто CIN е започнало да предоставя обществената услуга, потребителското търсене се е запазило и дори се е увеличило значително. И накрая, анализът на статистическите данни за всеки отделен маршрут за всяка година до края на 2018 г. не съдържа никаква информация, че потребителското търсене по конкретни маршрути би изчезнало. Като пример в таблица 4 са включени статистически данни за всеки отделен маршрут за 2018 г. От съображения за краткост Комисията не представя данните за другите години, през които CIN е изпълнявало услугата.

Таблица 5

Статистически данни за периода 2012—2018 г. (маршрути за смесена обществена услуга и обществена услуга за товарен транспорт, обслужвани от CIN)

	# превозени пътници	# превозени автомобили	Превозени товари (в линейни метри)
2012 г. (юли—декември)	473 614	118 322	1 132 682
2013 г.	952 323	236 329	2 764 507
2014 г.	1 026 140	261 201	3 039 598
2015 г.	1 112 603	285 853	3 696 237
2016 г.	1 256 403	313 555	3 312 393
2017 г.	1 160 782	279 827	3 604 775
2018 г.	1 071 931	251 300	3 607 283

(341) Комисията счита, че горепосочените статистически данни (вж. съображения 338—340) показват ясно, че е налице действително търсене на пътнически и товарни услуги по всеки от дванадесетте въпросни маршрута, предмет на обществена услуга. Следователно може да се заключи, че тези услуги са насочени към реалните обществени нужди и отговарят на действителното потребителско търсене.

2) **Наличие на неефективност на пазара**

(342) В съответствие с точка 48 от Съобщението за УОИИ Комисията смята, че „не е уместно да обвързва 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“ ([112]). Следователно Комисията трябва да проучи дали обслужването би било недостатъчно, ако бъде предоставено само с пазарни сили, с оглед на изискванията за извършване на обществена услуга, наложени от държавата членка по силата на новото споразумение. Във връзка с това в точка 48 от Съобщението за УОИИ се посочва, че „оценката на Комисията се ограничава с проверка на това дали държавата членка е допуснала явна грешка“.

(343) Комисията отбелязва, че през периода, водещ до подписването на новото споразумение с CIN, други оператори са предлагали фериботни услуги по някои маршрути, обхванати от новото споразумение, макар и не непременно през цялата година и със същата честота. Въз основа на положението на конкурентите, в резултат на което се достига до възлагането на 18 юли 2012 г. (както е посочено в съображение 34), и мненията на заинтересованите страни (вж. раздел 5), Комисията ще оцени за всеки от съответните маршрути дали предоставяните от други оператори услуги са били еквивалентни на тези, които CIN трябва да предоставя съгласно новото споразумение.

(344) Въпреки че с новото споразумение се налагат специфични задължения за извършване на обществена услуга по отношение на тарифите, които трябва да се начисляват (включително намалени тарифи за жителите на острова), Италия не е обосновала необходимостта от обществената услуга, като твърди, че CIN трябва да поддържа по въпросните маршрути тарифи, чийто размер е по-нисък от този, начисляван от другите оператори. Ето защо Комисията не извърши сравнителен анализ на тарифите, начислявани от всички оператори по въпросните маршрути. В хода на разследването Италия по-скоро твърдеше, че доколкото други оператори предоставят фериботни услуги по маршрутите, обслужвани от CIN съгласно режима на обществена услуга, тези конкурентни услуги не биха съответствали изцяло на определените в новото споразумение задължения за извършване на обществена услуга. По-специално те биха се различавали по отношение на непрекъснатостта и честотата през цялата година, не биха били еквивалентни (по отношение на пристанища или вид услуга, например само услуги за товарен транспорт вместо смесени) или не биха били със същото качество. Следователно Комисията ще се съсредоточи върху възможните разлики от гледна точка на непрекъснатостта, редовността, капацитета и качеството (вж. съображение 329).

(345) На първо място Комисията отбелязва, че до момента на възлагане на услугата на CIN нито един друг оператор не е предлагал смесени услуги по пет от деветте маршрута за смесени услуги, обхванати от новото споразумение. По-специално:

— Чивитавекия—Каляри—Арбатакс: Tirrenia е било единственият оператор, предлагащ ежедневна смесена услуга по този маршрут. Комисията нито е получила, нито е открила доказателства за твърдението на Pan Med (вж. бележка под линия 87), че Moby ще обслужва седмична линия между Чивитавекия и Каляри. Дори и Moby в действителност да е извършвало дейност по този маршрут, какъвто не е случаят, то неговото предлагане не би било достатъчно за задоволяване на нуждата от обществена услуга по отношение на редовността (т.е. седмичната услуга не е еквивалентна на ежедневна линия) и не би изпълнило изискването за осигуряване на линия до Арбатакс. Следователно Комисията заключава, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по този маршрут за смесени услуги.

— Неапол—Каляри: Tirrenia е било единственият оператор, предлагащ смесена услуга по този маршрут. В отговора си на решението от 2012 г. (вж. бележка под линия 87) Pan Med посочи, че Grimaldi е обслужвало услуга за товарен транспорт между Салерно и Каляри. Комисията отбелязва обаче, че независимо от други възможни различия спрямо специфичните изисквания, приложими по отношение на CIN съгласно новото споразумение, услуга само за товарен транспорт не може да задоволи нуждата от обществена услуга по отношение на пътници и автомобили. Следователно Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по този маршрут за смесени услуги.

([112]) Вж. решение от 20 февруари 2001 г., Analir и други, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, точка 71.

— Палермо—Каляри: Tirrenia е било единственият оператор, предлагащ смесена услуга по този маршрут. В отговора си на решението от 2012 г. (вж. бележка под линия 87) Pan Med посочи, че Grimaldi е обслужвало услуга за товарен транспорт между тези пристанища. Комисията отбелязва обаче, че независимо от други възможни различия спрямо специфичните изисквания, приложими по отношение на CIN съгласно новото споразумение, услуга само за товарен транспорт не може да задоволи нуждата от обществена услуга по отношение на пътници и автомобили. Следователно Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по този маршрут за смесени услуги.

— Трапани—Каляри: Tirrenia е било единственият оператор, предлагащ смесена услуга по този маршрут. В отговора си на решението от 2012 г. (вж. бележка под линия 87) Pan Med посочи, че Grimaldi е обслужвало услуга за товарен транспорт между тези пристанища. Комисията отбелязва обаче, че независимо от други възможни различия спрямо специфичните изисквания, приложими по отношение на CIN съгласно новото споразумение, услуга само за товарен транспорт не може да задоволи нуждата от обществена услуга по отношение на пътници и автомобили. Следователно Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по този маршрут за смесени услуги.

— Термоли—острови Тремити: Tirrenia е било единственият оператор по този маршрут. Следователно Комисията заключава, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по този маршрут за смесени услуги.

(346) По останалите четири маршрута за смесени услуги, обхванати от новото споразумение, такива смесени услуги са предлагани и от други оператори, различни от Tirrenia. Въпреки това Комисията счита, че Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по тези четири маршрута. По-специално предоставяните от другите оператори услуги не задоволяват напълно установената от Италия в новото споразумение нужда от обществена услуга поради посочените по-долу причини:

— Генуа—Порто Торес: Grandi Navi Veloci — единственият оператор, който е предоставял услуги по този маршрут през цялата година в рамките на съответния период (вж. съображения 266 и 267) — е осигурявало само три отплавания седмично през неактивния сезон. Съгласно новото споразумение обаче CIN трябва да предоставя ежедневна услуга (през нощта) от двете пристанища. Следователно предлагането от страна на Grandi Navi Veloci не е било достатъчно да задоволи нуждата от обществена услуга по отношение на редовността през неактивния сезон. Комисията припомня, че компенсацията за обществена услуга е предоставена на CIN единствено за обслужване на въпросния маршрут през неактивния сезон, т.е., когато възниква неефективност на пазара. Посочването от страна на Pan Med (вж. съображение 253), че Grandi Navi Veloci е извършвало дейност по този маршрут, не може да се приеме като доказателство, че предлагането на пазара е било достатъчно за задоволяване на нуждите от обществена услуга.

— Чивитавекия—Олбия: SNAV, което през 2008 г. е единственият оператор, който е предоставял услуги по този маршрут през цялата година за поне част от съответния времеви период, е осигурявало само три отплавания седмично през неактивния сезон. Съгласно новото споразумение обаче CIN трябва да предоставя ежедневна услуга (през нощта) от двете пристанища през неактивния сезон. Макар да изглежда, че впоследствие SNAV е увеличило честотата на услугите си през неактивния сезон, то е спряло да обслужва този маршрут след май 2011 г. и неговият наследник — Grandi Navi Veloci, е решило да продължи да изпълнява тази услуга само през активния сезон. Следователно предлагането от страна на SNAV и осъществяването на дейност от някои други оператори през активния сезон (вж. съображение 34) не са били достатъчни да се задоволи нуждата от обществена услуга по отношение на редовността и непрекъснатостта на услугата през неактивни сезон. Посочването от страна на Grimaldi (вж. съображение 274), че Moby е извършвало дейност по този маршрут, не може да промени това заключение, тъй като Moby е обслужвало линията само през активния сезон. Комисията припомня, че компенсацията за обществена услуга е предоставена на CIN единствено за обслужване на въпросния маршрут през неактивния сезон, т.е., когато възниква неефективност на пазара.

— Неапол—Палермо: SNAV — единственият оператор, който е предоставял услуги по този маршрут през цялата година в рамките на съответния времеви период (през някои години в сътрудничество с Grandi Navi Veloci, вж. съображение 266) — е предоставяло ежедневни услуги с отплавания през вечерните часове от двете пристанища както през активния, така и през неактивния сезон. По принцип тази честота съответства на това, което се изисква съгласно новото споразумение. Предоставените от италианските органи данни показват обаче значителна разлика между осигуряваната от SNAV непрекъснатост и предоставяната впоследствие обществена услуга от Tirrenia. По-специално в периода 2009—2012 г. SNAV е отменило 76 плавания по този маршрут, докато Tirrenia е отменило само 19 плавания (т.е. четири пъти по-малко). Освен това 19 от тези 76 отменени плавания от SNAV се дължат на официални празници, а останалите 57 — на неблагоприятни метеорологични условия. Въпреки че времето на отплаване на Tirrenia е почти същото, то е отменило само пет плавания (или единадесет пъти по-малко от SNAV) поради неблагоприятни метеорологични условия. Останалите отменени плавания от Tirrenia са поради форсмажорни обстоятелства, т.е. седем са отменени поради стачка на персонала, а други седем — в резултат на технически проблеми. Освен това Италия твърди, че SNAV не би отговаряло на определените в новото споразумение изисквания за качество, тъй като то е обслужвало маршрута с плавателни съдове, построени през 1973 г., 1974 г., 1980 г. и само в един случай — през 1989 г. Tirrenia, а по-късно и CIN, са използвали

обаче по-нови кораби (построени между 1999 и 2000 г.). Когато GNV е започнало да обслужва този маршрут през 2011 г. (в сътрудничество със SNAV), то е използвало плавателни съдове, построени през 1974 г., 1978 г. и два — построени 1989 г. (вж. съображение 267). Въз основа на тези елементи Комисията счита, че Италия правилно е заключила, че SNAV не е можело да осигури в достатъчна степен непрекъснатостта, редовността и качеството на услугата по този маршрут, и следователно не е допуснала явна грешка, като е възложила обслужването на този маршрут на CIN. Комисията припомня, че компенсацията за обществена услуга е предоставена на CIN единствено за обслужването на този маршрут през неактивния сезон (когато е налице най-голяма вероятност от неблагоприятни климатични условия), но и че CIN осъществява дейности със същата честота през активния сезон без такава компенсация (но все още при ограничения на тарифите). Посочването от страна на Pan Med (вж. съображение 253), че SNAV е извършвало дейност (заедно с Grandi Navi Veloci от 2011 г. насам) по този маршрут, не може следователно да се приеме като доказателство, че предлагането на пазара е било достатъчно за задоволяване на нуждите от непрекъснатост, редовност и качество на обществената услуга. Накрая, твърденията на Pan Med, че е планирало да обслужва маршрута Гаета—Термини Имерезе (вж. съображение 260), който би бил еквивалент на Неапол—Палермо, не могат да подложат на съмнение това заключение. По-специално Pan Med е посочило плановете си в писмо от април 2013 г. и представените от него доказателства показват, че то е предприело стъпки да поиска необходимите разрешения за обслужване на такъв маршрут само няколко месеца след като на CIN е била възложена (т.е. през юли 2012 г.) УОИИ. Pan Med не е заявило, че в действителност е започнало да обслужва маршрута Гаета—Термини Имерезе. Във всеки случай в момента на възлагането Италия не е направила явна грешка, като е преценила, че е била налице неефективност на пазара по маршрута Неапол—Палермо, тъй като Pan Med все още не е било подало искане за започване на дейност и тъй като предлагането, осигурявано от SNAV и Grandi Navi Veloci, не е задоволявало нуждите от приемственост, редовност и качество на обществената услуга.

— Генуа—Олбия—Арбатакс: през съответния период Moby е обслужвало линията между Генуа и Олбия само през част от годината (през повечето години от средата на март до средата на октомври). Твърдението на Pan Med, че Moby е обслужвало тази линии през цялата година (вж. бележка под линия 87), не е подкрепено от доказателства. Следователно посочването от страна на Grimaldi (вж. съображение 274), че Moby е извършвало дейност по този маршрут, не може да се приеме като доказателство за липсата на неефективност на пазара. По същия начин GNV (вж. съображение 266) е обслужвало линията между Генуа и Олбия само през активния сезон. Съгласно новото споразумение обаче CIN трябва да обслужва маршрута между Генуа и Олбия най-малко три пъти седмично през цялата година. Освен това съгласно новото споразумение се изисква линия до Арбатакс (два пъти седмично), която не се предлага от нито един от операторите. Следователно предлагането от страна на Moby и GNV не е било достатъчно, за да задоволи нуждата от обществена услуга, по-специално по отношение на непрекъснатостта и редовността.

(347) По два от трите маршрута за товарен транспорт не са предоставяни услуги за товарен транспорт от друг оператор, докато по последния маршрут за товарен транспорт предоставяните от другия оператор услуги не удовлетворяват напълно определените в новото споразумение изисквания. По-специално:

— Ливорно—Каляри ([113]): през съответния период други оператори (напр. Moby, както е посочено от Pan Med, вж. съображение 253) по този маршрут са предлагали само едно отплаване седмично. Съгласно новото споразумение обаче CIN трябва да предоставя услуги за товарен транспорт между тези две пристанища поне пет пъти седмично. Следователно предлагането от страна на други оператори не е било недостатъчно, за да задоволи нуждата от обществена услуга от гледна точка на редовността.

— Неапол—Каляри: Tirrenia е било единственият оператор, предлагащ услуга за товарен транспорт по този маршрут. В отговора си на решението от 2012 г. Pan Med посочи, че Grimaldi е предоставяло услуга за товарен транспорт между Салерно и Каляри. Макар разстоянието по шосе между пристанищата на Неапол и Салерно да е само 50 километра, италианските органи твърдят, че те не могат да се считат за взаимозаменяеми. Италия изтъква, че в директивата на CIPE, която е част от правното основание за разглежданата компенсация за обществена услуга, се посочва, че една от целите на споразуменията за извършване на обществена услуга (включително новото споразумение с CIN) е да предоставят „линии, способни да намаляват тежестта от трафика на моторни превозни средства по вече претоварените основни пътища на полуостровната част на държавата“. Според италианските органи предоставяната услуга за товарен транспорт от Неапол допринася за тази цел, тъй като пътищата между Неапол и Салерно са претоварени. Във връзка с това Комисията също така отбелязва, че е сезирала Съда във връзка с неспазване от страна на Италия на Директива 2008/50/ЕО относно качеството на въздуха ([114]). Намаляването на задръстванията по пътищата със сигурност може да допринесе за подобряване на качеството на въздуха. Независимо от всякакви други възможни различия спрямо специфичните изисквания, приложими по отношение на CIN съгласно новото споразумение, Комисията счита, че въз основа на тези елементи Италия би могла да заключи, че осъществяваните от Салерно услуги за товарен транспорт не са еквивалентни на тези, изисквани съгласно новото споразумение, и следователно не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по маршрута за товарен транспорт Неапол—Каляри.

([113]) Новото споразумение позволява също така тази линия да се обслужва от Генуа вместо от Ливорно, но тази възможност никога не е използвана на практика.

([114]) За основна информация вж.: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_18_3450

— Равена—Катания: до момента на възлагането на услугата на CIN Tirrenia е било единственият оператор, предлагащ услуга за товарен транспорт по този маршрут. В отговора си на решението от 2012 г. Pan Med посочи, че Grimaldi е започнало да изпълнява услугата за товарен транспорт между тези две пристанища от края на 2012 г. Освен това Pan Med посочи (вж. съображение 260), че е планирало да обслужва маршрута Аугуста—Равена, който е щял да бъде еквивалент на Катания—Равена. Pan Med е посочило плановете си в писмо от април 2013 г. и представените от него доказателства показват, че през ноември 2012 г. то е предприело стъпки да поиска необходимите разрешения за обслужване на такъв маршрут. Pan Med не е доказало, че в действителност е започнало обслужването на маршрута Аугуста—Равена. Във всеки случай, тъй като към момента на възлагането не е извършвана дейност от други оператори, Италия не е допуснала явна грешка, като е счела, че е била налице неефективност на пазара по този маршрут за товарен транспорт ([115]).

(348) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че към момента на възлагането единствено пазарните сили са били недостатъчни да задоволят нуждите от обществена услуга. В действителност по редица маршрути CIN е било единственият оператор, докато по останалите маршрути услугите, предоставяни от други оператори, не са били еквивалентни от гледна точка на непрекъснатост, редовност, капацитет и качество и следователно не са задоволявали напълно определените от Италия в новото споразумение нужди от обществена услуга.

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

(349) Комисията отбелязва, че италианските органи са избрали да сключат договор за обществена услуга с един оператор (CIN) вместо да наложат задължения за извършване на обществена услуга на всички оператори, заинтересовани да обслужват въпросните маршрути. Въз основа на предоставената от Италия информация Комисията приема, че потребителското търсене (както е посочено по-горе, вж. съображения 333—341) не би могло да бъде задоволено чрез налагане на задължения за извършване на обществена услуга. По-специално по няколко маршрута CIN е единственият оператор (вж. например съображение 345), а когато случаят не е такъв, осигуряваното от другите оператори предлагане не отговаря на (всички) изисквания за редовност, непрекъснатост и качество. Освен това обслужването на повечето (ако не и на всички) маршрути, особено през неактивния сезон, генерира загуби, поради което без компенсация за обществена услуга те не биха могли да се обслужват изобщо. Ecorys е достигнало до подобно заключение в доклада си (вж. съображение 98). Освен това Комисията взема под внимание аргумента на Италия, че изборът на договор за обществена услуга е бил необходим и с оглед на приватизацията на Tirrenia. По-конкретно Италия твърди, че обявяването на търг на активи на Tirrenia, заедно с нов договор за обществена услуга позволява i) осигуряване на непрекъснатост на морската обществена услуга, ii) увеличаване на максималната стойност за държавата и iii) запазване на заетостта. Поради тази причина Комисията се е съгласила (вж. съображение 114) Италия да обяви на търг бизнес поделението на Tirrenia заедно с новото споразумение. По този начин Комисията също така е приела и потвърждава в настоящото решение, че Италия не би могла да се позовава на задължения за извършване на обществена услуга, които се прилагат по отношение на всички оператори, а по-скоро би сключила договор за обществена услуга само с CIN.

Заключение

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

(351) За да заключи, че е изпълнен първият критерий по делото Altmark, Комисията все пак трябва да провери дали възложените на CIN задължения за извършване на обществена услуга са ясно определени. В тази връзка Комисията отбелязва, че задълженията за извършване на обществена услуга са ясно посочени в новото споразумение и приложенията към него (които включват например спецификации на корабите за всеки маршрут). По същия начин правилата, уреждащи компенсацията, са описани подробно в споразумението, закона от 2009 г. и директивата на CIPE. Новото споразумение също така е с ясен срок на действие (осем години), определя CIN като оператор на обществена услуга и съдържа мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации (вж. също съображение 365). Следователно Комисията заключава, че първият критерий по делото Altmark е спазен.

([115]) С цел пълнота Комисията отбелязва, че дори и Италия да е била наясно (и това нито е оспорено, нито доказано) за намеренията на Grimaldi или Pan Med да започнат да обслужват този маршрут, все пак би могла да заключи, че услугите на Grimaldi или Pan Med не биха били достатъчни за задоволяване на нуждата от обществена услуга (напр. защото те не биха били равностойни по отношение на предлаганите пристанища, качеството или предлагания капацитет или тъй като не може да се гарантира непрекъснатост и редовност на тази услуга).

Приоритет за акостиране

(352) В член 19б, параграф 21 от закона от 2009 г. се посочва ясно, че приоритет за акостиране е необходим, за да се гарантира териториалното единство с островите и с оглед на задълженията за извършване на обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Tirrenia. В действителност, ако дружествата, на които са възложени задълженията за извършване на обществена услуга, не се ползват от приоритет за акостиране, е възможно (понякога) да им се наложи да изчакат своя ред преди акостиране и по този начин да възникнат закъснения, които биха попречили на целта за осигуряване на надеждна и удобна свързаност за гражданите. Редовно разписание е наистина необходимо, за да се задоволят нуждите от мобилност на населението на островите и да се допринесе за икономическото развитие на съответните острови. Освен това, тъй като в новото споразумение има конкретни задължения по отношение на графиците за отплаване по маршрути, предмет на обществена услуга, приоритетът за акостиране спомага да се гарантира, че пристанищата разпределят местата и часовете за акостиране по начин, който дава възможност на оператора на обществена услуга да спазва задълженията си за извършване на обществена услуга. Този приоритет за акостиране е прехвърлен на CIN, когато е придобило бизнес поделението на Tirrenia. Във връзка с това Комисията счита, че тази мярка е предоставена, за да се даде възможност на CIN да изпълнява задълженията си за извършване на обществена услуга, които представляват действителни УОИИ (вж. съображение 350). Освен това италианските органи потвърдиха, че приоритет за акостиране е приложим само за услуги, предоставяни съгласно режима на обществена услуга (но не и например когато CIN обслужва маршрути на търговски начала през активния сезон). Следователно по отношение на приоритета за акостиране също е изпълнено първото условие от решението по делото Altmark.

7.1.3.2. Втори критерий по делото Altmark

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

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

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

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

7.1.3.3. Трети критерий по делото Altmark

357) 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 задълженията за обществена услуга, като се имат предвид свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения;

(358) В решението по делото Altmark обаче не се предоставя точно определение за разумна печалба. Според Съобщението за УОИИ разумна печалба следва да означава процентът на възвръщаемост на капитала, който би бил изискван за типично предприятие, което обмисля дали да предоставя или не услуга от общ икономически интерес за цялата продължителност на възлагане, като взема предвид равнището на риска. Равнището на риска зависи от съответния сектор, вида на услугата и характеристиките на компенсационния механизъм.

(359) В решението от 2012 г. Комисията изрази съмнения по отношение на пропорционалността на платената на CIN компенсация. По-специално Комисията изрази предварителното мнение, че рисковата премия от 6,5 % не отразява подходящо ниво на риска, тъй като поначало изглежда, че CIN не е поемало рисковете, които обикновено се поемат при изпълнението на такива услуги. По-конкретно разходните елементи, които са взети под внимание за целите на изчисляването на компенсацията, включват всички разходи, свързани с предоставянето на услугата, и са взети предвид например промените в цените на горивата. В резултат на това Комисията счита на този етап, че CIN може да е било свръхкомпенсирано.

(360) Комисията отбелязва, че определени аспекти от определения в новото споразумение метод за компенсация действително намаляват понесения от CIN търговски риск. По-специално максималните тарифи, които CIN може да начисли, се коригират ежегодно, за да се отчете инфлацията и да се отразят колебанията в разходите за гориво. Освен това новото споразумение съдържа редица клаузи (вж. съображение 107), целящи да се поддържа икономическо-

финансовото равновесие на обществената услуга. По-специално, в случай че компенсацията за обществена услуга би била недостатъчна за покриване на разходите за услугите, възложени с новото споразумение, тези клаузи позволяват да се преразгледат i) обхватът на тези услуги, ii) начинът, по който се предоставят услугите (напр. вида кораби), или iii) максималните тарифи.

(361) Горепосочените клаузи обаче подлежат на редица ограничения. По-специално съгласно член 8 от новото споразумение икономическо-финансовото равновесие на обществената услуга се преразглежда само на всеки три години. Ако този преглед показва, че компенсацията не е достатъчна за покриване на разходите за обществената услуга, тогава CIN и италианските органи могат единствено да се договорят да направят промени за следващия тригодишен период. В случай че приходите или разходите за обществената услуга показват непредвидени структурни разлики от повече от 3 % или по ниски от определените в новото споразумение стойности, член 9 от него позволява страните да поискат (при спазването на редица условия) преразглеждане на икономическо-финансовото равновесие. Съгласно и двата члена подобни промени (ако има такива) са резултат от процедура по водене на преговори и докато не бъде постигнато споразумение, CIN трябва да продължи да изпълнява обществената услуга без промяна. В резултат на това CIN остава частично изложено на риска от недостатъчен размер на компенсацията за покриване на разходите за предоставяне на услугата. Въпреки че членове 8 и 9 от новото споразумение могат да бъдат използвани за възстановяване на икономическо-финансовото равновесие, това се прави само в перспектива и не е възможна корекция с обратна сила.

(362) Както бе посочено по-горе (вж. съображение 42), в директивата на CIPE се предвижда рисковата премия в размер на 6,5 % да бъде използвана за определяне на възвръщаемостта на капитала, като се използва формулата за WACC. В хода на официалното разследване обаче (вж. съображение 180) Италия разясни, че тъй като със закона от 2009 г. е въведена пределна стойност на размера на компенсацията, е решено изчисляването да се опрости чрез прилагането на тези 6,5 % като фиксирана възвръщаемост на капитала. Италианските органи показаха също, че прилагането на цялостната методология, определена в директивата на CIPE, може да е довело поне през някои години до възвръщаемост на капитала, която надвишава 6,5 %. Поради тази причина Италия счита, че техният опростен подход е консервативен и не позволява по-висока компенсация за CIN от установената в директивата на CIPE.

(363) В контекста на горепосоченото Комисията сравни възвръщаемостта на използвания капитал от 6,5 %, която е била приложена към CIN, със средната възвръщаемост на използвания капитал, генерирана от референтна група през 2011 г. (годината преди възлагането на услугата на CIN). Референтната група се състои от избрани фериботни оператори, които предлагат морски линии в Италия или между Италия и други държави членки ([116]). Анализът показва, че възвръщаемостта на използвания капитал, прилагана по отношение на CIN, е малко под средната възвръщаемост, генерирана от референтна група. Това сравнение показва, че през годината преди възлагането на CIN възвръщаемост на капитала от 6,5 % не е била необоснована.

(364) Най-важното е, че Комисията отбелязва, че независимо от сумата, на която CIN би имало право въз основа на горепосочената методология (включително възвръщаемостта на капитала), то никога не може да получи повече от определената в закона от 2009 г. максимална сума (т.е. 72 685 642 EUR). Тази сума, която е определена през 2009 г. и никога не е коригирана спрямо инфлацията, най-вероятно е консервативна, тъй като е почти с 10 % по-ниска от необходимата на Tirrenia, за да предоставя услугата през същата година ([117]). Действителните данни за периода 2012—2018 г. в таблица 6 показват, че през всички години с изключение на една (2015 г.) компенсацията за обществена услуга не е била достатъчна за покриване на нетните разходи за услугата, включително за възвръщаемостта на капитала от 6,5 %. В съответствие с точка 47 от рамката за УОИИ от 2011 г. Комисията оценява дали е била налице свръхкомпенсация през целия срок на договора. За периода 2012—2018 г. CIN е получило приблизително 47 милиона евро по-малко в сравнение със сумата, изчислена по методологията, включително 6,5 % възвръщаемост. Тази цифра потвърждава, че клаузите за преразглеждане в новото споразумение не защитават CIN от рисковете, свързани с предоставянето на обществената услуга. В действителност, въпреки че след искане от страна на CIN, основано на член 9 от новото споразумение, през август 2014 г. периметърът на обществената услуга е променен (вж. съображение 103), това не засяга недостатъчното компенсиране, предоставяно до този момент. Дори и през някои от следващите години резултатите да са подобрени, реализираната от CIN възвръщаемост на капитала за целия период (до 2018 г.) е била само около 3,4 % ([118]) вместо първоначално предвидените от Италия 6,5 %.

([116]) По-специално в нея се включват Minoan Lines Shipping, La Méridionale, Moby, Grandi Navi Veloci, Liberty Lines, Grimaldi Group, Corsica Ferries, SNAV и Caronte & Tourist. Дружествата от бившата Tirrenia Group (напр. Caremar, Toremar) са били изключени от референтната група.

([117]) Комисията припомня, че 2009 г. е била последната година, през която Tirrenia е осъществявало дейност при нормални условия (т.е. все още не е въведено извънредно управление)

([118]) Общият размер на получената от CIN компенсация през периода 2012—2018 г. е равен на нетния разход, възникнал при предоставянето на обществена услуга, включително възвръщаемост на капитал от приблизително 3,4 %.

Таблица 6

Нетен разход за обществената услуга, предоставяна от CIN през периода 2012—2018 г.

(EUR)

Задача за обществена услуга на CIN	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Всичко общо
Общо приходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Общо разходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Амортизации	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Нетни разходи за обществена услуга	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Възвръщаемост на капитала (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
= Оттоварящ на условията за компенсация	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	[...]
+ Действителен размер на компенсацията	32 707 233	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	72 685 642	468 821 085
= Свръхкомпенсация/недостатъчна компенсация	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[...]	– 47 450 022

(365) Комисията отбелязва също така като положителен факт, че съгласно новото споразумение CIN трябва да изпраща своите отчети за управлението (разделени по маршрут и заверени от независим одитор) до Министерството на транспорта всяка година, за да може последното да провери дали са налице свръхкомпенсации. Това осигурява допълнителна защита, за да се гарантира, че CIN не може да се възползва от свръхкомпенсации. Тъй като тези отчети също са разделени между маршрутите, обслужвани съгласно режима на обществена услуга, и маршрутите, обслужвани на търговски начала, кръстосаното субсидиране на последните дейности е изключено. Италианските органи също така предоставиха тези отчети за управлението за периода 2012—2018 г., като по този начин позволиха на Комисията да извърши изчисленията в таблица 6.

(366) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на CIN, не превишава необходимото за покриване на разходите, направени при изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, като се имат предвид свързаните с тях приходи, както и разумна печалба. По-специално Комисията счита, че предвидената в директивата на CIPE рискова премия от 6,5 % трябва да бъде оценена в комбинация с максималния размер на компенсацията, определен в закона от 2009 г. Като се има предвид това, възвръщаемостта на капитала, която CIN би могло да очаква от гледна точка на предварителния анализ, е била в съответствие с рисковете, които то е поело при предоставянето на обществените услуги съгласно новото споразумение. Следователно съмненията на Комисията относно изпълнението на третото условие от решението по делото Altmark са разсеяни.

(367) По отношение на приоритета за акостиране и всяка възможна свръхкомпенсация, която може да произтича от него, Комисията отбелязва следното. Италия твърди, че всяко възможно парично предимство от приоритета за акостиране ще бъде ограничено (вж. по-горе съображение 191). В резултат на това рискът от свръхкомпенсация, произтичащ от тази мярка, също би бил 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. Анализът на Комисията по-горе (вж. съображение 364) потвърди, че в периода 2012—2018 г. CIN не е получило свръхкомпенсация. Следователно Комисията заключава, че и по отношение на приоритета за акостиране е изпълнен третият критерий по делото Altmark.

7.1.3.4. Четвърти критерий по делото Altmark

(368) 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 кандидата, способен да предостави УОИИ при най-ниски разходи за съответната общност, или, в случай че това не е така, ако компенсацията е изчислена с оглед на разходите на ефективно предприятие.

(369) 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 ([119]) („Директива 2004/17/ЕО“) и Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([120]) („Директива 2004/18/ЕО“).

(370) Освен това 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“.

(371) 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 ([121]) (която се прилага за обществените поръчки, възложени за експлоатация на услуги за морски транспорт) и Директива 2014/25/ЕС на Европейския парламент и на Съвета ([122]). Към този момент са се прилагали 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 Tirrenia. 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.

(372) За разлика от тях обществените поръчки, възлагани от възлагащите органи в контекста на техните дейности по предоставяне на услуги за морски, крайбрежен или речен транспорт, попадат в обхвата на Директива 2004/18/ЕО въз основа на съображение 20 от нея. Услугите за воден транспорт са изброени обаче и в приложение II Б към тази Директива, в което се предполага ([123]), че те са предмет само на член 23 и член 35, параграф 4 от нея. Това означава, че съгласно Директива 2004/18/ЕО обществена поръчка за услуги за морски транспорт е предмет само на задълженията относно техническите спецификации (член 23) и на задължението за публикуване на обявление за възлагане на обществена поръчка (след възлагането на поръчката и следователно в края, а не в началото на процедурата за възлагане: член 35, параграф 4. Всички останали правила, продиктувани от 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 транспорт.

(373) Освен това Директива 2004/18/ЕО не се прилага в никакъв случай към определените в член 1, параграф 4 от нея концесии за услуги ([124]). Комисията отбелязва, че концесиите за услуги, при които е налице определен трансграничен интерес, все пак продължават да бъдат предмет на общите принципи за прозрачност и равно третиране от Договора.

(374) 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 услугите за воден транспорт, ще се прилагат само някои от изискванията на Директивата. Във връзка с това Комисията счита, че за да докаже изпълнението на четвъртия критерий по делото Altmark, не може да се позовава само на спазването на директивите за възлагане на обществени поръчки. Поради тази причини по-долу Комисията преценява дали използваната от Италия тръжна процедура е била конкурентна, прозрачна и недискриминационна. За да изготви тази оценка Комисията, ще се позовава на съответните насоки, определени в нейното съобщение относно понятието за помощ ([125]) (по-специално в точка 89 и следващите от него).

([119]) Директива 2004/17/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 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).

([120]) 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).

([121]) 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).

([122]) 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).

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

([124]) 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“.

([125]) 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).

Състезателен и прозрачен характер на тръжната процедура

(375) В точка 90 от съобщението относно понятието за помощ се определя, че тръжната процедура трябва да бъде състезателна ([126]), за да могат всички заинтересовани и отговарящи на условията кандидати да участват в процеса. Освен това съгласно точка 91 от въпросното съобщение 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.

(376) Като предварителна бележка Комисията изтъква, че макар че съгласно италианското право ([127]) на извънредния комисар да се предоставя възможността да участва в частни преговори с потенциални приобретатели, тази възможност не е била използвана в настоящия случай. В действителност в този случай е предпочетен открит търг, за да се гарантира, че бизнес поделението на Tirrenia ще бъде продадено по пазарна цена и следователно постъпленията от продажбата ще се увеличат в максимална степен. Тъй като за приватизацията на бизнес поделението на Tirrenia не са проведени частни преговори, съмненията, изразени от Комисията в решението от 2011 г. относно тази възможност, са разсеяни.

(377) В настоящия случай тръжната процедура е стартирана чрез публикуване на покана за заявяване на интерес за придобиването на бизнес поделението на Tirrenia в един международен и в няколко национални вестника и на избрани специализирани уебсайтове (вж. съображение 70). В тази покана „всеки, който може да гарантира непрекъснатостта на услугата за морски транспорт“ се приканва да заяви своя интерес, като не се налагат някакви допълнителни условия. На потенциално заинтересованите страни е предоставено и достатъчно време (т.е. 35 дни), за да заявят своя интерес, което им позволява да участват в последващия процес. В следващия етап от този процес, включващ комплексна проверка, на отговарящите на условията оференти са предоставени четири месеца за оценка на цялата съответна информация, за да могат да определят дали и доколко желаят да подадат оферта за бизнес поделението на Tirrenia.

(378) Комисията отбелязва, че в поканата за заявяване на интерес е било разяснено, че бизнес поделението на Tirrenia ще бъде продадено съгласно специфичните правила на процедурата Marzano с изричната цел да се гарантира непрекъснатостта на услугата за морски транспорт съгласно режима на обществена услуга. Освен това в поканата се прави позоваване на член 19б от Наредба-закон № 135 от 25 септември 2009 г., в който се уточнява, че при приключване на тръжната процедура с купувача на Tirrenia ще бъде сключено ново споразумение. В този член се посочва също, че срокът на действие на това ново споразумение няма да бъде по-дълъг от осем години, и се описва какво следва да съдържа то. Освен това в същия този член се определя максималният размер на компенсацията за Tirrenia в размер на 72 685 642 EUR годишно за целия срок на действие на новото споразумение. Накрая, в член 19б се посочва също, че приобретателят на Tirrenia ще запази приоритета за акостиране по маршрутите, предмет на обществена услуга.

(379) Както е посочено в решението от 2011 г., поканата за завяване на интерес не е съдържала конкретни подробности относно точните активи за продажба, критерия за възлагане и момента на провеждане на следващите етапи от тръжната процедура. Комисията счита, че въпреки това тръжната процедура е била достатъчно прозрачна като цяло поради посочените в следващите съображения причини.

(380) Първо, в поканата за заявяване на интерес е посочено, че оферентите трябва да са в състояние да „гарантират непрекъснатостта на услугата за морски транспорт“. Това е бил единственият критерий за подбор, който е приложила Италия, за да определи дали заинтересованите страни ще бъдат допуснати до участие в тръжната процедура или не. Макар че в поканата не е посочено как кандидатите биха могли да докажат, че отговарят на това изискване, по подразбиране това означава, че могат да се използват всякакви подходящи доказателствени средства ([128]). Комисията не получи информация, която да показва, че една или повече от петте изключени заинтересовани страни са представили в действителност подходящи доказателства за притежавани финансови средства, достатъчни за гарантиране на непрекъснатостта на услугата, както се изисква в поканата за заявяване на интерес. Комисията счита, че този критерий за подбор е бил ясен за всички заинтересовани оференти и е бил обоснован с оглед на преследваната цел.

([126]) В бележка под линия 146 от съобщението относно понятието за 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, без това да цели отклонение от материалноправните условия, посочени в съдебната практика.

([127]) По-специално: Наредба-закон № 134 от 28 август 2008 г. преобразувана в Закон № 166 от 27 октомври 2008 г.

([128]) Освен това, както е посочено по-горе (вж. съображение 373), член 36, параграф 1 от Директива 2004/18/ЕО не се прилага по отношение на тази тръжна процедура. Следователно Италия не е била в действителност задължена да посочи критериите за подбор в поканата.

(381) Второ, както е обяснено в съображение 378, позоваването на Наредба-закон № 135 от 25 септември 2009 г. е дало ясен сигнал на заинтересованите страни, че след приключване на тръжната процедура ще бъде сключено ново споразумение (с максимален срок на действие от осем години) и че годишният размер на компенсацията за обществена услуга е определен в максимален размер от 72 685 642 EUR годишно. Освен това в поканата за заявяване на интерес е посочено, че целта е била продажбата на бизнес поделението, специализирано в предоставянето на обществената услуга. Освен това, както бе потвърдено от Италия, цялата съответна информация по отношение на обхвата на продажбата, включително проекта на споразумение, което ще бъде сключено между купувача и държавата, е била предоставена на единадесетте страни, които в крайна сметка са решили да участват в етапа на комплексна проверка. Това е позволило на тези страни да решат дали да подават оферта или не и ако решат да го направят, колко висока да бъде офертата. Комисията изтъква, че това е нормална практика при процедурите по продажба между частни оператори, когато търговска информация с чувствителен характер се предоставя само през етапа на комплексна проверка. Поради същата причина заинтересованите страни е трябвало да подпишат споразумения за поверителност преди да им бъде предоставен достъп до съответната документация (вж. съображение 71). Въз основа на това Комисията счита, че от поканата за заявяване на интерес е било достатъчно ясно ([129]), че продажбата се отнася до бизнес поделението на Tirrenia, което е обвързано с новото споразумение. След като са заявили своя интерес, на страните е предоставен достъп до цялата необходима информация, за да вземат решение относно възможната оферта.

(382) Трето, по отношение на момента на провеждане на следващите етапи от тръжната процедура Комисията отбелязва следното. С писмо от 10 ноември 2010 г. заинтересованите оференти, които са отговаряли на единствения критерий за подбор, са поканени да участват в комплексната проверка. Съответните подробности относно конкретните следващи стъпки от процедурата, по-специално сроковете на процедурата и критериите за допускане до втория етап на комплексна проверка, са предоставени впоследствие на останалите заинтересовани оференти в писмото на извънредния комисар от 2 февруари 2011 г. Комисията счита, че вероятно липсата на тази информация в поканата за заявяване на интерес ([130]) е обезкуражила потенциалните оференти да заявят своя интерес.

(383) Четвърто, Комисията отбелязва, че въз основа на поканата 21 страни са заявили интереса си да придобият бизнес поделението на Tirrenia. Тези 21 страни са включвали национални, европейски и неевропейски субекти, сред които са били някои от водещите фериботни оператори на Италия (напр. Grandi Navi Veloci, Moby). Комисията счита, че това потвърждава, че на всички потенциални оференти е предоставена достатъчна възможност да изразят интереса си за участие в тръжната процедура. В този контекст Комисията посочва, че заинтересованите страни не е трябвало да следват утежняващи процедури и не би трябвало да са понесли значителни разходи, за да заявят интереса си. Достатъчно е било, че са изпратили писмо, в което са доказали способността си да гарантират непрекъснатостта на услугата за морски транспорт. След това шестнадесетте страни, които са отговаряли на този критерий за подбор, са били поканени да участват в етапа на комплексна проверка и единадесет от тях са решили да го направят. Едва след този етап страните е трябвало да решат дали искат да подадат оферта или не и ако решат да го направят, колко висока да бъде тя.

(384) Накрая, в решението от 2012 г. Комисията посочи, че не е била сигурна дали всички потенциални оференти са били запознати още в ранните етапи от тръжната процедура с възможността за отложено плащане на част от покупната цена за период от няколко години, без да се начислява лихва. Тази възможност не е посочена, но не е и изключена от поканата за заявяване на интерес ([131]). Въз основа на това CIN е изготвило оферта, която е включвала поетапното плащане на почти половината от покупната цена. На първо място Комисията отбелязва, че тъй като тръжната процедура е включвала договор за обществена услуга със срок на действие осем години, отлагането на част от плащането през целия срок на този договор не е необичайно. В действителност в случай на договори за концесия е обичайно концесионната такса да се плаща на вноски, вместо цялата сума да се плаща предварително. Освен това Комисията посочва, че действителната стойност на офертата на CIN, получена чрез дисконтиране на отложените плащания спрямо стойността им към момента на продажбата, е само с около 4 % по-ниска от случая, в който цялата сума се плаща предварително. Комисията счита, че е малко вероятно тази сравнително малка разлика да е повлияла на готовността на страните да заявят интерес. В този контекст следва да се припомни, че стойността на бизнес поделението на Tirrenia (включително новото споразумение) не е била известна, когато страните е трябвало да заявят своя интерес, поради което е било малко вероятно познаването на възможността за отлагане на този етап да е

([129]) Комисията посочва, че Италия също така не е била задължена да предостави в поканата за заявяване на интерес подробно описание на точните активи за продажба и новия договор за обществена услуга, тъй като член 36, параграф 1 от Директива 2004/18/ЕО не е приложим по отношение на тази тръжна процедура.

([130]) Освен това, тъй като член 36, параграф 1 от Директива 2004/18/ЕО не е приложим по отношение на тази тръжна процедура, Италия също така не е била задължена да опише в поканата за заявяване на интерес как ще бъдат организирани следващите етапи на тръжната процедура.

([131]) Освен това Комисията отбелязва, че Италия не е била задължена да посочва подробно в поканата (възможните) условия за плащане, тъй като член 36, параграф 1 от Директива 2004/18/ЕС не е приложим по отношение на тази тръжна процедура.

повлияло на решението за участие в тръжната процедура. Освен това Комисията посочи, че обвързващата оферта на CIN (включително частичното отложено плащане) е била достъпна в залата за данни и всички други оференти са били изрично поканени да изготвят по-добра оферта. Въпреки че са им били предоставени шестнадесет дни и независимо от възможността да включат в офертите си и отложено плащане, никой от останалите участници в тръжната процедура не се е възползвал от това. Поради тези причини Комисията заключава, че не може да счита, че възможността за отлагане на плащането на (част от) покупната цена е оказала отрицателно въздействие върху конкурентоспособността или прозрачността на тръжната процедура.

(385) Въз основа на горепосоченото Комисията счита, че като цяло тръжната процедура е била състезателна и прозрачна. По-специално намерението на Tirrenia да продаде дейността по предоставяне на обществена услуга (т.е. бизнес поделението на Tirrenia) и да сключи със спечелилия оферент ново споразумение със срок на действие осем години е било всеобщо обявено, така че да достигне до всички възможни оференти на съответния регионален или международен пазар. Освен това Комисията отчита и това, че потенциалните оференти биха могли лесно да заявят интереса си и не е трябвало да се ангажират с нищо на този етап. При условие че е можело да докажат, че отговарят на единствения критерий за подбор, тези страни са получили цялата необходима информация и време, за да могат да решат дали и доколко искат да подадат оферта за бизнес поделението на Tirrenia. Поради тези причини Комисията счита, че опасенията ѝ, че тръжната процедура не е била достатъчно прозрачна поради възможни нередности в поканата за заявяване на интерес, са разсеяни.

Недискриминационен характер на тръжната процедура и най-високата цена като критерий

(386) В точка 92 от съобщението относно понятието за 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. Накрая, според точка 95 от съобщението относно понятието за помощ, когато публични органи продават активи, стоки и услуги, единственият значим критерий за подбора на купувача следва да бъде най-високата цена ([132]), като се вземат предвид също така поисканите договорни условия (например търговската гаранция на продавача).

(387) Както е посочено по-горе (вж. съображение 380), поканата за заявяване на интерес съдържа само едно условие за подбор, а именно, че оферентите трябва да могат да „гарантират непрекъснатостта на услугата за морски транспорт“. От тези 21 страни, които са заявили интерес, пет са били изключени, тъй като е установено, че не са в състояние на изпълнят това условие (вж. също бележка под линия 34). Комисията счита, че единственият приложим критерий за подбор в поканата за заявяване на интерес е бил обективен и е представен достатъчно ясно за всички заинтересовани страни.

(388) След това шестнадесетте заинтересовани оферента, които са изпълнили условието за подбор, са били поканени да участват в етапа на комплексна проверка, но пет от тези оференти са заявили, че вече нямат интерес. По време на етапа на комплексна проверка, който е отнел четири месеца, на единадесетте останали страни е предоставен достъп до залата за данни, съдържаща цялата необходима информация (вж. съображение 72), която им позволява да оценят бизнес поделението и проекта на новото споразумение, обявени за продажба. Следователно всички оференти са получили една и съща информация и са третирани равностойно през цялото време.

(389) На 2 февруари 2011 г. извънредният комисар е изпратил на единадесетте останали заинтересовани оференти писмо, в което са описани подробно процедурата и изискванията за подаване на оферта. По-конкретно в това писмо са определени ясно условията за продажбата: изготвяне на бизнес план за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга, както е определено в проекта на споразумение, и предоставяне на необходимите гаранции за доказване на финансовата стабилност на оферента. Италия потвърди, че в случай на получаване на повече от една отговаряща на условията оферта единственият критерий за възлагане е щял да бъде най-високата цена. В действителност Комисията отбелязва, че на 29 април 2011 г. извънредният комисар е поискал подобрени оферти от другите заинтересовани страни именно с цел постигане на възможно най-добрата финансова възвръщаемост от продажбата.

([132]) Вж. решение на Общия съд от 28 февруари 2012 г., *Land Burgenland и Австрия/Комисия*, съединени дела T-268/08 и T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90, точка 87.

(390) Следователно съмненията, изразени от Комисията в решението от 2011 г., че с Наредба 134/2008 би се допуснало възлагането на поръчката да се основа на други критерии, 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 критерият за възлагане позволява обективно сравнение и оценка на офертите.

Отложеното плащане от страна на CIN на част от покупната цена

(391) В решението от 2012 г. Комисията посочи, че реалната стойност ([133]) на предложената от CIN покупна цена е по-ниска от пазарната стойност, определена от назначения от компетентното министерство експерт. В делото *Land Burgenland* обаче Съдът е постановил, че когато публичен орган пристъпи към продажба на принадлежащо му предприятие чрез открита, прозрачна и безусловна тръжна процедура, може да се предположи, че пазарната цена съответства на най-високото (обвързващо и достоверно) предложение и че се взема предвид само цената, без да е необходимо да се прибягва до други методи за оценка, за да се провери пазарната цена, като например независими проучвания ([134]). Освен това дори най-високата оферта, представена в рамките на тръжна процедура, която е незаконосъобразна поради наличието на неправомерни условия, все пак може да съответства на пазарната цена, когато недостатъците на условията на поканата за предоставяне на оферти не са повлияли на размера на тази оферта чрез нейното понижаване ([135]).

(392) Комисията отбелязва, че тъй като в настоящия случай цената, платена от CIN, е резултат от открита, прозрачна и недискриминационна тръжна процедура, тази цена може да се приеме като равна на пазарната цена. Ето защо не е необходимо тази цена да се сравнява с оценките, определени от независими експерти, назначени съответно от Италия и от Комисията. Освен това Комисията е съгласна с Италия (вж. съображение 176), че независимите експерти е трябвало непременно да направят някои предположения, така че получените оценки следва във всеки случай да бъдат тълкувани внимателно. Накрая, както е посочено от CIN (вж. съображение 236), поне един потенциален оферент за бизнес поделението на Tirrenia е посочил, че определената от назначения от Италия независим експерт цена е твърде висока. Въпреки че това доказателство не е официално, то потвърждава, че е възможно експертните оценки невинаги да отразяват пазарната стойност, определена от пазарните оператори чрез тръжна процедура.

(393) От съображения за изчерпателност Комисията счита, че за отложеното плащане е налице и икономическа обосновка. В действителност, както е посочено от CIN (вж. съображение 240), отложеното плащане е свързано с естеството на предмета на продажбата, а именно бизнес поделението, чиято ефективна стойност зависи (както се потвърждава от Banca Profilo, вж. раздел 2.3.3.4 и съображение 240) от действителното плащане за период от осем години на сумите за компенсации, предвидени в новото споразумение. Следователно отложено плащане (на част от покупната цена) може да се разглежда като логична последица от естеството на активите (по-специално договора за обществена услуга и свързаната с него компенсация), които са обявени за продажба на търг.

(394) Комисията заключва, че въз основа на горепосоченото нейните съмнения относно отложената част от покупната цена са разсеяни.

Гарантиране, че услугите са предоставени при най-ниски разходи за съответната общност

(395) В този случай предметът на тръжната процедура е било по-скоро новото споразумение, обвързано с бизнес поделението на Tirrenia и обхванато от определени условия по отношение на броя на персонала, вместо само въпросното ново споразумение. В решението от 2012 г. Комисията застъпи предварително становище, че доколкото оферентите вече са били достатъчно оборудвани с кораби и екипажи, те биха понесли по-ниски разходи, ако са били задължени да поемат част от капиталовите активи и служителите на Tirrenia. Ето защо Комисията изрази предварителното мнение, че обявяването на търг на новото споразумение без задължение за поемане на тези превозни средства и екипаж, които са необходими на Tirrenia, за да изпълнява обществената услуга, би довело до по-ниски разходи за съответната общност.

([133]) Получава се чрез дисконтиране на отложените плащания спрямо тяхната стойност към момента на продажбата.

([134]) Вж. решение на Съда от 24 октомври 2013 г., *Land Burgenland/Комисия*, съединени дела C-214/12 P, C-215/12 P и C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, точки 94—95.

([135]) Вж. решение на съда от 24 октомври 2013 г., *Land Burgenland/Комисия*, съединени дела C-214/12 P, C-215/12 P и C-223/12 P, ECLI:EU:C:2013:682, точка 96.

(396) Тъй като Tirrenia е било голямо дружество в процедура по извънредно управление, неговият приобретател е трябвало съгласно общото национално право ([136]) да поддържа за срок от две години същия брой на персонала, необходим за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга, като този, определен в бизнес плановете на Tirrenia. Във връзка с това съгласно договора за прехвърляне на бизнес поделението се изисква CIN да предложи заетост (въз основа на нови договори) на бившите служители на Tirrenia и да се въздържа от уволнения ([137]) за срок от две години. На първо място Комисията отбелязва, че това изискване се основава на правно задължение, което не може да бъде пренебрегнато от италианските органи при структуриране на прехвърлянето на бизнес поделението, и че това задължение е ограничено във времето, т.е. до две години. Комисията посочва също така, че бизнес поделението на Tirrenia ще продължи да предоставя обществената услуга въз основа на определените в новото споразумение задължения за извършване на обществена услуга. В този смисъл Италия заяви, че CIN ще поеме само екипажа и административния персонал, необходим за непрекъснатото предоставяне на обществената услуга. Освен това Италия твърди, че CIN би трябвало да спазва този минимален брой на персонала независимо от всяко свързано с персонала условие. Като се има предвид, че разходите за заетост ще бъдат покрити от компенсацията, изплатена на CIN съгласно новото споразумение, Комисията счита, че на практика задължението за поддържане на равнищата на заетост не е обременяващо за CIN. Следователно е малко вероятно това задължение да е понижило продажната цена на бизнес поделението и не би било възможно да предостави предимство на CIN по този начин. Това решение е било благоприятно и за Tirrenia (и следователно за неговия собственик — Италия), тъй като то не е трябвало да плаща разходи за прекратяване на договорите на персонала, който е нает отново от CIN. Комисията изтъква, че според изчисленията на Ecorys общите разходи за съкращаване на целия персонал на Tirrenia биха възлизали най-малко на 35 милиона евро.

(397) Като обвързва активите на бизнес поделението на Tirrenia с нов договор за обществена услуга ([138]), приобретателят автоматично подлежи на спазването на изискването за осигуряване на непрекъснатост на обществената услуга и придобива приоритета за акостиране. На първо място Комисията отбелязва, че с договора за обществена услуга са били обвързани единствено активите, необходими за изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга. Всички други активи (включително напр. недвижимо имущество, шест кораба и сбирка от художествени произведения) са продадени чрез отделни тръжни процедури. Второ, Комисията счита, че обвързването на активите на бизнес поделението на Tirrenia с новия договор за обществена услуга не води до по-ниска цена, отколкото ако активите и този договор биха били продадени отделно, поради следните причини:

— Както бе посочено по-горе (вж. съображение 164), извънредният комисар на Tirrenia е организирал отделни тръжни процедури за продажбата на шест кораба, които са обслужвали само маршрути, които не са обхванати от задълженията за извършване на обществена услуга. От тези шест кораба само един е можело да бъде продаден на оферент, който е възнамерявал да продължи да го използва за целите на корабоплаването. Останалите пет кораба е можело да бъдат продадени с цел нарязване за скрап. Освен това през март 2011 г. корабните брокери ([139]), които са били помолени да определят стойността на корабите на Tirrenia, са посочили, че икономическата криза е оказала значително влияние, което е било отразено в по-ниски стойности за корабите и в излишък от кораби на пазара. Поради тези причини изглежда малко вероятно останалите 18 кораба на Tirrenia да е можело бъдат продадени за целите на корабоплаването (т.е. на по-висока цена от стойността им за скрап). Комисията счита, че обвързването на тези кораби с договора за обществена услуга е позволило получаването на по-висока цена ([140]) за корабите на Tirrenia, тъй като в замяна на експлоатацията на корабите по маршрутите за извършване на обществена услуга техният приобретател е щял да получи компенсация за обществена услуга за период от осем години.

— В решението от 2012 г. Комисията обърна внимание на възможността оферентите вече да са били оборудвани с достатъчно кораби и екипажи и следователно да са предпочели да не се налага да купуват корабите на Tirrenia и да наемат неговите служители. Комисията отбелязва, че когато CIN е започнало да изпълнява задълженията си съгласно новото споразумение, то е разполага с персонал от 1 239 души и 18 кораба (които са били част от придобитото от него бизнес поделение на Tirrenia). Комисията счита, че е малко вероятно потенциалните оференти да са имали такива значителни ресурси, които да са леснодостъпни за (пре)разпределение, за да изпълняват определените в новото споразумение задължения за извършване на обществена услуга. Това се

([136]) Съгласно член 63, параграф 2 от Законодателен указ 270/1999 всеки потенциален приобретател на бизнес поделението на голямо дружество в процедура по извънредно управление трябва да поеме ангажимент да поддържа броя на персонала (т.е. броя на работниците) и да продължи стопанската дейност най-малко за две години след придобиването.

([137]) Освен при точно определени обстоятелства.

([138]) Проект на този договор е бил достъпен за всички оференти в залата за данни. Освен това основните му разпоредби вече са били определени в член 196 от Наредба-закон № 135 от 25 септември 2009 г.

([139]) Ferrando & Massone Srl.

([140]) Това е така, тъй като когато корабът все още не е в края на полезния си живот, неговата стойност за целите на корабоплаването би била по-висока от стойността му за скрап. При сценария, при който корабите се продават отделно, е вероятно поне един от тези кораби да бъде продаден на стойността му за скрап. Следователно чрез обвързване на корабите с договора за обществена услуга всички кораби продължават да се експлоатират и следователно могат да бъдат продадени на по-висока цена от стойността им за скрап.

потвърждава и от факта, че в новото споразумение се съдържат специфични изисквания (напр. капацитет) за корабите, които следва да се използват по различните маршрути, предмет на обществена услуга. Всеки оператор, който е разполагал с необходимите ресурси, вероятно вече ги е използвал по други маршрути и преразпределението им в съответствие с новото споразумение непременно би довело до загуба на приходите от предишното им използване. В тази връзка Комисията изтъква, че както Grimaldi, така и GNV са участвали в тръжната процедура и че нито едно от тези дружества не се е аргументирало пред Комисията, че би предпочело да не се налага да купува корабите на Tirrenia.

(398) За да се увери, че обвързването на новото споразумение с бизнес поделението на Tirrenia и свързаното с персонала условие не са обременяващи за CIN, в хода на официалното разследване Комисията възложи проучване на независим експерт (Ecorys). От Ecorys бе поискано (вж. съображение 96 и следващите) да установи пазарната стойност на бизнес поделението на Tirrenia без каквито и да е свързани с това условия. Ecorys е заключило, че ако бизнес поделението на Tirrenia е било продадено, без това да е обвързано с условие, и по-специално без да е обвързано с новия договор за обществена услуга с цел предоставянето на обществената услуга (а оттам и без задължението да се гарантира непрекъснатостта на тази обществена услуга), дружеството е щяло да бъде продадено на неговата ликвидационна стойност, т.е. 303,5 милиона евро. Ecorys е основало това заключение на предположението, че бизнес поделението на Tirrenia не би могло да продължи своите операции по доходоносен начин без компенсация за обществена услуга. Ecorys е отбелязало, че тази ликвидационна стойност е по-ниска от стойността, получена в резултат на тръжната процедура, и е посочило, че поради това незабавната ликвидация (по същество продажба на корабите) не е била подходяща алтернатива за оператора в условията на пазарна икономика. Освен това Ecorys е сравнило персонала на бизнес поделението на Tirrenia с този на няколко сравними фериботни дружества и е заключило, че числеността на персонала и структурата на разходите за персонал на Tirrenia „не се различават от тези на сравними дружества по отношение на дела на разходите за труд в общите приходи и съотношението между разходите за труд и персонал“. Анализът не показва съществени разлики между бизнес поделението на Tirrenia и сравнимите дружества, които може да са посочили прекалено голям персонал или прекомерни разходи за труд. Поради това потенциален купувач би разполагал с малка свобода на действие от гледна точка на освобождаване или замяна на част от персонала. Въз основа на това Ecorys е заключило, че няма елементи, които да показват, че свързаното с персонала условие е оказало някакво съществено въздействие върху стойността на бизнес поделението на Tirrenia. Следователно Комисията заключава, че обвързването на новото споразумение с бизнес поделението на Tirrenia и свързаното с персонала условие нито ще понижат продажната цена на бизнес поделението, нито ще предоставят предимство на CIN по какъвто и да е начин.

(399) В обобщение, условието за поддържане на равнищата на заетост се налага от общото вътрешно законодателство, а не от продавача. Освен това въпросното условие не е обременяващо за приобретателя на бизнес поделението на Tirrenia, както се потвърждава и от независимия експерт на Комисията — Ecorys. Условието да се гарантира непрекъснатостта на обществената услуга, което е пряка последица от обвързването на активите и задължението за извършване на обществена услуга, не може да се счита за понижаващо цената. Напротив, както се твърди по-горе, отделната продажба на активите би довела до по-ниска цена (което е потвърдено от Ecorys). Освен това е малко вероятно да е имало потенциални оференти, които да са били заинтересовани от придобиването на договора за обществена услуга, без да получат активите, предвид големия брой кораби и екипаж, необходими за извършване на обществената услуга. Следователно Комисията заключва, че всеки продавач, действащ според принципите на пазарната икономика, би решил да продаде активите на бизнес поделението на Tirrenia заедно с нов договор за обществена услуга, за да получи най-високата цена. Въз основа на това Комисията заключава, че Италия не е включила условия, които е вероятно да понижат цената или които частен продавач не би търсил. Ето защо Комисията заключава, че съмненията ѝ, че обявяването на търг на новото споразумение, заедно с бизнес поделението на Tirrenia и свързаните с персонала условия, не би довело до най-ниските разходи за съответната общност, са разсеяни.

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

(400) Въз основа на описаната по-горе оценка (вж. съображения 375—399) Комисията заключава, че тръжната процедура е била открита, прозрачна и недискриминационна в съответствие с правилата за обществените поръчки. В точка 68 от Съобщението за УОИИ обаче се посочва, че „при процедури само с една оферта, не може да се приеме, че тръжната процедура е достатъчна, за да гарантира най-ниските разходи за обществото“.

(401) Следователно, като се има предвид, че само CIN е подало оферта в рамките на тръжната процедура за бизнес поделението на Tirrenia (която включва новото споразумение), такава тръжна процедура обикновено не би била достатъчна, за да гарантира липсата на предимство за спечелилия.

(402) В своето Ръководство за УОИИ обаче Комисията е диференцирала позицията, изразена в точка 68 от Съобщението за УОИИ ([141]), като заявява, че „това не означава, че не може да има случаи, в които, поради особено строги предпазни мерки в замисъла на процедурата, процедура с една подадена оферта може и да е достатъчна, за да гарантира, че услугата се предоставя при „най-ниски разходи за общността“.

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

— Тръжната процедура е организирана по такъв начин, че да се увеличи максимално интересът от страна на оферентите. Освен това тези потенциални оференти не е трябвало да следват утежняващи процедури и не би трябвало да търпят значителни разходи, за да заявят интереса си. В резултат на това са получени най-малко 21 заявления за интерес от италиански, европейски и неевропейски субекти, шестнадесет от които са поканени да участват в етапа на комплексна проверка (вж. съображение 387).

— Реална конкуренция е била възможна до края на тръжната процедура. По-специално в етапа на представяне на офертите са останали единадесет възможни оференти. Трима от тях (т.е. Onorato Partecipazioni S.r.l., Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A. и Marinvest S.r.l.) са решили да обединят усилията си под името CIN и са подали обвързваща оферта. Въз основа на техния профил Комисията счита, че най-малко петима от останалите осем други възможни оференти са били в състояние (поради техния опит и финансови ресурси) да подадат оферти или са имали основание да проявят действителен интерес да подадат оферта (напр. вече са извършвали дейност в сектора и/или в Италия).

— Минималната цена е определена предварително въз основа на изготвената от назначения от Италия независим експерт оценка (вж. съображение 73). Тази минимална цена е била достъпна за всички потенциални оференти в залата за данни и с нея е установена относително висока отправна точка за началните оферти. Всъщност, както бе посочено по-горе (вж. съображение168), един потенциален оферент за бизнес поделението на Tirrenia е посочил, че минималната цена всъщност е била твърде висока. Макар че тази висока минимална цена е спомогнала да се гарантира, че процедурата води до най-ниски разходи за съответната общност, това може да е обезкуражило други потенциални оференти да подадат оферта.

— Подадената на 14 април 2011 г. от CIN обвързваща оферта е била достъпна в залата за данни и с писмо от 2 май 2011 г. извънредният комисар е приканил всички оференти, предвидени да участват в етапа на комплексна проверка, да подадат до 12 май 2011 г. по-добра оферта от подадената от CIN. След искане от страна на един от потенциалните купувачи срокът за подаване на по-добри оферти е удължен от извънредния комисар до 19 май 2011 г. Поканата за представяне на по-добри оферти е особено строга предпазна мярка, която следва да гарантира получаването на възможно най-високата оферта (и следователно най-ниски разходи за съответната общност). Освен това искането на една от страните за удължаване на срока показва, че е налице реална конкуренция до последния момент на тръжната процедура.

(404) Комисията счита, че предвид горепосочените предпазни мерки, включително най-вече минималната цена и поканата за подаване на по-високи оферти, тръжната процедура е била достатъчна, за да осигури предоставянето на услугата при най-ниски разходи за съответната общност, дори и да е била подадена само една оферта. С цел пълнота Комисията отбелязва, че разглежданият случай се различава от следните случаи, при които е подадена една оферта:

— При тръжната процедура за обслужването на бърза пътническа морска линия между Месина и регион Калабрия само Ustica Lines е подало оферта. Това дружество обаче е било и единственото, което е заявило интерес, поради което никога не е била възможна реална конкуренция. В този случай Комисията безусловно стигна до заключението, че четвъртото условие по делото Altmark не е изпълнено и че компенсацията за обществена услуга представлява държавна помощ ([142]). Комисията припомня, че в разглеждания случай 21 страни са заявили своя интерес, а единадесет от тях са участвали в заключителната част от тръжната процедура.

— В тръжната процедура за възлагане на концесиите по разпространение на периодични издания в Белгия само bpost (завареният оператор на тази УОИИ) е подало оферта. Макар че първоначално интерес за участие в тръжната процедура са заявили три дружества, едно от дружествата се е оттеглило преди изтичането на срока за подаване на оферта, а друго дружество е обявило, че вече не желае да подава оферта (при все че го направило три дни след като bpost е подало своята оферта). Въпреки това белгийските органи твърдят, че по време на тръжната

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

([142]) Решение на Комисията SA.42710, УОИИ — бърза пътническа морска линия между Месина и регион Калабрия — Италия (ОВ C 40, 2.2.2018 г., стр. 4).

процедура е била налице реална конкуренция и че е имало достатъчни предпазни мерки, които да гарантират, че тръжната процедура е довела до най-ниски разходи за съответната общност. Комисията обаче установи, че в този случай предпазните мерки не са били достатъчни, и следователно заключи, че четвъртото условие по делото Altmark не е изпълнено и че компенсацията за обществена услуга представлява държавна помощ ([143]). Докато италианските органи са използвали открита тръжна процедура, белгийските органи са организирали процедура на договаряне ([144]), като тези процедури съгласно точка 66 от Съобщението за УОИИ „могат да бъдат счетени за достатъчни да отговарят на четвъртия критерий по делото Altmark само в извънредни случаи“. Комисията посочва, че освен тази важна разлика предпазните мерки в случая с bpost също са напълно различни от тези, приложими в посочения случай. И накрая, трябва да се отбележи, че в случая с bpost завареният оператор на УОИИ е спечелил търга, след като е подал единствената оферта при само един присъстващ възможен конкурент. В разглеждания случай поръчката е спечелена от оферент, който е нямал връзка със заварения оператор на УОИИ, като са участвали няколко надеждни възможни конкурентни оферента и са били въведени горепосочените предпазни мерки. Поради тези причини Комисията заключава, че обстоятелствата по случая bpost не са сравними с тези в настоящия случай.

(405) Освен това Комисията отбелязва, че тръжната процедура, използвана за продажба на бизнес поделението на Tirrenia, се различава значително от процедурата, използвана за избора на оператора на услугите за корабоплаване между континенталната част на Франция и Корсика ([145]) („делото SNCM“), поради следните начини:

— Френските органи са възложили обществената услуга въз основа на процедура на договаряне с предварително публикувано обявление. Съгласно точка 66 от Съобщението за УОИИ такива процедури „могат да бъдат счетени за достатъчни да отговарят на четвъртия критерий по делото Altmark само в извънредни случаи“. За разлика от тях италианските органи са използвали открита тръжна процедура.

— Макар че при делото SNCM са подадени две оферти, едната от тях е отхвърлена въз основа на един критерий за подбор. Следователно двете оферти не са били сравнени по тяхното същество, за да се запази по-голямото икономическо предимство за едната. Така че дори и да са били действително подадени две оферти, това не е било достатъчно, за да се гарантира ефективна конкуренция. В последния етап от тръжната процедура за Tirrenia обаче са участвали единадесет страни и Комисията счита, че реалната конкуренция е била възможна до края на процедурата (вж. съображение 403) дори и в крайна сметка само CIN да е подало оферта.

— При делото SNCM завареният оператор SNCM/CMN Group също е подал оферта и е имал значително конкурентно предимство, тъй като вече е разполагал с кораби, които са отговаряли на техническите изисквания, определени в договора за възлагане на обществена услуга. Това е от съществено значение, тъй като тези изисквания са наложили изграждането на почти създадени по поръчка плавателни съдове, аналогични на някои от плавателните съдове на SNCM. Това означава висок разход за възможните заинтересовани оференти. В разглеждания случай завареният оператор Tirrenia, което е в процедура по *ИУ*, не е подало и не е можело да подаде оферта, а спечелилият търга оферент е нямал връзка със заварения оператор. Тъй като офертата е включвала корабите, които са отговаряли на техническите изисквания за предоставяне на обществената услуга, никой от възможните оференти не е разполагал с конкурентно предимство пред другия.

— Освен това при делото SNCM Комисията счете, че много краткият срок (т.е. по-малко от един месец), определен между датата на възлагане на договора за обществена услуга и датата на стартиране на услугите, вероятно се е оказал значителна пречка за навлизане на нови участници на пазара. Комисията изтъква, че в случая с Tirrenia е изминала почти година между приключването на тръжната процедура и началото на предоставянето на обществената услуга от CIN.

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

(407) Предвид факта, че определените от Съда четири условия по делото Altmark са изпълнени кумулативно, Комисията заключава, че възлагането на новото споразумение, обвързано с бизнес поделението на Tirrenia и приоритета за акостиране за CIN, което включва отложеното плащане от страна на CIN на част от покупната цена, не предоставя икономическо предимство за последното.

([143]) Решение на Комисията по дело SA.42366, Компенсации за обществена услуга предоставени на bpost в периода 2016—2020 г. — Белгия (ОВ C 341, 16.9.2016 г., стр. 5).

([144]) Член 30 от Директива 2004/18/ЕО, член 1, параграф 9, буква а) от Директива 2004/17/ЕО.

([145]) Решение на Комисията по дело SA.22843, Възлагане на обществена услуга за Корсика 2007—2013 г. в полза на SNCM и CMN (ОВ L 220, 17.8.2013 г., стр. 20).

7.1.3.5. Заключение

(408) Тъй като не са изпълнени всички критерии, определени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията заключава, че възлагането на новото споразумение, обвързано с бизнес поделението на Tirrenia и приоритета за акостиране за CIN, което включва отложеното плащане от страна на CIN на част от покупната цена, не представлява държавна помощ за CIN.

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

(409) В решението от 2011 г. Комисията изрази предварителното мнение, че всички мерки, предвидени в Наредба-закон 125/2010, преобразувана с някои изменения в закона от 2010 г., представляват държавна помощ в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group, доколкото съответните бенефициери са били в състояние да използват тези мерки, за да покрият нуждите от ликвидност и по този начин да подобрят цялостното си финансово състояние.

(410) Въз основа на получената по време на официалното разследване информация Комисията заключава, че трите мерки следва да се оценяват отделно.

7.1.4.1. Възможно използване за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на кораби

(411) Държавни ресурси: въпросните средства са предоставени от собствения бюджет на държавата (вж. съображение 109) и използването им за целите на ликвидността е разрешено със закона от 2010 г. Следователно мярката може да бъде приписана на държавата и се предоставя чрез държавни ресурси.

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

(413) Икономическо предимство: Комисията отбелязва, че Tirrenia е получило приблизително 12 051 900 EUR за модернизации на корабите, необходими за спазване на международните стандарти за безопасност, и въз основа на закона от 2010 г. е можело да използва тези средства временно за целите на ликвидността (вж. съображение 109). Както е обяснено по-горе (вж. съображение 110), част от тези средства (т.е. 4 657 005,35 EUR) са използвани от Banca Carige, за да се компенсират двата дълга на Tirrenia към банката. Освен това италианските органи потвърдиха (вж. съображение 192), че Tirrenia е използвало ефективно само 630 600 EUR от тези средства, за да плати за модернизациите на кораба Clodia. Останалите 11 421 300 EUR не са използвани нито за плащане на модернизации, нито са възстановени на държавата. В крайна сметка новият собственик на бизнес поделението на Tirrenia (т.е. CIN) е трябвало да плати за останалите модернизации от собствените си средства (като в изготвената от Banca Profilo оценка е взето предвид и въпросното задължение от 11 421 300 EUR). Италия не е доказала, че тази ликвидност е предоставена при пазарни условия. Освен това Tirrenia нито е възстановило, нито е използвало ликвидността за първоначалната си цел (т.е. за плащане на модернизациите на корабите), с изключение на 630 600 EUR, използвани за модернизациите на плавателния съд Clodia. Тъй като обичаен пазарен оператор не би бил в състояние да се възползва от тази мярка, Комисията счита, че тя несъмнено е предоставила икономическо предимство на Tirrenia.

(414) Ефект върху търговията: въз основа на посочените в съображения 310—311 основания Комисията счита, че предоставянето на тази мярка на Tirrenia може да засегне търговията в Съюза и да наруши конкуренцията в рамките на вътрешния пазар.

(415) Заключение: Комисията заключава, че използването от Tirrenia за целите на ликвидността на сумата от 11 421 300 EUR, която първоначално е била предназначена за модернизация на корабите, както е предвидено в закона от 2010 г., представлява държавна помощ за Tirrenia по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.1.4.2. Освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация

(416) Както е посочено в съображение 111, съгласно член 1 от закона от 2010 г. определени актове и операции, предприети с цел приватизацията на Tirrenia Group и описани в параграфи 1—15 от член 19б от Наредба-закон 135/2009, преобразувана с някои изменения в закона от 2009 г., са освободени от всякакви данъци, обичайно дължими за тези актове и операции.

(417) На първо място Комисията отбелязва, че трябва да бъдат оценени две отделни групи прехвърляния: 1) прехвърлянето на бившите дъщерни дружества на Tirrenia — Caremar, Saremar и Toremar, от Tirrenia (сега в процедура по ИУ) на регионите Кампания, Сардиния и Тоскана и 2) прехвърлянето на бизнес поделението на Tirrenia, което е в процедура по ИУ, на CIN. Данъците, за които е получено освобождаване, са по-специално данък при вписване, кадастралните и ипотечните данъци, гербов налог (наричани заедно „косвените данъци“), ДДС и корпоративен подоходен данък. Бенефициерите на тази мярка за помощ ще бъдат продавачът, купувачът или и двамата.

(418) В началото Комисията приема, че прехвърлянията към регионите не са подлежали на облагане с корпоративен подоходен данък (тъй като е безвъзмездно) и с ДДС (който не се прилага към такива сделки съгласно националното законодателство). Що се отнася до косвените данъци, тези, които съгласно националното законодателство са дължими само от приобретателите, са били дължими от регионите, действащи в този случай в рамките на задачата си за обществени услуги, т.е. като държавни субекти. Като такива те не се квалифицират като икономически предприятия. Поради това нито едно от горепосочените освобождавания от данъци няма да бъде оценено по-нататък в настоящото решение.

(419) Комисията посочва също така, че тъй като сделките, като например продажбата на бизнес поделението на Tirrenia на CIN, не попадат в обхвата на ДДС ([146]), освобождаването от данъци не може да е предоставяло предимство за Tirrenia по отношение на ДДС. Освен това Комисията отбелязва, че в договорите за продажба на бизнес поделението на Tirrenia ясно се посочва, че купувачът, т.е. CIN, трябва да поеме всички данъци, налози и нотариални разходи, свързани със сделката, без да се посочва каквото и да е освобождаване, от което CIN да се възползва във връзка с тези данъци. Следователно Комисията заключва, че CIN не може да възползва от тази мярка. Поради тези причини нито едно от горепосочените освобождавания от данъци няма да бъде оценено по-нататък в настоящото решение.

(420) В контекста на горепосоченото Комисията следователно ще оцени единствено дали Tirrenia (което е в процедура по ИУ) се е възползвало от някакво освобождаване от данък при вписване, кадастрални и ипотечни данъци и гербов налог („косвените данъци“) по отношение на двата пакета с прехвърляния и от някакво освобождаване от корпоративен подоходен данък върху постъпленията от прехвърлянето на бизнес поделението на Tirrenia на CIN.

(421) Държавни ресурси: по определение освобождаването от данъци включва горепосочените държавни ресурси. Освен това, тъй като тези освобождавания са предоставени съгласно закона от 2010 г. (вж. съображение 111, буква б), те също могат да бъдат приписани на държавата.

(422) Избирателност: тъй като освобожданията от данъци се предоставят само за операции и актове, свързани с приватизацията на бившата Tirrenia Group, те са избирателни. Италия нито е твърдяла, нито е доказала, че освобожданията от данъци не са избирателни.

(423) Икономическо предимство: по отношение на косвените данъци Tirrenia е било освободено от плащането им за операции и актове, свързани с двата вида прехвърляния, описани в съображение 416 (на регионите и на CIN), и следователно се ползва от икономическо предимство, равно на данъците, които обикновено се дължат за тези видове операции и актове съгласно националното законодателство.

(424) Освен това по отношение на прехвърлянето на бизнес поделението на Tirrenia на CIN Комисията отбелязва, че това прехвърляне е в замяна на платено от CIN възнаграждение (т.е. 380 100 000 EUR). Следователно постъпленията от тази сделка обикновено подлежат на облагане с корпоративен подоходен данък. Освобождаването от този данък обикновено представлява икономическо предимство, тъй като постъпленията от продажбата на активите или на стопанската дейност обикновено ще бъдат взети предвид при изчислението на корпоративния подоходен данък на дружеството. Комисията изтъква, че това заключение не се влияе от факта, че на този етап все още не е възможно да се определи дали Tirrenia на практика ще се възползва от освобождаването от подоходния данък, тъй като все още не е ясно дали към момента, когато Tirrenia ще бъде ликвидирано ([147]), ще се дължи някакъв подоходен данък.

([146]) Съгласно Президентски указ № 633 от 26 октомври 1972 г. прехвърлянията на действащи предприятия или търговски поделения на друго дружество не се считат за доставка на стоки и следователно са освободени от ДДС.

([147]) По-специално в случай на производства по несъстоятелност, като например това с участието на Tirrenia, което е в процедура по ИУ, приходите се определят съгласно правилата, установени в член 183 от Закона за консолидирания подоходен данък. Въз основа на тази разпоредба печалбата на предприятието за периода от началото на производствата по несъстоятелност до тяхното приключване представлява разликата между активите на предприятието в началото на производствата и остатъчните активи в края им. Следователно преди края на производствата не е възможно да се предвиди дали е налице данъчно задължение и какъв е неговият размер. Тъй като ликвидацията на Tirrenia, което е в процедура по ИУ, е все още в ход, не е възможно да се заключи дали изобщо ще се дължи подоходен данък.

(425) Ефект върху търговията: въз основа на посочените в съображения 310—311 основания Комисията счита, че освобождаването на Tirrenia от определени посочени по-горе данъци може да засегне търговията в Съюза и да наруши конкуренцията в рамките на вътрешния пазар.

(426) Заключение: освобожданията от i) косвени данъци върху операции и актове, свързани с прехвърлянето на Caremar, Saremar, Toremar и бизнес поделението на Tirrenia на съответните приобретатели, и от ii) корпоративен подоходен данък върху постъпленията от продажбата на бизнес поделението на Tirrenia на CIN, които са били предоставени със закона от 2010 г., представляват държавна помощ за Tirrenia.

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

(427) В решението от 2011 г. и решението от 2012 г. Комисията посочи възможността дружествата от бившата Tirrenia Group да използват ресурси на FAS (вж. съображение 111, буква в), 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 Tirrenia (или за което и да е друго от дружествата от бившата Tirrenia Group). Вместо това тези ресурси са били предоставени за допълване на бюджетните кредити, предвидени за изплащането на компенсациите за обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group, в случай че се окажат недостатъчни. В действителност с член 1, параграф 5б от закона от 2010 г. на регионите е предоставена възможност да използват ресурсите на FAS, за да финансират (част от) обичайната компенсация за обществени услуги и по този начин да осигурят непрекъснатост на морските обществени услуги. С други думи, тази мярка се отнася само до разпределение на ресурси в държавния бюджет на Италия за изплащане на компенсации за обществена услуга.

(428) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че ресурсите на FAS са само източник на финансиране, който позволява на държавата да изплаща компенсациите за обществена услуга (предоставени въз основа на първоначалното споразумение, чийто срок е удължен), и те не представляват мярка, от която Tirrenia може да се възползва в допълнение към тези компенсации за обществена услуга. С други думи, възможното използване на ресурсите на FAS не представлява държавна помощ за Tirrenia и следователно няма да бъде оценявано допълнително в настоящото решение.

7.1.5. *Заключение относно наличието на помощ*

(429) Въз основа на описаната по-горе оценка Комисията счита, че:

— компенсацията за Tirrenia за обслужването на морските маршрути в периода от 1 януари 2009 г. до 18 юли 2012 г. и приоритетът за акостиране по тези маршрути, предмет на обществена услуга през същия период, представляват държавна помощ за Tirrenia по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС и се квалифицират като нова помощ,

— продължаването на помощта за оздравяване от 28 август 2011 г. до 18 септември 2012 г. представлява държавна помощ за Tirrenia по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС,

— възлагането на CIN на новото споразумение за периода от 18 юли 2012 г. до 18 юли 2020 г., обвързано с бизнес поделението на Tirrenia и приоритета за акостиране — което включва отложеното плащане от страна на CIN на част от покупната цена — изпълнява четирите критерия по делото Altmark и следователно не представлява държавна помощ за CIN по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС,

— използването от Tirrenia за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на корабите, както е предвидено в закона от 2010 г., представлява държавна помощ за Tirrenia по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС,

— освобожданията от i) косвени данъци върху прехвърлянето на Caremar, Saremar, Toremar на регионите Кампания, Сардиния и Тоскана и на бизнес поделението на Tirrenia на CIN и от ii) корпоративен подоходен данък върху постъпленията от продажбата на бизнес поделението на Tirrenia на CIN, които са били предоставени със закона от 2010 г., представляват държавна помощ за Tirrenia, както и

— възможността за използване на ресурсите на FAS за покриване на нуждите от ликвидност, определени в закона от 2010 г., не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

7.2. **Законосъобразност на помощта**

(430) Всички мерки 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 решението за УОИИ от 2005 г. или решението за УОИИ от 2011 г., те са предоставени от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС ([148]).

7.3. **Съвместимост на помощта**

(431) Доколкото горепосочените мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тяхната съвместимост трябва да бъде оценена с оглед на изключенията, предвидени в параграфи 2 и 3 от този член и в член 106, параграф 2 от ДФЕС.

7.3.1. *Удължаването на срока на първоначалното споразумение между държавата и Tirrenia*

7.3.1.1. Приложими правила

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

а) с Наредба-закон № 207 от 30 декември 2008 г., преобразувана в Закон № 14 от 27 февруари 2009 г., е определено удължаването на срока на първоначалните споразумения от 1 януари 2009 г. до 31 декември 2009 г.;

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

в) с Наредба-закон № 125 от 5 август 2010 г., преобразувана в закона от 2010 г., е определено допълнително удължаване на срока на първоначалните споразумения от 1 октомври 2010 г. до края на процесите на приватизация на Tirrenia и Siremar.

(433) Във връзка с това Комисията изтъква, че предоставянето на компенсацията за обществена услуга съгласно удължаването на срока на първоначалното споразумение предшества влизането в сила на решението за УОИИ от 2011 г. и рамката за УОИИ от 2011 г. В пакета за УОИИ от 2011 г. обаче — в член 10 от решението за УОИИ от 2011 г. и точка 69 от рамката за УОИИ от 2011 г. — се съдържат правила, които предвиждат прилагането му и по отношение на помощ, предоставена преди влизането в сила на 31 януари 2012 г. на пакета за УОИИ от 2011 г. По-специално в член 10, буква б) от решението за УОИИ от 2011 г. се посочва, че

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

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

([148]) Италианските органи отправиха уведомление (вж. съображение 4) само за компенсацията за обществена услуга, предоставена съгласно новото споразумение, за която Комисията счита, че не представлява държавна помощ. Освен това Италия твърди, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на Tirrenia съгласно удължаването на срока на първоначалното споразумение, е съвместима и е освободена от задължението за уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2005 г. В раздел 7.3.1. Комисията ще извърши оценка дали случаят действително е такъв.

(435) В резултат на това правилата относно прилагането на решението за УОИИ от 2011 г. и рамката за УОИИ от 2011 г. означават, както е посочено по-горе, че предоставената на Tirrenia компенсация за обществена услуга в рамките на срока на удължаване на споразумението може да бъде оценена съгласно пакета за УОИИ от 2011 г. Ако са спазени съответните условия или от решението за УОИИ от 2011 г., или от рамката за УОИИ от 2011 г., тази мярка за помощ е съвместима с вътрешния пазар за целия период от 1 януари 2009 г. до 18 юли 2012 г. ([149]).

(436) Комисията отбелязва, че както решението за УОИИ от 2005 г., което е в сила от 19 декември 2005 г., така и решението за УОИИ от 2011 г. 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. През 2007, 2008 и 2009 г. обаче броят на пътниците по три от дванадесетте маршрута (т.е. Неапол—Палермо, Чивитавекия—Олбия и Генуа—Порто Торес), обслужвани от Tirrenia съгласно първоначалното споразумение, чийто срок е удължен, надвишава определения годишен праг от 300 000 пътници ([150]). Следователно за тези три маршрута Комисията не може да оцени съвместимостта на компенсацията за обществена услуга, платена на Tirrenia съгласно удължаването на срока на първоначалното споразумение до 18 юли 2012 г., нито въз основа на решението за УОИИ от 2005 г., нито въз основа на решението за УОИИ от 2011 г.

(437) Следователно за три от маршрутите на Tirrenia съвместимостта на компенсацията за обществена услуга, предоставена на Tirrenia от 2009 г. до приключването на процеса на приватизация, обикновено попада в обхвата на прилагане на рамката за УОИИ от 2011 г. Според точка 9 от рамката за УОИИ от 2011 г. обаче помощта за доставчиците на УОИИ в затруднено положение ще бъде оценявана съгласно Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. Tirrenia е било допуснато до процедурата по извънредно управление на 5 август 2010 г. и е било обявено в несъстоятелност на 12 август 2010 г., поради което към момента на предвиденото в закона от 2010 г. удължаване на срока вече е било в затруднение по смисъла на точка 10, буква в) от Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. Следователно то е било доставчик на УОИИ в затруднено положение поне за част от срока на удължаването на споразумението (от 12 август 2010 г. до продажбата му на 18 юли 2012 г.).

(438) Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г. ([151]), които са в сила от 1 август 2014 г., се прилагат с обратна сила във връзка с помощ за доставчиците на УОИИ. В тези насоки се предвижда, че оценката на съвместимостта на помощта, предоставена преди 31 януари 2012 г. (датата на влизане в сила на рамката за УОИИ от 2011 г.) на доставчици на УОИИ в затруднено положение, се извършва съгласно рамката за УОИИ от 2011 г., с изключение на разпоредбите на точки 9, 14, 19, 20, 24, 39 и 60 ([152]). Ето защо същите правила се прилагат за целия срок — от 1 януари 2009 г. до приключването на неговата приватизация на 18 юли 2012 г.

(439) Тъй като три от оценяваните маршрути на Tirrenia не попадат в обхвата на решението за УОИИ от 2005 г. и решението за УОИИ от 2011 г. и от съображения за краткост и ефективност, Комисията първо ще оцени дали компенсацията за обществена услуга, предоставена на Tirrenia за обслужването на всички дванадесет маршрута за морски транспорт в рамките на срока на удължаване на споразумението, съответства на условията на рамката за УОИИ от 2011 г., с изключение на условията в точки 9, 14, 19, 20, 24, 39 и 60 от нея. Едва след тази първа стъпка Комисията ще оцени дали е възможно същата компенсация (само за деветте маршрута, които не надвишават прага от

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

([150]) Комисията отбелязва, че макар тези три маршрута да са обслужвани съгласно режима на обществена услуга през цялата година, това постепенно е ограничено до неактивния сезон, като услугата се е изпълнявала и на търговски начала през активния сезон (вж. съображение 34). Въпреки това, тъй като както решението за УОИИ от 2005 г., така и решението за УОИИ от 2011 г. се отнасят до „годишен трафик“, Комисията не може да изключи броя на превозваните пътници, когато услугата се извършва на търговски начала, както е предложено от Италия.

([151]) ОВ C 249, 31.7.2014 г., стр. 1.

([152]) Вж. точка 140 от Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г.

300 000 пътници) да бъде съвместима с вътрешния пазар и да е изключена от изискването за уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2005 г., тъй като засяга помощ, която е предоставена между 19 декември 2005 г. и 31 януари 2012 г. (вж. съображение 432).

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

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

(441) Оценката за това дали УОИИ са действителни трябва да се извърши и с оглед на Съобщението за УОИИ (вж. съображения 325 и 342), Регламента за морския каботаж (вж. съображения 327—329) и съдебната практика (вж. съображения 331—332). Следователно във връзка със срока на удължаване на споразумението Комисията трябва да оцени:

1) дали е налице **потребителско търсене**;

2) 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**);

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

(442) Комисията посочва, че дванадесетте маршрута, предмет на обществена услуга, обслужвани от Tirrenia през срока на удължаване на споразумението, са същите като тези, възложени на CIN съгласно новото споразумение. Освен това Комисията вече описа и оцени положението на конкурентите по тези маршрути през срока на удължаване на споразумението. Във връзка с това при оценката, която следва по-долу, ще се разчита и ще се прави позоваване на съответните части от извършената по-горе оценка на новото споразумение (вж. раздел 7.1.3.1).

(443) Във връзка с това Комисията първо припомня (вж. съображение 152), че Италия е наложила определените в първоначалното споразумение задължения за извършване на обществена услуга главно i) за да осигури териториалното единство между континенталната част и островите и ii) да допринесе за икономическото развитие на въпросните острови чрез редовни и надеждни услуги за морски транспорт. Комисията вече заключи (вж. съображение 334), че това в действителност са легитимни цели от обществен интерес. Освен това поради горепосочените причини (вж. съображения 335—336) Комисията заключва, че Италия не е направила явна грешка при определяне на услугите само за товарен транспорт като УОИИ.

(444) Въпросните маршрути са били обслужвани в продължение на много години, т.е. най-малкото от влизането в сила на първоначалното споразумение, като в голяма степен са останали непроменени. Единствената промяна в обхвата на услугата през срока на удължаване на споразумението в сравнение със ситуацията в края на 2008 г. (когато е трябвало да изтече срокът на първоначалното споразумение) е намаляването на броя на маршрутите, обслужвани съгласно режима на обществена услуга. По-специално:

— маршрутът Фиумичино—Арбатакс, който е предмет на обществена услуга, е закрит, считано от 2009 г.,

— маршрутът Фиумичино—Голфо Аранчи (който е обслужван от Tirrenia на търговски начала) е закрит, считано от 2009 г.,

— след 2010 г. маршрутът Неапол—Палермо, който е предмет на обществена услуга, е трябвало да бъде обслужван на търговски начала през активния сезон, тъй като компенсацията за обществена услуга е предоставена само за обслужването през неактивния сезон.

(445) За да онагледят действителното търсене на услугите от страна на потребителите, италианските органи предоставиха подробни статистически данни, които показват, че през 2009 г., която е първата година от удължаването на срока, Tirrenia е превозило 1 181 768 пътници, 276 391 автомобила и повече от 3 милиона линейни метра товари по дванадесетте маршрута за смесени услуги, комбинирани през съответните времеви периоди, обхванати от задълженията за извършване на обществена услуга (т.е. през неактивния сезон за два маршрута). Тези стойности са малко по-ниски през 2010 г. (вж. съображение 338), но разликата е главно поради факта, че след 2010 г. маршрутът Неапол—Палермо вече не е бил част от задачата за обществена услуга през активния сезон. При корекцията на тази разлика стойностите за 2011 г. са достигнали тези за 2009 г., което показва, че съвкупното потребителско търсене е било значително и сравнително стабилно.

(446) Както е посочено по-горе (вж. съображение 339), италианските органи предоставиха и подробни статистически данни на равнището на индивидуален маршрут за периода 2007—2018 г. Комисията вече доказа (вж. таблица 4), че е налице значително потребителско търсене както на смесени услуги, така и на услуги за товарен транспорт по всеки от дванадесетте съответни маршрута през 2010 г. При същия анализ за 2009 и 2011 г. ([153]) не е налице никаква индикация, че потребителското търсене на фериботните услуги по съответните маршрути би изчезнало.

(447) Комисията счита, че горепосочените статистически данни показват ясно, че е налице действително търсене на услуги за пътнически и товарен транспорт по всеки от дванадесетте въпросни маршрута, предмет на обществена услуга. Следователно може да се заключи, че тези услуги са насочени към действително потребителско търсене и следователно удовлетворяват реални обществени нужди.

(448) Както е посочено по-горе (вж. съображение 342)), Комисията трябва също така да проучи дали обслужването би било недостатъчно, ако бъде предоставено само с пазарни сили, с оглед на изискванията за извършване на обществена услуга, наложени от държавата членка по силата на удължаването на срока на първоначалното споразумение. Във връзка с това в точка 48 от Съобщението за УОИИ се посочва, че „оценката на Комисията се ограничава с проверка на това дали държавата членка е допуснала явна грешка“.

(449) Комисията отбелязва, че в периода от 1 януари 2009 г. до 18 юли 2012 г. по някои маршрути, които е трябвало да бъдат обслужвани от Tirrenia съгласно удължаването на срока на първоначалното споразумение, други оператори са предлагали фериботни услуги, макар и не непременно през цялата година и със същата честота. По-горе Комисията вече оцени (вж. съображения 343—348) за всеки от съответните маршрути дали услугите, предоставяни от други оператори, са били еквивалентни на тези, които CIN е трябвало да предоставя съгласно новото споразумение. Комисията припомня, че тази оценка е основана на положението на конкурентите по тези маршрути в периода между 1 януари 2009 г. и 18 юли 2012 г. Тъй като услугите, които CIN трябва да изпълнява, са почти идентични по отношение на обслужваните маршрути, честотите и техническите изисквания с тези, които Tirrenia е трябвало да предоставя през срока на удължаване на споразумението, заключението на Комисията (вж. съображение 348), че само пазарните сили не са били достатъчни за задоволяване на нуждите от обществената услуга, е валидно и за Tirrenia през целия срок на удължаване на споразумението. В действителност по редица маршрути Tirrenia е било единственият оператор, докато по останалите маршрути услугите, предоставяни от други оператори, не са били еквивалентни от гледна точка на непрекъснатост, редовност, капацитет и качество и следователно не са задоволявали изцяло изискванията за обществена услуга, наложени на Tirrenia по силата на първоначалното споразумение (чийто срок на действие е удължен).

(450) Накрая, с оглед на планираната приватизация и с цел да се гарантира непрекъснатостта на обществените услуги, които са обслужвани съгласно първоначалното споразумение, Италия е решила да удължи срока на това споразумение без промяна (с ограничените изключения, посочени в съображение 444, и налагане на промяната в методологията за компенсация, приложима след 2010 г.). Комисията приема, че потребителското търсене (както е описано по-горе, вж. съображения 445—446) не би могло да бъде удовлетворено чрез налагане на задължения за извършване на обществена услуга, приложими за всички оператори, обслужващи въпросните маршрути. По-специално по няколко маршрута Tirrenia е било единственият оператор (вж. например съображение 345), а когато случаят не е бил такъв, осигуряваното от другите оператори предлагане не е отговаряло на (всички) изисквания за редовност, непрекъснатост и качество. Освен това операторът на повечето (ако не и на всички) маршрути, особено през неактивния сезон, генерира загуби, поради което без компенсация за обществена услуга те не биха могли да се обслужват изобщо. Ecorys е достигнало до подобно заключение в доклада си (вж. съображение 98). Освен това Комисията приема, че с оглед на процеса на приватизация на Tirrenia удължаването на съществуващия договор за обществена услуга е бил единственият начин да се гарантира непрекъснатостта на обществените услуги до приключване на тази приватизация.

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

([153]) От съображения за краткост Комисията не включва подробните данни в настоящото решение.

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

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

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

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

б) съответното предприятие и съответната територия;

в) същността на изключителните права;

г) параметрите за изчисляване, контролиране и преглед на компенсацията;

д) мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсация.

(454) В решенията си от 2011 и 2012 г. Комисията изрази съмненията си за това дали в акта за възлагане се предоставя подробно описание на естеството на задълженията за извършване на обществена услуга на Tirrenia през срока на удължаване на споразумението. Освен това Комисията подчерта, че за периода 2005—2008 г. не е приет петгодишен план, както е установено в първоначалното споразумение. 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 срока на удължаване на споразумението актът за възлагане на Tirrenia е включвал първоначалното споразумение (изменено и удължено с течение на времето), петгодишните планове, поредица от специални решения на италианските органи, директивата за CIPE и закона от 2009 г.

(455) Във връзка с това Комисията първо отбелязва, че първоначалното споразумение (изменено с течение на времето), което представлява същността на акта за възлагане на Tirrenia, остава изцяло приложимо до приключването на приватизацията въз основа на поредица от наредби-закони (вж. съображение 432). В тези документи се уточнява, че на Tirrenia са възложени задължения за извършване на обществена услуга до приключването на неговата приватизация.

(456) Според първоначалното споразумение в петгодишните планове се посочват маршрутите и пристанищата, които трябва да се обслужват, видът и капацитетът на плавателните съдове, които трябва да се използват за въпросните морски линии, честотата на услугите и тарифите, които трябва да се заплащат, включително случаите, в които се субсидират, по-специално за жителите на островните региони. Докато планът за периода 2005—2008 г. не е бил официално приет, този за периода 2000—2004 г. (одобрено с Министерски указ от 20 септември 2001 г.) все още се е прилагал, като по него са направени редица специални промени (вж. съображение 33), за които е взето решение от правителството (обикновено от министъра или от междуведомствената конференция ([154])). Тези промени са ограничени главно до обхвата на задълженията за извършване на обществена услуга във времето (напр. чрез закриване на определени маршрути, включително промените, посочени в съображение 444), докато повечето от задълженията от плана за 2000—2004 г. (който напълно отразява поетите от Италия ангажименти в контекста на решението от 2001 г.) остават непроменени. Следователно, освен ако не е взето решение за промяна на конкретен елемент (напр. маршрут, честота, вид на плавателния съд) от плана за периода 2000—2004 г., разпоредбите във връзка с този план продължават да се прилагат изцяло в периода от 1 януари 2009 г. до 18 юли 2012 г. Преди 2009 г. оригиналната схема на тарифите, предвидена в първоначалното споразумение, е изменена с редица последващи актове. Въпреки това през целия срок на удължаване на споразумението не са били издадени междуведомствени наредби за по-нататъшно изменение на тарифите на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Tirrenia. Въз основа на това Комисията заключава, че задълженията за извършване на обществена услуга, които Tirrenia е трябвало да спазва през срока на удължаване на споразумението, са определени по достатъчно ясен начин.

(457) В съображения 239 и 240 от решението от 2011 г. Комисията вече отбеляза, че параметрите, необходими за изчисляване на размера на компенсацията, са предварително установени и са ясно определени. По-специално по отношение на 2009 г. в първоначалното споразумение (вж. съображения 38—40) се съдържа изчерпателен и точен списък на разходните елементи, които се вземат предвид, както и методологията за изчисляване на възвръщаемостта на инвестирания капитал за оператора. За периода от 1 януари 2010 г. до 18 юли 2012 г. съответната методология е определена в директивата на CIPE (вж. съображение 41 и следващите). По-специално в директивата на CIPE се описват подробно разходните елементи, които се вземат предвид, и възвръщаемостта на инвестирания капитал.

([154]) По отношение на оценяваните решения тази конференция е включвала Министерството на инфраструктурата и транспорта, Министерството на икономиката и финансите и Министерството на икономическото развитие.

Накрая, в закона от 2009 г. се включва максималният размер на компенсацията от 72 685 642 EUR, който се прилага след 2010 г. Освен това в първоначалното споразумение се определя, че компенсацията ще бъде изплатена на траншове, и се гарантира, че те се основават на действителните разходи и приходи, направени за предоставяне на обществената услуга. По този начин свръхкомпенсацията може да се установи и лесно да се избегне. Когато е приложимо, впоследствие държавата може да си възстанови свръхкомпенсацията от Tirrenia.

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

7.3.1.4. Продължителност на периода на възлагане

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

(460) Италия твърди, че продължителността на удължаването на срока е в съответствие с необходимия срок за амортизацията на най-важните активи, използвани при предоставянето на УОИИ. По-специално целият срок на действие на първоначалното споразумение, който е удължен, е малко над 23,5 години. Корабите, които са използвани от Tirrenia за предоставянето на обществената услуга, имат полезен живот ([155]) от 30 години (за моторни фериботи) и 20 години (за високоскоростни пътнически кораби), като през този период се амортизират. Освен това Италия припомни, че удължаването на срока от 1 януари 2009 г. до 18 юли 2012 г. е било необходимо, за да се гарантира непрекъснатостта на обществената услуга до приключването на приватизацията.

(461) Въз основа на горепосочените съображения Комисията заключава, че продължителността на периода на възлагане е обоснована в достатъчна степен и поради това е спазена въпросната точка 17 от рамката за УОИИ от 2011 г.

7.3.1.5. Съответствие с Директива 2006/111/ЕО на Комисията ([156])

(462) Съгласно точка 18 от рамката за УОИИ от 2011 г. „помощта ще се счита за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 106, параграф 2 от Договора само когато предприятието спазва условията, когато е приложимо, на Директива 2006/111/ЕО.

(463) Освен това съгласно точка 44 от рамката за УОИИ от 2011 г.: „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“.

(464) Италия припомни, че съгласно член 4 от решението от 2001 г. след 1 януари 2001 г. Tirrenia е трябвало да започне да съставя отделни сметки за всеки маршрут. По същия начин съгласно член 1, параграф 4 от решението от 2004 г. след 1 януари 2004 г. Adriatica (което през 2004 г. се слива с Tirrenia) е трябвало да започне да води отделни сметки за всеки един от маршрутите си. В контекста на решението от 2001 г. и по искане на Комисията PriceWaterhouseCoopers („PWC“) изготви проучване, възпроизвеждащо аналитичните сметки на Tirrenia за периода 1992—1999 г. В този контекст PWC е издало становище, потвърждаващо, че използваната методология за изготвяне на тези отчети е била подходяща и в съответствие с приложимата счетоводна практика. Според Италия Tirrenia и Adriatica са продължили да изготвят своите аналитични отчети на тази основа и следователно са спазили изискванията, определени в решенията от 2001 г. и 2004 г. По отношение на разглеждания период Италия предостави като доказателства и отчетите на Tirrenia за всеки отделен маршрут за 2009, 2010 и 2011 г.

([155]) Вж. решение от 30 декември 2004 г., прието от междуведомствената конференция. С това решение първоначално предвиденият срок на амортизация се удължава от 20 на 30 години — за морски фериботи, и от 15 на 20 години — за високоскоростни пътнически плавателни съдове.

([156]) 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).

(465) За 2012 г. CIN е изготвяло отчети за всеки отделен маршрут от момента, в който е започнало да предоставя услугата (в съответствие със задълженията си съгласно новото споразумение). Извънредният комисар не е изготвил такива отчети за периода от 1 януари 2012 г. до 18 юли 2012 г. тъй като приключването на приватизацията е предстояло. През цялата 2012 г. обаче извънредният комисар е предоставял на Министерството на икономическото развитие цялостни тримесечни финансови отчети. Италианските органи представиха тези отчети като доказателство. Комисията счита, че тези отчети са достатъчни, за да се докаже, че компенсацията за обществена услуга, предоставената на Tirrenia, което е в процедура по ИУ, не покрива напълно нетния разход за обществената услуга и поради това е изключено всяко възможно кръстосано субсидиране (вж. също съображение 472). Комисията посочва, че следователно двете основни цели на разделянето на сметките, т.е. избягването на свръхкомпенсация и на кръстосано субсидиране, са постигнати.

(466) Въз основа на горепосоченото и като взема предвид конкретното обстоятелство, свързано с приватизацията, Комисията стига до заключението, че изискванията, установени в точки 18 и 44 от рамката за УОИИ от 2011 г., са спазени.

7.3.1.6. Размер на компенсацията

(467) Точка 21 от рамката за УОИИ от 2011 г., гласи че „[...] размерът на компенсацията не трябва да надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задълженията за обществена услуга, включително разумна печалба“.

(468) В конкретния случай, тъй като поне част от компенсацията представлява неправомерна помощ, отпусната преди влизането в сила на рамката за УОИИ от 2011 г ([157]), в точка 69 от нея се посочва конкретно, че за целите на оценката на държавата помощ не се изисква използването на методологията на нетните избегнати разходи. Вместо това могат да се използват алтернативни методи за изчисляване на нетните разходи, необходими за изпълнението на задълженията за обществена услуга, като например методологията, основана на разпределянето на разходите. Съгласно последната методология нетните разходи ще бъдат изчислени като разлика между разходите и приходите от изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга, както е посочено и преценено 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.

(469) В решенията си от 2011 г. и 2012 г. Комисията не можа да заключи дали размерът на компенсацията е бил пропорционален, тъй като все още е имала съмнения относно квалификацията на някои обществени услуги, възложени на Tirrenia, като действителни УОИИ. Тези съмнения са разгледани в раздел 7.3.1.2. Комисията обаче изрази съмнения и 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 Tirrenia не е поемало рисковете, които обикновено се поемат при изпълнението на такива услуги.

(470) Във връзка с това Комисията припомня, че в решението от 2011 г. тя застъпи предварителното становище, че Tirrenia може да е било свръхкомпенсирано само за изпълнението на задачите за извършване на обществена услуга след 2010 г. Дори и Комисията да не изрази подобни съмнения за 2009 г., италианските органи предоставиха изчислението на размера на компенсацията за 2009 г. (т.е. 80 милиона евро), който е определен въз основа на установената в първоначалното споразумение методология. Заслужава да се отбележи, че Tirrenia е поискало приблизително 93,1 милиона евро, но Италия е отхвърлила част от разходите, тъй като не са отговаряли на условията съгласно тази методология. Въз основа на това Комисията заключава, че Tirrenia не е било свръхкомпенсирано за изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга през 2009 г.

(471) След 2010 г. рисковата премия от 6,5 % би следвало да се прилага по принцип за определяне на възвръщаемостта на капитала по формулата за WACC. Както вече беше обяснено по-горе (вж. съображение 362), Италия разясни обаче, че тъй като размерът на компенсацията е ограничен със закона от 2009 г., е решено изчисляването да се опрости чрез прилагане на фиксирана възвръщаемост на капитала от 6,5 %. Освен това Италия посочи, че поради тежкото си финансово положение на 5 август 2010 г. Tirrenia е трябвало да бъде поставено в процедура по извънредно управление. Според Италия не е било възможно пълно покриване на нетните разходи (т.е. разходите минус приходите) за обществената услуга с максималния размер на компенсацията, определен със закона от 2009 г. Следователно в периода от 1 януари 2010 г. до 18 юли 2012 г. Tirrenia е нямало да получило никаква възвръщаемост на капитала.

([157]) Както е посочено е съображение 436. Неправомерността на помощта, отпусната за другите маршрути, ще бъде разгледана по-нататък в раздел 7.3.1.8.

(472) Въз основа на представените от италианските органи отчети за всеки отделен маршрут Комисията бе в състояние да провери, че както през 2010 г., така и през 2011 г. нетните разходи за обществените услуги (без да се взема предвид възвръщаемостта на капитала), изпълнявани от Tirrenia, са надвишавали максимална сума на компенсацията от 72 685 642 EUR. Следователно през тези години Tirrenia действително не е получило никаква възвръщаемост на капитала. Тримесечните отчети за първата половина на 2012 г., изготвени от извънредния комисар, показват ясно, че дори след като се вземе предвид пропорционалната част от максималния размер на компенсацията, определен със закона от 2009 г., оперативният резултат на Tirrenia ([158]) (т.е. преди извънредните разходи) е отрицателен. Следователно може да се заключи, че и в периода от 1 януари 2010 г. до 18 юли 2012 г. Tirrenia не е получило никаква възвръщаемост на капитала. Като цяло Комисията заключава, че Tirrenia не е получило свръхкомпенсация през периода на удължаване на срока на първоначалното споразумение.

(473) 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 предоставят доказателства при искане от страна на Комисията. Те също така трябва да извършват редовни проверки или правят необходимото тези проверки да бъдат извършени в края на периода на възлагане и при всички случаи на интервали не по-дълъг от три години. Във връзка с това Комисията посочва, че италианските органи са предоставили необходимите доказателства, както е посочено по-горе (вж. съображения 464—465). В действителност всяка година Tirrenia е предоставяло на надзорното министерство своите отчети за всеки отделен маршрут, което е дало възможност на последното да преразгледа размера на компенсацията. Освен това Комисията припомня, че компенсацията е изплащана на траншове (вж. съображение 36) и че окончателното плащане е извършвано въз основа на действителните разходи и приходи за годината. Това гарантира, че размерът на компенсацията не надвишава нетните разходи за услугата (към които по принцип се добавя възвръщаемост на капитала, дори ако на практика това не е било така в разглеждания период). С цел пълнота Комисията отбелязва, че след 5 август 2010 г. присъствието на назначения от Италианската държава извънреден комисар е осигурило още една предпазна мярка срещу свръхкомпенсация. Комисията счита, че тези мерки са достатъчни за избягване и откриване на всяка възможна свръхкомпенсация.

(474) Въз основа на горепосочените елементи (вж. съображения 467—473) Комисията стига до заключението, че приложимите изисквания от раздел 2.8 (Размер на компенсацията) от рамката за УОИИ от 2011 г. са спазени.

7.3.1.7. Приоритетът за акостиране

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

(476) Във връзка с това Комисията счита, че тази мярка е предоставена, за да се даде възможност на Tirrenia да изпълнява задълженията си за извършване на обществена услуга, които представляват действителни УОИИ (вж. съображение 449). Освен това италианските органи потвърдиха, че приоритетът за акостиране е приложим само за услуги, предоставяни съгласно режима на обществена услуга (но не и например когато CIN обслужва маршрути на търговски начала през активния сезон). Комисията вече оцени подробно (вж. съображения 440—474) съвместимостта на УОИИ и свързаната с нея компенсация за Tirrenia през удължаването на срока на първоначалното споразумение. Следователно 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.

([158]) Тази част от резултата е почти изцяло обусловена от предоставянето на обществената услуга, тъй като в периода от 1 януари до 30 юни 2012 г. Tirrenia почти не е извършвало търговски дейности. Също така всички печалби или загуби, напр. от продажбите на активи, които не са свързани с обществената услуга, са отчетени като извънредни резултати.

(477) Комисията взема предвид представените от Италия аргументи, че всяко възможно парично предимство от приоритета за акостиране ще бъде ограничено (вж. съображение 191). В резултат на това рискът от свръхкомпенсация, произтичащ от тази мярка, също би бил 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 от Tirrenia проверки за свръхкомпенсация, както са описани по-горе (вж. раздел 7.3.1.6), са подходящи и за проверка на всяка възможна свръхкомпенсация, произтичаща от приоритета за акостиране.

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

7.3.1.8. Спазване на решението за УОИИ от 2005 г.

(479) Както е посочено по-горе (вж. съображение 436), средният годишен трафик през двете финансови години, предшестващи тази, през която е възложена УОИИ, надвишава 300 000 пътници по маршрутите Неапол—Палермо, Чивитавекия—Олбия и Генуа—Порто Торес. За останалите девет маршрута ([159]), обслужвани от Tirrenia съгласно първоначалното споразумение, чийто срок е удължен, този праг не е нарушен. Следователно за тези девет маршрута е спазено изискването от член 2, параграф 1, буква в) от решението за УОИИ от 2005 г. Освен това Комисията счита, че е изпълнен и член 2, параграф 2 от решението за УОИИ от 2005 г., съгласно който се изисква спазването на Регламента за морския каботаж ([160]). Въз основа на това Комисията заключава, че останалите девет маршрута могат да бъдат оценени въз основа на решението за УОИИ от 2005 г.

(480) Комисията вече установи по-горе (вж. раздел 7.3.1.3), че по отношение на срока на удължаване на първоначалното споразумение в актовете за възлагане са посочени точно определение на задълженията за извършване на обществена услуга, продължителността, съответното предприятие и съответната територия, параметрите за изчисляване, контрол и преглед на компенсацията, както и мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсация. Следователно за останалите девет маршрута е спазен член 4 (Възлагане) от решението за УОИИ от 2005 г.

(481) Освен това Комисията стигна до заключението (вж. раздел 7.3.1.6), че i) Tirrenia не е получило свръхкомпенсация през срока на удължаване на първоначалното споразумение и че италианските органи са извършвали редовни проверки, за да не допуснат получаването от страна на Tirrenia на свръхкомпенсация. Въз основа на това Комисията констатира, че по отношение на останалите девет маршрута са спазени също така член 5 (Компенсации) и член 6 (Контрол за свръхкомпенсации) от решението за УОИИ от 2005 г.

(482) Като се има предвид неразривната връзка с изпълнението на обществената услуга и с оглед на оценката по-горе (вж. раздел 7.3.1.7), предоставеният за обслужването на деветте останали маршрута приоритет за акостиране също съответства на решението за УОИИ от 2005 г.

7.3.1.9. Заключение

(483) Въз основа на оценката в съображения 432—474 Комисията заключава, че предоставената на Tirrenia компенсация за предоставяне на морски услуги съгласно удължаването на срока на първоначалното споразумение в периода от 1 януари 2009 г. до 18 юли 2012 г. 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.

([159]) С цел яснота той се отнася до смесените маршрути Генуа—Олбия—Арбатакс, Чивитавекия—Каляри—Арбатакс, Неапол—Каляри, Палермо—Каляри, Трапани—Каляри, Термоли—острови Тремити и маршрутите за товарен транспорт Ливорно—Каляри, Неапол—Каляри и Равена—Каляри.

([160]) В този контекст Комисията припомня, че тези девет маршрута представляват действителна УОИИ (вж. раздел 7.3.1.2) и отговарят на изискванията за задължения за извършване на обществена услуга, установени с Регламента за морския каботаж. Освен това Комисията прие удължаването на срока на първоначалното споразумение на Tirrenia с оглед на процеса на приватизация на това дружество и поради това мотивираното ѝ становище от 21 юни 2012 г. не се отнася до Tirrenia (вж. съображение 121).

(484) Това също така се основава на оценката в съображения 479—481, че предоставената на Tirrenia компенсация и приоритетът за акостиране за обслужването на девет маршрута ([161]) през срока на удължаване на споразумението също са съвместими с вътрешния пазар и са изключени от задължението за предварително уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2005 г.

7.3.2. *Неправомерно продължаване на помощта за оздравяване за Tirrenia*

(485) Въз основа на Решението от 2010 г. помощта за оздравяване за Tirrenia, доколкото е ограничена до шестмесечния срок, изтекъл на 28 август 2011 г., е била съвместима с вътрешния пазар. В съответствие с Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. обаче в срок от шест месеца Италия е трябвало или да предостави на Комисията доказателство, че заемът е бил изплатен изцяло и/или че гаранцията е била отменена, или да съобщи ii) план за преструктуриране (или ликвидация).

(486) Гаранцията е била поискана на 11 юли 2011 г. и на 18 септември 2012 г. Tirrenia е изплатило единствено цялата сума, дължима на държавата (вж. съображение 59). Следователно Италия не бе в състояние да предостави доказателство, че заемът е бил изплатен изцяло и/или че гаранцията е била отменена в рамките на шестмесечния срок, който е изтекъл на 28 август 2011 г.

(487) Според предоставената от Италия информация (вж. раздел 4.2.) в хода на официалната процедура по разследване планът за ликвидация на Tirrenia е бил достъпен на уебсайта на Tirrenia, което е в процедура по ИУ, дълго преди изтичането на шестмесечния срок, установен в Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. Освен това Италия твърди, че през цялото време тя е информирала Комисията за напредъка на процеса на приватизация на бизнес поделението на Tirrenia.

(488) Информацията в преписката на Комисията потвърждава, че италианските органи наистина са информирали Комисията относно продължаващата към онзи момент приватизация на бизнес поделението на Tirrenia. Освен това Италия е потвърдила и намерението на Tirrenia да възстанови помощта за оздравяване преди изтичането на шестмесечния срок, като използва постъпленията от тази приватизация. Италианските органи обаче не са представили официално на Комисията план за преструктуриране или ликвидация. Към онзи момент Комисията не е била уведомена, че планът за ликвидация е публикуван на уебсайта на Tirrenia, което е в процедура по ИУ. Също така фактът, че Комисията е била уведомена за процеса на приватизация на бизнес поделението на Tirrenia, не може да замести официалното представяне на план за ликвидация. По-специално Комисията е трябвало да получи възможност да прецени дали планът за ликвидация е в съответствие с Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. и поради това той е следвало да бъде официално представен от Италия.

(489) Освен това Комисията посочва, че на 5 октомври 2011 г. тя е изпратила писмо, в което иска от Италия да потвърди, че е спазила изискванията на Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2004 г. и Решението от 2010 г. На 28 ноември 2011 г. Комисията изпрати на Италия напомнително писмо и получи отговор от италианските органи на 12 декември 2011 г. Следователно, що се отнася до Комисията, до последната посочена дата (и следователно след изтичането на шестмесечния срок) Италия не е представила нито i) доказателство, че заемът е изплатен изцяло и/или че гаранцията е била отменена, нито ii) план за преструктуриране (или ликвидация).

(490) В отговор на писмото на Комисията от 5 октомври 2011 г. Италия потвърди, че намерението ѝ е било да получи плащането преди 28 август 2011 г., но че процесът на приватизация е бил забавен поради необходимостта сливането на бъде разрешено от Комисията. Тъй като постъпленията от приватизацията са били необходими, за да се плати на държавата, това плащане следователно не е могло да бъде извършено преди изтичането на срока на 28 август 2011 г. Комисията отбелязва, че в писмото си от 12 декември 2011 г. италианските органи изобщо не посочват плана за ликвидация на Tirrenia, който според техните по-късни становища вече е бил публично достояние преди 28 август 2011 г. В действителност Италия само се е опитвала да обясни защо изплащането не е могло да бъде направено преди изтичането на шестмесечния срок. Ако обаче италианските органи са били представили план за преструктуриране или ликвидация пред Комисията преди 28 август 2011 г., те не е трябвало да предоставят каквито и да е обяснения. Комисията приема това като допълнително доказателство, че Италия не е представила план за преструктуриране или ликвидация в рамките на необходимия шестмесечен срок.

([161]) Вж. бележка под линия 159 за точните маршрути.

(491) С оглед на горепосоченото дори и Комисията да е била уведомена за процеса на приватизация, но не и за подробен план за ликвидация, Италия не е изпълнила ангажимента си от Решението от 2010 г. да съобщи на Комисията план за преструктуриране (или ликвидация) в рамките на шест месеца след предоставянето на разрешение за помощта за оздравяване. В резултат на това от момента на изтичане на 28 август 2011 г. на шестмесечния срок помощта за оздравяване трябва да се счита за неправомерна и несъвместима помощ. Комисията счита, че неправомерно продължената помощ за оздравяване не може да се счита за съвместима и на други основания, тъй като не отговаря нито на съответните условия от Насоките за оздравяване и преструктуриране, нито на тези от рамката за УОИИ от 2011 г. ([162])

(492) В действителност във въпросния случай Комисията посочва, че неправомерното продължаване на помощта за оздравяване не е предоставено за действителна и правилно дефинирана услуга от общ икономически интерес, както се изисква в точка 12 от рамката за УОИИ от 2011 г. Tirrenia вече е получило компенсация за предоставянето на обществени услуги въз основа на първоначалното споразумение (чийто срок е удължен), докато за помощта за оздравяване е представено уведомление и тя е одобрена като временна мярка за оздравяване, а не като компенсация за извършване на УОИИ. Следователно тя не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на рамката за УОИИ от 2011 г.

(493) Предвид гореизложеното Комисията отбелязва като положителен факт, че Tirrenia, което е в процедура по ИУ, вече е възстановило сума в размер на 25 852 548,93 EUR на 18 септември 2012 г. Това плащане надхвърля сумата от 25 203 063,89 EUR, дължима на държавата към 11 юли 2011 г. Въпреки това, тъй като неправомерното продължаване на помощта за оздравяване е било несъвместимо, изплащането трябва да включва поне сума, равна на приложимата лихва по възстановяване. Ако лихвата, платена от Tirrenia, което е в процедура по ИУ, не е била достатъчна, оставащият размер от лихвата все пак ще трябва да бъде възстановен.

7.3.3. *Възможно използване за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на кораби*

(494) Предвид факта, че възможното използване за целите на ликвидността на средствата, предназначени за модернизация на корабите, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, неговата съвместимост трябва да бъде оценена с оглед на изключенията, определени в параграфи 2 и 3 от този член и в член 106, параграф 2 от ДФЕС.

(495) Комисията отбелязва, че Tirrenia е квалифицирано като дружество в затруднено положение поне от 5 август 2010 г. — датата, на която то е допуснато до процедурата по извънредно управление. На същата дата е приета наредбата-закон, която позволява използването на мярката. Доколкото е известно на Комисията, за първи път средствата са били използвани за ликвидни цели на 12 август 2010 г., когато Banca Carige използва 4 657 005,35 EUR за компенсиране на два дълга на Tirrenia към нея (вж. съображение 110). Следователно тази мярка трябва по принцип да бъде оценявана въз основа на Насоките за оздравяване и преструктуриране.

(496) Дори и тази мярка да е била предоставена преди влизането в сила на 1 август 2014 г. на Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г., съгласно точка 139 от тези насоки, когато проучва помощ за доставчици на УОИИ в затруднено положение, като например Tirrenia, Комисията ще прилага разпоредбите на глава 5 от Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г. независимо от датата на предоставяне на помощта.

(497) Комисията отбелязва, че Италия никога не е предоставила информация за възможното използване за целите на ликвидността на средствата, предназначени за модернизация на корабите, за разлика от мярката за оздравяване, одобрена в решението за 2010 г. Следователно Tirrenia така и не е изплатило на държавата средствата за модернизация на корабите, използвани за целите на ликвидността, в рамките на шестмесечния срок, определен в Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г. И накрая, както е разяснено по-горе (вж. раздел 7.3.2), Италия не е представила на Комисията план за преструктуриране или план за ликвидация за Tirrenia. Следователно Комисията заключава, че използването за целите на ликвидността на средствата, предназначени за модернизация на корабите, не може да се разглежда като съвместима помощ за преструктуриране въз основа на Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г.

([162]) Дори и тази помощ да е била предоставена преди влизането в сила на Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г., съгласно точка 139 от тези насоки, когато проучва помощ за доставчици на УОИИ в затруднено положение, като например Tirrenia, Комисията трябва да прилага разпоредбите на Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г. независимо от датата на предоставяне на помощта. Когато Комисията оценява съгласно Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г. съвместимостта на помощ, предоставена на доставчици на УОИИ в затруднено положение преди 31 януари 2012 г., тази помощ ще се счита за съвместима с вътрешния пазар, ако съответства на разпоредбите на рамката за УОИИ от 2011 г., с изключение на точки 9, 14, 19, 20, 24, 39 и 60.

(498) Когато по силата на точка 9 от рамката за УОИИ Комисията оценява съгласно Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г. съвместимостта на помощта, предоставена на доставчици на УОИИ в затруднено положение преди 31 януари 2012 г. — датата на влизане в сила на рамката за УОИИ от 2011 г. — тази помощ ще се счита за съвместима с вътрешния пазар, ако съответства на разпоредбите на рамката за УОИИ, с изключение на точки 9, 14, 19, 20, 24, 39 и 60 ([163]).

(499) Във въпросния случай Комисията посочва, че съгласно настоящата мярка Tirrenia е можело да използва средствата за покриване на нуждите си от ликвидност само временно. В действителност Tirrenia е трябвало да попълни тези целеви средства, така че те да могат да бъдат използвани за първоначалното им предназначение, т.е. за заплащане на необходимите модернизации на корабите на Tirrenia. Тези модернизации са били необходими за изпълнение на новите международни стандарти за безопасност и следователно са били определящи за способността на корабите на Tirrenia да изпълняват задълженията за извършване на обществена услуга. На практика обаче Tirrenia не е спазило горепосоченото изискване и е платило само за модернизациите на плавателния съд Clodia. В резултат на това модернизацията на другите въпросни кораби е трябвало да бъде заплатена от собствените средства на CIN. Следователно дори и тази мярка да е представлявала компенсация за обществена услуга, което не е доказано от Италия, като нито попълва средствата за изплащане на модернизацията на корабите ([164]), нито ги възстановява на държавата Tirrenia фактически би се възползвало от несъвместима свръхкомпенсация. Следователно Комисията счита, че тази мярка не може да бъде обявена за съвместима въз основа на рамката за УОИИ от 2011 г.

(500) С цел пълнота Комисията отбелязва, че изключенията, предвидени в член 107, параграф 3, букви а), б), г) и д) от ДФЕС, не са приложими и по отношение на тази мярка.

(501) Ето защо Комисията заключава, че сумата от 11 421 300 EUR ([165]), която нито е била използвана за плащане за модернизациите на корабите, нито е била възстановена на държавата, представлява оперативна помощ, намаляваща разходите, които в противен случай Tirrenia би трябвало да покрие от собствените си ресурси, и следователно е несъвместима с вътрешния пазар ([166]). Комисията отбелязва, че тази помощ е била реално на разположение на бенефициера от датата на влизане в сила на закона от 2010 г., т.е. 6 октомври 2010 г.

7.3.4. *Освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация*

(502) По-горе Комисията заключи (вж. съображения 416—426), че освобожданията от i) косвени данъци върху операции и актове, свързани с прехвърлянето на Caremar, Saremar, Toremar и бизнес поделението на Tirrenia на съответните приобретатели, и от ii) корпоративен подоходен данък върху постъпленията от продажбата на бизнес поделението на Tirrenia на CIN, които са предоставени със закона от 2010 г., представляват държавна помощ за Tirrenia.

(503) И в двата случа помощта е равна на обичайно дължимия данък за тези видове сделка. Следователно съвместимостта на тази помощ трябва да бъде оценена с оглед на изключенията, определени в член 107, параграфи 2 и 3 от ДФЕС и в член 106, параграф 2 от ДФЕС.

(504) Комисията счита, че нито едно от тези изключения не може да бъде определено за съвместимо въз основа на някоя от дерогациите, предвидени в член 107, параграфи 2 и 3 от ДФЕС.

(505) Освен това по отношение на прехвърлянето на бизнес поделението на Tirrenia на CIN Комисията отбелязва, че към момента на приемане на настоящото решение Tirrenia, което е в процедура по *ИУ*, вече не извършва УОИИ. Следователно не може да се прави позоваване и на основанията за съвместимост, установени в член 106, параграф 2 от ДФЕС.

(506) Що се отнася до прехвърлянията на регионите, Комисията отбелязва, че помощта, изплатена чрез това освобождаване от данъци, е еднократна мярка, свързана с прехвърляне на активи с оглед на реорганизацията и последващата приватизация на Tirrenia Group. В този контекст Комисията счита, че тя не е неразривно свързана с УОИИ, извършвана от Tirrenia, и следователно не трябва да се оценява на базата на същото основание за съвместимост. В действителност такова освобождаване не е свързано с изпълнението на услугите от общ икономически интерес, както е определено в първоначалното споразумение, което е било в сила, когато са извършени прехвърлянията (ноември 2009 г.). Следователно за тези прехвърляния също не могат да се използват основанията за съвместимост, установени в член 106, параграф 2 от ДФЕС.

([163]) Вж. точка 140 от Насоките за оздравяване и преструктуриране от 2014 г.

([164]) С изключение на модернизациите на плавателния съд Clodia, които са платени от Tirrenia.

([165]) Както е разяснено в съображение 192, от 12 051 900 EUR, предоставени за извършване на модернизации на корабите, необходими за спазване на международните стандарти за безопасност, Tirrenia е използвало ефективно само 630 600 EUR за плащане на модернизациите на плавателния съд Clodia.

([166]) Решение от 14 февруари 1990 г., *Франция/Комисия*, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, точка 41.

(507) Поради това Комисията заключава, че освобождаванията от данъци на Tirrenia представляват оперативна помощ, намаляваща разходите на Tirrenia, което е в процедура по ИУ, които в противен случай то е трябвало да покрие от собствените си ресурси, и поради това са несъвместими с вътрешния пазар ([167]).

7.3.5. Заключение относно съвместимостта на помощта

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

— компенсацията, предоставена на Tirrenia, и приоритетът за акостиране за обслужването на морските маршрути през периода 1 януари 2009—18 юли 2012 г. са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС, рамката за УОИИ от 2011 г. и, по отношение на девет ([168]) от дванадесетте маршрута, също и съгласно решението за УОИИ от 2005 г.,

— помощта за оздравяване за Tirrenia е била неправомерно продължена в периода 11 юли 2011—18 септември 2012 г. (когато е била възстановена) и е несъвместима с вътрешния пазар,

— използването за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на кораби, представлява оперативна помощ за Tirrenia. Тази помощ е несъвместима с вътрешния пазар,

— освобождаването на Tirrenia от косвени данъци върху операции и актове, свързани с прехвърлянето на Caremar, Saremar и Toremar и бизнес поделението на Tirrenia на съответните приобретатели, представлява несъвместима оперативна помощ за Tirrenia. Освобождаването на Tirrenia от корпоративен подоходен данък върху постъпления от продажбата на бизнес поделението на Tirennia на CIN представлява несъвместима оперативна помощ за Tirrenia.

7.4. **Отговор на становищата на Grimaldi**

(509) Както е посочено по-горе (вж. раздел 6), Grimaldi изпрати до Комисията и до италианските органи няколко становища. Тези становища бяха подадени след изтичането на сроковете за представяне на мнения от заинтересовани трети страни относно решението от 2011 г. и решението от 2012 г. Освен това, въпреки че Grimaldi е посочило, че е конкурент на CIN и следователно е можело да се квалифицира като заинтересована страна, то не е попълнило задължителния формуляр за жалба, посочен в член 24, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2015/1589. Комисията посочва също така, че някои от твърденията на Grimaldi не могат да бъдат разгледани в настоящото решение, тъй като не са включени в обхвата на официалната процедура по разследване.

(510) Независимо от гореизложеното Комисията отбелязва по отношение на изложените в становищата на Grimaldi твърдения, следното:

— твърденията относно злоупотребата с господстващо положение съгласно член 102, буква б) от ДФЕС са разследвани от националния компетентен орган AGCM и първоначално са посочени в решението му № 27053 от 28 март 2018 г. (към датата на приемане на настоящото решение делото остава висящо след частичната отмяна на това решение от TAR — вж. съображение 279),

— Комисията установи, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на CIN въз основа на новото споразумение, не представлява държавна помощ, тъй като изпълнява четирите критерия по делото Altmark. Оценката на Комисията показва, че всеки от обслужваните от CIN маршрути съгласно режима на обществена услуга се определя за действителна УОИИ ([169]) (вж. съображение 348) и че CIN не е било свръхкомпенсирано (вж. съображение 366),

— съгласно новото споразумение CIN е задължено всяка година да представя на Министерството на транспорта отчетите си за управление, за да бъдат подложени на преглед. Тези отчети са разделени по маршрут, заверени са от независим одитор и гарантират, че разходите и приходите от дейностите за обществена услуга са разделени от търговските дейности. Комисията получи копие от тези отчети,

([167]) Вж. бележка под линия 166.

([168]) Вж. бележка под линия 159 за точните маршрути.

([169]) Твърдението на Grimaldi, че други оператори са предоставяли услуги, считани за еквивалентни на тези, предоставяни от CIN съгласно новото споразумение, не може да бъде прието поради няколко причини. По-специално Grimaldi не е оценило положението на конкурентите към момента на възлагането на услугата на CIN, а вместо това се позовава на решението на AGCM, което е насочено главно към положението след 2015 г. Освен това дори и към момента на възлагане на услугата на CIN да е била извършвана дейност и от друг оператор, Grimaldi не е доказало, че това се отнася до услуги, еквивалентни на тези, предоставяни от CIN. В действителност предлаганите от тези други оператори услуги могат да бъдат ограничени само до активния сезон, могат да имат различна честота или може да не са свързани точно със същите пристанища. Следователно не е доказано, че предоставяните от други оператори услуги са достатъчни да задоволят определените в новото споразумение нужди от обществена услуга.

— забавянето на плащането на част от отложената цена за бизнес поделението на Tirrenia е предмет на национално съдебно производство, образувано от Tirrenia, което е в процедура по ИУ,

— предложеното сливане между CIN и Moby изглежда не повдига никакви въпроси, свързани с държавната помощ, тъй като полученото в резултат на сливането дружество все още може да поддържа отделни сметки за своите дейности за извършване на обществена услуга и за търговските си дейности,

— новото споразумение предвижда санкции за нарушаване от страна на CIN на задълженията му по него и следователно всякакви предполагаеми нарушения (например увеличения на цените) са въпрос, който следва да се разглежда от националните органи.

8. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(511) Комисията счита, че Италия неправомерно е привела в действие някои от разглежданите мерки за помощ в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз. Въз основа на горепосочената оценка Комисията реши, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на Tirrenia в рамките на удължаването на срока на първоначалното споразумение, е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС. Освен това, тъй като приоритетът за акостиране е неразривно свързан с изпълнението на УОИИ от Tirrenia, тази мярка също е съвместима с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС. За девет от дванадесетте въпросни маршрута, предмет на обществена услуга, Италия е била освободена от задължението за предварително уведомяване, предвидено в член 108, параграф 3 от ДФЕС, тъй като предоставената на Tirrenia компенсация за обществена услуга и приоритетът за акостиране, предоставен за обслужване на тези девет маршрута, са в съответствие с решението за УОИИ от 2005 г.

(512) Помощта за оздравяване за Tirrenia, която е била неправомерно продължена в периода от 11 юли 2011 г. до 18 септември 2012 г., обаче е несъвместима с вътрешния пазар. Освен това използването за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизации на корабите, представлява оперативна помощ за Tirrenia, която е несъвместима с вътрешния пазар. Накрая, освобождаването от косвени данъци върху операции и актове, свързани с прехвърлянето на Caremar, Saremar, Toremar и бизнес поделението на Tirrenia на съответните приобретатели, и от корпоративен подоходен данък от продажбата на бизнес поделението на Tirrenia на CIN също представлява оперативна помощ за Tirrenia, която е несъвместима с вътрешния пазар.

(513) Настоящото решение не се отнася до и не засяга други въпроси, обхванати от решенията от 2011 г. и 2012 г. ([170]), или представени на вниманието на Комисията от заинтересованите страни в хода на разследването, започнато съгласно тези решения.

9. **ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ**

(514) В съответствие с Договора за функционирането на Европейския съюз и постоянната практика на съдилищата на Съюза Комисията е компетентна да реши, че съответната държава членка трябва да измени или отмени държавна помощ, когато установи, че тя е несъвместима с вътрешния пазар ([171]). Съгласно установената практика на съдилищата на Съюза наложеното на дадена държава членка с решение на Комисията задължение за отмяна на несъвместима с вътрешния пазар помощ има за цел възстановяване на съществувалото преди това положение ([172]).

(515) В този контекст съдилищата на Съюза са постановили, че целта е постигната, когато бенефициерът е изплатил сумите, предоставени чрез неправомерна помощ, като по този начин се е отказал от предимството, с което се е ползвал спрямо конкурентите си на вътрешния пазар, и ситуацията отпреди плащането на помощта е възстановена ([173]).

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

(517) По този начин с оглед на факта, че въпросните мерки са били приведени в действие в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз и следва да се считат за неправомерна и несъвместима помощ, те се възстановяват с цел възстановяване на съществувалото преди предоставянето им положение на вътрешния пазар. Възстановяването следва да обхваща времето от датата, на която помощта е предоставена на разположение на бенефициера, до ефективното ѝ възстановяване. Върху сумата, която трябва да се възстанови, се начислява лихва до ефективното ѝ възстановяване.

([170]) Вж. съображения 1 и 5 от настоящото решение.
([171]) Решение от 12 юли 1973 г., *Комисия/Германия*, C-70/72, EU:C:1973:87, точка 13.
([172]) Решение от 21 март 1990 г., *Белгия/Комисия*, C-142/87, EU:C:1990:125, точка 66.
([173]) Решение от 17 юни 1999 г., *Белгия/Комисия*, C-75/97, EU:C:1999:311, точки 64 и 65.

(518) В настоящия случай срещу бенефициера на помощта — Tirrenia, което е в процедура по *ИУ*, вече е образувано производство по несъстоятелност. Следователно ефективното възстановяване може да бъде постигнато чрез регистриране на вземането, свързано с подлежащата на събиране помощ, в списъка на предявените вземания ([174]). В този случай регистрирането на вземането трябва да бъде последвано от i) събиране на пълната сума, подлежаща на събиране, или, ако това не може да бъде постигнато, ii) закриване на предприятието и окончателното прекратяване на неговите дейности

(519) Посочената в съображение 508 несъвместима държавна помощ, предоставена на Tirrenia, трябва да бъде възстановена на Италия в степента, до която е изплатена. По-специално помощта, която трябва да бъде възстановена, се определя, както следва:

а) главницата на помощта за оздравяване, т.е. 25 203 063,89 EUR, плюс лихвата по възстановяване, начислена от датите на плащане на двата транша по заема и от датата, на която BIIS е задействала държавната гаранция (т.е. 28 февруари 2011 г. за първия транш от 20 000 000 EUR, 23 март 2011 г. за втория транш от 5 000 000 EUR и 11 юли 2011 г. за сумата от 203 063,89 EUR), до пълното възстановяване. Комисията отбелязва, че главницата на помощта и част от лихвата по възстановяване вече са изплатени от бенефициера;

б) средствата за модернизация на кораби, които са били използвани за целите на ликвидността, т.е. 11 421 300 EUR, плюс лихвата по възстановяване, начислена от датата на влизане в сила на закона от 2010 г., т.е. 6 октомври 2010 г., до пълното възстановяване;

в) доколкото косвените данъци върху операциите и актовете, свързани с прехвърлянето на Caremar, Saremar и Toremar съответно на регионите Кампания, Сардиния и Тоскана, както и прехвърлянето на бизнес поделението на Tirrenia на CIN се заплащат от продавача, главницата на помощта се равнява на данъците, които обикновено се дължат за тези видове сделки. Италия предоставя списък на всички документи, по отношение на които е налице ефективно освобождаване от данъци, и изчислява обичайно дължимите данъци. Към тези суми се добавя лихва по възстановяване, начислена от датата(датите) на официалните документи, за които важи освобождаването от данъци, до пълното възстановяване.

(520) Освен това Италия не освобождава постъпленията от продажбата на бизнес поделението на Tirrenia на CIN от корпоративния подоходен данък, който трябва да се плати от Tirrenia, което е в процедура по *ИУ*.

10. **ИКОНОМИЧЕСКА ПРИЕМСТВЕНОСТ**

(521) Когато е налице продажба или прехвърляне на бенефициера на неправомерна и несъвместима държавна помощ, задължението за възстановяване на помощта може да бъде разширено, така че да обхване други предприятия, на които са прехвърлени дялове или стопанската дейност на бенефициера ([175]). В случай на сделка с акции, когато бенефициерът все още съществува, извършва дейност на пазара и просто са променени собствениците му, задължението за възстановяване на помощта остава за бенефициера. В случай на сделка с активи, когато друго предприятие продължава стопанската дейност с някои или с всички активи на първоначалния бенефициер, това друго предприятие следва да се счита за бенефициер на държавната помощ, при условие че структурата на прехвърляне или продажба води до заключението, че е налице икономическа приемственост между двете дружества.

(522) За разлика от това, когато може да се докаже, че независимо от прехвърлянето на някои или на всички активи от неправомерната помощ се е възползвал първоначалният бенефициер, а дружеството приобретател извършва съществено различна дейност, възстановяването ще продължи да бъде задължение на първоначалния бенефициер на помощта. Съгласно съдебната практика, за да се прецени дали е налице икономическа приемственост, могат да се вземат предвид следните фактори: обхватът на прехвърлянето (активи и пасиви, запазване на работната сила, групи активи), цената на прехвърлянето, самоличността на собствениците на предприятието приобретател и на предприятието прехвърлител, моментът на извършване на прехвърлянето (след началото на разследването, откриването на процедурата или окончателното решение) и икономическата логика на сделката ([176]).

([174]) Националното законодателство урежда реда на вземанията за държавна помощ в списъка на предявените вземания, при условие че редът съответства на принципа на ефективност и на принципа на равностойност. Вж. точка 64 от Известие на Комисията относно събирането на неправомерна и несъвместима държавна помощ, C 247, 23 юли 2019 г. При всички случаи държавната помощ не може да бъде класирана по-ниско от обикновените необезпечени вземания. Окончателното регистриране на вземане за държавна помощ също така спира начисляването на допълнителна лихва по възстановяване.

([175]) Решение от 21 март 1991 г., *Италия/Комисия*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991: точка 136.

([176]) Решение от 24 септември 2019 г., *Fortischem a.s.*/Комисия, T-121/15, ECLI:EU:T:2019:684, точка 208.

(523) Съгласно същата съдебна практика горепосочените фактори могат да бъдат взети предвид в различна степен в зависимост от специфичните характеристики на въпросния случай. От това следва, че Комисията не е задължена да взема предвид всички тези фактори, както е показано с използването на израза „могат да се вземат предвид“ ([177]) и с оглед на факта, че не съществува йерархия между тези фактори. По-специално в разглеждания случай Комисията счита, че при оценката на икономическата приемственост следва да се отчита особеният характер на сделката между Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и CIN, която се отнася до приватизацията на част от публично предприятие чрез тръжната процедура за осемгодишен договор за обществена услуга, в комбинация с активите, необходими за предоставянето на посочените в този договор услуги от общ икономически интерес.

(524) За да прецени дали е налице икономическа приемственост между Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и CIN, и следователно да установи дали последното следва да носи отговорност за възстановяване на несъвместимата помощ, предоставена на първото, Комисията приложи горепосочените показатели към конкретните обстоятелства, свързани с въпросния случай.

10.1. **Обхватът на прехвърлянето**

(525) Този показател се отнася до степента на прехвърляне на съществуващите активи и пасиви, включително договорните отношение със служителите и доставчиците, от Tirrenia di Navigazione (по-късно в процедура по ИУ) на CIN. В началото следва да се отбележи, че никой от съществуващите пасиви не е прехвърлен: те са изцяло отговорност на Tirrenia, което в процедура по ИУ, и продължават да са негова отговорност към момента на приемане на настоящото решение. В действителност прехвърлянето е довело до пълното отписване на всяко вземане по прехвърлените активи, като например ипотеки, запори и декларации за приоритет.

(526) Освен това, що се отнася до активите, Комисията отбелязва на първо място, че процедурата за продажба на бизнес поделението на Tirrenia е последвана от неуспешен опит за цялостна приватизация на Tirrenia di Navigazione, заедно с всичките му активи и пасиви, включително и неговото дъщерно дружество Siremar. Вторият, вече успешен опит за приватизация, е включвал само активите, счетени за необходими за задълженията за извършване на обществена услуга, и свързаните договорни отношения с доставчици, които са с различен и по-тесен обхват в сравнение с първия опит (приблизително 45% по отношение на броя на корабите). Тези активи, които не са счетени за необходими за предоставянето на задължения за извършване на обществена услуга, са били продадени отделно чрез различни и несвързани тръжни процедури и са включвали кораби, недвижими имоти както в Италия, така и в чужбина, и сбирка с художествени произведения. Освен това дъщерното дружество на Tirrenia — Siremar е продадено чрез отделна тръжна процедура. Тъй като Siremar е обслужвало няколко маршрута, свързващи Сицилия с други по-малки острови, и е разполагало с голям персонал и няколко кораба, това разделяне допълнително е намалило обхвата на дейностите на бизнес поделението на Tirrenia в сравнение с първоначалното дружество Tirrenia di Navigazione.

(527) От друга страна, Комисията посочва, че марката Tirrenia е била включена в обхвата на прехвърлянето и стойността ѝ е била включена в платената от CIN пазарна цена.

(528) Накрая, Комисията отбелязва също, че що се отнася до персонала, не е било налице прехвърляне на трудови договори от Tirrenia, което е в процедура по ИУ, към CIN. В действителност съгласно член 2112 от Граждански кодекс на Италия в случай на прехвърляне на стопанската дейност съществуващите трудови договори продължават да са в сила и за купувача, като всеки служител запазва всички произтичащи от тях права. Съгласно Наредба-закон 270/1999 обаче този обичаен режим не е приложим към прехвърлянето на поделение на дружество, предмет на процедура по извънредно управление, което предоставя основни обществени услуги. От друга страна, новият собственик е задължен да наеме персонала, който е необходим за предоставяне на услугата, и да се въздържа от колективни уволнения за срок от две години (вж. съображение 160). Комисията отбелязва, че макар че съгласно общото правило е предвидена очевидна приемственост на персонала между Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и CIN, това изключение на практика е позволило на първото дружество да прекрати всички договори със своите служители. Впоследствие CIN е договорило нови договорни условия със синдикалните организации и е предложило нови договори само на онези служители, които действително са работели по изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, като е спазвало напълно приложимото трудово законодателство.

(529) В действителност задължението за запазване на броя на служителите е установено с общ закон (вж. съображение 528) и следователно то трябва да бъде спазвано от италианските органи при подготвянето на процедурата по продажба. Въпреки това дори и да не е съществувало това правно задължение Комисията отбелязва, че за корабоплаването е

([177]) Решение от 28 март 2012 г., *Ryanair/Комисия*, T-123/09, ECLI:EU:T:2012:164, точка 156.

необходим задължителен минимален брой служители за обслужване на корабите с много специфичен набор от умения, както е посочено в таблиците за набиране на екипаж (вж. съображение 175). В действителност в настоящия случай, за да изпълнява задълженията си, след като му е възложено новото споразумение, CIN е трябвало да наеме в рамките на кратък срок над 1 200 служители. Ето защо е много вероятно CIN да е наело повечето от служители на Tirrenia, което в процедура по ИУ, дори и да не е било задължено да предлага трудови договори, от съображения за целесъобразност и за намаляване на разходите за набиране на персонал.

(530) Във връзка с това Комисията заключава, че макар и фактически да е била налице приемственост на персонала, последното се е дължало на фактическите обстоятелства по случая (т.е. обхвата на прехвърлянето) и на приложимото трудово законодателство. От друга страна, на CIN са прехвърлени само част от активите на Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и нито един от пасивите.

10.2. **Цената за прехвърлянето**

(531) Съгласно установената съдебна практика прехвърлянето на активите на цена под пазарната също би било показател за икономическа приемственост между ликвидираното дружество, което е длъжно да възстанови помощта на държавата, и новосъздаденото дружество. В този случай Комисията посочва, че активите са прехвърлени в резултат на тръжна процедура, която е бил открита, прозрачна и недискриминационна в достатъчна степен, така че да се получи пазарна цена, както е посочено в раздел 7.1.3.4 по-горе. Няма доказателства, че съвместното обявяване на търг на активите и договора за обществена услуга е имало отрицателно въздействие върху резултата от тръжната процедура. Напротив, Италия е доказала, че когато за няколко от корабите на Tirrenia и Siremar са организирани отделни тръжни процедури, те е можело да бъдат продадени само на цената за скрап. В действителност наложените по отношение на продажбата условия, като например изискването за поддържане на достатъчно равнище на персонала за срок от две години, не е понижило цената, както е установено в доклада на Ecorys ([178]). Освен това дори платената в крайна сметка цена да е била по-ниска поради отлагане на част от плащането в сравнение с тази, определена в независимата експертна оценка, предоставена от Banca Profilo, такова отлагане е неразделна част от динамиката на тръжната процедура, в контекста на която всички останали участници в тръжната процедура са имали възможност да предложат оферта като тази на CIN с подобни условия за плащане ([179]). Всъщност съгласно установена съдебна практика резултатът от открита и прозрачна тръжна процедура е дори по-точен от всяка експертна оценка ([180]).

(532) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че обстоятелствата по прехвърлянето изключват прехвърлянето на CIN на всякакво икономическо предимство, получено от Tirrenia, което е в процедура по ИУ.

10.3. **Самоличността на собствениците**

(533) Когато прехвърлянето на активите се извършва между два свързани субекта, това е явен знак, че целта на прехвърлянето може да бъде заобикаляне на задължението за възстановяване на помощта, определена като неправомерна и несъвместима в решение на Комисията. В настоящия случай Комисията посочва, че между Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и CIN е нямало и няма никакъв вид връзки. Първото е било публично предприятие, което в крайна сметка се е притежавало изцяло от Министерството на финансите и икономиката ([181]). Последното първоначално е било консорциум от частния сектор, в който са участвали както съществуващ фериботен оператор (Moby), така и три фонда. Всички страни в този консорциум са били частноправни субекти ([182]). Следователно Комисията посочва, че Tirrenia, което е в процедура по ИУ, не може да упражнява контрол върху CIN, и обратно.

10.4. **Моментът на извършване на прехвърлянето**

(534) Когато прехвърлянето на активите се състояло след приемането на решение на Комисията, в което се изразяват съмнения по отношение на съвместимостта на помощ, която вече е била предоставена, това е друг показател, че това прехвърляне може да е било подготвено, за да се заобиколи разпореждане за възстановяване. В настоящия случай Комисията отбелязва, че публикуването на поканата за заявяване на интерес е станало на 15 септември 2010 г., докато подписването на договора за продажба с CIN се е състояло на 25 юли 2011 г. От друга страна, решението на Комисията да открие официална процедура по разследване е прието на 5 октомври 2011 г. Това решение се отнася,

([178]) Вж. съображение 99.
([179]) Вж. съображение 384.
([180]) Вж. съображение 391.
([181]) Вж. съображение 13.
([182]) Фактът, че по-късно Onorato Partecipazioni е придобило пълна собственост и контрол върху Moby и CIN (вж. също съображение 82) не променя този факт.

наред с другото, до приватизацията на поделението на Tirrenia. Освен това Комисията е разширила обхвата на официалното разследване, наред с другото, до новото споразумение, подписано от CIN на 7 ноември 2012 г. ([183]). Дори прехвърлянето да е окончателно приключено едва на 19 юли 2012 г., това се е дължало на необходимостта от одобрение от страна на Комисията на сливането. Комисията обаче посочва, че на 25 юли 2011 г. договорът за продажба вече е бил валиден и обвързващ дори и ако самоличността на една от страните да е била променена частично по-късно, за да се премахнат опасенията във връзка с конкуренцията, възникнали в хода на сливането. Не може да се оспорва фактът, че когато страните са подписали договора, те не са знаели, че няколко месеца по-късно Комисията ще открие официално разследване, още по-малко неговото съдържание, за да преценят риска за всяка страна и да решат да прехвърлят активите, за да обезсилят такова разследване с каквато и да е цел. Това е валидно за мерките, описани в решението от 2011 г., и още повече за мерките, описани в решението от 2012 г., което е прието след приключването на продажбата и възлагането на новото споразумение на CIN.

(535) Освен това Комисията отбелязва, че Италия е информирала Комисията достатъчно отрано за намерението си да продаде бизнес поделението на Tirrenia в пакет с новото споразумение в контекста на дискусиите с Комисията за прилагането на Регламента за морския каботаж (вж. също раздел 2.4). Освен това от съображения за правна сигурност Италия е уведомила и за проекта на новото споразумение ([184]). Това е още един категоричен признак, че Италия не е възнамерявала да заобикаля бъдещи разпореждания за възстановяване чрез организиране на прехвърлянето на бизнес поделението и възлагането на новото споразумение по начина, описан и оценен в раздел 7.1.3.

10.5. **Икономическата логика на прехвърлянето**

(536) Този показател е свързан както с намеренията на страните по отношение на прехвърлянето на активите, така и с неговата икономическа обосновка с оглед на бъдещата стопанска дейност на дружеството, което ще управлява тези активи. В това отношение Комисията отбелязва на първо място, че от една страна, намерението на италианските органи е било да се спазят задължението за либерализация на сектора на морския транспорт, както е формулирано в Регламента за морския каботаж, чрез приватизация на основния си публичен оператор — Tirrenia Group, включително Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и чрез възлагането на задължението за извършване на обществена услуга на дружеството приобретател. Макар че това не се изисква от посочения регламент, въпросното прехвърляне както на активите, така и на компенсацията за обществена услуга действително е било една от достъпните за Италия възможности (вж. също съображение 114) за прилагане на тази либерализация и при тези обстоятелства е била също така оптималната възможност от гледна точка на продажната цена на активите спрямо използването на две отделни процедури ([185]). От друга страна, намерението на CIN е било да обслужва маршрутите съгласно задължението за извършване на обществена услуга по по-ефективен начин в сравнение с предишното дружество Tirrenia di Navigazione (по-късно в процедура по ИУ) и така да генерира печалба (като се вземат предвид също така маршрутите и периодите, през които е осъществявало дейност на свободния пазар).

(537) Що се отнася до бъдещата стопанска дейност на дружеството, Комисията отбелязва, че макар да е вярно, че CIN предлага същите или много сходни маршрути и честоти като Tirrenia, това е просто логичната последица от продължаващата необходимост от предоставяне на действителни услуги от общ икономически интерес, както е посочено в новото споразумение. С други думи, непрекъснатостта на обществената услуги не следва да се бърка и да се свързва с икономическа приемственост съгласно правилата в областта на държавната помощ. В действителност Комисията счита, че за да постигне основната цел на новото споразумение, т.е. i) да се осигури териториалното единство между континенталната част и островите и ii) да се допринесе за икономическото развитие на съответните острови, Италия е била задължена да оформи географския обхват на новото споразумение по сходен начин с първоначалното такова.

(538) Освен това Комисията отбелязва, че условията за ежедневното изпълнение на задълженията за извършване на обществена услуга от страна на CIN са коренно различни. Размерът на компенсацията се определя чрез напълно различен механизъм, съгласно който се изисква операторът да работи ефективно, и действително CIN има за цел: повишаване на ефективността на флота по отношение на разходите за поддръжка, застраховане, гориво и управление на екипажа; подобряване на онлайн продажбите; подобряване на качеството и предлагането на бордови услуги; увеличаване на броя на пътниците и на количеството на превозваните стоки. В действителност, тъй като няма гаранция за пълно покриване на разходите и тъй като размерът на номиналната компенсация е фиксиран за няколко години (т.е. намалява в реално изражение), CIN е нямало друг избор, освен да извърши пълен преглед на бизнес стратегията, следвана от Tirrenia di Navigazione. Последното през цялата си дълга история в рамките на групата Tirrenia винаги и последователно е обслужвало обществена услуга без каквато и да е стратегия за постигане на устойчива рентабилност, докато Tirrenia, което е в процедура по ИУ, просто се е стремяло към правилното прекратяване на дейността на дружеството, като същевременно е гарантирало непрекъснатостта на обществеността услуга до прехвърлянето на собствеността на CIN след тръжната процедура.

([183]) Изменена версия на това решение бе приета от Комисията на 19 декември 2012 г. (вж. съображение 5).
([184]) Вж. съображение 4.
([185]) Вж. съображение 398.

(539) Следователно CIN е изпълнявало задълженията си за извършване на обществена услуга и другите си дейности при напълно различни работни условия в сравнение с Tirrenia, което е в процедура по ИУ, като се е основавало на собствената си стратегия. Всъщност италианските органи не са изискали от CIN да следва някакъв конкретен бизнес модел или да поддържа определен обхват от дейности извън посочените в новото споразумение, нито да поеме някакви специфични активи или служители, които не са присъщо свързани с изпълнението на задълженията за извършване на обществена услуга, определени в новото споразумение. Във връзка с това CIN е било (и все още е) свободно да прави каквито и да е промени в начина, по който смята, че е подходящо да ръководи стопанската си дейност.

(540) Комисията отбелязва, че макар самите задължения за извършване на обществена услуга по отношение на маршрути и честоти да са неизбежно подобни, тъй като отговарят на подобни нужди от обществена услуга, условията за тяхното изпълнение и бизнес стратегията зад него са различни. Всъщност това фактическо сходство в осъществяваната дейност се дължи на много специфичните обстоятелства по случая и се смекчава от различните финансови ограничения върху операциите на CIN.

10.6. **Заключение относно икономическата приемственост между Tirrenia, което е в процедура по ИУ, и CIN**

(541) Въз основа на горепосоченото Комисията отбелязва, че цената за прехвърляне, самоличността на собствениците и моментът на сключване на сделките не представляват признак за икономическа приемственост. Дори и обхватът на сделката и нейната икономическа логика да съдържат някои елементи, които предполагат, че би могло да има икономическа приемственост, по отношение на последните два критерия Комисията отбелязва, че всеки елемент на потенциална приемственост се обосновава от твърде специфичните обстоятелства, свързани с тази сделка, т.е. групиране на прехвърлянето на активите и договора за обществена услуга в единна процедура, мащаба на сделката и общоприложимото трудово законодателство. По-специално не съществуват признаци за опит за заобикаляне на задължението за възстановяване. Във връзка с това Комисията заключава, че по отношение на баланса няма икономическа приемственост между Tirrenia и CIN. Това означава също така, че задължението за възстановяване на неправомерната и несъвместима държавна помощ, предоставена на Tirrenia, няма да бъде разширено до CIN,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

1. Предоставената на Tirrenia компенсация и осигуреният приоритет за акостиране с оглед предоставянето на морски услуги по дванадесетте маршрута съгласно първоначалното споразумение, чийто срок е удължен в периода между 1 януари 2009 г. и 18 юли 2012 г., представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Държавната помощ за обслужването на трите маршрута Неапол—Палермо, Чивитавекия—Олбия и Генуа—Порто Торес е била неправомерно приведена в действие от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

2. Посочената в параграф 1 от настоящия член помощ е съвместима с вътрешния пазар.

Член 2

1. Продължаването на помощта за оздравяване от 11 юли 2011 г. до 18 септември 2012 г. представлява държавна помощ за Tirrenia по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Държавната помощ е неправомерно приведена в действие от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

2. Посочената в параграф 1 от настоящия член помощ, възлизаща на 25 203 063,89 EUR, е съвместима с вътрешния пазар.

Член 3

1. Освобождаването от косвени данъци върху прехвърлянето на Caremar, Saremar, Toremar и бизнес поделението на Tirrenia на съответните региони Кампания, Сардиния и Тоскана и на CIN представлява държавна помощ за Tirrenia по смисъла на член 107, параграф 1. Държавната помощ е неправомерно приведена в действие от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

2. Освобождаването от корпоративен подоходен данък върху постъпленията от продажбата на бизнес поделението на Tirrenia на CIN представлява държавна помощ за Tirrenia по мисъл на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Държавната помощ е неправомерно приведена в действие от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

3. Посочената в параграфи 1 и 2 от настоящия член помощ е несъвместима с вътрешния пазар.

4. Към момента на приемане на настоящото решение Италия все още не е изплатила посочената в параграф 2 от настоящия член помощ.

Член 4

1. Използването за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на кораби, представлява държавна помощ за Tirrenia по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Държавната помощ е неправомерно приведена в действие от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

2. Посочената в параграф 1 от настоящия член помощ, възлизаща на 11 421 300 EUR, е несъвместима с вътрешния пазар.

Член 5

1. Възлагането на новото споразумение на CIN за периода от 18 юли 2012 г. до 18 юли 2020 г., което е обвързано с бизнес поделението на Tirrenia и приоритета за акостиране — и включва отложеното плащане от страна на CIN на част от покупната цена — не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

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

Член 6

1. Италия възстановява от бенефициерите посочената в членове 2, 3 и 4 несъвместима помощ, доколкото същата е била изплатена.

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

3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията ([186]) и Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията ([187]) за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004.

4. Въз основа на наличната информация Комисията признава, че бенефициерът вече е изплатил главницата от помощта, посочена в член 2.

5. Италия отменя всички неизплатени плащания по посочената в член 3, параграф 2 помощ, считано от датата на приемане на настоящото решение.

Член 7

1. Възстановяването на помощта съгласно член 6 се извършва незабавно и ефективно.

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

Член 8

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

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

— подробно описание на вече предприетите и планираните мерки за спазване на настоящото решение,

— документи, доказващи, че на бенефициера е разпоредено да възстанови помощта.

([186]) Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 година за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

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

2. Италия уведомява Комисията за напредъка по предприетите национални мерки за изпълнение на настоящото решение до пълното възстановяване на посочената в член 6 помощ. При поискване от страна на Комисията тя незабавно представя информация за вече предприетите и планираните мерки за спазване на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация относно размера на помощта и на лихвите по възстановяване, които вече са възстановени от бенефициера.

Член 9

Адресат на настоящото решение е Италианската Република.

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

Съставено в Брюксел на 2 март 2020 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Изпълнителен заместник-председател