РЕШЕНИЯ

СЪДЪРЖАНИЕ

1. Процедура ... 9
2. Контекст и описание на разследваните мерки ... 10
2.1. Обща рамка ... 10
2.1.1. Първоначалните споразумения ... 10
2.1.2. Удължаването на срока на действие на първоначалните споразумения ... 12
2.1.3. Приватизацията на Toremar и сключването на новия договор за обществена услуга ... 13
2.2. Мерки, попадащи в обхвата на решенията от 2011 и 2012 г. ... 13
2.3. Подробно описание на мерките, предмет на настоящото решение ... 13
2.3.1. Удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия ... 13
2.3.1.1. Задълженията за извършване на обществена услуга ... 13
2.3.1.2. Бюджет и срок на действие ... 14
2.3.2. Приватизацията на Toremar ... 16
2.3.2.1. Процедурата по продажба и окончателно възлагане на поръчката ... 17
2.3.2.2. Договорът за продажба ... 17
2.3.2.3. Производства на национално равнище ... 18
2.3.3. Новият договор за обществена услуга между регион Тоскана и Moby/Toremar ... 19
2.3.3.1. Бенефициерът ... 19
2.3.3.2. Маршрутите ... 19
2.3.3.3. Срок на действие ... 19
2.3.3.4. Задълженията за извършване на обществена услуга ... 19
2.3.3.5. Разпоредбите относно компенсацията и окончателното възлагане на поръчка ... 20
2.3.4. Приоритетът за акостиране ... 20
2.3.5. Мерките, установени със закона от 2010 г. ... 21
2.4. Производство за установяване на нарушение № 2007/4609 ... 21
3. Основания за откриване на процедурата и разширяване на обхвата ѝ ... 23
3.1. Удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия ... 23
3.1.1. Спазване на решението по делото Altmark и наличие на помощ ... 23
3.1.2. Съвместимост ... 23
3.2. Приватизацията на Toremar ... 24
3.3. Новият договор за обществена услуга между регион Тоскана и Moby/Toremar ... 24
3.3.1. Спазване на решението по делото Altmark и наличие на помощ ... 24
3.3.2. Съвместимост ... 25
3.4. Приоритетът за акостиране ... 25
3.5. Мерките, установени със закона от 2010 г. ... 25
4. Мнения на Италия ... 25
4.1. Относно задълженията за извършване на обществена услуга и конкурентната среда ... 25

4.2. Относно приватизацията на Toremar 26
4.2.1. Относно продажната цена на Toremar 26
4.2.2. Относно прозрачния и недискриминационен характер на процедурата 26
4.3. Относно съответствието на първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, и на новия договор за обществена услуга с условията по делото *Altmark* 26
4.4. Относно нормата на възвръщаемост от 9,95 %, използвана за 2010 г., и относно рисковата премия от 6,5 %, предвидена в Указанията на CIPE, считано от 2010 г. 27
4.5. Относно приоритета за акостиране 27
4.6. Относно мерките, установени със закона от 2010 г. 28
4.7. Относно съответствието на първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, и на новия договор за обществена услуга с решението за УОИИ от 2011 г. 28
4.8. Относно съответствието на първоначалното споразумение и на новия договор за обществена услуга с рамката за УОИИ от 2011 г. 29
5. Мнения на Moby/Toremar 29
5.1. Относно задълженията за извършване на обществена услуга и конкурентната среда 29
5.2. Относно приватизацията на Toremar 29
5.2.1. Относно цената, платена за дяловете на Toremar 29
5.2.2. Относно прозрачния и недискриминационен характер на процедурата и относно обвързването на продажбата на активите на Toremar с нов договор за обществена услуга 29
5.3. Относно съответствието на удължаването на срока на първоначалното споразумение и новия договор за обществена услуга с условията по делото *Altmark* 30
5.4. Относно удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия 30
6. Оценка 31
6.1. Наличие на помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС 31
6.1.1. Удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия 31
6.1.1.1. Държавни ресурси 31
6.1.1.2. Избирателност 31
6.1.1.3. Икономическо предимство 31
6.1.1.4. Ефект върху конкуренцията и търговията 33
6.1.1.5. Заключение 33
6.1.1.6. Нова или съществуваща помощ 33
6.1.2. Възлагане на Moby/Toremar на новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Toremar 34
6.1.2.1. Първи критерий по делото Altmark 34
6.1.2.2. Втори критерий по делото Altmark 40
6.1.2.3. Трети критерий по делото Altmark 40
6.1.2.4. Четвърти критерий по делото Altmark 43
6.1.2.5. Заключение 48
6.1.3. Мерките, установени със закона от 2010 г. 48
6.1.3.1. Възможно използване за целите на ликвидността на средства, предназначени за модернизация на кораби 48
6.1.3.2. Освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация 49
6.1.3.3. Възможност за използване на ресурсите на FAS за покриване на нуждите от ликвидност 49
6.1.4. Заключение относно наличието на помощ 50

6.2. Законосъобразност на помощта 50
6.3. Съвместимост на помощта 50
6.3.1. Удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия 50
6.3.1.1. Приложими правила 50
6.3.1.2. Действителна услуга от общ икономически интерес, посочена в член 106 от ДФЕС 52
6.3.1.3. Необходимост от акт за възлагане, в който да се посочват задълженията за извършване на обществена услуга и методите за изчисляване на компенсацията 54
6.3.1.4. Продължителност на периода на възлагане 55
6.3.1.5. Съответствие с Директива 2006/111/ЕО 55
6.3.1.6. Размер на компенсацията 55
6.3.1.7. Приоритетът за акостиране 57
6.3.1.8. Заключение 58
6.3.2. Заключение относно съвместимостта на помощта 58
7. Заключение 58

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2022/348 НА КОМИСИЯТА

от 17 юни 2021 година

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

(нотифицирано под номер C(2022) 4271)

(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 посочените по-горе разпоредби ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

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

(2) На 1 декември 2010 г. Италия уведоми Комисията за компенсацията, изплатена през 2009 и 2010 г. от Италия на Toscana Regionale Marittima S.p.A. („Toremar“).

(3) На 5 октомври 2011 г. Комисията откри официалната процедура по разследване по отношение на различни мерки, приети от Италия в полза на дружествата от бившата Tirrenia Group („решението от 2011 г.“). Разследването се отнасяше, наред с друго, до компенсацията, предоставена на Toremar — за обслужването на определени морски маршрути, считано от 1 януари 2009 г., както и до редица други мерки, предоставени в полза на това дружество (вж. съображение 33).

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

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

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

([2]) Бившата Tirrenia Group е включвала дружествата Tirrenia di Navigazione S.p.A., Adriatica S.p.A., Caremar — Campania Regionale Marittima 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 — Италианска република — Държавна помощ SA.32014 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32015 (2011/C) (ex 2011/NN), SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) — Държавна помощ за дружествата на бившата Tirrenia Group — 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).

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

(7) С факс, изпратен на 28 февруари 2012 г., дружеството Toscana di Navigazione S.r.l. подаде жалба, в която се твърди, че е налице неправомерна държавна помощ в резултат на приватизацията на Toremar и компенсацията, изплатена на Moby S.p.A. („Moby“), избрания купувач на Toremar. По-конкретно в жалбата се твърди, че: i) с процедурата по продажба е предоставено предимство на Moby, ii) сливането между Toremar и Moby води до монопол по маршрута Пиомбино — остров Елба и iii) компенсацията, отпусната на Moby за предоставянето на обществената услуга през 12-годишния срок на новия договор за обществена услуга, е несъвместима с вътрешния пазар, доколкото подобни услуги вече се предоставят при търговски условия от самия жалбоподател.

(8) С писмо от 19 юли 2012 г. Италия предостави допълнителна информация относно приватизацията на регионалните дружества на бившата Tirrenia Group, включително Toremar.

(9) На 7 ноември 2012 г. Комисията разшири обхвата на процедурата по разследване по отношение, наред с другото, на някои допълнителни мерки за подпомагане, предоставени от регион Тоскана в полза на Toremar във връзка с публичната компенсация, отпусната на Toremar по новия договор за обществена услуга. На 19 декември 2012 г. Комисията прие изменена версия на горепосоченото решение („решението от 2012 г.“).

(10) Решението от 2012 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно разследваните мерки ([4]).

(11) На 11 декември 2012 г. Италия представи своето мнение, а на 22 април 2013 г. Комисията получи мнения от Toremar и от неговия купувач Moby.

(12) С решението си от 22 януари 2014 г. („решението от 2014 г.“) ([5]) 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. ([6])

(13) На 25 януари 2018 г., 29 март 2018 г., 31 август 2018 г., 12 февруари 2019 г., 5, 14 и 17 февруари 2020 г. и 12 октомври 2020 г. Комисията поиска допълнителна информация от Италия. Италия предостави тази информация на 26 април 2018 г., 31 май 2018 г., 2 ноември 2018 г., 11 декември 2018 г., 8 април 2019 г., 16 и 28 октомври 2019 г., 7, 16 и 23 февруари 2020 г., 21 април 2020 г., 9 ноември 2020 г. и 1 и 10 декември 2020 г.

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

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

2.1. **Обща рамка**

2.1.1. *Първоначалните споразумения*

(15) Дълги години Tirrenia Group е била притежавана от Италия чрез дружеството Fintecna ([7]) и първоначално е включвала шест дружества, а именно Tirrenia, Adriatica, Caremar, Saremar, Siremar и Toremar. Тези дружества са предоставяли услуги за морски транспорт по отделни договори за обществена услуга, сключени с Италия през

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

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

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

([7]) 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.

1991 г., които са били в сила в продължение на двадесет години — от януари 1989 г. до декември 2008 г. („първоначалните споразумения“). Fintecna е притежавало 100 % от дяловия капитал на Tirrenia, което на свой ред е притежавало изцяло регионалните дружества Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar. През 2004 г. Adriatica, което е обслужвало редица маршрути между Италия и Албания/Хърватия/Гърция/Черна гора, се е сляло с Tirrenia.

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

(17) Toremar традиционно е обслужвало редица маршрути за морски каботаж ([8]) между регион Тоскана и по-малките съседни острови. Съответните маршрути са описани с точност в съображение 38.

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

(19) В рамките на етапа на разследване Италия поиска делото Tirrenia Group да бъде разделено на части, така че да може да се отдаде приоритет на достигането до окончателно решение по отношение на Tirrenia. Това искане бе мотивирано от плана на Италия да приватизира групата, като започне от Tirrenia, и от намерението ѝ да ускори процеса по отношение на това дружество.

(20) Комисията реши, че може да уважи искането на Италия 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 Италия.

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

(22) С решение от 4 март 2009 г. по съединени дела T-265/04, T-292/04 и T-504/04 ([11]) („решението от 2009 г.“) Общият съд отмени решението от 2004 г.

(23) С Решение (ЕС) 2020/1411 на Комисията ([12]) Комисията приключи разследването по отношение на дружествата от Tirrenia Group, различни от Tirrenia, включително Toremar, за периода 1992—2008 г. („решението за Tirrenia Group от 2020 г.“). Комисията стигна до заключението, че помощта, предоставена за извършване на морски каботажни транспортни услуги, представлява съществуваща помощ, а помощта, предоставена за осигуряване на международни услуги за морски транспорт, е съвместима с рамката за услуги от общ икономически интерес (УОИИ) от 2011 г. („рамката от УОИИ за 2011 г.“) ([13]).

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

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

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

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

([12]) Решение (ЕС) 2020/1411 на Комисията от 2 март 2020 г. относно държавна помощ № C 64/99 (ex NN 68/99), приведена в действие от Италия в полза на корабоплавателните дружества Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar (Tirrenia Group) (ОВ L 332, 12.10.2020 г., стр. 1).

([13]) 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).

(24) С Решение (ЕС) 2020/1412 на Комисията [14] Комисията закри официалната процедура по разследване по отношение на мерките, предоставени на Tirrenia и неговия приобретател CIN, за периода 2009—2020 г.

2.1.2. *Удължаването на срока на действие на първоначалните споразумения*

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

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

а) Caremar първоначално ще бъде прехвърлено на регион Кампания. Впоследствие регион Кампания ще прехвърли на регион Лацио предприятието на Caremar, обслужващо самостоятелно транспортните линии до Понцианския архипелаг под името Laziomar [15];

б) Saremar ще бъде прехвърлено на регион Сардиния; и

в) Toremar ще бъде прехвърлено на регион Тоскана.

(27) В закона от 2009 г. се уточнява също, че до 31 декември 2009 г. ще бъдат сключени нови споразумения между Италия, от една страна, и Tirrenia и Siremar, от друга страна. Също така регионалните услуги е трябвало да бъдат регулирани от проекти на договори за обществена услуга, които да се сключат между регионалните органи на Сардиния и Тоскана и Saremar и Toremar съответно до 31 декември 2009 г. и между регионите Кампания и Лацио и Caremar и Laziomar съответно до 28 февруари 2010 г. Предвидено е също откриването на тръжна процедура за проектите на нови споразумения/договори за обществена услуга, която да обхваща и самите дружества, а подписването им с купувачите да се извърши след приключването на приватизацията на всяко от посочените дружества [16].

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

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

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

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

Таблица 1 — Тавани на компенсациите, считано от 2010 г.

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

[15] Въпросното прехвърляне е формализирано на 1 юни 2011 г.

[16] Член 19б, алинея 10 от закона от 2009 г.

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

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

(31) През януари 2010 г. беше открита тръжна процедура (вж. раздел 2.3.2) с цел намиране на купувач на Toremar, която е обвързана с новия договор за обществена услуга за предоставяне на морски услуги за срок от 12 години срещу компенсация за обществена услуга.

(32) След като офертата му в рамките на тръжната процедура е одобрена, дружеството Moby става новият собственик на Toremar. Договорът за продажба между регион Тоскана и Moby е подписан на 2 януари 2012 г. На същата дата страните (включително Toremar) подписват нов договор за обществена услуга за предоставяне на морски услуги. Въз основа на това собствеността върху всички дялове на Toremar е прехвърлена от регион Тоскана на Moby на 2 януари 2012 г.

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

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

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

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

в) приватизацията на дружествата от бившата Tirrenia Group ([17]) (*мярка 3*);

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

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

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

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

(34) 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 ([18]).

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

(35) В настоящото решение се разглеждат само мерки 1, 3, 4, 5 и 6, изброени в съображение 33, доколкото са свързани с Toremar и Moby. Тези мерки са описани по-подробно в следващите раздели.

2.3.1. *Удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия*

2.3.1.1. Задълженията за извършване на обществена услуга

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

(37) Първият петгодишен план за Toremar (за периода 1990—1994 г.) е одобрен с министерски указ от 29 май 1990 г. и се прилага с обратно действие, считано от 1 януари 1990 г. Съгласно втория план, обхващащ периода 1995—1999 г. и одобрен с министерски указ от 14 май 1996 г., маршрутите и честотите се запазват непроменени. За периода 2000—2004 г., както и за периода 2005—2008 г., е изготвен план, но той не е бил официално одобрен от компетентните министерства. Вместо това правителството е приело специални решения с цел привеждане на услугите в по-добро съответствие с нуждите на местните общности, без обаче да се правят съществени промени в системата за обществени услуги.

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

([18]) 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.

(38) Въз основа на първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен с посочените в съображения 25—30 по-горе нормативни актове, Toremar е обслужвало целогодишно следните маршрути:

— по маршрута Ливорно — Горгона — Капрая Toremar е предоставяло пътнически и смесени услуги (превоз на пътници и на превозни средства), като е извършвало услуга на две седмици до остров Горгона и ежедневна услуга до остров Капрая. Друг оператор, Piccola Società Cooperativa Marittima Ligure Tirrena A.R.L., също е обслужвал маршрута през месеците юли и август, като е използвал високоскоростен плавателен съд само за пътнически превози. Дружеството обаче спира да обслужва маршрута през 2010 г.

— По маршрута Пиомбино — Портоферайо (остров Елба) Toremar е предоставяло ежедневни смесени услуги. Moby също се конкурира по този маршрут, като целогодишно осъществява редовни плавания със смесени услуги, както и двама нови участници на пазара — Blu Navy, което започва да извършва плавания през 2010 г. (от април до октомври), и Elba Ferries, което работи само през летния сезон.

— По маршрута Пиомбино — Каво — Портоферайо (остров Елба) Toremar е извършвало единствената пътническа услуга, като е използвало бързоходен плавателен съд с подводни криле.

— По маршрута Пиомбино — Рио Марина — Порто Адзуро — Пианоза (остров Елба) Toremar е било единственият оператор, предоставящ ежедневни смесени услуги до пристанище Рио Марина и ежеседмични услуги до пристанище Пианоза.

— По маршрута Порто Санто Стефано — остров Джилио Toremar е предоставяло целогодишно ежедневни смесени услуги. Операторът Maregiglio също е обслужвал маршрута, като е предоставял смесени услуги през периода април — ноември със средно две до четири плавания на ден през октомври и ноември и шест до осем плавания между април и септември.

2.3.1.2. Бюджет и срок на действие

(39) В таблица 2 по-долу е показана годишната компенсация, платена от Италия на Toremar за периода 2009—2011 г.

(40) В допълнение към това регион Тоскана е запазил допълнителен годишен бюджет в размер на 3 000 000 EUR, който да се изплати на Toremar след отчитането на действителните приходи и разходи, направени през периода 2010 —2011 г. През тези години вследствие на икономическата и финансовата криза броят пътници значително намалява, като същевременно разходите за гориво нарастват. Поради това според регион Тоскана компенсацията, изплащана от централния държавен бюджет, не е била достатъчна, за да покрие пълния размер на разходите за обществената услуга.

Година	Компенсация	Резерв	Общо
2009 г.	13 572 035		13 572 035
2010 г.	13 005 441	3 000 000	16 005 441
2011 г.	13 005 441	3 000 000	16 005 441

Таблица 2 — Компенсация, предоставена за периода 2009—2011 г. (EUR)

(41) В първоначалното споразумение се предвижда годишна компенсация за обществена услуга, която трябва да бъде изплатена по следния начин: през март всяка година се извършва първоначално авансово плащане, което се равнява на 70 % от изплатената през предходната година компенсация. Второ плащане, което се извършва през юни, се равнява на 20 % от компенсацията. Разликата между изплатените суми и недостига между оперативните разходи и приходи за текущата година представлява балансът, който се изплаща до 30 ноември. Ако се окаже, че Toremar е получило сума, по-голяма от нетния разход за предоставените услуги (приходи минус загуби), в първоначалното споразумение е предвидено, че Toremar е задължено да възстанови разликата ([19]).

— Компенсация, предоставена през 2009 г.

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

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

(43) В действителност през 2009 г. компенсацията за извършване на УОИИ е била изчислена в съответствие с методологията, определена в първоначалното споразумение, което е в сила от 1991 г. и чийто първоначален срок на действие е удължен след изтичането му 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.

(44) 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. и 2011 г. и считано от 2012 г.

(45) 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) ([20]) 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“) ([21]). 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 ([22]). 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.

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

(47) Изискваната възвръщаемост на собствения капитал ([23]) трябва да се изчисли, като се използва моделът за оценка на капиталови активи (МОКА). Въз основа на МОКА цената на собствения капитал се определя като функция на: i) безрисковия процент, ii) бета (прогнозната оценка на рисковия профил на дружеството по отношение на капиталовия пазар) и iii) рисковата премия върху собствения капитал, приписана на капиталовия пазар.

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

(49) Съгласно директивата на CIPE нормата на възвръщаемост от безрискови дейности съответства на средната брутна доходност от служещите за сравнение десетгодишни облигации за предходните 12 месеца, за които има налични данни.

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

([20]) Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica.
([21]) Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana (GURI) № 50 от 28 февруари 2008 г.
([22]) 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.
([23]) Необходимата норма на възвръщаемост за инвеститор в капиталови инструменти предвид рисковия профил на дружеството и свързаните с него парични потоци.

(51) На практика обаче размерът на изплатената на Toremar компенсация не може да надвишава определения със закона от 2009 г. таван от 13 005 441 EUR годишно (вж. съображение 29). 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.

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

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

където:

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

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

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

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

(54) 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 договора за обществена услуга реален годишен процент на корекция на тавана на тарифите, който се запазва постоянен през целия срок на действие на договора.

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

2.3.2. *Приватизацията на Toremar*

(56) На 13 януари 2010 г. регион Тоскана публикува в своя Официален вестник ([24]) и в Държавен вестник на Италианската република ([25]) поканата за участие в търг за продажбата на Toremar и възлагането на компенсацията за обществена услуга за изпълнението на задължението за извършване на обществена услуга по морските маршрути, описани в съображение 38 по-горе. Това обявление беше публикувано също така в *Официален вестник на Европейския съюз* ([26]) на 14 януари 2010 г., както и в няколко национални вестника ([27]).

(57) Италия е избрала процедурата, предвидена в член 20, параграф 1 от Кодекса за обществените поръчки — Законодателен указ № 163/2006 (*il Codice dei Contratti pubblici*), който наподобява член 21 от Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([28]), където се посочва, че *[в]ъзлагането на поръчки с обект услуги, включени в приложение II Б [като транспортни услуги по вода], се подчинява единствено на член 23 [технически спецификации] и член 35, параграф 4 [обявления]*. Избраният критерий за възлагане е този за икономически най-изгодната оферта.

([24]) Bolletino Ufficiale della Regione Toscana (BURT) № 2, 13 януари 2010 г.
([25]) GURI, № 4 от 13 януари 2010 г.
([26]) ОВ № S/9/010860/2010.
([27]) Corriere della Sera, Il Sole 24Ore, La Repubblica и La Nazione.
([28]) 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).

2.3.2.1. Процедурата по продажба и окончателно възлагане на поръчката

(58) След публикуването на поканата за участие в търг до изтичането на крайния срок 11 страни заявиха интерес за участие в търга, а именно: Moby, Toscana di Navigazione S.r.l., Pigreco S.r.l., Sinven S.r.l., Vector S.r.l., Forship S.r.l., Medmar Navi S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a., Buquebus Italia S.r.l., Loss Cipreses S.p.a. и Blu Navy/Transeuropa Ferries.

(59) В документацията, подадена от всички 11 дружества, се потвърждава, че те отговарят на изискванията, установени в обявлението за обществена поръчка, и поради това те получават покана да представят оферта.

(60) Поканата за представяне на оферти съдържа проект на новия 12-годишен договор, който трябва да бъде подписан между одобрения оферент и регион Тоскана, както и по-подробна информация относно тръжната процедура. По-специално, в поканата за представяне на оферти се потвърждава, че за договора за обществена услуга ще бъде избрана икономически най-изгодната оферта, като за цена се присъждат 20 точки, за качество 70 точки и за допълнителни услуги 10 точки. Що се отнася до цената за продажбата на стопанското подразделение на Toremar, в поканата за представяне на оферти е посочена фиксирана сума в размер на 10 258 397 EUR, изчислена въз основа на независимо проучване, в което е оценена общата стойност на активите на Toremar (вж. съображения 65—73). Цената не подлежи на договаряне и не зависи от финансовата оферта на оферентите.

(61) Поради това всички потенциални оференти са били поканени да включат горепосочената фиксирана сума за продажбата на Toremar в своята финансова оферта, като се е предвиждало регион Тоскана да избере икономически най-изгодната оферта в тръжната процедура като цяло въз основа на цената и други критерии, главно свързани с качеството, спрямо услугите, описани в поканата за представяне на оферти (вж. съображение 60).

(62) На 11-те оференти също така е бил предоставен достъп до виртуални зали за данни, съдържащи следното:

1) цялата техническа, финансова и търговска информация относно Toremar;

2) информация относно флота, нематериалните активи и недвижимото имущество на дружеството;

3) цялата информация относно договорите за доставка на услуги и закупуване на стоки;

4) процедурите за присъждане на точки и формуляра за техническата оферта;

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

(63) Оферти са представили две дружества, а именно Moby и Toscana di Navigazione, всяко от тях утвърден оператор на морски превози в Италия. Останалите девет дружества не са представили оферта до изтичането на крайния срок.

(64) След оценяването на офертите Toscana di Navigazione S.r.l. е било изключено от процедурата, тъй като представената от него икономическа оферта не е била в съответствие с техническата оферта и с изискванията за финансов капацитет в документацията за обществена поръчка. Поради това обществената поръчка е възложена на Moby по отношение както на приватизацията на стопанското подразделение на Toremar, така и на обслужването на морските маршрути (вж. раздел 2.3.3).

2.3.2.2. Договорът за продажба

(65) Предвид естеството на тръжната процедура регион Тоскана е избрал, с цел да установи най-добрата конкурентна оферта, да определи фиксирана сума за цената на дяловия капитал на Toremar.

(66) Договорът за продажба е подписан на 2 януари 2012 г. и в него е определено прехвърлянето на дяловете в полза на Moby срещу фиксирана цена от 10 258 397 EUR. Тази сума е изплатена на десет годишни вноски, като първата е преведена в края на първата година от срока на договора, т.е. 2 януари 2013 г.

(67) Фиксираната цена от 10 258 397 EUR за 100 % от дяловете на Toremar е определена въз основа на независима експертна оценка, възложена от регион Тоскана и изготвена от Fidi Toscana S.p.A. (наричана по-нататък „докладът на Fidi“).

(68) Сумата се отнася за стойността на материалните активи, сградите, плавателните съдове, друго материално недвижимо имущество и финансови активи, както и други вземания на дружеството към 30 юни 2010 г. Нематериалните активи (например концесии, разрешения, лицензии, търговски марки и др.) са изключени от оценката и са оставени на преценката на оферентите. След това върху сумата са извършени корекции, произтичащи от разликата между нетната балансова стойност на дяловете към 30 юни 2010 г. и тяхната пазарна стойност ([29]).

(69) Горепосочената сума включва също така кредит в размер на 9 772 572 EUR, дължим от Tirrenia (наричан по-нататък „кредитът“).

(70) Съгласно член 1, алинеи 5 и 6 от договора за продажба по отношение на първата вноска Moby е декларирало, че е отпуснало авансово на регион Тоскана сумата от 485 825 EUR, която се равнява на разликата между продажната цена и кредита.

(71) Съгласно член 1, алинея 3 от договора за продажба плащането на определената цена — с изключение на авансово изплатените суми — подлежи на условието да се изплати сумата от 9 772 572 EUR, която Tirrenia дължи на Toremar ([30]). Съгласно член 4, алинея 3 от договора за продажба, в случай че сумата на кредита не бъде върната, Moby остава задължено да прехвърли кредита (или евентуален остатък) на регион Тоскана по всяко време до изтичането на договора за обществена услуга ([31]).

(72) Съгласно член 4 от договора за продажба Moby е задължено да уведоми регион Тоскана за всяка продажба на дялове на Toremar на трети страни, като обаче остава солидарно отговорно с новия купувач на Toremar по отношение на задълженията по договора за обществена услуга.

(73) И накрая, съгласно член 5 от договора за продажба, Banca Popolare di Milano е предоставила гаранция в полза на регион Тоскана, покриваща цялата цена на дяловете на Toremar (включително задължението на купувача да преведе всяка сума по кредита, която все още не е върната от Tirrenia).

2.3.2.3. Производства на национално равнище

(74) Резултатът от тръжната процедура за възлагане на продажбата на стопанското подразделение на Toremar, както и на договора за обществена услуга на Moby е бил предмет на няколко производства пред национални съдилища.

(75) Toscana di Navigazione S.r.l., изключеният оферент и жалбоподател по тези производства, оспорва законосъобразността на изключването си от процедурата за възлагане на обществени поръчки пред националните съдилища. Първоначално жалбоподателят е подал молба за налагане на обезпечителни мерки пред Регионалния административен съд на Тоскана. Последният с Определение на съда № 774 от 14 юли 2011 г. отхвърля молбата. При обжалването това решение е потвърдено от Държавния съвет с Определение № 3666 от 31 август 2011 г., в което по-специално се подчертава, че икономическата оферта, представена от дружеството, е била непълна по отношение на допълнителните услуги, които трябва да бъдат извършвани, и поради факта, че тя не е била определена на годишна база и съответно не е било възможно да се приложи механизмът за повторно оценяване, предвиден в документацията за обществена поръчка.

(76) След това Toscana di Navigazione S.r.l. обжалва резултата от процедурата за обществени поръчки пред Регионалния административен съд на Тоскана, който отхвърли жалбата с Определение № 414 от 1 март 2012 г., като потвърди, че офертата на дружеството не съответства на изискванията на възлагащия орган.

([29]) Предвид времето, необходимо за тръжната процедура, в доклада на Fidi е анализирано допускането, че действителното прехвърляне на дяловете не би могло да се състои преди края на 2010 г. В резултат на това нетната балансова стойност на активите, определена към 30 юни 2010 г., ще трябва да бъде изменена, за да се вземе предвид пазарната стойност на активите към момента на действителното прехвърляне. Пазарната стойност на активите е определена от друг независим експертен оценител. Тази оценка не е свързана с изчисляването на продажната цена на дяловете на Toremar, а с изчисляването на стойността на активите на Toremar.

([30]) Според Италия в член 4 от закона от 2009 г. (вж. съображение 26) е предвиден ангажимент на италианското Министерство на финансите да гарантира, че по време на процеса на приватизация се вземат мерки за *поемане на ангажимент от страна на купувача на Tirrenia SpA и Siremar SpA да уреди всички задължения на Toremar SpA в рамките на 60 дни от прехвърлянето*. Когато Tirrenia е поставено под извънредно управление (вж. в тази връзка Решение (ЕС) 2020/1412 на Комисията от 2 март 2020 г. относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), приведени в действие от Италия в полза на Tirrenia di Navigazione и неговия приобретател Compagnia Italiana di Navigazione), регион Тоскана, с цел да избегне отрицателното въздействие върху процеса на приватизация на Toremar, включва тази клауза в договора за продажба, като поставя плащането на част от цената, съответстваща на вземането, под условието Tirrenia да изплати вземането. Всички участници в тръжната процедура са запознати с тази клауза.

([31]) Въз основа на последната информация, получена от Италия, към настоящия момент това вземане не е изплатено. То е включено в списъка на необезпечените вземания от Римския граждански съд като част от процедурата за извънредно управление.

(77) Това решение е обжалвано от Toscana di Navigazione S.r.l. пред Държавния съвет, който с Определение № 83/2015 се произнася в полза на дружеството, като иска от регион Тоскана да прегледа своята процедура за възлагане на обществена поръчка и да преразгледа своите изисквания. След одит, извършен от регион Тоскана, е приет Указ № 1312 от 30 март 2015 г., потвърждаващ решението на регион Тоскана да изключи дружеството от процедурата за възлагане на обществена поръчка, тъй като съответствието с изискванията за технически, икономически и финансов капацитет не е доказано.

(78) Toscana di Navigazione S.r.l. обжалва Указ № 1312 от 30 март 2015 г. пред Регионалния административен съд на Тоскана, който отхвърля жалбата с Определение № 1446 от 26 октомври 2015 г. Последната в крайна сметка е потвърдена от Държавния съвет с Определение № 3347/2016.

2.3.3. *Новият договор за обществена услуга между регион Тоскана и Moby/Toremar*

2.3.3.1. Бенефициерът

(79) Както е посочено в съображение 63, Moby и Toscana di Navigazione са подали оферта за новия договор за обществена услуга. След изключването на второто посочено дружество Moby/Toremar ([32]) подписва на 2 януари 2012 г. новия договор за обществена услуга с регион Тоскана за обслужването на морските маршрути.

(80) Съгласно член 1, алинея 2 от новия договор за обществена услуга Moby осъществява услугите, определени в договора, единствено чрез дружеството Toremar.

2.3.3.2. Маршрутите

(81) Moby/Toremar предоставя пътнически и смесени (превоз на пътници и на автомобили) услуги съгласно режима на обществена услуга по множество маршрути за морски каботаж, описани по-долу:

Ливорно — Горгона — Капрая **(линия A1)**
Пиомбино — Портоферайо (остров Елба) **(линия A2)**
Пиомбино — Каво — Портоферайо (остров Елба) **(бърза линия A2)**
Пиомбино — Рио Марина — Порто Адзуро (остров Елба) **(линия A3)**
Порто Санто Стефано — Остров Джилио **(линия A4)**
Порто Санто Стефано — Джанутри **(линия A5)**

Таблица 3 — Мрежа на маршрутите, обслужвани от Moby/Toremar съгласно новия договор за обществена услуга

2.3.3.3. Срок на действие

(82) Новият договор за обществена услуга между регион Тоскана и Moby/Toremar е със срок на действие от 12 години (2012—2024 г.).

2.3.3.4. Задълженията за извършване на обществена услуга

(83) Изискванията, предвидени в договора с Moby/Toremar, се отнасят, наред с другото, до обслужваните пристанища, вида и капацитета на плавателните съдове, предназначени за обслужваните морски линии, честотата на услугата и максималните тарифи.

([32]) Договорът за услуги за морски каботаж между островите от Тосканския архипелаг е сключен между регион Тоскана, от една страна, и двете дружества Moby и Toremar, от друга. Съответно в решението навсякъде в разделите, свързани с новия договор за обществена услуга, се посочват и двете дружества (с формулировката „Moby/Toremar“).

2.3.3.5. Разпоредбите относно компенсацията и окончателното възлагане на поръчка

(84) В рамките на процедурата за възлагане на обществена поръчка размерът на годишната компенсация по новия договор за изпълнение на задължението за обществена услуга по морските маршрути, посочени в съображение 81, е ограничен до 14 550 400 EUR (и достига обща сума от 174 604 810 EUR за целия 12-годишен срок на действие на договора). Тази стойност е получена чрез сбора на следното: 13 005 441 EUR, определени съгласно закона от 2009 г. (вж. съображение 29), плюс увеличение в размер на 1 544 959 EUR, предвидено в член 19б, алинея 16, буква г) от закона от 2009 г., дължащо се на значителните инвестиции, които операторът се изисква да направи през целия срок на действие на договора.

(85) Този размер на компенсацията е определен въз основа на установената в директивата на CIPE методология (вж. съображения 45—55). Предпазните мерки, предвидени в директивата на CIPE, са отразени в новия договор за обществена услуга.

(86) В съответствие с член 4, алинея 2 от договора за обществена услуга годишната компенсация, която трябва да се изплаща на Moby/Toremar, е оценена на 13 333 318 EUR. Въпреки това съгласно член 4, параграф 3 от договора за обществена услуга действителната компенсация, изплащана на Moby/Toremar, се определя като резултата от действително извършените услуги (т.е. цената на миля за всеки маршрут), като се вземат предвид съответните рискове (търговски и промишлени), предвидени в договора (например намаляване на компенсацията, в случай че дружеството не извършва плавания, санкции в случай на прекъсване на услугите и др.).

(87) В договора за обществена услуга е предвидено изплащане на компенсация, която не надвишава това, което е необходимо за покриване на нетните разходи, понесени при изпълнение на задължението за извършване на обществена услуга (финансово-икономически баланс). В случай на отклонение от това равновесие, заложено в договора, в член 26 от договора за обществена услуга е предвиден механизъм за възстановяване на баланса, по който се изчисляват всички параметри, свързани с плащането на компенсацията. Ето защо, в случай че в резултат на съществена промяна ([33]) в икономическите параметри, на които се основава компенсацията, размерът ѝ се окаже недостатъчен за покриването на всички направени разходи за предоставяне на услугата, новият договор за обществена услуга дава възможност за преразглеждане на основните параметри на компенсацията, а именно: i) тарифната система, ii) равнището на предлаганите обществени услуги, iii) равнището на годишния горен праг на цената и iv) безвъзмездните средства за капиталови инвестиции.

(88) Съгласно член 4, алинеи 4, 5 и 6 от договора за обществена услуга компенсацията, изплащана на оператора, се намалява с 80 % в случай на прекъсване на услугата поради стачка на служителите и с 30 % в случай на непредвидени събития, докато неизпълнението на услугите ще доведе до плащане на санкции от страна на оператора.

(89) Съгласно член 24 от договора за обществена услуга операторът е длъжен да въведе система за технически, икономически и управленски контрол, в съответствие с която годишните отчети за приходите и разходите, свързани с договора за обществена услуга, се изпращат на регионалните органи за проверка.

2.3.4. *Приоритетът за акостиране*

(90) В член 19б, алинея 21 от закона от 2009 г. е определено, че с оглед на гарантирането на териториално единство с островите и с оглед на техните задължения за извършване на обществена услуга дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Toremar, 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.

([33]) Член 26, алинея 2 гласи: „Положително или отрицателно отклонение от икономическия и финансовия баланс може да бъде причинено от:
а) неефективност на управлението;
б) неправилно докладване от страна на дружеството на вече предоставените услуги за целите на определянето на годишната цена;
в) изключително неблагоприятни условия на пазара, независещи от дружеството, които водят до влошаване на условията за стопанска дейност и вследствие на това до по-високи оперативни разходи или по-ниски приходи от тарифите, например такива, водещи до отрицателна промяна в оперативната печалба с повече от 10 %;
г) финансови изменения;
д) изменения на законови или подзаконови актове, с които се създават нови условия за услугата, предвидена в договора;
е) нови инвестиции, изисквани от региона, които трябва да се осъществят с публични средства, предвидени в член 20;
ж) изменение на тарифната система съгласно член 13;
з) изключително благоприятни условия на пазара, водещи до увеличаване на оперативната печалба с повече от 10 %;
и) увеличения на разходите за единица труд за персонала при привеждането в съответствие със CCNL [националния колективен трудов договор] и позицията на дружеството при водене на преговори във връзка с допълнителните пенсии“. (Неофициален превод на Комисията).

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

(91) В закона от 2010 г. се предвижда възможността за предприятията на бившата Tirrenia Group да използват временно финансовите ресурси, които вече са предназначени ([34]) 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 допълнят тези целеви средства, така че все пак да могат да извършват необходимите модернизации на своите кораби. Тези модернизации са били необходими, за да се отговори на новите международни стандарти за безопасност след споразумението от Стокхолм от 1996 г. ([35])

(92) По-специално въз основа на двата механизма ([36]) средствата, предвидени за обезпечаване на заплащането за модернизациите на цялата Tirrenia Group, са били в размер на 23 750 000 EUR. За Toremar са заделени 1 617 300 EUR от тази сума, които дружеството е използвало за модернизиране на своя флот (вж. съображение 138).

(93) 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 30);

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

в) за да се осигури непрекъснатост на обществената услуга и да се подпомогне процесът на приватизация на дружествата от бившата Tirrenia Group, въпросните региони могат да използват ресурсите на *Fondo Aree Sottoutilizzate* (FAS) ([37]) съгласно директивата на CIPE ([38]).

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

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

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

1) 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;

2) 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 задоволително от частните оператори на пазара;

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

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

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

([37]) Фондът за недостатъчно използваните зони (*Fondo Aree Sottoutilizzate*) е италиански фонд, който подпомага изпълнението на италианската регионална политика. Неговите ресурси са предназначени главно за региони, определени от Италия като отговарящи на условията.

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

3) 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 проведена и консултация с шестте засегнати региона. Тази рационализация би довела до намаляване на нетния разход за обществената услуга до приблизително 66 милиона евро и до съкращаването на около 600 членове на екипажите за цялата Tirrenia Group. Италия припомни също така, че рационализацията от 2009 г. е допълнила предишните усилия (през 2004, 2006 и 2008 г.) за намаляване на услугите, предоставяни от Tirrenia Group;

4) целите на рационализацията са били: i) поддържане на линиите, необходими за осигуряване на териториално единство със и между островите и континенталната част, както и 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;

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

(96) На 21 декември 2009 г. генералният директор на Комисията, отговарящ за енергетиката и транспорта, изпрати писмо на Италия, в което отбелязва, наред с другото, че с оглед на коренната промяна на сектора на морския каботаж в Италия и поради значимото социално въздействие, което би имала приватизацията, ако тръжните процедури са се провеждали на основата на обикновен договор за обществена услуга, обявяването на търг на корабоплавателните дружества, на които са предоставени такива договори, е било приемливо — по принцип и като изключение — с цел да се гарантира спазването на критерия за недискриминация сред корабособствениците от Общността, установен в Регламент (ЕИО) № 3577/92 на Съвета ([39]) („Регламента за морския каботаж“).

(97) На 29 януари 2010 г. ([40]) 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 Италия да представи своите становища.

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

(99) На 29 март 2010 г. Италия отговори на официалното уведомително писмо на Комисията от 29 януари 2010 г. В този отговор, наред с другото, Италия разясни, че в рамките на тръжната процедура за Toremar, заинтересованите страни, които ще участват в следващия етап на процедурата, са 11.

(100) На 10 септември 2010 г. Италия информира Комисията в рамките на специална среща, че състезателната процедура за договора на Toremar, наред с други дружества, също закъснява. Впоследствие със Закон № 163 от 1 октомври 2010 г. срокът на първоначалните споразумения беше удължен допълнително до приключването на процеса на приватизация на Tirrenia и Siremar (вж. също съображение 30).

([39]) 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). 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.

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

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

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

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

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

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

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

3.1. Удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия

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

(103) В решението си от 2011 г. Комисията изрази предварителното становище, 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, на този етап Комисията нямаше цялостен поглед върху действителните задължения, наложени на Toremar във връзка с обслужването на въпросните маршрути, в сравнение с услугите, предлагани от конкурентите по някои от тези маршрути.

(104) Комисията изрази предварителното становище, че второто условие по делото *Altmark* ([41]) е изпълнено, тъй като параметрите в основата на изчислението на компенсацията са предварително установени и са спазени изискванията за прозрачност. По-специално Комисията отбеляза, че тези параметри са описани в първоначалното споразумение (за компенсация, отнасяща се за 2009 г.) и в директивата на CIPE (за компенсация след 2010 г.).

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

(106) Комисията също така изрази предварителното становище, че четвъртото условие по делото *Altmark* не е спазено, доколкото удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение не е било предмет на тръжна процедура. Освен това Комисията отбеляза, че не е получила никакви доказателства в подкрепа на аргумента, че Toremar в действителност е предоставяло въпросните услуги на най-ниската цена за общността.

(107) Поради това в решението от 2011 г. Комисията достигна до предварителното заключение, че компенсацията за обществена услуга, изплатена на Toremar през периода 2009—2011 г., представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Освен това Комисията изрази становището, че тази помощ следва да се счита за нова помощ.

3.1.2. *Съвместимост*

(108) В решението от 2011 г. Комисията изрази предварителното становище, че компенсацията за обществена услуга за периода 2009—2011 г. не попада в обхвата на решението за УОИИ от 2005 г. ([42]) и на рамката за УОИИ от 2005 г. ([43]) Следователно Комисията оцени тази мярка директно съгласно член 106, параграф 2 от ДФЕС и изрази съмненията си относно изпълнението на приложимите условия за съвместимост.

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

([42]) Решение 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).

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

(109) В решението от 2012 г. Комисията изтъкна, че на 31 януари 2012 г. е влязъл в сила нов пакет за УОИИ, състоящ се от решението за УОИИ от 2011 г. ([44]) и рамката на УОИИ от 2011 г. ([45]) Комисията обаче изрази предварителното становище, че компенсацията за обществена услуга съгласно удължаването на срока на действие 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.

(110) В закона от 2010 г. се предвижда удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение от 30 септември 2010 г. до края на процеса на приватизация. В резултат на това, считано от 1 октомври 2010 г. до приватизацията на дружеството, получената от него компенсация е можело да се оценява въз основа на рамката за УОИИ от 2011 г., която според съгласно точка 69 от нея се прилага също и по отношение на помощ, предоставена преди 31 януари 2012 г. (вж. съображения 283 и 284).

3.2. **Приватизацията на Toremar**

(111) По времето, когато е прието решението от 2012 г., Комисията изразява съмнения, че тръжната процедура за продажбата на Toremar не е била достатъчно прозрачна и безусловна, за да се гарантира, че продажбата е извършена по пазарна цена.

(112) В решението от 2012 г. Комисията счита, че някои от наложените при приватизацията условия може да са ограничили броя на оферентите или да са повлияли върху продажната цена. Комисията припомни установената си практика по отношение на продажбите на активи на държавни предприятия от държавата (или които могат да бъдат приписани на държавата в този случай): неикономическите съображения, които частен продавач не би взел предвид, като например причини, свързани с публичната политика, изисквания във връзка със заетостта или регионалното развитие, сочат наличието на държавна помощ, ако те налагат сериозни задължения върху потенциалния купувач и следователно могат да намалят продажната цена.

(113) По същия начин, въз основа на информацията, налична на този етап, Комисията счете, че т.нар. *технически и финансови изисквания*, наложени в тръжната процедура за Toremar, на практика са нарушили тръжната процедура чрез ограничаване на оферентите в рамките на съществуващите дружества за морски транспорт, като се има предвид, че в настоящия случай се е предлагало за продажба самото дружество, на което е възложен договорът за обществена услуга ([46]).

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

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

3.3. **Новият договор за обществена услуга между регион Тоскана и Moby/Toremar**

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

(116) В решенията от 2011 и 2012 г. Комисията изрази предварителното становище, че компенсацията, платена на Toremar (и на неговия приобретател Moby), не отговаря на установените в решението по делото *Altmark* критерии и следователно представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Комисията стигна до това заключение предвид факта, че: i) конкуренти, които, изглежда, са предлагали подобни услуги, са извършвали курсове поне по някои маршрути, обслужвани от Toremar, и не е имало на разположение достатъчно подадена информация, която да позволи на Комисията да стигне до заключение дали УОИИ отразява действителна необходимост от обществена услуга, която не може да бъде задоволена единствено чрез пазарните механизми; ii) изчислението на компенсацията съгласно директивата на CIPE, изглежда, е довело до свръхкомпенсиране на оператора за предоставянето на обществената услуга по същите причини, които са изложение в решението от 2011 г.; и iii) четвъртият критерий по делото *Altmark*, изглежда, не е бил спазен, като се има предвид, че обществената услуга е

([44]) Решение 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).

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

([46]) В поканата за представяне на оферти е предвидено, че участниците трябва да докажат, че през периода между 30 ноември 2006 г. и 30 ноември 2009 г. са осъществили морски услуги с обем, не по-малък от 450 000 морски мили и че са отчели оборот на услугите за морски транспорт през последните три финансови години, не по-малък от 150 милиона евро, от които най-малко 75 милиона евро от извършване на морски пътнически услуги.

била предложена на търг под условието, че одобрения оферент ще придобие цялото дружество Toremar. Комисията изрази предварителното становище, че ако обществената поръчка за услуги беше обявена на търг без изискването за покупката, тя щеше да доведе до по-ниска цена за съответната общност.

3.3.2. *Съвместимост*

(117) Що се отнася до съвместимостта на компенсацията за Toremar, Комисията отбеляза, че въз основа на предоставената от Италия информация изглежда, че решението за УОИИ от 2011 г. не е приложимо за този договор за обществена услуга поради неговия дълъг период на възлагане (12 години). Във всеки случай на този етап Комисията не би могла да направи заключение по отношение на прилагането на решението за УОИИ от 2011 г., тъй като подписаният договор все още не е бил предоставен. Комисията не получи никаква информация (например брой на превозените пътници през двете финансови години, предхождащи възлагането на поръчката), за да проучи останалите условия за съвместимост съгласно решението за УОИИ от 2011 г. Впоследствие Комисията оцени помощта въз основа на рамката за УОИИ от 2011 г., но установи, че има съмнения дали условията за съвместимост съгласно тази рамка са изпълнени, и прикани Италия да докаже, че това е така.

3.4. **Приоритетът за акостиране**

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

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

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

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

(121) Комисията изрази също така предварителното становище, че тези мерки вероятно представляват оперативна помощ, намаляваща разходите, които в противен случай Toremar 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**

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

(123) По отношение на съществуването на действителна УОИИ Италия отбелязва, че горепосочените задължения за извършване на обществена услуга са били предвидени с цел запазване на териториално единство и на връзките между континенталната част и островите. Тази услуга също така допринася за икономическото развитие на островите и за улесняването на интермодалния транспорт, като същевременно гарантира основните потребности от мобилност на островните общности през цялата година и осигурява спазването на конституционното право на териториално единство.

(124) Що се отнася до конкурентната среда, Италия предостави информация, показваща, че Toremar е единственият оператор, който плава по повечето маршрути през цялата година. Въпреки че през годините е имало известна конкуренция, по-специално по маршрута Пиомбино — Портоферайо **(линия A2)** с участието на Moby, Италия е на мнение, че услугата, предлагана от Toremar, не може да бъде заменена и че гаранцията за териториално единство не би могла да бъде постигната единствено чрез пазарните механизми.

4.2. **Относно приватизацията на Toremar**

4.2.1. *Относно продажната цена на Toremar*

(125) Според Италия приватизацията на Toremar е била свързана с прехвърляне на целия дялов капитал на дружеството чрез процедура за възлагане на обществена поръчка, организирана от регион Тоскана. Тази процедура допълнително включва едновременното възлагане на морски обществени услуги в Тосканския архипелаг за период от 12 години с цел да се запази териториалното единство.

(126) Регион Тоскана е поръчал независима експертна оценка (вж. съображения 67 и 68), за да се оценят правните и икономическите аспекти на продажбата на Toremar. Според Италия в тази оценка (доклада на Fidi) са изложени ясно и сбито процедурите, които са следвани, за да се определи пазарната стойност на дяловия капитал на Toremar.

4.2.2. *Относно прозрачния и недискриминационен характер на процедурата*

(127) Италия подчерта, че процедурите са проведени в съответствие с правните принципи на прозрачност и недискриминация. Тя защити позицията, че на всички 11 участници, които са изразили интерес, е била осигурена съответната информация, необходима им за подаване на техните оферти, посредством достъп до зала за данни, в която е била предоставена цялата документация. Освен това Италия посочи, че на този етап от процедурата тя не е имала никакъв контрол върху потенциалните оференти, тъй като отговорите на поканата за заявяване на интерес не са имали правнообвързващ характер. На конкурентите е било предоставено също така правото да изпратят въпроси и да получат отговори от възлагащия орган.

(128) По отношение на съмненията на Комисията относно техническите и финансовите изисквания, наложени на оферентите във връзка с участието в търга, Италия твърди, че тези изисквания не са дискриминационни, а са основани на необходимостта да се избере оператор, който е в състояние да предостави специфично ноу-хау с оглед на количественото и качественото развитие на търсената обществена услуга. Това е по-уместно в контекста на тръжна процедура като тази, разглеждана в настоящото производство, при която продажбата на Toremar е съчетана със сключването на нов договор за обществена услуга ([47]). Според Италия предвиждането на технически и финансови изисквания в тръжната процедура не е в противоречие с максималната отвореност на търга спрямо всички потенциални оференти, а е пряко и необходимо следствие от тази конкретна структура на тръжната процедура.

(129) По отношение по-специално на прехвърлените активи и на задължението за запазване на равнищата на заетост Италия подчерта, че продажбата на Toremar не е включвала задължение във връзка с равнищата на заетост.

4.3. **Относно съответствието на първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, и на новия договор за обществена услуга с условията по делото *Altmark***

(130) Италия твърди, че четирите критерия по делото *Altmark* са изпълнени както за периода 2009—2011 г., така и за периода 2012—2024 г., поради следните причини:

— на Toremar действително е възложено изпълнението на задължения за обществена услуга. В първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, както и в новия договор за обществена услуга ясно са определени задълженията по отношение на маршрутите, които трябва да бъдат обслужвани, графика, честотата на плаване, качеството на плавателните съдове, които трябва да бъдат използвани, както и качеството на услугата като цяло, тарифните задължения по отношение на обслужваните пристанища и задълженията, свързани с правата на пътниците съгласно законодателството на Съюза. Поради това Италия счита, че задълженията за извършване на обществена услуга са ясно определени и че е изпълнен първият критерий по делото *Altmark*;

([47]) Италия се позовава в тази връзка на Писмо № D(2009) 75213 на Комисията (ГД „Енергетика и транспорт“) от 21 декември 2009 г. (вж. съображение 96).

— параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са били предварително установени по обективен и прозрачен начин. Те са обяснени подробно в директивата на CIPE, които се прилагат по отношение на компенсацията, предоставена от 2010 г. нататък, и са приложени също така и в новия договор за обществена услуга (и в приложенията към него). Ето защо Италия счита, че тези параметри са били предварително установени по обективен и прозрачен начин и че е изпълнен вторият критерий по делото *Altmark*;

— по отношение на третия критерий по делото *Altmark*, както в първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, така и в новия договор за обществена услуга компенсацията не надвишава това, което е необходимо за покриване на разходите, произтичащи от изпълнението на задълженията за обществена услуга. Това ясно проличава от отчетите за приходите и разходите на дружеството, които показват загуба в размер на 372 008 EUR за тригодишния период 2009—2011 г. и загуба от 353 960 EUR за петгодишния период 2012—2016 г. Освен това поради механизма за възстановяване на баланса, въведен в член 26 от новия договор за обществена услуга, са взети мерки да се гарантира, че отклоненията се коригират и по този начин се избягва свръхкомпенсиране;

— Италия счита, че и четвъртият критерий по делото *Altmark* е изпълнен. През двугодишния период 2010—2011 г. регион Тоскана е наблюдавал ефективността на дружеството, докато през периода, обхванат от новия договор за обществена услуга, изборът на дружество, което да бъде натоварено с изпълнението на задълженията за обществена услуга, е направен чрез процедура за възлагане на обществена поръчка в съответствие с правилата на Съюза.

4.4. **Относно нормата на възвръщаемост от 9,95 %, използвана за 2010 г., и относно рисковата премия от 6,5 %, предвидена в Указанията на CIPE, считано от 2010 г.**

(131) В решението от 2011 г. се посочва, че за 2010 г. се определя норма на възвръщаемост на инвестирания капитал в размер на 9,95 % преди облагане с данъци. Италия е поканена да обоснове това твърдение, като се вземе предвид, че в директивата на CIPE се предвижда за определяне на възвръщаемостта на капитала да се използва рисковата премия от 6,5 %, като се прилага формулата за WACC (вж. съображение 46).

(132) Италия твърди, че посочването на норма на възвръщаемост от 9,95 % се отнася за проектите на нови споразумения/договори за обществена услуга, които ще бъдат предмет на тръжна процедура, обхващаща самите дружества, а подписването им с купувачите ще се извърши след приключването на приватизацията на всяко от дружествата от Tirrenia Group (вж. съображение 27).

(133) Италия също така подчертава, че тъй като размерът на компенсацията в рамките на търга (т.е. основата за поканата за представяне на оферти) е бил ограничен със закона от 2009 г. ([48]), е решено изчисляването на компенсацията да се опрости чрез прилагане на фиксирана норма на възвръщаемост на капитала. По-конкретно, за периода, обхващащ удължения срок на действие на първоначалното споразумение (т.е. 2010—2011 г.), фиксираната норма на възвръщаемост на капитала *de facto* се е изчислявала на 6,9 %. Считано от 2012 г., съгласно новия договор за обществена услуга с Moby/Toremar се прилага фиксирана норма на възвръщаемост на капитала от 6,5 %. Италия твърди, че тези фиксирани норми на възвръщаемост на капитала все още са съпоставими с наличните рискове и че във всеки случай те са под 9,95 % — първоначално съобщения на Комисията размер.

(134) Италия също така разяснява, че прилагането на цялостната методология, определена в директивата на CIPE, може да е довело до норма на възвръщаемост на капитала, която би могла да надвиши 6,5 %. По тази причина Италия счита, че нейният опростен подход е консервативен и по принцип не позволява по-висока компенсация за Moby/Toremar от установената в директивата на CIPE.

4.5. **Относно приоритета за акостиране**

(135) Италия се позовава на член 19б, алинея 21 от закона от 2009 г., чиято разпоредба дава на Toremar правото да запази вече разпределеното му акостиране и приоритета при разпределение на новите слотове в съответствие с националното право (вж. съображение 90 по-горе).

(136) Италия твърди, че чрез разпределянето на приоритета за акостиране не са загубени държавни ресурси. Според Италия всички фериботни оператори плащат редовни такси на съответните пристанищни органи за акостиране. Италия твърди също така, че този приоритет за акостиране е приложим само за маршрутите, предмет на обществена услуга, и че Toremar, а по-късно Moby/Toremar, 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.

([48]) Според Италия размерът на компенсацията в рамките на търга представлява ограничение изключително за целите на оценяването на офертите и не определя ограничение за действителната компенсация, заплащана по време на договора.

(137) Италия счита, че приоритетът за акостиране не би дал значимо предимство на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително на Toremar и неговия приобретател Moby. 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 Toremar и Moby 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 Toremar и Moby.

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

(138) Що се отнася до мерките, установени със закона от 2010 г. (вж. съображения 91 и 92 по-горе), Италия твърди, че на Toremar са разпределени и то ефективно е използвало финансовите ресурси, за които вече е поет ангажимент със Закон № 102/2009, за първоначалното им предназначение. По-специално Toremar е използвало 1 617 300 EUR за модернизиране на флота си, за да отговаря на международните стандарти за безопасност (т.е. 808 650 EUR за модернизиране на плавателния съд Aethalia и 808 650 EUR за модернизиране на плавателния съд Liburna). Тя също така твърди, че тези средства не са използвани с цел осигуряване на ликвидност.

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

(140) По отношение на ресурсите от FAS Италия твърди, че Toremar не е получило никакво предимство от този фонд. Освен това тя е разяснила, че ресурсите на FAS не са били използвани за допълнителна компенсация за дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Toremar. 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 бюджетни кредити се окажат недостатъчни. Италия отбелязва, че с член 1, алинея 56 от Наредба-закон № 125/2010 на регионите е предоставена възможност да използват ресурсите на FAS, за да финансират (част от) обичайната компенсация за обществена услуга и по този начин да осигурят непрекъснатост на морските обществени услуги. Освен това Италия пояснява, че съгласно член 26 от Наредба-закон № 185/2008 за Tirrenia Group са заделяни 65 милиона евро през всяка от годините 2009, 2010 и 2011 и съответно 195 милиона евро са били привлечени от ресурсите на FAS. Тези средства впоследствие са били преведени по сметката на Министерството на транспорта, предназначена за изплащане на компенсацията за обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group (Tirrenia, Siremar, Caremar, Toremar и Saremar). Следователно тази мярка би се отнасяла само до разпределяне на ресурси в държавния бюджет на Италия за изплащане на компенсациите за обществена услуга.

4.7. **Относно съответствието на първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, и на новия договор за обществена услуга с решението за УОИИ от 2011 г.**

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

(142) В своя отговор Италия предоставя средния годишен трафик през периода 2010—2016 на база всички маршрути, взети заедно. На тази основа Италия представя данни за пътническия трафик, за да покаже, че прагът от 300 000 пътници, предвиден в член 2, параграф 1, буква г) от решението за УОИИ от 2011 г., не е бил нарушен по нито един от маршрутите, обслужвани от Toremar до края на 2011 г. и от Moby/Toremar от 2012 г. нататък.

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

(143) Италия също така твърди, че не е извършено свръхкомпенсиране в полза на Moby/Toremar и че условията на рамката за УОИИ от 2011 г. са изпълнени.

(144) За да обоснове горните твърдения, Италия предоставя информация, показваща размера на възвръщаемостта на инвестирания капитал за периода 2010—2017 г. и методологията, използвана за проверка дали е налице свръхкомпенсиране за услугите, предоставяни от Toremar и Moby/Toremar, разходите и приходите за всеки маршрут за периода 2010—2017 г. и периода на амортизация на флота за периода 2009—2017 г. ([49])

(145) Освен това Италия твърди, че Toremar и Moby/Toremar не са осъществявали търговска дейност през периода от 2009 г. до момента.

5. **МНЕНИЯ НА MOBY/TOREMAR**

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

(146) Moby/Toremar твърдят, че в новия договор за обществена услуга и приложенията към него са конкретно описани задълженията за извършване на обществена услуга по отношение на съответните морски маршрути. Тези задължения включват, наред с другото, качеството и характеристиките на услугата (пътуванията, които трябва да се извършват, графиците, условията на услугата), както и приложимите тарифи.

(147) В отговор на твърдението на жалбоподателя за създаване на монопол по маршрутите Пиомбино — остров Елба след сливането на Toremar и Moby, двете упоменати дружества се позовават на разрешението, издадено от Италианския национален орган за защита на конкуренцията за посоченото сливане посредством Решение № 22622 от 19 юли 2011 г., при спазване на определени условия, насочени именно към осигуряване на наличието на конкуренция по този маршрут.

(148) Освен това Moby/Toremar твърдят, че въпросните маршрути не биха могли да се обслужват без обществена подкрепа и пазарът сам по себе си не би могъл да осигури услугите при спазване на минималните изисквания, предвидени в обществената поръчка.

5.2. **Относно приватизацията на Toremar**

5.2.1. *Относно цената, платена за дяловете на Toremar*

(149) Moby/Toremar твърдят, че приватизацията на Toremar не включва елементи на държавна помощ, като се вземе предвид, че договорената цена е била удостоверена от независим оценител.

5.2.2. *Относно прозрачния и недискриминационен характер на процедурата и относно обвързването на продажбата на активите на Toremar с нов договор за обществена услуга*

(150) В отговор на предварителната позиция на Комисията в решението от 2012 г., че техническите и финансовите изисквания на търга може да са ограничили броя на конкурентите, потенциално заинтересовани да подадат оферта, Moby/Toremar твърдят, че тези изисквания наистина са били необходими, като се има предвид конкретната структура на Toremar, което е резултат от това, че дружеството е било част от Tirrenia Group.

(151) Според Moby/Toremar, Toremar не е разполагало с всички съоръжения, за да осигури самостоятелно необходимите морски услуги и в миналото винаги е използвал услугите на Tirrenia Group, по-специално услуги от търговски характер (например координиране на дейностите на пристанищни билетни каси, кол центрове и комуникации), от технически характер (например управление на информационни системи) и някои по-специализирани услуги (например управление на снабдяването).

(152) Поради това Moby/Toremar твърдят, че тръжната процедура, както е замислена, не може да се проведе по дискриминационен начин и че искането на регион Тоскана купувачът на Toremar вече да осъществява дейност в сектора на морския пътнически транспорт е предизвикано от свързани с индустриалната политика съображения за гарантиране на непрекъснатостта на услугата.

([49]) Вж. допълнителен анализ в раздел 6.3.1.

(153) Moby/Toremar твърдят, че ако договорът за услуги бъде възложен без продажбата на Toremar, последното не би имало никакви други причини да продължи да функционира, нито би било лесно да се препродаде на пазара, като се има предвид спецификата на флота. Освен това, според страните, регион Тоскана вероятно би плащал по-висока сума за компенсация за услугата, като се вземе предвид, че операторът би трябвало да се оборудва с необходимите плавателни съдове и персонал. Освен това регион Тоскана би трябвало да поеме разходите по извеждането от експлоатация на флота на Toremar и по управлението и ликвидацията на дружеството. Следователно обвързването на продажбата на активите на Toremar с нов договор за обществена услуга също така е намалило разходите за държавна намеса.

(154) И накрая, в отговор на твърдението на жалбоподателя, че с тръжната процедура е предоставено предимство в полза на Moby, Moby/Toremar се позовават на производството на национално равнище (вж. раздел 2.3.2.3), което потвърждава резултата от тръжната процедура относно приватизацията на Toremar и възлагането на договора за обществена услуга.

5.3. **Относно съответствието на удължаването на срока на първоначалното споразумение и новия договор за обществена услуга с условията по делото *Altmark***

(155) Moby/Toremar твърдят, че новият договор за обществена услуга удовлетворява всички критерии по делото *Altmark*.

(156) Според страните задълженията за извършване на обществена услуга са ясно определени и параметрите на компенсацията са предварително установени по обективен и прозрачен начин. Освен това по силата на механизма за възлагане на услугата (търг с предлагане на отстъпки) и установената система за наблюдение, според която Toremar получава компенсация само за действително осъществените дейности, тази компенсация не надвишава това, което е необходимо за покриване на разходите, произтичащи от изпълнението на задълженията за обществена услуга.

(157) И накрая, Moby/Toremar твърдят, че изборът на дружество, което да бъде натоварено с изпълнението на задълженията за обществена услуга, е направен чрез процедура за възлагане на обществена поръчка в съответствие с правото на Съюза.

5.4. **Относно удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия**

(158) Moby/Toremar се позовават на Решение 2005/163/ЕО на Комисията („решението от 2004 г.“), с което Комисията обяви компенсацията, предоставена от Италия в полза на дружествата от Tirrenia Group, различни от Tirrenia, за частично съвместима с вътрешния пазар, частично съвместима при спазването на редица ангажименти от страна на Италия и частично несъвместима с вътрешния пазар.

(159) Те твърдят, че въз основа на това решение Комисията е потвърдила съвместимостта на първоначалното споразумение до датата на изтичане на срока му на действие в края на 2008 г. и че удължаването на този срок, за да включва периода 2009—2011 г., представлява просто продължение на съвместима мярка, следователно съществуваща мярка за помощ. Такова удължаване не съдържа съществени промени и е било необходимо за организиране на процедурата по приватизация на дружествата, принадлежащи към Tirrenia Group.

(160) Освен това Moby/Toremar твърдят, че дори ако Комисията счете, че Toremar е получило държавна помощ в миналото чрез удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение, това ще бъде обезсилено от факта, че Toremar е продадено на Moby чрез процедура за възлагане на обществена поръчка, следователно при пазарни условия, на цена, която включва, наред с другото, оценка на този елемент на помощ. В резултат на това и въз основа на установената съдебна практика ([50]) удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение няма отношение към държавната помощ.

([50]) За да обосноват този довод, страните се позовават на следните дела: решение на Съда от 20 септември 2001 г., *Banks*, C-390/98, ECLI:EU:C:2001:456; решение на Съда от 24 септември 2002 г. по съединени дела *Falck*, C-74/00P и C-75/00P, ECLI:EU:C:2002:524 и решение на Съда от 29 април 2004 г., *Германия/Комисия*, C-277/00, ECLI:EU:C:2004:238.

6. **ОЦЕНКА**

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

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

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

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

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

в) да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията;

г) да засяга търговията между държавите членки.

(163) 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 Toremar и неговия приобретател Moby. Поради това тази мярка ще бъде оценена съвместно с компенсацията за обществена услуга, предоставена на тези дружества (вж. раздели 6.1.1 и 6.1.2)

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

6.1.1. *Удължаване на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия*

6.1.1.1. Държавни ресурси

(165) Италия е възложила на Toremar 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 Toremar се е изплащала от държавния бюджет. Следователно компенсацията за обществена услуга за Toremar може да бъде приписана на държавата и се предоставя чрез държавни ресурси.

(166) Комисията отбелязва, че според Италия всички фериботни оператори плащат на съответните пристанищни органи редовни такси за акостиране, но Toremar 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 90), той може да бъде приписан на държавата.

6.1.1.2. Избирателност

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

6.1.1.3. Икономическо предимство

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

(169) По-специално в решението си по делото *Altmark* ([51]) Съдът е постановил, че доколкото държавната намеса трябва да се приема като компенсация, представляваща насрещната престация за извършените доставки на услуги от предприятията бенефициери, за да изпълняват задължения 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 от ДФЕС.

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

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

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

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

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

(171) В своето Съобщение за прилагането на правилата на Европейския съюз към компенсацията, предоставена за предоставянето на услуги от общ икономически интерес („Съобщението за УОИИ“), Комисията уточни начина, по който се прилагат критериите по делото *Altmark* ([52]).

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

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

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

(175) Освен това Италия не предостави на Комисията никакви данни, че равнището на необходимата компенсация е било определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с 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. Доводът на Италия, че регион Тоскана е наблюдавал ефективността на Toremar през периода 2010—2011 г., не е достатъчен за спазването на този критерий, тъй като не показва дали действително направените от Toremar 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 подходящите транспортни средства.

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

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

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

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

(178) 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 ([53]). Въпреки това Toremar не плаща никаква такса за приоритета за акостиране (вж. съображение 136). Освен това Комисията отбелязва, че поне на теория приоритетът за акостиране има потенциал да намали разходите на оператора (например тъй като гарантираното акостиране би могло да намали времето за чакане в пристанищата и следователно да доведе до по-ниски разходи за гориво) или да увеличи приходите му (например поради това, че някои разписания могат да доведат до по-голямо търсене от страна на пътниците). В действителност, доколкото приоритетът за акостиране позволява по-бърза процедура за заставане на док, ползвателите на фериботната услуга могат да предпочетат ферибoтен оператор, който се възползва от тази мярка. Дори ако тези ефекти биха се реализирали само при ограничени обстоятелства или биха били сравнително малки, приоритетът за акостиране би могъл все пак да представлява икономическо предимство за Toremar.

6.1.1.4. Ефект върху конкуренцията и търговията

(179) 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 ([54]). Достатъчно е бенефициерът на помощта да се конкурира с други предприятия на отворени за конкуренция пазари ([55]).

(180) 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 ([56]) и на Регламента за морския каботаж, с които се либерализират съответно пазарите на международния морски транспорт и на морския каботаж. Фактът, че към онзи момент Toremar е било единственият оператор по някои от тези маршрути, не означава, че други (международни) оператори не са можели да проявят интерес да предлагат подобни услуги за морски транспорт. Следователно компенсацията за обслужването на морски маршрути, обхванати от първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, може да засегне търговията в Съюза и да наруши конкуренцията в рамките на вътрешния пазар. По същите причини това заключение се отнася и за приоритета за акостиране.

6.1.1.5. Заключение

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

6.1.1.6. Нова или съществуваща помощ

(182) На първо място Комисията отбелязва, че в настоящото решение няма да се оценява компенсацията, платена на Toremar за изпълнението на задълженията за извършване на морска обществена услуга до края на 2008 г. Оценката на тази компенсация и това дали тя може или не може да бъде квалифицирана като съществуваща помощ въз основа на член 4, параграф 3 от Регламента за морския каботаж ще бъде предмет на отделно решение на Комисията ([57]).

(183) В съответствие с член 1, буква в) от Регламент (ЕС) 2015/1589 на Съвета ([58]) 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 член 108, параграф 3 от ДФЕС предвижда, че Комисията следва да бъде уведомявана в разумен срок за плановете за предоставяне на нови помощи или за изменение на съществуващи помощи, като те не могат да бъдат приведени в действие преди процедурата да завърши с окончателно решение ([59]). В

([53]) Решение (ЕС) 2020/1412 на Комисията от 2 март 2020 г. относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), приведени в действие от Италия в полза на Tirrenia di Navigazione и неговия приобретател Compagnia Italiana di Navigazione, съображение 265.

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

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

([56]) 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).

([57]) Решение (ЕС) 2020/1411 на Комисията от 2 март 2020 г. относно държавна помощ № C 64/99 (ex NN 68/99), приведена в действие от Италия в полза на корабоплавателните дружества Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar (Tirrenia Group).

([58]) 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).

([59]) Решение на Съда от 26 октомври 2016 г., *DEI и Комисия/Aluminion tis Ellados*, C-590/14 P, ECLI:EU:C:2016:797, т. 45.

съответствие с позицията на европейските съдилища ([60]) Комисията счита, че изменението (т.е. удължаването) на срока на действие на схема за помощ, която има ясен краен срок (т.е. 31 декември 2008 г.), е достатъчно да я превърне в нова помощ, независимо дали са изменени или не други характеристики на мярката.

(184) Поради горепосочените причини Комисията счита, че независимо дали компенсацията, предоставена на Toremar до края на 2008 г., е била квалифицирана като съществуваща помощ ([61]), компенсацията за обществена услуга, изплатена въз основа на първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, следва да се счита за нова помощ. Това заключение се отнася и за приоритета за акостиране.

6.1.2. *Възлагане на Moby/Toremar на новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Toremar*

(185) За да се достигне до заключение дали възлагането на новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Toremar, представлява предимство за Moby/Toremar по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията трябва да оцени спазването на критериите по делото *Altmark* (вж. съображение 170).

6.1.2.1. Първи критерий по делото Altmark

(186) Комисията припомня, че съгласно правото на Съюза няма унифицирано и точно определение на услуга, която може да представлява УОИИ, нито по смисъла на първото условие по делото *Altmark*, нито по смисъла на член 106, параграф 2 от ДФЕС ([62]). 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 дължавата 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.

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

(188) В областта на каботажа подробните правила на Съюза, уреждащи задълженията за извършване на обществена услуга, са определени в Регламента за морския каботаж, а по отношение на целта за оценка на потенциалната държавна помощ за предприятия, които се занимават с морски транспорт — в Насоките на Общността относно държавната помощ за морския транспорт („Насоките за морския транспорт“) ([63]).

(189) 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 ги налага задължения за извършване на обществена услуга като условие за предоставяне на каботажни услуги. 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 собственици на кораби от Общността.

([60]) Решение на Първоинстанционния съд от 6 март 2002 г. по съединени дела *Diputación Foral de Álava и др./Комисия*, T-127/99, T-129/99 и T-148/99, ECLI:EU:T:2002:59, т. 175.

([61]) Решение (ЕС) 2020/1411 на Комисията от 2 март 2020 г. относно държавна помощ № C 64/99 (ex NN 68/99), приведена в действие от Италия в полза на корабоплавателните дружества Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar и Toremar (Tirrenia Group).

([62]) Решение на Общия съд от 4 март 2005 г., *BUPA и др./Комисия*, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, ECR II 81, т. 96. Вж. също Заключение на генералния адвокат Tizzano по дело *Ferring*, C-53/00, ECR I 9069 и Заключение на генералния адвокат Jacobs по дело *GEMO*, C-126/01, [2003] ECR I 13769.

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

(190) В член 2, параграф 3 от Регламента за морския каботаж е определено, че договорът за обществена услуга може да обхваща: транспортни услуги, отговарящи на установените норми за 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, и приспособяване на услугите към действителните нужди.

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

(192) 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 механизми ([64]). В Съобщението за тълкуване на Регламента за морския каботаж ([65]) се потвърждава, че *[з]адълженията 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*.

(193) В съответствие със съдебната практика ([66]), за да провери дали е изпълнен първият критерий по делото *Altmark*, Комисията ще извърши трикомпонентна оценка, за да провери дали е налице реална нужда от обществена услуга (първи и втори компонент) и дали обществената услуга е била необходима и пропорционална (трети компонент). Комисията ще оцени следното:

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

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

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

1) Търсене от страна на потребителите

(194) В този случай на Toremar е възложено да предоставя смесени услуги (пътници и превозни средства) по представените в таблица 3 множество линии. Задълженията за извършване на обществена услуга на Toremar се отнасяха до обслужваните пристанища, вида и капацитета на плавателните съдове, предназначени за морските линии, обслужвани в рамките на режима на обществена услуга, честотата на услугата и максималните тарифи, които трябва да се начисляват.

(195) Както е посочено в съображение 123, 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 те в действителност са легитимни цели от обществен интерес.

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

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

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

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

(197) За да онагледи действителното търсене на услугите от страна на ползвателите, Италия предостави статистически данни, които показват, че през 2010 г. Toremar е превозило 1 462 570 пътници и 317 488 превозни средства по петте маршрута, предмет на обществена услуга, взети заедно. Броят им за 2011 г. е малко по-малък (т.е. 1 437 613 пътници и 294 433 превозни средства). Това показва, че през двете години преди на Moby/Toremar да бъдат възложени задълженията за извършване на обществена услуга е имало значително съвкупно търсене на услуги за морски транспорт по съответните маршрути (вж. съображение 297 по отношение на статистическите данни за всеки отделен маршрут за годините от 2009 до 2011).

(198) За да докаже допълнително, че търсене от страна на потребителите се е запазило, когато Moby/Toremar е започнало да осъществява дейност въз основа на новия договор за обществена услуга по всички шест маршрута, Италия предостави и обобщени статистически данни до края на 2018 г. (вж. таблици 4 и 5). Това потвърждава, че търсенето от страна на потребителите се е запазило, с някои леки отклонения нагоре или надолу, с изключение на 2012 г., когато се наблюдава по-голямо отклонение нагоре, което се дължи главно на обновяването на структурата на търговската мрежа, оказало положително въздействие върху увеличаването на движението през активния сезон на тази година. Във всеки случай анализът на статистическите данни за всеки отделен маршрут за всяка година до края на 2018 г. не съдържа никаква информация, че търсенето от страна на потребителите по конкретни маршрути би изчезнало.

Година	Линия A1	Линия A2	Бърза линия A2	Линия A3	Линия A4	Линия A5	Общ брой пътници
2012 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2013 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2014 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2015 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2016 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2017 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
2018 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Таблица 4 — Статистически данни относно пътниците за периода 2012—2018 г.

Година	Линия A1	Линия A2	Бърза линия A2	Линия A3	Линия A4	Линия A5	Общ брой превозни средства
2012 г.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2013 г.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2014 г.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2015 г.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2016 г.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2017 г.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]
2018 г.	[…]	[…]		[…]	[…]		[…]

Таблица 5 — Статистически данни относно превозните средства за периода 2012—2018 г. ([67])

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

2) Наличие на неефективност на пазара

([67]) Корабите, използвани по бърза линия A2 и линия A5, не могат да транспортират превозни средства.

(200) В съответствие с точка 48 от Съобщението за УОИИ „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“ ([68]). Следователно Комисията трябва да проучи дали обслужването би било недостатъчно, ако бъде предоставено само с пазарни механизми, с оглед на изискванията за извършване на обществена услуга, наложени от държавата членка по силата на новия договор за обществена услуга. Във връзка с това в точка 48 от Съобщението за УОИИ се посочва, че „оценката на Комисията се ограничава с проверка на това дали държавата членка е допуснала явна грешка“.

(201) Комисията отбелязва, че през периода, водещ до подписването на новия договор за обществена услуга с Moby/Toremar, други оператори са предлагали фериботни услуги по някои маршрути, обхванати от новия договор за обществена услуга, макар и не непременно през цялата година и със същата честота. Въз основа на положението по отношение на конкуренцията преди възлагането на поръчка на 2 януари 2012 г. (както е посочено в съображение 38) Комисията ще оцени за всеки от съответните маршрути дали предоставяните от други оператори услуги са били еквивалентни на тези, които Moby/Toremar е трябвало да предоставя съгласно новия договор за обществена услуга.

(202) В таблицата по-долу е описано положението по отношение на конкуренцията по маршрутите, обслужвани от Moby/Toremar:

Маршрут	**Moby/Toremar (плавания на ден през цялата година)**	**Конкуренти (плавания на ден)**
Ливорно — Горгона — Капрая (линия A1)	Смесена услуга (пътници и превозни средства)	Няма
Портоферайо — Пиомбино (остров Елба) **(линия A2)**	Смесена услуга със средно: — 8 плавания от януари до април — 15 плавания от април до септември — 8 плавания от септември до декември	**Moby** (смесена услуга през цялата година) със средно: — 6 плавания от януари до март — 8 плавания през април, 12 плавания през май и 10 плавания през септември — 12 плавания от юни до август — 8 плавания през октомври — 6 плавания през ноември и декември **Blu Navy** (смесена услуга) — през 2012 г. (през цялата година) със средно 5 плавания — от 2013 г. насам само между март и октомври със средно 5 плавания **Elba Ferries** (смесена услуга от юни до септември) със средно 5 до 6 плавания
Пиомбино — Каво — Портоферайо (остров Елба **(бърза линия A2)**	Бърза пътническа услуга	Няма
Пиомбино — Рио Марина — Пианоза (остров Елба) **(линия A3)**	Смесена услуга	Няма
Порто Санто Стефано — Остров Джилио **(линия A4)**	Смесена услуга със средно: — 3 до 4 плавания от януари до март	**Maregiglio** (смесена услуга през цялата година) със средно: — 0,5 до 1 плаване от януари до март — 2 плавания през април и май

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

	— 4 до 5 плавания от април до септември — 4 плавания от септември до декември	— 5 до 6 плавания през юни и юли — 3 до 4 плавания през август и септември — 1 до 2 плавания през октомври — 1 плаване през ноември и декември
Порто Санто Стефано — Джанутри **(линия A5)**	Пътническа услуга, предлагана от Maregiglio по договор за подизпълнение с Moby/Toremar ([1])	Няма

([1]) В документацията за обществена поръчка са предвидени възможности за възлагане на договор за подизпълнение. Италия предостави на Комисията конкретните суми, представляващи нетните разходи за услугата, плащани ежегодно на Moby/Toremar от регион Тоскана за предоставянето на обществената услуга по маршрута Порто Санто Стефано — Джанутри. Toremar плаща на Maregiglio еднократна сума въз основа на договор за подизпълнение. Последната сделка, която е свързана с частен договор, не попада в приложното поле на настоящото решение.

Таблица 6 — Положение по отношение на конкуренцията по маршрутите, обслужвани от Moby/Toremar

(203) Комисията счита, както ясно се вижда от таблица 6, че услугите, предлагани от Moby/Toremar, не могат да бъдат заместени от тези, предлагани от други конкуренти, тъй като последните не изпълняват или не изпълняват изцяло задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в новия договор за обществена услуга, по-специално по отношение на непрекъснатостта на услугата, предоставяна от Toremar, през годината. Въпреки това по три от шестте маршрута няма друг оператор, освен Moby/Toremar, който да предлага услугата (бърза линия A2, линия A3 и линия A5). В резултат на това задълженията за извършване на обществена услуга, предвидени в договора с Moby/Toremar за обслужване на тези три маршрута, са обосновани от действителна обществена нужда да се осигури териториално единство, когато тя не може да бъде предлагана само от пазара.

(204) Що се отнася до маршрутите, по които други оператори също предлагат услуги (линии A2 и A4), Комисията счита, че са налице значителни различия по отношение на редовността на предлаганите услуги. Moby/Toremar извършва курсове по тези маршрути непрекъснато през цялата година, докато всички останали оператори, посочени по-горе в таблицата (т.е. Blu Navy, Elba Ferries и Maregiglio), не предлагат тази непрекъсната услуга през цялата година (в случая на Blu Navy и Elba Ferries), нито пък я предлагат толкова често, колкото Moby/Toremar. Например Blu Navy започва да извършва курсове през 2010 г. между април и ноември. След това през 2012 г. то извършва курсове целогодишно със средно пет плавания, а през 2013 г. се връща към първоначалния си график на плаване само през март и октомври. Maregiglio извършва курсове по линия A4 през цялата година, но с по-малък брой плавания в сравнение с Moby/Toremar. По-специално през периода януари—февруари и ноември—декември Maregiglio не извършва курсове всеки ден, като месечният брой плавания варира между 20 и 30. В резултат на това, без услугата на Moby/Toremar по тези конкретни маршрути, нуждата от редовна и честа свързаност на тези острови с континента през цялата година би била сериозно застрашена, тъй като както Blu Navy, така и Elba Ferries не биха могли да предоставят услугата при същите условия като Moby/Toremar през целия период на договора.

(205) По-специално по отношение на услугата, предоставяна от Moby (като конкурент на Moby/Toremar) по линия A2, Комисията отбелязва, че Moby извършва редовни курсове през цялата година, както и често на дневна база (например от 5 плавания през зимния период до 17 плавания през летния период), като по този начин извършва услуга, много сходна с тази на Moby/Toremar.

(206) Въпреки това Италия предостави информация, която показва, че продължаването на обществената услуга от страна на Moby/Toremar е било необходимо и е отговаряло на реална нужда от обществена услуга и че тази обществена нужда от морска свързаност не би могла да бъде задоволена само от Moby:

1) първо, разписанието на Moby/Toremar беше коригирано в контекста на новия договор за обществена услуга, за да се осигури интермодален транспорт, а именно по-добра интеграция на морските услуги с железопътните услуги, предлагани на железопътните гари Пиомбино и Кампиля Маритима;

2) второ, Италия доказа, че наличието на оператор, натоварен със задължения за извършване на обществена услуга, би дало възможност да се осигури ефективна непрекъснатост на морските услуги през зимния период и би намалило значително и в интерес на населението времето за чакане в пристанището с почти час и половина (например от три часа в Пиомбино в отсъствието на Toremar до час и половина при Toremar и Moby);

3) трето, въз основа на договора за обществена услуга Moby/Toremar извършва ежедневно и целогодишно допълнително вечерно плаване в интервала от 30 минути след последното (по време на възлагането) плаване до 00:30 ч. (вж. съображение 258). По този начин Moby/Toremar се движи в последния часови интервал всеки ден по линия A2 (22:00 ч. или 22:30 ч. в зависимост от деня и месеца). Преценените разписания също така показват, че Moby/Toremar е извършило първия си курс от Портоферайо до континенталната част. Следователно плавателните съдове на Moby/Toremar акостират на острова през нощта, когато разходите са по-високи, за да осигурят първата връзка сутрин за жителите, пътуващи с цел образование или работа, и за да гарантират свързаност при спешни медицински случаи;

4) Четвърто, твърди се, че Moby не би могло само да задоволи големия брой пътници, нуждаещи се от превоз между Пиомбино и Портоферайо и обратно. Въпреки че през летните месеци очевидно се превозва много по-голям брой пътници, цифрите, наблюдавани през първите три месеца на 2012 г. (т.е. по време на неактивния сезон), показват, че на борда на двата плавателни съда (на Moby/Toremar или на Moby) постоянно е имало пътници, които е трябвало да пътуват в двете посоки с цел работа, обучение или за други лични цели.

(207) С оглед на горепосоченото Комисията заключава, че към момента на възлагането единствено пазарните механизми са били недостатъчни да задоволят нуждите от обществена услуга. В действителност по редица маршрути Moby/Toremar е било единственият оператор, докато по останалите маршрути услугите, предоставяни от конкурентите на Тосканския архипелаг, не са били еквивалентни от гледна точка на непрекъснатост, редовност, капацитет и качество и следователно не са задоволявали напълно изискванията за извършване на обществена услуга, установени в новия договор за обществена услуга с Moby/Toremar.

3) Водещ до най-малко вреди подход

(208) Комисията отбелязва, че Италия е избрала да сключи договор за обществена услуга с един оператор (Moby/Toremar), вместо да наложи задължения за извършване на обществена услуга на всички оператори, заинтересовани да обслужват въпросните маршрути. Въз основа на предоставената от Италия информация Комисията приема, че търсенето от страна на потребителите не би могло да бъде задоволено чрез налагане на задължения за извършване на обществена услуга (вж. съображение 196). По-специално по няколко маршрута Moby/Toremar е единственият оператор, а когато случаят не е такъв, осигуряваното от другите оператори предлагане не отговаря на (всички) изисквания за регулярност, непрекъснатост и качество. Освен това операторът на повечето маршрути, особено през неактивния сезон, генерира загуби, поради което без компенсация за обществена услуга те не биха били обслужвани изобщо. Освен това Комисията взема под внимание довода на Италия и бенефициерите, че изборът на договор за обществена услуга е бил необходим и с оглед на приватизацията на Toremar. По-конкретно Италия твърди, че обявяването на търг на активи на Toremar, заедно с нов договор за обществена услуга, позволява i) да се осигури непрекъснатостта на морската обществена услуга и ii) да се постигне максимална стойност за държавата. Поради тази причина Комисията се съгласи (вж. съображение 96) Италия да обяви на търг стопанското подразделение на Toremar заедно с новия договор за обществена услуга. По този начин Комисията също така прие и потвърждава в настоящото решение, че Италия не би могла да разчита 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 Moby/Toremar.

Заключение

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

(210) За да заключи, че е изпълнен първият критерий по делото *Altmark*, Комисията все пак трябва да провери дали възложените на Moby/Toremar задължения за извършване на обществена услуга са ясно определени. В тази връзка Комисията отбелязва, че задълженията за извършване на обществена услуга са ясно посочени в новия договор за обществена услуга и приложенията към него (които включват например спецификации на корабите за всеки маршрут). Аналогично правилата, уреждащи компенсацията, са описани подробно в новия договор за обществена услуга, закона от 2009 г. и директивата на CIPE. Новият договор за обществена услуга също така е с ясен срок на действие (12 години), определя Moby/Toremar като оператор на обществена услуга и съдържа необходимите мерки за избягване и възстановяване на свръхкомпенсации (вж. също съображение 228). Следователно Комисията заключава, че първият критерий по делото *Altmark* е спазен.

Приоритет за акостиране

(211) В член 19б, алинея 21 от закона от 2009 г. се посочва ясно, че приоритетът за акостиране е необходим, за да се гарантира териториалното единство с островите и с оглед на задълженията за извършване на обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Moby/Toremar. Действително, ако дружествата, на които са възложени задълженията за извършване на обществена услуга, не се ползват от приоритет за акостиране, е възможно (понякога) да им се наложи да изчакат своя ред преди акостиране и по този начин да възникнат закъснения, които биха попречили на целта за осигуряване на надеждна и удобна свързаност за гражданите. Редовно разписание е наистина необходимо, за да се задоволят нуждите от мобилност на населението на островите и да се допринесе за икономическото развитие на съответните острови. Освен това, тъй като в новия договор за обществена услуга има конкретни задължения по отношение на графиците за отплаване по маршрути, предмет на обществена услуга, приоритетът за акостиране спомага да се гарантира, че пристанищата разпределят местата и часовете за акостиране по начин, който дава възможност на оператора на обществена услуга да спазва задълженията си за извършване на обществена услуга. Този приоритет за акостиране е прехвърлен на Moby/Toremar, когато е придобито Toremar. Във връзка с това Комисията счита, че тази мярка е предоставена, за да се даде възможност на Moby/Toremar да изпълнява задълженията си за извършване на обществена услуга, която представлява действителна УОИИ (вж. съображение 209). Освен това Италия потвърди, че приоритетът за акостиране е приложим само за услуги, предоставяни съгласно режима на обществена услуга. Следователно по отношение на приоритета за акостиране също е изпълнено първото условие по делото *Altmark*.

6.1.2.2. Втори критерий по делото Altmark

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

(213) 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*.

(214) По-специално параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, са подробно обяснени в директивата на CIPE и са приложени в новия договор за обществена услуга (и в приложенията към него). 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 Moby/Toremar, Комисията счита, че при тази мярка е спазен вторият критерий по делото *Altmark*.

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

6.1.2.3. Трети критерий по делото Altmark

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

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

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

(219) Комисията отбелязва, че определени аспекти от определения в новия договор за обществена услуга метод за компенсация действително намаляват понесения от Moby/Toremar търговски риск. По-специално максималните тарифи, които Moby/Toremar може да начисли, се коригират ежегодно, за да се отчете инфлацията и да се отразят промените в индекса на потребителските цени. Освен това новият договор за обществена услуга съдържа редица

клаузи (вж. съображение 87), целящи да се поддържа финансово-икономическия баланс на обществената услуга. По-специално, в случай че компенсацията за обществена услуга би била недостатъчна за покриване на разходите за услугите, възложени с новия договор за обществена услуга, тези клаузи дават възможност да се преразгледат i) тарифната система, ii) равнището на предлаганите обществени услуги, iii) равнището на годишния горен праг на цената и iv) безвъзмездните средства за капиталови инвестиции.

(220) Съгласно член 26 от договора при несъответствие във финансово-икономическия баланс Moby/Toremar може да поиска възстановяване на баланса, като представи предложение на органите на регион Тоскана. Впоследствие това предложение се представя на техническия комитет, който отговаря за управлението на договора. Италия предостави на Комисията информация (вж. таблица 7), показваща вноските за възстановяване на баланса, дължащи се на по-високите разходи за ДДС, понесени от Moby/Toremar, и на увеличението на цените на горивата през периода 2012—2018 г.

EUR	**Публична компенсация, предвидена в договора**	**Вноска за възстановяване на баланса**	**Общо**
2012 г.	13 291 109	2 033 145	15 324 254
2013 г.	13 234 326	—	13 234 326
2014 г.	13 287 102	1 150 000	14 437 102
2015 г.	13 366 507	677 052	14 043 559
2016 г.	13 212 118	—	13 212 118
2017 г.	13 523 598	—	13 523 598
2018 г.	13 706 440	—	13 706 440

Таблица 7 — Вноски за възстановяване на баланса

(221) Както е показано в таблицата по-горе и допълнително обяснено от Италия, за да се запази икономическият баланс на договора, компенсацията беше коригирана за 2012 г., докато от 2013 г. до края на договора бяха предприети действия по отношение на тарифната система, като бяха коригирани цените на тарифите. През 2014 г. и 2015 г. беше извършена допълнителна корекция на компенсацията, която доведе до допълнителна вноска за възстановяване на баланса поради неадекватната тарифна система съответно през 2013 г. и 2014 г., докато за периода 2016 —2018 г. не беше необходима корекция.

(222) Въпреки че тези предпазни мерки, изглежда, намаляват търговския риск, поет от Moby/Toremar, Комисията счита, че дружеството продължава да е изложено на риска компенсацията да не е достатъчна, за да покрие разходите за предоставяне на услугата. Предложението за възстановяване на баланса може невинаги да бъде прието, тъй като регион Тоскана се произнася по същество и приема своето решение, след като е получил становището на техническия комитет, в срок от 90 дни от подаването на искането от страна на Moby/Toremar. До приемането на решение Moby/Toremar трябва да продължи да предоставя обществената услуга без промяна. Всъщност в един от случаите такова искане за възстановяване на баланса е било отхвърлено, тъй като не са били изпълнени условията на член 26 от договора за обществена услуга ([69]).

(223) Освен това Комисията отбелязва, че не всички категории разходи подлежат на вноска за възстановяване на баланса. По-специално съгласно член 26 от договора за обществена услуга разходите, свързани с неефективността на управлението, разходите по заеми и увеличението на разходите за единица персонал, за да се спазят правните изисквания в трудовата сфера, следва да се поемат от Moby/Toremar. Поради това Moby/Toremar остава стимулирано да предоставя услугите си ефективно и на най-ниската цена за общността.

(224) Както бе обяснено по-горе в съображения 46—50, в директивата на CIPE се предвижда рисковата премия от 6,5 % да бъде използвана за определяне на възвръщаемостта на капитала, като се използва формулата за WACC. На практика обаче 6,5 % се прилагаше като фиксирана норма на възвръщаемост на капитала (вж. също съображение 133).

([69]) Писмо от 3 април 2012 г., референтен № AOOGRT-0096174/O.80.

(225) Както е показано в таблица 8, данните за периода 2012—2018 г. показват, че действителната компенсация 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. Moby/Toremar е получило малко над 4 милиона евро по-малко от допустимата сума. По същество през този период компенсацията, изплатена на Moby/Toremar, е покривала нетните разходи за обществената услуга, но на практика не е имало почти никаква възвръщаемост на капитала (т.е. общо малко над 30 000 EUR). Тези данни потвърждават, че разпоредбите за възстановяване на баланса, предвидени в член 26 от договора, не защитават Moby/Toremar от всички рискове, свързани с предоставянето на обществената услуга.

Мисия за обществена услуга на Toremar	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	Всичко общо
Общо приходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Общо разходи	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
– Амортизации	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Нетни разходи за обществената услуга	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Възвръщаемост на капитала (6,5 %)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
= Допустими за компенсиране	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
+ Действителен размер на компенсацията	15 324 255 €	13 234 327 €	14 437 102 €	14 043 559 €	13 212 118 €	13 523 598 €	13 706 440 €	97 481 399 €
= Свръхкомпенсация/недостатъчна компенсация	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	- 4 169 085 €

Таблица 8 — Нетни разходи за обществената услуга, предоставяна от Toremar през периода 2012—2018 г.

(226) В хода на официалното разследване (вж. съображение 133) Италия разясни, че тъй като размерът на компенсацията в рамките на търга е бил ограничен със закона от 2009 г., е взето решение изчисляването на компенсацията да се опрости, като се прилага фиксирана норма на възвръщаемост на капитала от 6,5 %. Италия счита, че нейният опростен подход е консервативен (вж. съображение 134) и не позволява по-висока компенсация за Moby/Toremar от установената в директивата на CIPE.

(227) В този контекст Комисията сравни възвръщаемостта на използвания капитал от 6,5 %, която е била приложена към Moby/Toremar, със средната възвръщаемост на капитала, генерирана от референтна група през 2011 г. (годината преди възлагането на услугата на Moby/Toremar). Референтната група се състои от избрани фериботни оператори, които предлагат морски линии в Италия или между Италия и други държави членки ([70]). Анализът показва, че възвръщаемостта на капитал, реализирана от Moby/Toremar, е малко под средната възвръщаемост, генерирана от референтна група. Това сравнение показва, че през годината преди възлагането на Moby/Toremar възвръщаемост на капитала от 6,5 % не е била необоснована.

(228) Комисията отбелязва също така като положителен факт, че съгласно новия договор за обществена услуга Moby/Toremar трябва да изпраща своите отчети за управлението (разделени по маршрут и заверени от независим одитор) до регион Тоскана всяка година, за да може последният да провери дали са налице свръхкомпенсации. Това осигурява допълнителна защита, за да се гарантира, че Toremar не може да се възползва от свръхкомпенсиране. Освен това, тъй като Toremar е извършвало само търговски дейности, застъпените (кръстосаните) субсидии във всички случаи са изключени. Италия също така предостави тези отчети за управлението за периода 2012—2018 г., като по този начин позволи на Комисията да извърши изчисленията в таблица 8.

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

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

(230) 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, произтичащо от приоритета за акостиране, би било ограничено (вж. съображение 137). 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 228) потвърди, че през периода 2012—2018 г. Moby/Toremar не е получило свръхкомпенсация. Следователно Комисията заключава, че третият критерий по делото *Altmark* е изпълнен и по отношение на приоритета за акостиране.

6.1.2.4. Четвърти критерий по делото Altmark

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

(232) Според точка 63 от Съобщението за УОИИ най-лесният начин за публичните органи да спазят четвъртия критерий 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 ([71]) и Директива 2004/18/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([72]).

(233) 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 ([73]) (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 ([74]). 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 Moby/Toremar. Действително 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.

(234) 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. Транспортните услуги по вода са изброени обаче и в приложение II Б към тази Директива, което предполага ([75]), че те са предмет само на член 23 и член 35, параграф 4 от нея. Това означава, че съгласно Директива 2004/18/ЕО обществена поръчка за транспортни услуги по вода е предмет само на задълженията относно техническите спецификации (член 23) и на задължението за публикуване на обявление за възлагане на поръчка (след възлагането на поръчката и следователно в края, а не в началото на процедурата за възлагане: член 35, параграф 4. Всички останали правила, разписани в Директива 2004/18/ЕО — включително разпоредбите относно съдържанието на обявленията, които ще бъдат публикувани (член 36, параграф 1), и разпоредбите относно критериите за подбор (членове 45—52) — не са приложими към обществените поръчки за услуги за морски транспорт.

(235) Освен това, при всички случаи Директива 2004/18/ЕО не се прилага към определените в член 1, точка 4 от нея концесии за услуги ([76]). Комисията отбелязва, че концесиите за услуги (и обществените поръчки), при които е налице определен трансграничен интерес, все пак продължават да бъдат предмет на общите принципи за прозрачност, за недопускане на дискриминация и за равнопоставено третиране, залегнали в Договора.

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

([72]) 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).

([73]) 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).

([74]) 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).

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

([76]) Член 1, параграф 4 от Директива 2004/18/ЕО гласи: *„[к]онцесия 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.*

(236) Въз основа на горепосоченото Комисията заключава, че Директива 2004/18/ЕО може да се прилага само в случай на обществена поръчка, но не и когато тя засяга концесия за услуги. Освен това, тъй като настоящият случай се отнася до транспортните услуги по вода, предмет на договор за обществена услуга, както е посочено по-горе, ще се прилагат само някои от изискванията на Директивата. Във връзка с това Комисията счита, че за да докаже изпълнението на четвъртия критерий по делото *Altmark*, не може да се позовава само на спазването на директивите за възлагане на обществени поръчки. Поради тази причини по-долу Комисията преценява дали използваната от Италия тръжна процедура е била конкурентна, прозрачна, недискриминационна и безусловна. За да направи тази оценка, Комисията се позовава на съответните насоки, определени в нейното Известие относно понятието за държавна помощ ([77]) (по-специално в точка 89 и сл. от него) и Съобщението за УОИИ (по-специално съображение 63 и сл. от него).

Състезателен и прозрачен характер на тръжната процедура

(237) В точка 90 от Известието относно понятието за държавна помощ се определя, че тръжната процедура трябва да бъде състезателна ([78]), за да могат всички заинтересовани и отговарящи на условията оференти да участват в процеса. Освен това съгласно точка 91 от въпросното известие процедурата трябва да бъде прозрачна, за да могат всички заинтересовани участници да бъдат еднакво и надлежно информирани на всеки етап от тръжната процедура. В тази точка се подчертава също, че достъпността на информацията, достатъчното време за заинтересованите участници и яснотата на критериите за подбор и възлагане представляват най-важните елементи на една прозрачна процедура за подбор, и се посочва, че търгът трябва да бъде достатъчно добре разгласен, така че всички потенциални оференти да го вземат предвид.

(238) В настоящия случай поканата за заявяване на интерес е публикувана в *Официален вестник на Европейския съюз*, както и в националния държавен и регионалния официален вестник и в национални вестници (вж. съображение 56). В тази покана всеки, който може да *„гарантира непрекъснатостта на услугата за морски транспорт“*, се приканва да заяви своя интерес, като не се налагат никакви допълнителни условия. На потенциалните оференти е предоставено достатъчно време, за да заявят по подходящ начин своя интерес, което им позволява да участват в последващия процес. Поради това Комисията счита, че намерението на регион Тоскана да продаде Toremar и да възложи договора за обществена поръчка е било обявено сред широк кръг, така че да достигне до всички възможни оференти.

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

(240) 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 оферентите биха могли да докажат, че отговарят на това изискване, по подразбиране това означава, че могат да се използват всякакви подходящи доказателствени средства ([79]). Тъй като нито една от 11-те страни, които заявиха интерес да участват в тръжната процедура, не беше изключена, Комисията счита, че този критерий за подбор е бил ясен за всички заинтересовани оференти и е бил обоснован с оглед на преследваната цел.

(241) Второ, в закона от 2009 г. на заинтересованите страни е разяснено, че след приключване на тръжната процедура ще бъде сключено ново споразумение/нов договор за обществена услуга и че като максимален годишен размер на компенсацията за обществена услуга е определена сумата 13 005 441 EUR. Освен това в поканата за заявяване на интерес е посочено, че целта е била Toremar да бъде продадено на фиксирана цена от 10 258 397 EUR. Освен това, както беше потвърдено от Италия, цялата съответна информация по отношение на обхвата на продажбата, включително проекта на договор за обществена поръчка, който ще бъде сключен между купувача и Италия, е предоставена на разположение на 11-те страни, които са заявили интерес да участват в тръжната процедура. Това е

([77]) 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).

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

([79]) Освен това, както е посочено по-горе (вж. съображение 234), 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.

дало възможност на тези страни да решат дали да подават оферта или не и ако решат да го направят, колко висока да бъде офертата. Въз основа на това Комисията счита, че от поканата за заявяване на интерес е било достатъчно ясно, че продажбата се отнася до стопанското подразделение на Toremar, която е обвързана с нов договор за обществена услуга. След като са заявили своя интерес, на страните е предоставен достъп до цялата необходима информация, за да вземат решение относно възможната оферта.

(242) Трето, Комисията счита, че поканата за изразяване на интерес е привлякла значителен брой потенциални оференти. Всички 11 дружества, които са подали заявления за заявяване на интерес, след това са получили подробна информация за процедурата от регион Тоскана. Освен това, в съответствие с разпоредбите на Директива 2004/18/ЕО изглежда, че Италия не е имала задължение да предостави в поканата повече информация за поръчката, която ще бъде възложена, освен самото споменаване на продължаването на предоставянето на обществената услуга и позоваването на правните норми, регулиращи тази услуга (вж. съображение 234).

(243) Четвърто, поканата е съдържала минималната необходимата информация за заявяване на интерес (т.е. за продължаване на обществената услуга) и не би могла да доведе до изключване на иначе заинтересовани оператори на морски транспорт. Решението на органите по планирането е да се гарантират непрекъснатост на обществената услуга и свързаност на островите от Тосканския архипелаг с континенталната част. Това условие е било съобщено предварително, както е обяснено по-горе, на всички потенциални оператори, които са заявили интерес да участват в тръжната процедура. Следователно Комисията е съгласна с Италия, че на този етап не е имало контрол върху потенциалните участници (вж. съображение 127), което показва, че в резултат на включването на задължителното изискване за продължаване на обществената услуга органите по планирането не са възнамерявали да облагодетелстват избирателно някой от потенциалните участници, за да му бъдат възложени договорът за обществена услуга и собствеността върху стопанското подразделение на Toremar. Комисията също така отбелязва, че цялата необходима информация относно критериите за подбор и по-нататъшното развитие на процедурата е била предвидена в покана за представяне на оферти, изпратено до всички 11 страни, които са заявили интерес да участват в процедурата ([80]).

(244) И накрая, Комисията счита, че инициативата на регион Тоскана да създаде специална цифрова платформа или зала за данни, съдържаща цялата необходима документация, е позволила на всички потенциални оференти да бъдат еднакво, напълно и надлежно запознати с цялата информация, необходима за подготовката на тяхната оферта.

(245) В решението от 2012 г. Комисията изрази съмнения относно това дали е необходимо на оферентите да бъдат наложени определени *технически и финансови изисквания за офертата* (вж. съображение 113) в допълнение към стандартните качествени условия, които във всички случаи се налагат като задължения за извършване на обществена услуга. Освен това Комисията изрази съмнение, че подобни изисквания могат да бъдат приети в ситуация като настоящата, когато цялото дружество е обявено за продажба.

(246) В хода на разследването Комисията получи информация, която разсея нейните опасения. Комисията счита, че техническите и финансовите изисквания не са довели до изключване на нито един потенциален оферент поради изброените по-долу причини.

(247) Първо, техническите и финансовите изисквания са били включени в тръжната документация и по този начин са били известни на всички потенциални оференти на най-ранните етапи от процеса. По-специално тези изисквания са били включени в обявлението за обществена поръчка, публикувано на международно равнище, с което всички заинтересовани оператори, отговарящи на тези изисквания, са поканени да подадат заявление за заявяване на интерес.

(248) Второ, Комисията отбелязва, че специфичните изисквания са изразени като обективни условия за участие в процедурата и следователно не представляват критерии за възлагане и не им се присъждат точки. В резултат на това възлагащите органи не са имали право на преценка по отношение на подбора на оференти за следващия етап на процедурата.

([80]) Поканата за представяне на оферти включва, наред с другото, информация относно кредита в размер на 9 772 572 EUR, дължим от Tirrenia (вж. съображения 69—71).

(249) Трето, като се има предвид начинът на провеждане на търга (т.е. обвързването на продажбата на дружеството със сключването на нов договор за обществена услуга), Комисията счита, че целта на регион Тоскана да гарантира непрекъснатост на обществената услуга при възможно най-високи стандарти за качество представлява легитимна цел от обществен интерес ([81]), която не би могла да бъде постигната без посочените изисквания. Освен това фактът, че публикуването на обявлението за обществена поръчка с посочените изисквания е довело до подаването на 11 заявления за заявяване на интерес, очевидно показва, че включването на тези изисквания не е имало възпиращ ефект.

(250) Въз основа на горепосоченото Комисията счита, че като цяло тръжната процедура е била състезателна и прозрачна. По-специално намерението на регион Тоскана да продаде стопанското подразделение на Toremar и да сключи нов договор за обществена услуга със срок на действие 12 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 с цел гарантиране на непрекъснатостта на услугата, тези страни са получили цялата необходима информация и време, за да могат да решат дали и доколко искат да подадат оферта за услугата. 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

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

(252) Както е посочено по-горе (вж. съображение 240), поканата за заявяване на интерес съдържа само едно условие — че оферентите трябва да са в състояние да „*гарантират непрекъснатостта на услугата за морски транспорт*“. Всички 11 страни, които отговориха на поканата и заявиха интерес, бяха запознати с това задължение. Комисията счита, че това условие в поканата за заявяване на интерес е било обективно и е представено достатъчно ясно за всички заинтересовани страни.

(253) След това 11-те заинтересовани оференти бяха поканени да подадат оферта и всички получиха достъп до виртуална зала за данни, съдържаща цялата необходима информация (вж. съображение 62), което им позволи да оценят стопанското подразделение на Toremar и новия договор за обществена услуга, обявени за продажба. Следователно всички оференти са получили една и съща информация и са третирани равностойно през цялото време.

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

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

(255) 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“.

(256) В този случай на търг е обявено възлагането на новия договор за обществени услуги, обвързано с продажбата на стопанското подразделение на Toremar, а не само самият договор за обществени услуги. Италия е решила цената за продажбата на стопанското подразделение на Toremar да бъде фиксирана (въз основа на оценката, извършена от независим експерт) и не подлежи на договаряне, докато за договора за обществена услуга Италия е избрала икономически най-изгодната оферта, като за цена са присъдени 20 точки, за качество 70 точки и за допълнителни услуги 10 точки (вж. съображения 60 и 61).

([81]) Вж. решение на Съда от 20 февруари 2001 г., *Analir и др.*, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, т. 37.

(257) Във връзка с използването на икономически най-изгодната оферта в точка 67 от Съобщението за УОИИ се посочва, че „икономически най-изгодната оферта“ се счита също така (в допълнение към „най-ниската цена“) за достатъчна, за да се изпълни четвъртият критерий по делото *Altmark, [n]ри условие че критериите за възлагане […], са достатъчно тясно свързани със същността на предоставената услуга и позволяват най-изгодната в икономическо отношение оферта да се съчетае с пазарната стойност* ([82]).

(258) Комисията отбелязва, че Италия е наблегнала на избора на оператор, който да предоставя услугата при високи стандарти за качество, като се вземат предвид определени изисквания. Поканата за представяне на оферти е включвала цялата информация, необходима за попълване на финансовите и техническите оферти. По-специално по отношение на техническата оферта (на която са присъдени общо 80 точки, а останалите 20 точки са разпределени за критерия „цена“) всички 11 оператори на морски транспорт, които са заявили интерес, са били поканени да представят информация, свързана със средната възраст на плавателните съдове, осигурени за всяка линия и за всяка договорна година, с капацитета и структурните съоръжения, осигурени за пътници с увреждания, както и информация, свързана с възможността избраният оператор да планира допълнителни плавания в определени часови интервали (включително нощни плавания) през цялата година. Тези критерии за качество очевидно са тясно свързани с предоставянето на морската услуга и ѝ придават добавена стойност. Поради това Комисията счита, че използването на икономически най-изгодната оферта за въпросната услуга, обвързана с продажбата на стопанското подразделение на Toremar, е позволило на Италия да създаде ефективна конкуренция и да получи услуга с възможно най-висока стойност на най-ниската цена за общността.

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

(260) Комисията вече стигна до заключението по-горе, че тръжната процедура е била достатъчно прозрачна и недискриминационна, за да позволи участието на възможно най-голям брой потенциални оференти. Действително, след широкото разпространение на поканата за заявяване на интерес 11 оператори на морски транспорт отговориха утвърдително. Цялата информация, свързана с тръжната процедура, е предоставена в поканата за представяне на оферти, изпратена до всички 11 участници. Освен това регион Тоскана създаде специална цифрова платформа или зала за данни, съдържаща цялата необходима документация, която да позволи на всички потенциални оференти да бъдат информирани по равнопоставен начин.

(261) След етапа на заявяване на интерес бяха подадени две конкурентни оферти (от Moby и Toscana di Navigazione S.r.l.), които регион Тоскана оцени, като взе предвид техните технически и финансови оферти. Както е посочено в съображения 62 и 64, по време на етапа на оценяване регион Тоскана е открил някои несъответствия, свързани с разликите между техническите и икономическите оферти, представени от Toscana di Navigazione S.r.l., в резултат на което дружеството е било изключено от процедурата, а договорът в крайна сметка е бил възложен на Moby.

(262) Задължителното условие за гарантиране на непрекъснатостта на обществената услуга и обвързването на активите със задълженията за извършване на обществена услуга са взаимосвързани. По-специално, като обвързва продажбата на Toremar с нов договор за обществена услуга, приобретателят Moby автоматично подлежи на спазването изискването за гарантиране на непрекъснатостта на обществената услуга и придобива приоритета за акостиране. Комисията счита, че обвързването на стопанското подразделение на Toremar с нов договор за обществена услуга и предоставянето на приоритет за акостиране не водят до по-ниска цена, отколкото ако активите и този договор биха били продадени отделно, поради изброените по-долу причини.

(263) Стопанското подразделение на Toremar е предназначено единствено за предоставяне на обществената услуга и осигуряване на териториално единство. Всъщност всички плавателни съдове на Toremar са били използвани и понастоящем се използват за извършването на обществената услуга. Комисията е на мнение, че частен продавач не би могъл да получи по-висока цена за плавателните съдове на пазара. Действително, според доклада на Fidi, от осемте плавателни съда на Toremar, три са били заложени в бюджета на остатъчната стойност, докато останалите пет, които са били напълно амортизирани, са били заложени в бюджета на стойността им за скрап. Въпреки това изглежда малко вероятно тези плавателни съдове да е можело да бъдат продадени за целите на корабоплаването, различни от тези, включващи условието за продължаване на обществената услуга, на по-висока цена от тази, за която са били

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

заложени в бюджета. Това е така, тъй като когато плавателният съд все още не е в края на експлоатационния си срок, 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, ако изобщо може да бъде продаден. 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.

(264) Освен това Комисията е съгласна с мненията, представени от бенефициера, относно значителните разходи, които регион Тоскана би трябвало да поеме, ако Toremar бъде продаден отделно за целите на корабоплаването без обществената услуга (т.е. разходи за ликвидация, разходи за оборудване с необходимите плавателни съдове и т.н.). Освен това, ако Toremar беше продаден отделно, Комисията счита, че е малко вероятно потенциалните участници да са разполагали с необходимите осем плавателни съда, които да са леснодостъпни за преразпределение, за да изпълняват задълженията за извършване на обществена услуга, определени в новия договор за обществена услуга. Това е особено вярно, тъй като новият договор съдържа специфични изисквания (например размер) за плавателните съдове, 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 новия договор за обществена услуга неизбежно би довело до загуба на приходите от предишното им използване.

(265) Поради това Комисията счита, че обвързването на тези кораби с договора за обществена услуга е дало възможност да се постигне по-висока цена за плавателните съдове на Toremar, тъй като в замяна на експлоатацията на плавателните съдове по маршрутите за извършване на обществена услуга техният приобретател е щял да получи компенсация за обществена услуга за период от 12 години. Освен това всеки продавач, действащ според принципите на пазарната икономика, би решил да продаде Toremar 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.

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

(267) Комисията счита, че вследствие на използването на икономически най-изгодната оферта за новия договор за обществена услуга, обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Toremar, е създадена реална конкуренция до края на тръжната процедура, като са представени две конкурентни и обвързващи оферти. Изключването на Toscana di Navigazione S.r.l. се е случило едва по време на последващата оценка на офертите и следователно не е променило състезателния характер на тръжната процедура. В резултат на това Комисията заключава, че четвъртият критерий по делото *Altmark* е изпълнен в настоящия случай.

(268) Предвид факта, че определените от Съда четири условия по делото *Altmark* са изпълнени кумулативно, Комисията заключава, че възлагането на новия договор за обществена услуга, обвързан със стопанското подразделение на Toremar, и осигуряването на приоритета за акостиране на Moby/Toremar, не предоставят икономическо предимство на дружеството.

6.1.2.5. Заключение

(269) Тъй като не са изпълнени всички критерии, определени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията заключава, че възлагането на Moby/Toremar на новия договор за обществена услуга, обвързан със стопанското подразделение на Toremar и с приоритета за акостиране, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

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

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

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

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

(272) Държавни ресурси: Въпросните средства са предоставени от държавния бюджет (вж. съображение 91) 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.

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

(274) Икономическо предимство: Комисията отбелязва, че Toremar е използвало 1 617 300 EUR за модернизиране на флота си, за да отговаря на международните стандарти за безопасност (808 650 EUR за модернизиране на плавателния съд Aethalia и 808 650 EUR за модернизиране на плавателния съд Liburna). Според Италия тези средства никога не са били използвани за целите на ликвидността (вж. съображение 138) и Комисията не намери доказателства в подкрепа на обратното.

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

(276) Заключение: тъй като не са изпълнени всички критерии, определени в член 107, параграф 1 от ДФЕС, Комисията заключава, че средствата, предоставени на Toremar за модернизиране на флота му, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.1.3.2. Освобождавания от данъци, свързани с процеса на приватизация

(277) Както е посочено в съображение 93, съгласно член 1 от закона от 2010 г. определени актове и операции, предприети с цел приватизацията на Tirrenia Group и описани в алинеи 1—15 от член 19б от Наредба-закон № 135/2009, преобразувана с някои изменения в закона от 2009 г., са освободени от всякакви данъци, обичайно дължими за тези актове и операции.

(278) 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 съответно на регионите Кампания, Сардиния и Тоскана и 2) прехвърлянето на стопанското подразделение на Toremar от регион Тоскана на Moby. Данъците, за които е получено освобождаване, са по-специално данък при вписване, кадастралните и ипотечните данъци, гербов налог (наричани заедно „косвените данъци“), ДДС и корпоративен подоходен данък. Бенефициерите на тази мярка за помощ ще бъдат продавачът, купувачът или и двамата. В настоящото решение ще бъде оценено само второто прехвърляне ([83]).

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

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

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

(281) В решенията от 2011 и 2012 г. Комисията посочи възможността дружествата от (бившата) Tirrenia Group да използват ресурси на FAS, за да покрият текущите си нужди от ликвидност. В хода на процедурата по официално разследване обаче италианските органи разясниха, че ресурсите на FAS не са били предназначени за допълнителна компенсация за Toremar или Moby (или за което и да е друго от дружествата от бившата Tirrenia Group или техните съответни приобретатели). Вместо това тези ресурси са били предоставени за допълване на бюджетните кредити за изплащането на компенсациите за обществена услуга на дружествата от бившата Tirrenia Group, в случай че се окажат недостатъчни. В действителност с член 1, алинея 5б от закона от 2010 г. на регионите е предоставена

([83]) Първото прехвърляне е оценено в Решение (ЕС) 2020/1412 на Комисията от 2 март 2020 г. относно мерките SA.32014, SA.32015, SA.32016 (11/C) (ex 11/NN), приведени в действие от Италия в полза на Tirrenia di Navigazione и неговия приобретател Compagnia Italiana di Navigazione.

възможност да използват ресурсите на FAS, за да финансират (част от) обичайната компенсация за обществени услуги и по този начин да гарантират непрекъснатостта на морските обществени услуги. С други думи, тази мярка се отнася само до разпределение на ресурси в бюджета на Италия за изплащане на компенсации за обществена услуга.

(282) 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 Toremar може да се възползва в допълнение към тези компенсации за обществена услуга. Следователно евентуалното използване на ресурси на FAS не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

6.1.4. *Заключение относно наличието на помощ*

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

— компенсацията на Toremar за обслужването на морските маршрути в периода от 1 януари 2009 г. до 1 януари 2012 г. представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС;

— възлагането на Moby/Toremar на новия договор за обществена услуга за периода от 2 януари 2012 г. до 31 декември 2023 г., обвързан със стопанското подразделение на Toremar и с приоритета за акостиране, е в съответствие с четирите условия по делото *Altmark* и следователно не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС;

— средствата на Toremar, предназначени за модернизация на корабите, не са били използвани за целите на ликвидността и следователно не представляват държавна помощ за Toremar по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС;

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

6.2. **Законосъобразност на помощта**

(284) Мярката за помощ, попадаща в обхвата на настоящото решение, е приведена в действие преди официалното одобрение от страна на Комисията. Следователно, доколкото тази мярка за помощ не е била освободена от задължението за уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2005 г. или решението за УОИИ от 2011 г., тя е предоставена от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС ([84]).

6.3. **Съвместимост на помощта**

(285) Съвместимостта на мярката за държавна помощ, определена по-горе, трябва да бъде оценена в контекста на член 106, параграф 2 от ДФЕС.

6.3.1. *Удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение между Toremar и Италия*

6.3.1.1. Приложими правила

(286) Удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение след края на 2008 г. е извършено посредством следните последващи правни актове:

а) с Наредба-закон № 207 от 30 декември 2008 г., преобразувана в Закон № 14 от 27 февруари 2009 г., е определено удължаването на срока на действие на първоначалните споразумения от 1 януари 2009 г. на 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 действие на първоначалните споразумения от 1 януари 2010 г. на 30 септември 2010 г.;

([84]) Италия е изпратила уведомление (вж. съображение 2) само за компенсацията за обществена услуга, предоставена съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен. Освен това Италия твърди, че компенсацията за обществена услуга, предоставена на Toremar съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, е съвместима и е освободена от задължението за уведомяване съгласно решението за УОИИ от 2011 г. В раздел 6.3.1. Комисията ще извърши оценка дали случаят действително е такъв.

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

(287) Във връзка с това Комисията изтъква, че предоставянето на компенсацията за обществена услуга съгласно първоначалното споразумение, чийто срок на действие е удължен, 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.“

(288) 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.

(289) 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 Toremar 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 1 януари 2012 г. ([85])

(290) 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. Италия обаче е предоставила данни за петте маршрута, взети заедно, а не поотделно за всеки маршрут, за да покаже, че през 2010 и 2011 г. броят на пътниците по всички тези маршрути, обслужвани от Toremar съгласно първоначалното споразумение, чийто срок е удължен, не е надвишавал прага от 300 000 пътници годишно. Следователно Комисията не може да оцени съвместимостта на компенсацията за обществена услуга, платена на Toremar съгласно удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение до 1 януари 2012 г., нито въз основа на решението за УОИИ от 2005 г., нито въз основа на решението за УОИИ от 2011 г.

(291) Поради това съвместимостта на компенсацията за обществена услуга, предоставена на Toremar от 2009 г. до приключването на процеса на приватизация, по принцип би попаднала в приложното поле на рамката за УОИИ от 2011 г.

(292) Комисията ще оцени дали компенсацията за обществена услуга, предоставена на Toremar 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.

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

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

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

(294) Оценката за това дали УОИИ са действителни трябва да се извърши и с оглед на Съобщението за УОИИ (вж. съображения 186 и 200), Регламента за морския каботаж (вж. съображения 188—190) и съдебната практика (вж. съображения 192—193). Следователно във връзка с удължения срок на действие на споразумението Комисията трябва да оцени:

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

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

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

(295) Комисията посочва, че маршрутите, предмет на обществена услуга, обслужвани от Toremar през удължения срок на действие, са същите като маршрутите, поверени на Moby/Toremar съгласно новия договор за обществена услуга, с изключение на това, че по отношение на плаванията броят на маршрутите през удължения срок на действие е пет (вж. съображение 36), докато в новия договор за обществена услуга е добавена една линия до остров Джанутри (**линия A5**). Освен това Комисията вече описа и оцени положението по отношение на конкуренцията по тези маршрути през срока на удължаване на споразумението. Във връзка с това при оценката, която следва по-долу, ще се разчита и ще се прави позоваване на съответните части от извършената по-горе оценка на новия договор за обществена услуга (вж. раздел 6.1.2.1).

(296) Във връзка с това Комисията първо припомня (вж. съображение 123), 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 195), че това в действителност са легитимни цели от обществен интерес.

(297) За да онагледи действителното търсене на услугите от страна на ползвателите, Италия предостави подробни статистически данни (вж. таблици 9 и 10), които показват, че през 2009 г. — първата година от удължения срок на действие, Toremar е превозило 1 622 876 пътници и 347 935 превозни средства по петте маршрута за смесени услуги, комбинирани през съответните времеви периоди, обхванати от задълженията за извършване на обществена услуга. Тези бройки са били по-малки през 2010 г. (1 462 570 пътници и 317 488 превозни средства) и 2011 г. (1 437 613 пътници и 294 433 превозни средства).

Година	Линия A1	Линия A2	Бърза линия A2	Линия A3	Линия A4	Общ брой пътници
2009 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 622 876
2010 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 462 570
2011 г.	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	1 437 613

Таблица 9 — Статистически данни относно пътниците за периода 2009—2011 г.

Година	Линия A1	Линия A2	Бърза линия A2	Линия A3	Линия A4	Общ брой пътници
2009 г.	[…]	[…]		[…]	[…]	347 935
2010 г.	[…]	[…]		[…]	[…]	317 488
2011 г.	[…]	[…]		[…]	[…]	294 433

Таблица 10 — Статистически данни относно превозните средства за периода 2009—2011 г.

(298) Като цяло цифрите показват, че потребителското търсене на фериботни услуги по всеки от съответните маршрути е било значително и относително устойчиво, а анализът за периода 2009—2011 г. не дава индикации, че това търсете би изчезнало. Комисията вече доказа, че е налице значително потребителско търсене на морски услуги за периода от 2012 г. нататък (вж. съображение 198).

(299) Следователно може да се заключи, че тези услуги са били насочени към действително потребителско търсене и следователно са удовлетворявали реални обществени нужди.

(300) Както беше обяснено в съображение 200, Комисията трябва също така да проучи дали обслужването би било недостатъчно, ако бъде предоставено само с пазарни механизми, с оглед на задълженията за извършване на обществена услуга, наложени от държавата членка по силата на удължаването на срока на първоначалното споразумение. Във връзка с това в точка 48 от Съобщението за УОИИ се посочва, че *оценката на Комисията се ограничава с проверка на това дали държавата членка е допуснала явна грешка*.

(301) Комисията отбелязва, че през периода от 1 януари 2009 г. до 1 януари 2012 г. по някои маршрути, които е трябвало да бъдат обслужвани от Toremar съгласно удължаването на срока на първоначалното споразумение, други оператори са предлагали фериботни услуги, макар и не непременно през цялата година и със същата честота. Комисията вече прецени в съображения 201—207 за всеки от съответните маршрути дали услугите, предоставяни от други оператори, са били еквивалентни на тези, които Moby/Toremar е трябвало да предоставя съгласно новия договор за обществена услуга. Комисията припомня, че тази оценка е основана на положението по отношение на конкуренцията по тези маршрути през периода между 1 януари 2009 г. и 1 януари 2012 г. Тъй като услугите, които Moby/Toremar трябва да изпълнява, са почти идентични по отношение на обслужваните маршрути, честотите и техническите изисквания с тези, които Toremar е трябвало да предоставя през удължения срок на действие на споразумението, заключението на Комисията (вж. съображение 207), че само пазарните механизми не са били достатъчни за задоволяване на нуждите от обществената услуга, е валидно и за Toremar през целия удължен срок на действие на споразумението. В действителност по редица маршрути Toremar е било единственият оператор, докато по останалите маршрути услугите, предоставяни от други оператори, не са били еквивалентни от гледна точка на непрекъснатост, регулярност, капацитет и качество и следователно не са задоволявали изцяло изискванията за обществена услуга, наложени на Toremar по силата на първоначалното споразумение (чийто срок на действие е удължен).

(302) Накрая, с оглед на планираната приватизация и с цел да се гарантира непрекъснатостта на обществените услуги, които са изпълнявани съгласно първоначалното споразумение, Италия е решила да удължи срока на действие на споразумението, без да внася промени в него (но като отчита промените в методологията за компенсация, приложима от 2010 г. нататък). Комисията приема, че търсенето от страна на потребителите (както е описано в съображения 297—299) 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 Toremar е било единственият оператор (вж. например съображение 202), а когато случаят не е бил такъв, осигуряваното от другите оператори предлагане не е отговаряло на (всички) изисквания за регулярност, 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. Освен това Комисията приема, че с оглед на процеса на приватизация на Toremar удължаването на срока на съществуващия договор за обществена услуга е бил единственият начин да се гарантира непрекъснатостта на обществените услуги до приключване на тази приватизация.

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

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

(304) 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.

(305) В тези актове трябва по-специално да се посочват:

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

— съответното предприятие и съответната територия;

— същността на изключителните права;

— параметрите за изчисляване, контрол и преразглеждане на компенсацията;

— мерките за избягване и възстановяване на свръхкомпенсация.

(306) В решенията си от 2011 и 2012 г. Комисията изрази съмнения дали в акта за възлагане е предоставено подробно описание на съдържанието на задълженията за извършване на обществена услуга на Toremar през удължения срок на действие на споразумението. Освен това Комисията подчерта, че за периодите 2000—2004 г. и 2005—2008 г. не са приети петгодишни планове, 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. През удължения срок на действие на споразумението актът за възлагане на Toremar е включвал първоначалното споразумение (изменено и с удължен срок с течение на времето), петгодишните планове, обхващащи периодите 1990—1994 г. и 1995—1999 г., поредица от специални решения на Италия, директивата на CIPE и закона от 2009 г.

(307) Във връзка с това Комисията първо отбелязва, че първоначалното споразумение (изменено с течение на времето), което представлява същността на акта за възлагане на Toremar, остава изцяло приложимо до приключването на приватизацията въз основа на поредица от наредби-закони (вж. съображение 286). В тези правни актове се уточнява, че на Toremar са възложени задължения за извършване на обществена услуга до приключването на неговата приватизация.

(308) Според първоначалното споразумение в петгодишните планове се посочват маршрутите и пристанищата, които трябва да се обслужват, видът и капацитетът на плавателните съдове, които трябва да се използват за въпросните морски линии, честотата на услугите и тарифите, които трябва да се заплащат, включително случаите, в които се субсидират, по-специално за жителите на островните региони. Докато плановете за периодите 2000—2004 г. и 2005—2008 г. не са били официално приети, планът за периода 1995—1999 г. (одобрен с министерски указ от 14 май 1996 г.) все още се е прилагал без никакви промени по отношение на обхвата на задълженията за извършване на обществена услуга. Следователно разпоредбите във връзка с този план продължават да се прилагат изцяло в периода от 1 януари 2009 г. до 2 януари 2012 г. Преди 2009 г. оригиналната схема на тарифите, предвидена в първоначалното споразумение, е изменена с редица последващи актове. Въпреки това през целия удължен срок на действие на споразумението не са били издадени междуведомствени наредби за по-нататъшно изменение на тарифите на дружествата от бившата Tirrenia Group, включително Toremar. Въз основа на това Комисията заключава, че задълженията за извършване на обществена услуга, които Toremar е трябвало да спазва през удължения срок на действие на споразумението, са определени достатъчно ясно.

(309) 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 42 и 44) 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. По отношение на годините 2010 и 2011 съответната методология е определена в директивата на CIPE (вж. съображения 41—55). По-специално в директивата на CIPE се описват подробно разходните елементи, които се вземат предвид, и възвръщаемостта на инвестирания капитал. Накрая, в закона от 2009 г. се включва максималният размер на компенсацията от 13 005 441 EUR, който се прилага след 2010 г. Освен това в първоначалното споразумение се определя, че компенсацията ще бъде изплатена на вноски, и се гарантира, че те се основават на действителните разходи и приходи, направени за предоставяне на обществената услуга. По този начин свръхкомпенсацията може да бъде открита и лесно избегната. Когато е приложимо, впоследствие държавата може да си възстанови свръхкомпенсацията от Toremar.

(310) 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.

6.3.1.4. Продължителност на периода на възлагане

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

(312) Италия посочи, че продължителността на удължения на срок на действие е определена в съответствие с необходимия срок за амортизацията на активите, използвани при предоставянето на УОИИ. По-специално целият срок на действие на първоначалното споразумение, който е удължен, е малко над 22 години. Плавателните съдове са най-важните активи, необходими за предоставянето на обществената услуга. Периодът на амортизация на плавателни съдове, използвани за фериботни услуги, обикновено е дълъг и може да надхвърли 25 години.

(313) Италия предостави на Комисията стойност на амортизацията на плавателните съдове на Toremar за периода 2009—2011 г. Комисията отбелязва, че към момента на удължаването на срока на действие на първоначалното споразумение пет от осемте плавателни съда вече са били напълно амортизирани, докато останалите три плавателни съда, които все още не са били амортизирани, са били на средна възраст от 21,5 години.

(314) Въпреки че периодът на амортизация е изтекъл за повечето плавателни съдове, използвани от Toremar през удължения срок на действие на първоначалното споразумение, Комисията отбелязва, че удължаването на срока с три години е било необходимо, за да се гарантира непрекъснатост на обществената услуга до приключване на процеса на приватизация. Освен това, като отчита средната възраст на останалите плавателни съдове, чиято стойност все още не е напълно амортизирана, и средната продължителност на амортизацията на плавателните съдове, използвани за фериботни услуги, Комисията стига до заключението, че продължителността на акта за възлагане е обоснована в достатъчна степен и че е спазена точка 17 от рамката за УОИИ.

6.3.1.5. Съответствие с Директива 2006/111/ЕО

(315) 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“ на Комисията относно прозрачността на финансовите отношения между държавите членки и публичните предприятия, както и относно финансовата прозрачност в рамките на някои предприятия ([86]).

(316) 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“.

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

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

6.3.1.6. Размер на компенсацията

(319) 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“.

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

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

(321) В решенията си от 2011 и 2012 г. Комисията не можа да заключи дали размерът на компенсацията от 2009 г. е бил пропорционален, тъй като все още имаше съмнения относно квалификацията на някои обществени услуги, възложени на Toremar, като действителни УОИИ. Тези съмнения бяха разгледани в раздел 6.3.1.2 и съответно Комисията счита, че компенсацията, предоставена на Toremar за 2009 г., е пропорционална и е съвместима с член 106 от ДФЕС. Италия предостави изчислението на размера на компенсацията за 2009 г. (т.е. 13 572 035 EUR), който е определен въз основа на методологията, определена в първоначалното споразумение, и съответства на акумулираната нетна загуба от услугите, изпълнявани съгласно режима на обществена услуга, към която се добавя променлива сума, съответстваща на възвръщаемостта на инвестирания капитал (т.е. 301 000 EUR).

(322) Комисията 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 равнище на риска, като се вземе предвид фактът, че поначало изглежда, че Toremar не е поемало рисковете, които обикновено се поемат при изпълнението на такива услуги.

(323) 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 в съображение 133, Италия разясни обаче, че тъй като размерът на компенсацията в рамките на търга се ограничава със закона от 2009 г., е решено изчисляването да се опрости чрез прилагане на фиксирана възвръщаемост на капитала от 6,9 % за 2010 и 2011 г.

(324) В този контекст, въз основа на представените от Италия отчети за всеки отделен маршрут, обобщени в таблица 11, Комисията бе в състояние провери, че както през 2010 г., така и през 2011 г. компенсацията за обществена услуга е била с около 2 200 EUR по-ниска от нетните разходи за услугата, включително фиксираната норма на възвръщаемост на капитала от 6,9 %:

Мисия за обществена услуга на Toremar	**2010 г.**	**2011 г.**	**Всичко общо**
Общо приходи	21 241 542 EUR	20 097 049 EUR	41 338 591 EUR
– Общо разходи	35 410 421 EUR	35 218 639 EUR	70 629 060 EUR
– Амортизации	1 064 158 EUR	985 207 EUR	2 049 365 EUR
= Нетни разходи за обществената услуга	– 15 233 037 EUR	– 16 106 797 EUR	– 31 339 834 EUR
+ Възвръщаемост на капитала (6,9 %)	– 359 417 EUR	– 313 826 EUR	– 673 243 EUR
= Допустими за компенсиране	– 15 592 454 EUR	– 16 420 623 EUR	– 32 013 077 EUR
+ Действителен размер на компенсацията	16 005 441 EUR	16 005 441 EUR	32 010 882 EUR
= Свръхкомпенсация/ недостатъчна компенсация	412 987 EUR	– 415 182 EUR	– 2 195 EUR

Таблица 11 — Нетни разходи за обществената услуга, предоставяна от Toremar през периода 2010—2011 г.

(325) 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 по искане на Комисията. Те също така трябва да извършват редовни проверки или да правят необходимото тези проверки да бъдат извършвани в края на периода на възлагане и при всички случаи на интервали, не по-дълги от три години.

(326) Комисията вече оцени според третия критерий по делото *Altmark* дали фиксираната норма на възвръщаемост на капитала от 6,5 %, която Moby/Toremar би могло да очаква от гледна точка на предварителния анализ, е била в съответствие с рисковете, които то е поело при предоставянето на обществените услуги съгласно договора за обществена услуга (вж. съображения 224—229). Освен това Комисията отново подчертава, че Италия е използвала фиксирана норма на възвръщаемост на капитала (определена в размер на 6,9 % за периода 2010—2011 г.) с цел опростяване на изчисленията. Всъщност в решението от 2011 г. Комисията приема, че нормата на възвръщаемост на инвестирания капитал за 2010 г. е била определена в размер на 9,95 % преди данъчно облагане, но Италия е обяснила, че това е била прогнозна стойност за целите на предстоящите тогава открити тръжни процедури след приватизацията на бившата Tirrenia Group, включително Toremar (вж. съображение 132).

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

(328) Освен това Комисията отбелязва, че за 2010 и 2011 г. регион Тоскана е използвал своите резерви, за да покрие допълнителните разходи за обществена услуга на Toremar, които не са могли да бъдат покрити от централния държавен бюджет в резултат на намаляване на броя на пътниците поради икономическата и финансовата криза и увеличаване на разходите за гориво през същия период (вж. съображение 40). Следователно Toremar е било изложено на търговския риск от значителна загуба на приходи, без да е уверено, че тази загуба ще бъде покрита от регион Тоскана. В действителност то би освободило резервите само след подробна проверка на действителните разходи и приходи, направени за периода 2010—2011 г. С оглед на това Комисията счита, че възвръщаемост на капитала от 6,9 % съответства на свързаните рискове.

(329) Освен това, както вече беше обяснено в съображение 227, в контекста на оценката на новия договор за обществена услуга по третия критерий по делото *Altmark* Комисията установи, че през 2011 г. (както и през 2010 г.) средната възвръщаемост на капитала, генерирана от референтна група от избрани фериботни оператори, които предлагат морски връзки в рамките на Италия или между Италия и други държави членки, е била по-висока от 6,5 %, а в някои случаи е надхвърляла 8 %. Поради това се счита, че възвръщаемостта на капитала от 6,9 % е в съответствие с възвръщаемостта на капитала, наблюдавана за референтната група.

(330) С оглед на горепосоченото Комисията счита, че посочената възвръщаемост на капитала от 6,9 % остава на разумно равнище.

(331) Накрая Италия представи необходимите доказателства, че са били извършени всички редовни проверки, за да се гарантира, че размерът на компенсацията не надвишава нетните разходи за услугата. Освен това Комисията припомня, че компенсацията се изплаща на вноски (вж. съображение 41) и че окончателното изплащане се извършва въз основа на действителните разходи и приходи за съответната година. Това гарантира, че размерът на компенсацията не надвишава нетните разходи за услугата.

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

6.3.1.7. Приоритетът за акостиране

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

(334) Във връзка с това Комисията счита, че тази мярка е предоставена, за да се даде възможност на Toremar да изпълнява задълженията си за извършване на обществена услуга, която представлява действителна УОИИ (вж. раздел 6.3.1.2). Освен това Италия потвърди, че приоритетът за акостиране е приложим само за услуги, предоставяни съгласно режима на обществена услуга.

(335) Комисията вече оцени подробно съвместимостта на УОИИ и свързаната с нея компенсация за Toremar през удължения срок на действие на първоначалното споразумение (вж. раздел 6.3.1). Съответно Комисията счита, че нейната оценка на съвместимостта на приоритета за акостиране може да бъде ограничена до установяване на това дали тази мярка може да доведе до свръхкомпенсация или не.

(336) Комисията приема представените от Италия доводи, че всяко възможно парично предимство, произтичащо от приоритета за акостиране, ще бъде ограничено (вж. съображение 137). В резултат на това рискът от свръхкомпенсация, произтичащ от мярката, също ще бъде ограничен. Освен това, доколкото тази мярка би намалила оперативните разходи или би увеличила приходите на оператора на обществени услуги, тези ефекти ще бъдат отразени напълно във вътрешните сметки на оператора. Следователно прилаганите спрямо Toremar проверки за свръхкомпенсация, описани в раздел 6.3.1.6, са подходящи и за установяване на евентуална свръхкомпенсация, произтичаща от приоритета за акостиране.

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

6.3.1.8. Заключение

(338) Въз основа на оценката в съображения 286—337 Комисията заключава, че предоставената на Toremar компенсация за извършване на морски услуги през удължения срок на действие на първоначалното споразумение в периода от 1 януари 2010 г. до 1 януари 2012 г. и приоритетът за акостиране са в съответствие с приложимите условия на рамката за УОИИ от 2011 г. и следователно са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС.

6.3.2. *Заключение относно съвместимостта на помощта*

(339) Въз основа на горепосочената оценка Комисията счита, че компенсацията, предоставена на Toremar, и приоритетът за акостиране за обслужването на морските маршрути през периода 1 януари 2010 г. — 1 януари 2012 г. са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 106 от ДФЕС и рамката за УОИИ от 2011 г.

7. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

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

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

1) компенсацията, предоставена на Toremar за извършването на морски услуги съгласно новия договор за услуга за периода от 2 януари 2012 г. до 31 декември 2023 г., обвързан с продажбата на стопанското подразделение на Toremar и с приоритета за акостиране за Moby/Toremar, тъй като е в съответствие с четирите критерия по делото *Altmark*;

2) използването от страна на Toremar на средствата за модернизиране на неговите кораби, тъй като не са били използвани с цел осигуряване на ликвидност; и

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

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

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

Член 2

Възлагането на новия договор за обществена услуга за периода 2 януари 2012 г. — 31 декември 2023 г., обвързано с продажбата на стопанското подразделение на Toremar и с приоритета за акостиране за Moby/Toremar, не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 3

Средствата на Toremar, получени за модернизация на неговите кораби, не са били използвани с цел осигуряване на ликвидност и следователно не представляват държавна помощ за Toremar по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 4

Освобожданията от данъци, свързани с процеса на приватизация на Toremar, и възможността за използване на ресурсите на *Fondo Aree Sottoutilizzate* за покриване на нуждите от ликвидност съгласно закона от 2010 г. не представляват държавна помощ за Toremar по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 17 юни 2021 година.

За Комисията
Margrethe VESTAGER
Член на Комисията