



#### Съдържание

#### II Незаконодателни актове

#### РЕШЕНИЯ

- ★ Решение (ЕС) 2015/1582 на Комисията от 17 юли 2013 година относно мерките SA.30704 — 12/C (ex NN 53/10), които Латвия е привела в действие в полза на латвийската Банка за ипотеките и земя — „търговски сегмент“ (нотифицирано под номер C(2013) 4406)<sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Решение (ЕС) 2015/1583 на Комисията от 4 август 2014 година относно схема за помощ SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN), приведена в действие от Обединеното кралство — освобождаване от Данък инертни материали в Северна Ирландия (ex N 2/04) (нотифицирано под номер C(2014) 5466)<sup>(1)</sup> ..... 18
- ★ Решение (ЕС) 2015/1584 на Комисията от 1 октомври 2014 година относно държавна помощ SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), приведена в действие от Италия в полза на Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. и различни въздушни превозвачи, които осъществяват дейност на летище Alghero (нотифицирано под номер C(2014) 6838)<sup>(1)</sup> 38
- ★ Решение (ЕС) 2015/1585 на Комисията от 25 ноември 2014 година относно схема за помощ SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) [приведена в действие от Германия за подкрепа на електроенергия от възобновяеми източници и на енергоемки потребители] (нотифицирано под номер C(2014) 8786)<sup>(1)</sup> ..... 122
- ★ Решение (ЕС) 2015/1586 на Комисията от 26 февруари 2015 г. относно мярка SA.35388 (13/C) (ex 13/NN и ex 12/N) — Полша — Изграждане на летище Гдиня—Косаково (нотифицирано под номер C(2015) 1281)<sup>(1)</sup> ..... 165
- ★ Решение (ЕС) 2015/1587 на Комисията от 7 май 2015 година относно Държавна помощ SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Португалия за Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. (нотифицирано под номер C(2015) 3036)<sup>(1)</sup> ..... 208

<sup>(1)</sup> Текст от значение за ЕИП



## II

(Незаконодателни актове)

## РЕШЕНИЯ

## РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1582 НА КОМИСИЯТА

от 17 юли 2013 година

относно мерките SA.30704 — 12/C (ex NN 53/10), които Латвия е привела в действие в полза на латвийската Банка за ипотeki и земя — „търговски сегмент“

(нотифицирано под номер C(2013) 4406)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2 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 своите мнения в съответствие с посочените по-горе разпоредби <sup>(1)</sup>,

като има предвид, че:

## 1. ПРОЦЕДУРА

- (1) На 19 ноември 2009 г. Комисията одобри две мерки за рекапитализация в полза на латвийската „Банка за ипотeki и земя“ <sup>(2)</sup> (наричана по-нататък „БИЗ“ или „банката“) с общ размер от 72,79 млн. LVL ([102,5—103,6 млн. EUR]), които бяха отпуснати на банката съответно през януари и ноември 2009 г. <sup>(3)</sup> („решението от ноември 2009 г.“).
- (2) На 1 април 2010 г. латвийските органи изпратиха уведомление за допълнителна рекапитализация в размер на 70,2 млн. LVL (100 млн. EUR), която е била приведена в действие на 23 март 2010 г. Уведомлението е регистрирано на 6 април 2010 г. Латвийските органи предоставиха на Комисията допълнителна информация между месеците май 2010 г. и януари 2012 г. <sup>(4)</sup>.
- (3) На 26 януари 2012 г. Комисията реши <sup>(5)</sup> временно да одобри мярката за рекапитализация в размер на 70,2 млн. LVL, предоставена на 23 март 2010 г., мярка за рекапитализация в размер на 50 млн. LVL, отпусната на банката в края на 2011 г. (предоставена като мярка за подкрепа на ликвидността, за да бъде преобразувана в капитал),

<sup>(1)</sup> ОВ С 130, 4.5.2012 г., стр. 42.

<sup>(2)</sup> На латвийски език „Latvijas Hipoteku un zemes bankas“.

<sup>(3)</sup> Решение на Комисията по дело за държавна помощ NN 60/09, *Рекапитализация на латвийската Банка за ипотeki и земя* от 19 ноември 2009 г. (ОВ С 323, 31.12.2009 г., стр. 5).

<sup>(4)</sup> За повече подробности вж. съображения 3—21 от решението за откриване на процедурата.

<sup>(5)</sup> Решение на Комисията по дело за държавна помощ SA.30704 (12/C) (ex NN 53/10) — *Допълнителни мерки за помощ в полза на латвийската Банка за ипотeki и земя* от 26.1.2012 г. (ОВ С 130, 4.5.2012 г., стр. 42).

механизъм за ликвидност в режим на готовност в размер до 250 млн. LVL за банката, гаранции за международните кредитори на търговския сегмент на БИЗ в размер до 32 млн. LVL и подкрепа на ликвидността в размер до 60 млн. LVL за ликвидацията на лошите активи в рамките на HironIA — предприятие за управление на активи, притежавано и финансирано от БИЗ — като платежоспособно предприятие, както и да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-нататък „Договорът“), по отношение на тези мерки, доколкото те са били необходими за реструктурирането на търговския сегмент на БИЗ („мерките за реструктуриране“) и са облагодетелствали нейния сегмент за развитие, както и по отношение на плана за преобразуване на БИЗ <sup>(1)</sup> („решението за откриване на процедурата“). Комисията има съмнения относно съвместимостта на мерките за реструктуриране с вътрешния пазар в контекста на *Съобщението на Комисията относно връщане на жизнеспособността и оценка на мерките за реструктуриране във финансовия сектор според правилата за държавна помощ в настоящата криза* <sup>(2)</sup> („Съобщението за реструктуриране“).

- (4) Комисията прикани заинтересованите страни да представят своите мнения относно мерките за реструктуриране. Комисията не получи мнения от заинтересованите страни.
- (5) На 22 март 2012 г. се състоя среща между латвийските органи и Комисията.
- (6) На 5 април 2012 г. Латвия представи мненията си относно решението за откриване на процедурата.
- (7) Между месеците май 2012 г. и юни 2013 г. Латвия и Комисията обменяха редовно информация. Латвия уведомяваше редовно Комисията за постигнатия напредък по отношение на процеса на приватизация за търговската част на банката под формата на няколко подавания на информация.
- (8) На 23 май 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация. С писмо от 3 юни 2013 г. Латвия отговори на искането за информация, с изключение на въпросите за сегмента за развитие на банката. Същевременно Латвия предостави различни удостоверителни документи, включително актуализирана информация за продажбата на търговската част на БИЗ.
- (9) На 21 юни 2013 г. латвийските органи уведомиха Комисията, че те по изключение приемат настоящото решение да бъде прието на английски език.
- (10) На 28 юни 2013 г. Латвия уведоми Комисията, че тя в действителност е отпуснала на HironIA заем от 70,98 млн. LVL и по този начин е надхвърлила размера на временно разрешената в решението за откриване на процедурата мярка с приблизително 11 млн. LVL.

## 2. ФАКТИ

### 2.1. Получателят — БИЗ

- (11) БИЗ е създадена на 19 март 1993 г. от латвийското правителство като държавна банка. Министерството на финансите на Република Латвия държи 100 % от акциите на банката.
- (12) БИЗ е средна по големина банка в Латвия, която предлага банкови услуги на дребно. БИЗ има двойна роля, т.е. тя изпълнява функциите на банка за развитие, както и на универсална търговска банка <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> По-специално Комисията изразява съмнения по отношение на възнаграждението за инструментите за помощ, прекратяването на търговските дейности на БИЗ, възстановяването на жизнеспособността в дългосрочен план на икономическите дейности на групата БИЗ, правилното съкращаване на непродадените търговски дейности и компенсаторните мерки.

<sup>(2)</sup> ОВ С 195, 19.8.2009 г., стр. 9.

<sup>(3)</sup> За повече подробности относно БИЗ вж. съображения 22—42 от решението за откриване на процедурата.

- (13) БИЗ и нейните дъщерни предприятия съставляват групата БИЗ. Всички дъщерни предприятия на банката осъществяват дейности с търговски характер. Основните от тях са както следва:
- SIA „Riska investiciju sabiedriba“, предприятие със специално предназначение („RIS“);
  - SIA „Hipolizings“ („Hipolizings“), което предоставя лизингови услуги (предимно лизинг на превозни средства), с пазарен дял от 5 % към 30 юни 2011 г., финансирано изключително от БИЗ чрез заем от 49 млн. LVL;
  - IPS „Hipo Fondi“<sup>(1)</sup> („Hipo Fondi“), което е дружество за управление на активи, управляващо фонд на финансирана от държавата схема за задължително пенсионно осигуряване (втори стълб), по която управлява 34 млн. LVL (приблизително 4 % пазарен дял), 51 % собственост на дъщерното предприятие на банката RIS; Hipo Fondi е осъществявало дейност като самостоятелен субект, но се е ползвало от клоновата мрежа, търговския персонал и ИТ поддръжката на БИЗ;
  - SIA „Hipoteku bankas Nekustama Iprasuma Agentura“ („HipoNIA“), което е дружество за управление на необслужвани активи<sup>(2)</sup>, управляващо портфейл от активи, финансиран изключително от БИЗ.
- (14) В съответствие с плана за преобразуване, описан в съображения 45—95 от решението за откриване на процедурата, БИЗ се преобразува изцяло в банка за развитие (т.е. банка, подкрепяща структурните, икономическите и социалните политики от името на държавата, в съответствие със своята обществена мисия). За тази цел тя се освобождава от своите търговски дейности.
- (15) Латвия е назначила независим външен консултант, за да бъде изготвена концепция за институциите за развитие в Латвия. На 11 февруари 2011 г. първият проект на „Доклад за оптимизация на системата на финансовите институции за развитие в Латвия“ е представен на Комисията и Международния валутен фонд (МВФ).
- (16) В проекта на доклада се препоръчва, наред с други въпроси, създаването на единна институция за развитие („ЕИР“), като същевременно се признава необходимостта да се гарантира нейната независимост чрез установяването ѝ със специален закон и чрез сформирването на независими органи за вземане на решения. В този контекст в проекта на доклада се посочва необходимостта от разработването на функционалната структура на ЕИР от самото начало, въз основа на пълен преглед на съществуващите програми и техните функционални нужди и нужди от персонал, по-специално по отношение на функциите за оценка и управление на риска.
- (17) Освен това в него се подчертава необходимостта от държавна намеса чрез косвени инструменти (индивидуални и портфейлни гаранции, рисков капитал, фондове тип „мечанин“ и т.н.), като същевременно се избягват големите преки заеми и пряката намеса се запазва само като възможност за ограничен брой много специфични и обособени случаи (микрокредитиране, земеделски стопани и т.н.).
- (18) Според проекта на доклада непрякото насочване на подпомаганото от държавата кредитиране ще увеличи достъпа до потенциалните получатели на тези програми и ще подобри както разходната ефективност на разпределението, така и сътрудничеството със сектора на търговските банки.

## 2.2. Стратегията за реструктуриране: продажба от БИЗ на нейните търговски дейности

- (19) В съответствие с допълващия меморандум за разбирателство (ДМР) от месец юли 2010 г. независим консултант трябва да изготви плана за преобразуване на БИЗ. Този консултант е бил инструктиран да подготви сценарии за преобразуването на банката, за да се даде възможност или активите и пасивите, свързани с финансирането на

<sup>(1)</sup> Hipo Fondi е самостоятелно дружество за управление на активи с независимо счетоводство и управление. Значителен дял от дружеството ([42—43] %) принадлежи на активни акционери.

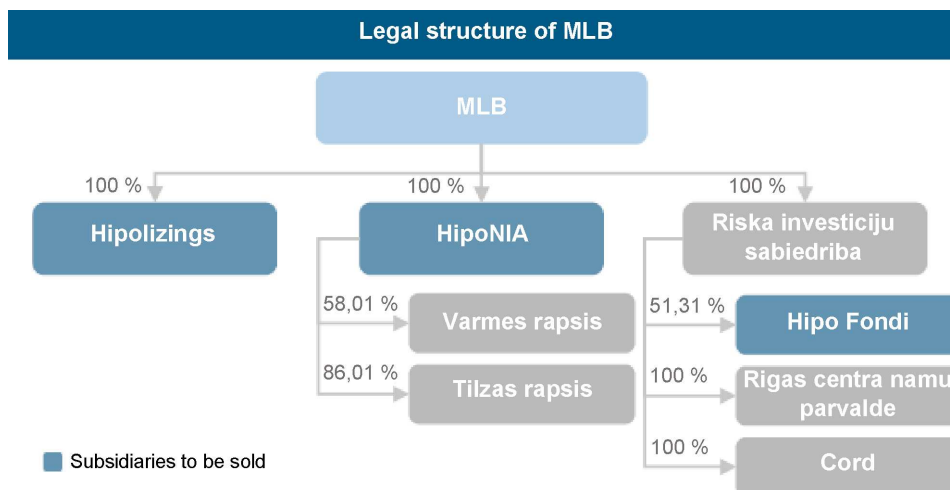
<sup>(2)</sup> Те се състоят главно от кредити и недвижими имоти.

развитието, да бъдат отделени и банката с нейните търговски дейности да бъде приватизирана, или банката да бъде преобразувана така, че търговските дейности да бъдат продадени, като се запази сегментът за развитие.

- (20) След като анализира финансовото състояние на банката, независимият консултант заключава в плана за преобразуване, доставен през месец април 2011 г. („плана за преобразуване от април 2011 г.“), че най-добрият сценарий е търговските активи на БИЗ да бъдат продадени едновременно на пакети.
- (21) На 1 ноември 2011 г. правителството на Латвия одобрява стратегията за продажба, препоръчана в плана за преобразуване от април 2011 г., и по-специално продажбата на търговския сегмент на БИЗ на шест пакета.
- (22) Субектите, принадлежащи към групата БИЗ, които е трябвало да бъдат продадени като юридически лица чрез сделка с акции, са показани на графика 1.

Графика 1

**Преглед на юридическите лица, принадлежащи към групата БИЗ <sup>(1)</sup>**



Източник: латвийските органи

- (23) Към 31 август 2011 г. активите и пасивите на търговския сегмент на БИЗ, предвидени за продажба, включват:

— портфейл с търговски заеми и дялове в дъщерни предприятия (HipoNIA, Hipolizings и Hipo Fondi) на стойност 283,8 млн. LVL;

— депозити на стойност 356,1 млн. LVL.

- (24) Процесът на продажба е проведен с помощта на уважаван външен консултант. Първоначално е установена връзка с 121 потенциални купувачи. 98 от тях са получили рекламен анонс, от тях 18 са подписали споразумение за неразкриване на информация, 51 не са проявили интерес и 29 не са изпратили отговор. До 16 декември 2011 г., в края на първата фаза на процеса на продажба, са получени девет първоначални оферти. До 11 януари 2012 г., по време на втората фаза на процеса на продажба, трима потенциални купувачи са подали подобрена оферта, шест поддържат първоначалната си оферта и постъпва една нова оферта. На всички тези потенциални инвеститори е предоставен достъп до информационна зала. По време на този етап от процеса трима потенциални купувачи се

<sup>(1)</sup> Показани са само дъщерни предприятия с дял над 50 %.

оттеглят от процеса, а един просто изразява интерес към части от два пакета (пакети 2 и 3), но не представя конкретна оферта. В резултат на това до 16 март 2012 г. окончателни оферти са получени от четирима потенциални инвеститори, най-вече за един от пакетите, въпреки че един потенциален купувач е представил оферта за три пакета.

#### Пакети

(25) Според стратегията за продажба, одобрена от латвийските органи на 1 ноември 2011 г., е трябвало активите и пасивите на БИЗ първоначално да бъдат разделени на шест отделни пакета, в съответствие с проверения пазарен интерес. По време на процеса на продажба пакет 3 е допълнително разделен на два отделни пакета, 3А и 3Б. Пакетите са били продадени на отделни купувачи, като останалата част от активите и пасивите на БИЗ са прехвърлени към сегмента за развитие. Процесът е бил завършен и всички пакети са прехвърлени до 30 юни 2013 г. Пакетите се състоят от:

1) пакет 1 <sup>(1)</sup> и пакет 2 <sup>(2)</sup>, съдържащи по-голямата част от търговските кредити и депозити, които са били продадени. Процесът в съществената си част завършва на 24 ноември 2012 г. Останалите търговски условия ще бъдат уредени през 2013 г. (компенсация от купувача [...] <sup>(\*)</sup> [...] LVL) и [...] в съответствие с условията на договор за продажба ([...] LVL) с [...]);

2) пакет 5, който се състои от Hipolizings, лизинговото подразделение на БИЗ, и който е бил продаден на 1 август 2012 г., и пакет 6, съставен от пенсионни планове по втория стълб, управлявани от Nipro Fondi, който е бил продаден през ноември 2012 г. Продажбата на Nipro Fondi, което е оставащото фиктивно дружество, ще се осъществи през 2013 г.;

3) пакет 3 се състои от обслужвани корпоративни кредити, свързани със строителни предприемачи и строителство. Той е разделен на пакети 3А и 3Б, за да се улесни процесът на продажба на активи, тъй като не е получил достатъчен пазарен интерес. Пакет 3А е продаден на частен инвеститор на 18 юни 2013 г., а пакет 3Б е продаден на Латвийската агенция за приватизация (ЛАП) на 28 юни 2013 г.;

4) пакет 4 <sup>(3)</sup>, свързан с NiproNIA, е продаден на ЛАП на 28 юни 2013 г.

(26) Що се отнася до различните възможности за продажба за пакети 3Б и 4, латвийските органи вярват, че офертите, подадени от инвеститорите за тях, са били недостатъчни и не отразяват реалната вътрешна стойност на включените в тях активи (оценени от независим уважаван експерт). С цел свеждане до минимум на загубите държавата решава да продаде пакети 3Б и 4 на ЛАП.

(27) По отношение на Nipro Fondi, предвид офертите, получени от страна на инвеститорите, то би могло да се продаде или чрез продажба на юридическо лице като действашо предприятие, с всички активи, управлявани от него, или чрез продажба на активи. Според Латвия е избрана втората възможност, тъй като, наред с други причини, по-добра цена е била предложена за сделка с активи. В резултат на това са продадени почти всички икономически дейности на Nipro Fondi, а именно три пенсионни плана: „Rivjера“, „Safari“ и „Jurmala“. Отделно от тези пенсионни планове Nipro Fondi е управлявало също няколко частни портфейли и фондове от затворен тип. Някои от тях вече са били закрити, а останалата част са в процес на прекратяване. Nipro Fondi ще остане чисто фиктивно дружество, без реална активна дейност, която да управлява. Това оставащо фиктивно дружество би могло да бъде ликвидирано или продадено. Предприет е процес на продажба на юридическото лице и миноритарният акционер на Nipro Fondi <sup>(4)</sup> е изразил интерес към придобиването на акциите [...]. Латвийските органи решават да се пристъпи към продажба на миноритарния акционер, тъй като финансовият резултат е по-добър и решението е по-бързо в сравнение с ликвидацията. Продажбата на Nipro Fondi е почти приключила. Договорът за продажба е

<sup>(1)</sup> Пакет 1 се състои от обслужвани кредити на физически лица и малки корпоративни кредити, с изключение на свързаните със строителни предприемачи и строителство, на приблизителна стойност от 94,6 млн. LVL, изразени като нетна балансова стойност, заедно с всички срочни и безсрочни депозити на физически лица и малки корпоративни срочни и безсрочни депозити на стойност 244 млн. LVL.

<sup>(2)</sup> Пакет 2 се състои от обслужвани големи корпоративни кредити, с изключение на свързаните със строителни предприемачи и строителство, на приблизителна стойност от 27,4 млн. LVL, изразени като нетна балансова стойност, заедно с всички големи корпоративни срочни и безсрочни депозити на стойност 103 млн. LVL.

<sup>(\*)</sup> Поверителна информация; пропуснатата информация е обозначена с [...].

<sup>(3)</sup> Пакет 4 се състои от акции на NiproNIA и вътрешногрупов заем от БИЗ в полза на NiproNIA на стойност 41,3 млн. LVL; след продажбата активите на NiproNIA ще се състоят предимно от необслужвани кредити („НОК“).

<sup>(4)</sup> Миноритарният акционер на Nipro Fondi, който придобива фиктивното дружество, не е свързан с купувача на активите, управлявани по-рано от Nipro Fondi.

подписан, но закриването все още не се е състояло, тъй като придобиването е в процес на проверка от латвийския надзорен орган, Комисията по финанси и капиталови пазари („КФКП“). Nīro Fondi не притежава регистрирани права върху интелектуална собственост и регистрираната марка „nīro“ и сродните права се държат от БИЗ. БИЗ, като част от споразумение с купувача, не е възразило срещу използването на термина „nīro“ в името на Nīro Fondi.

- (28) Що се отнася до продажбата на NīroNIA, БИЗ прехвърля капитал в размер на [...] LVL на NīroNIA на 20 юни 2013 г. Тази рекапитализация е необходима, защото прехвърлянето на NīroNIA от БИЗ на ЛАП се е състояло на [...] по балансова стойност, като разликата възлиза на [...] LVL. Тази разлика е [...] от БИЗ, тъй като това е било предпоставка както за държавния бюджет — за отпускане на заем на NīroNIA, така и за ЛАП — за придобиване на акции на NīroNIA. Общият нетен [...] за БИЗ от сделката е [...] LVL (т.е. [...] по нетна балансова стойност, след начисляване на провизии, към момента на започване на операцията).

Таблица 1

## Преглед на пакетите и условията на тяхната продажба

в 000 LVL	Съдържание	Текущо състояние	Инвеститор	Брут-на балансова стойност	Нетна балансова стойност	Крайна цена/Дългосрочна икономическа стойност	Брут-на отстъпка	Нетна отстъпка	Брут-на загуба	Нетна загуба
Пакет 1	Обслужвани кредити на физически лица и малки корпоративни кредити	Продаден	SwedBank	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Пакет 2	Обслужвани големи корпоративни кредити	Продаден	Swedbank	[...]	—	—	[...]	—	[...]	—
Пакет 3А	Обслужвани корпоративни кредити, свързани със строителни предприемачи и строителство	Продаден	Инвеститор 2	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Пакет 3В		В ход	Агенция за приватизация	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Пакет 4	NīroNIA: дружество за управление на активи с необслужвани кредити	В ход	Агенция за приватизация	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Пакет 5	Nīropolizings: лизингово предприятие (превозни средства...)	Продаден	Swedbank	[...]	—	[...]	[...]	[...]	[...]	—
Пакет 6	Nīro Fondi: управление на активи за фонд за държавно задължително пенсионно осигуряване	Продаден	SEB Bank	—	—	[...]	—	—	[...]	[...]

Източник: латвийските органи



- (29) Общата сума, генерирана от процеса на продажба, незначително надвишава предвидената в базовия сценарий при отстъпки съгласно базовия сценарий в стратегията за продажба, ако към брутната балансова стойност се приложат брутните отстъпки от стратегията за продажба. Налице е загуба от 53,1 млн. LVL в сравнение с очакваната загуба от 56,80 млн. LVL.

#### Прекратяване на дейността с ценни книжа

- (30) БИЗ прекратява договорите за попечителски услуги със своите клиенти. Тя ще демонтира съответната ИТ инфраструктура и ще преразпредели или съкрати служители.
- (31) Също така БИЗ на практика напълно ще прекрати дейността си с ценни книжа. Тя ще запази сметките само на около 100 клиента, с нито един от които не може да бъде установена връзка (основно защото повечето от тях са починали). Тъй като не може законосъобразно да продаде ценните книжа на тези неактивни клиенти, БИЗ възнамерява да 1) получи лиценз да оперира със сметките за ценни книжа на тези клиенти и 2) оттегли пълния лиценз за банкова дейност, който обхваща също попечителски услуги.

### 2.3. Стратегията за реструктуриране: създаване на единна институция за развитие

- (32) Останалите търговски дейности след продажбата се очаква да бъдат прехвърлени към сегмента за развитие: те включват, наред с друго, ликвидни активи на стойност 20,3 млн. LVL; други активи на стойност 7,6 млн. LVL; безсрочни депозити на стойност 5,9 млн. LVL и срочни депозити на стойност 1 млн. LVL; други задължения на стойност 1,7 млн. LVL; и неизплатен дялов капитал на стойност 19,20 млн. LVL.
- (33) След продажбата на търговските дейности, считано от 30 юни 2013 г. се очаква БИЗ да извършва само дейности за развитие. Тя ще държи активи на приблизителна стойност 222,3 млн. LVL.
- (34) В допълващия меморандум за разбирателство Латвия е предвидила следните ангажименти към Съюза и МВФ:
- а) след продажбата на търговските активи на БИЗ Латвия ще слее частта за развитие на БИЗ с други държавни институции, за да се създаде единна институция за развитие („ЕИР“). ЕИР ще приведе в изпълнение програми за държавна помощ чрез финансови инструменти, които в момента се обслужват от БИЗ, Латвийската гаранционна агенция, Фонда за развитие на селските райони и Фонда за инвестиции за околната среда <sup>(1)</sup>;
  - б) ЕИР няма да има право да привлича частни депозити. Тя ще избягва прякото кредитиране, освен когато преференциални програми вече са били одобрени или в случаите, когато кредитирането е: i) свързано с доставката на продукти, които не се предлагат от търговските банки или небанковите финансови институции; ii) зависимо от високо специализирани знания, с които търговските банки или небанковите финансови институции не разполагат; или iii) с твърде малък обем или твърде висока степен на риск, за да представлява интерес за търговските банки или небанковите финансови институции;
  - в) БИЗ няма да стартира нови програми за пряко кредитиране, докато не бъде одобрен планът за действие за ЕИР; цялото финансиране, отпуснато на БИЗ за осъществяването на националните инструменти за финансов инженеринг, трябва да бъде защитено и да се прехвърли изцяло на ЕИР, след като тя бъде създадена. След като бъде сформирана ЕИР, за да се подобрят професионалният мониторинг и прозрачността, ще бъде създаден Консултативен съвет, председателстван от Министерството на финансите и съставен от представители на ключовите министерства, социалните партньори, Асоциацията на търговските банки и реномирани международни финансови институции с експертен опит в дейностите за развитие;
  - г) След като търговските части на БИЗ бъдат продадени или прехвърлени на ЛАП, на банката няма да бъде позволено да привлича нови частни депозити. КФКП ще гарантира спазването на това задължение.

<sup>(1)</sup> Съгласно ДМР латвийските органи трябваше да представят план за действие до 30 юни 2013 г. по отношение на това сливане. Въпреки това напредъкът е бавен, особено тъй като министерствата на икономиката и финансите не са могли да се споразумеят коя институция ще отговаря за надзора на ЕИР.

#### 2.4. Описание на мерките, обхванати от настоящото решение

- (35) По отношение на дейностите за развитие на БИЗ Комисията отбелязва намерението на Латвия за оптимизиране на системата на финансовите институции за развитие чрез консолидирането им в ЕИР. В решението за откриване на процедурата е изразено очакване, че БИЗ ще извършва дейности за развитие само докато бъде сформирана ЕИР, което трябва да се осъществи до 31 декември 2012 г. Този процес обаче е бил забавен и е все още в ход. Тъй като латвийските органи не са финализирали проекта за ЕИР, решението се отнася само за търговската част на БИЗ. В резултат на това частта за развитие на БИЗ ще бъде оценена в отделно окончателно решение.
- (36) В решението за откриване на процедурата следните мерки, предоставени от Латвия спрямо търговската част на БИЗ, са били одобрени временно като помощ за оздравяване:
- мярка за рекапитализация на стойност 70,2 млн. LVL, предоставена на 23 март 2010 г.;
  - мярка за рекапитализация на стойност 50 млн. LVL, отпусната в края на 2011 г. (предоставена като мярка за подкрепа на ликвидността, за да бъде преобразувана в капитал);
  - механизъм за ликвидност в режим на готовност в размер до 250 млн. LVL;
  - гаранции за международните кредитори на търговския сегмент на БИЗ в размер до 32 млн. LVL и
  - подкрепа на ликвидността в размер до 60 млн. LVL за ликвидацията на лошите активи в рамките на HipoNIA като платежоспособно предприятие.
- (37) Латвия представи информация за използването на тази държавна подкрепа за ликвидацията на търговския сегмент на БИЗ, изменена така, че да се вземе предвид изпълнението на стратегията за продажба.
- (38) Общият размер на необходимия капитал за мярката, описана в съображение 36, буква б), е по-нисък от първоначално планирания, като сумата е 25 млн. LVL вместо 50 млн. LVL, тъй като латвийските органи решават, че БИЗ ще работи без лиценз за банкова дейност, което намалява размера на необходимия капитал. Увеличението на капитала на стойност 25 млн. LVL се осъществява през юни 2012 г. <sup>(1)</sup>.
- (39) Механизмът за ликвидност в режим на готовност в размер до 250 млн. LVL, описан в съображение 36, буква в), е временно одобрен и се предоставя на БИЗ считано от 1 януари 2012 г. до приключването на процеса на продажба, за да бъде на разположение в случай на събития, изискващи спешно осигуряване на ликвидност. От 30 май 2013 г. нататък използваната подкрепа на ликвидността е била значително по-ниска от максималния предвиден размер (50 млн. LVL), защото не е имало изтегляне на депозити и процесът на преобразуване е протекъл гладко. Понастоящем има неувоен остатък от 25 млн. LVL, който се очаква да бъде изчистен до 31 декември 2013 г.
- (40) Гаранциите в размер до 32 млн. LVL, описани в съображение 36, буква г), е трябвало да бъдат предоставени на международните кредитори на БИЗ във връзка с нейния търговски сегмент. Тъй като продажбата на търговския сегмент и преобразуването на БИЗ в банка за развитие би могло да се счита за неизпълнение съгласно техните договори, тази мярка е била необходима, за да се гарантират задълженията, в случай че международните кредитори биха поискали предварително изплащане на кредитите на БИЗ. Въпреки това размерът на гаранциите, изисквани за търговската част, е по-нисък от очакваната сума от 32 млн. LVL, тъй като само някои международни кредитори са поискали допълнителни мерки за безопасност. Считано от 30 май 2013 г. прогнозираното равнище на необходимите гаранции е 12,4 млн. LVL.
- (41) Подкрепата на ликвидността на HipoNIA, описана в съображение 36, буква д), се оказва по-висока от сумата, временно одобрена от Комисията, като достига 71 млн. LVL вместо 60 млн. LVL. Увеличението е необходимо, тъй като част от пакет 3 не е продадена на пазара, а вместо това се прехвърля на HipoNIA, увеличавайки по този начин необходимия размер на финансирането. Очаква се тази подкрепа на ликвидността да бъде възстановена до 31 декември 2018 г.

<sup>(1)</sup> Следователно общата стойност на рекапитализацията съответно от 2010 и 2012 г. възлиза на 95,2 млн. LVL (70,2 милиона плюс 25 млн. LVL).

- (42) Съответно Латвия поиска от Комисията да одобри увеличението на подкрепата на ликвидността от 11 млн. LVL. В този контекст Латвия твърди, че общият размер на помощта, необходима за поэтапното прекратяване на търговския сегмент на БИЗ, е по-нисък от размера на временно одобрената помощ.

Таблица 2

**Преглед и съпоставка на одобрената държавна помощ спрямо отпусната държавна помощ**

(състояние към месец май 2013 г.)

<b>Подкрепа на ликвидността на БИЗ</b>	
Размер, предварително одобрен от Комисията на 26 януари 2012 г.	<b>250,0 млн. LVL</b>
Размер, предоставен през декември 2011 г.	<b>50,0 млн. LVL</b>
<b>Подкрепа на ликвидността на HironIA</b>	
Размер, предварително одобрен от Комисията на 26 януари 2012 г.	<b>60,0 млн. LVL</b>
Размер, предоставен през юни 2013 г.	<b>71,0 млн. LVL</b>
<b>Гаранции</b>	
Размер, предварително одобрен от Комисията на 26 януари 2012 г.	<b>32,0 млн. LVL</b>
Размер, предоставен през юни 2012 г.	<b>12,4 млн. LVL</b>
<b>Капитал</b>	
Размер, предварително одобрен от Комисията на 26 януари 2012 г.	<b>70,2 + 50,0 млн. LVL</b>
Размер, предоставен през юни 2012 г.	<b>70,2 + 25,0 млн. LVL</b>
<b>Общ размер на държавната помощ</b>	
<b>Размер, предварително одобрен от Комисията на 26 януари 2012 г.</b>	<b>462,2 млн. LVL</b>
<b>Текуща оценка на размера на мерките за помощ</b>	<b>228,6 млн. LVL</b>

**2.5. Основания за откриване на процедурата**

- (43) В Съобщението относно реструктурирането<sup>(1)</sup> се посочват правилата за държавна помощ, приложими за реструктурирането на финансовите институции в настоящата криза. Съгласно Съобщението относно реструктурирането, за да отговаря на условията на член 107, параграф 3, буква б) от Договора, реструктурирането на финансова институция в контекста на настоящата финансова криза трябва да:

- включва достатъчно собствено участие от страна на бенефициера (споделяне на тежестта);
- съдържа достатъчни мерки, които да ограничават нарушаването на конкуренцията;

<sup>(1)</sup> Съобщение на Комисията относно връщане на жизнеспособността и оценка на мерките за реструктуриране във финансовия сектор според правилата за държавна помощ в настоящата криза (ОВ С 195, 19.8.2009 г., стр. 9).

— води до възстановяване на жизнеспособността на банката или да демонстрира как може да се извърши организирано ликвидацията ѝ.

- (44) В решението за откриване на процедурата Комисията временно е одобрила помощта за оздравяване, като е счела, че мерките, описани в съображение 36, са целесъобразни, тъй като те са целели премахването на заплахата за латвийската икономика, произтичаща от проблемите на БИЗ. Комисията счита също така, че тези мерки са необходими и са най-ефикасният вариант за латвийското правителство за поетапното прекратяване на търговската дейност на банката. Въпреки това Комисията има съмнения относно това дали помощта е пропорционална и е поискала допълнителна информация в това отношение.

Предпазни мерки срещу излишното нарушаване на конкуренцията — прекратяване на търговските дейности

- (45) В съответствие със стратегията за продажба повечето от икономическите дейности на търговския сегмент на БИЗ трябва да бъдат прекратени и продадени на пакети и дъщерните предприятия Hipolizings и Hipo Fondi трябва да бъдат продадени отделно от банката, което се оценява положително от Комисията.
- (46) Що се отнася до организираната ликвидация, Комисията стига до заключението, че е необходима повече информация относно съвместимостта на помощта за прекратяване на търговските дейности на БИЗ. По-специално Комисията е поискала от латвийските органи да посочат точните етапи, предвидени във връзка с продажбата на дейностите, както и допълнителна информация относно дейностите, които не могат да бъдат продадени.
- (47) По отношение на икономическите дейности, които се предвижда да продължат да се извършват, само два субекта, а именно Hipolizings и Hipo Fondi, е трябвало да бъдат продадени като самостоятелни юридически лица. Независимо от това, предвид тяхното ограничено присъствие на пазара <sup>(1)</sup> и тяхната навременна продажба от банката Комисията прави предварително заключение, че мерките за помощ са били адекватни.

Възстановяване на жизнеспособността в дългосрочен план на икономическите дейности на групата БИЗ

- (48) В решението за откриване на процедурата Комисията е поискала от латвийските органи да предоставят допълнителна информация в уверение на това, че предприятията, които ще останат като самостоятелни субекти (Hipolizings и Hipo Fondi), ще бъдат жизнеспособни след продажбата. По-конкретно Комисията иска да знае след продажбата кой ще осигури инфраструктурите или финансирането, които са им необходими, вместо БИЗ.

Организирана ликвидация на непроданите търговски дейности

- (49) Въпреки че в стратегията за продажба е предоставена информация за условията за организирана ликвидация на търговските дейности, в решението за откриване на процедурата Комисията изразява съмнения, че са въведени достатъчни предпазни мерки срещу излишното нарушаване на конкуренцията.
- (50) Комисията по-специално приканва латвийските органи да завършат продажбите своевременно и да предложат допълнителни мерки, за да се гарантира, че банката е определила непривлекателни цени на своите търговски продукти и е поставила таван за овърдрафтите по съществуващи кредити.

### 3. МНЕНИЯ ОТ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

- (51) Комисията не получи мнения от заинтересованите страни.

<sup>(1)</sup> Hipolizings има пазарен дял от 5 % на лизинговия пазар, а Hipo Fondi има пазарен дял от 4 % на пазара за управление на пенсионни фондове от втория стълб.

**4. МНЕНИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРА ОТ ЛАТВИЯ**

- (52) На 5 април 2012 г. Латвия представя мнения относно решението за откриване на процедурата и по-късно допълва своята позиция чрез редовни подавания на информация до месец юни 2013 г. <sup>(1)</sup>.
- (53) Като цяло Латвия е на мнение, че всички критерии за съвместима държавна помощ са изпълнени по отношение на БИЗ, защото: i) търговският сегмент е бил ликвидиран; ii) останалият сегмент за развитие функционира в рамките на строго определена гама продукти (компетенции) и ii) лицензът на оставащата институция ще бъде оттеглен и следователно тя няма да се конкурира с търговските банки за финансиране.
- (54) По отношение на *сегмента за развитие на БИЗ* Латвия е представила изчерпателна информация <sup>(2)</sup>. Независимо от това Латвия е пояснила, че все още не е постигнато окончателно споразумение относно създаването на ЕИР, която се предвижда да поеме сегмента за развитие на БИЗ. Латвия посочва, че съвместен план за действие за създаването на ЕИР от съответните министерства и външния експерт трябва да бъде представен на 2 август 2013 г., както и че работата ще продължи през цялата 2013 година. Въпреки това крайната дата за създаване на ЕИР е все още неясна.
- (55) Поради тази причина Латвия е поискала оценката на държавната помощ за създаването на ЕИР да бъде разгледана в отделна процедура, а не в рамките на процедурата относно търговския сегмент на БИЗ.
- (56) Що се отнася до *предпазните мерки срещу излишното нарушаване на конкуренцията*, Латвия смята, че въведените мерки гарантират, че няма пряка конкуренция между търговския сегмент на БИЗ и други търговски банки. БИЗ е преустановила дейността по отпускане на нови кредити от ноември 2009 г. По отношение на депозитите, първоначално е било необходимо активно управление на депозитната база, за да се избегне допълнителна държавна помощ под формата на подкрепа на ликвидността до приключването на продажбата. Депозитите, свързани с търговския сегмент на БИЗ, в крайна сметка са продадени като част от пакети 1 и 2, а операциите с платежни карти и мрежата от терминални устройства АТМ е демонтирана.
- (57) НipоNIA, което е придобило кредитните портфейли от БИЗ, не предоставя допълнително финансиране на своите клиенти. По-специално, предвид състоянието на тези кредити (почти всички са просрочени с над 90 дни и вече са направени опити за реструктуриране), в почти всички случаи НipоNIA си възвръща владението над имуществото.
- (58) Що се отнася до *търговския сегмент*, Латвия е представила пълен график за продажба или ликвидация на активите, определила е основните етапи на процеса и е информирала Комисията за постигнатия напредък и действителните дати на споразуменията за продажба. Латвия твърди, че всички балансови позиции, свързани с търговския сегмент, ще бъдат закрити до месец януари 2014 година.
- (59) Латвия е предоставила подробен преглед на сумите на държавната помощ, действително предоставени на търговския сегмент на БИЗ (а именно подкрепа на ликвидността на БИЗ в размер на 50 млн. LVL, държавни гаранции в размер на 12,4 млн. LVL, капиталови мерки в размер на 95,2 млн. LVL и подкрепа на ликвидността от 71 млн. LVL за НipоNIA). Латвия подчертава, че общият размер на помощта, необходима на БИЗ за нейната търговска част, е по-нисък от първоначалните очаквания (и одобрен на временна база в решението за откриване на процедурата).
- (60) Според Латвия нито една от мерките за помощ не облагодетелства пряко търговските дейности, които ще бъдат продължени от Нipolizings и Нipо Fondi, след като бъдат продадени. Основната дейност на БИЗ е била разделена на три пакета и се продава под формата на продажба на активи. Нито един от тези пакети не представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора; поради това Латвия счита, че икономическата дейност не е продължила след продажбата, както и че пакетите няма да се ползват от държавната помощ, получена преди продажбата.
- (61) Латвия е на мнение, че само продажбата на пакет 4 (Нipolizings) може да представлява продължаване на икономическата дейност. Нipolizings обаче ще представлява много малка част от групата, към която принадлежи купувачът (по-малко от 0,1 %) и [...]. [...] Продажбата ще осигури жизнеспособността в дългосрочен план на предприятието и няма да застраши жизнеспособността на купувача. Освен това Нipolizings има само незначителен пазарен дял от 5 %. Освен това то се е ползвало само в ограничена степен и косвено от помощта, предоставена на БИЗ: не се е

<sup>(1)</sup> Основните документи са получени на 15 април 2013 г. и 3 юни 2013 г.

<sup>(2)</sup> Информацията относно сегмента за развитие не е възпроизведена в подробности, тъй като това не е предмет на настоящото решение.

наложило неговите съществуващи договорни споразумения да бъдат прекратени неочаквано и, подобно на другите дружества, собственост на банката, не е било необходимо то да бъде продадено от собственик в затруднено положение. С оглед на много ограничения размер на помощта за Hipolizings Латвия счита, че след продажбата и пълното интегриране с купувача, Hipolizings няма да се ползва от помощта.

- (62) Що се отнася до фиктивното дружество Hipo Fondi, продадено на частен инвеститор, Латвия се ангажира, че [...].
- (63) По отношение на прехвърлянето на активи от БИЗ на HipoNIA и последващата му продажба Латвия изразява съгласие с предварителните констатации на Комисията, изложени в решението за откриване на процедурата, че прехвърлянето не включва помощ.
- (64) По отношение на увеличението на капитала от 2012 г. за търговския сегмент Латвия пояснява, че това увеличение се е състояло на две части: първата е свързана с продажбата на пакети 1, 2, 3, 5 и 6, а втората — с продажбата на пакет 4. Размерът на капитала е сведен до минимално равнище и е изчислен така, че да се осигури нормативно установената капиталова адекватност за търговския сегмент след загубите от продажбата.
- (65) Що се отнася до механизма за ликвидност в режим на готовност, предоставен в контекста на реструктурирането, Латвия твърди, че подкрепата за търговския сегмент е била с временен характер, за да се осигури организираната продажба. Според Латвия неговият малък мащаб и временен характер намаляват евентуалното нарушаване на конкуренцията до минимум.
- (66) И накрая, Латвия поема ангажимент да представи доклади от мониторинга на реструктурирането на БИЗ, включително ликвидацията на непродадените търговски дейности, както и последваща оценка на ликвидацията.

## 5. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

### 5.1. Наличие на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора

- (67) 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, освен ако не е предвидено друго.

#### Получатели на помощ

- (68) Както е посочено в съображение 145 от решението за откриване на процедурата, когато се прави оценка на мерките, за да се определи дали те представляват държавна помощ, е необходимо да се направи разграничение между настоящите и бъдещите дейности на БИЗ, от една страна, и остатъчните търговски дейности, извършвани от БИЗ по време на преходния период (преустановяването на дейности), от друга страна. Латвийските органи са представили данни, показващи как мерките са облагодетелствали единия или другия сегмент.
- (69) В обхвата на настоящото решение попадат само мерките, предоставени на търговската част на БИЗ. Условието на дейността на частта за развитие на БИЗ, която се очаква да бъде продължена от институцията за развитие, чието създаване все още предстои, ще бъдат оценявани в отделно окончателно решение.
- (70) В резултат на това настоящото решение ще прави оценка само на мерките, предоставени от Латвия в полза на търговската част на БИЗ, доколкото те са необходими за реструктурирането на търговския сегмент на БИЗ.

- (71) Следва да се припомни, че за да се оценят мерките в полза на търговския сегмент на банката, е важно да се установи дали и до каква степен икономическата дейност продължава или е прекратена след продажбата на търговските активи и пасиви <sup>(1)</sup>. В това отношение Комисията установява, че с продажбата на пакети 3А (на частен инвеститор), 3Б и 4 (на ЛАП за постепенно закриване) до 30 юни 2013 г. тези икономически дейности на бившата търговска част на БИЗ са прекратени. Полезно е също да се отбележи, че голяма част от активите, управлявани по-рано от *Hipro Fondi*, се продават отделно от това дружество чрез продажба на активи. Комисията счита, че продажбата на пакети, която позволява различни купувачи да наддават за отделни части на търговските активи и пасиви на БИЗ, ефективно допринася за ликвидацията на търговската дейност на БИЗ. Трябва да се отбележи, че банката се опитва повече от веднъж да продаде непроданите активи и в крайна сметка те са прехвърлени на ЛАП, която комбинира по нов начин пакетите и преговаря офертите с потенциални инвеститори. Следователно БИЗ изглежда е изчерпала всички налични възможности на пазара за продажба на тези активи с най-лошо качество на разумна цена, т.е. на цена, по-висока от тяхната дългосрочна икономическа стойност, оценена от реномиран външен консултант.
- (72) По отношение на спомагателните дейности с търговски характер на БИЗ Латвия също е предоставила достатъчно информация, че те вече са били или ще бъдат прекратени в близко бъдеще. Фиктивното дружество *Hipro Fondi*, което ще остане след продажбата на управляваните от него активи, ще бъде продадено през следващите месеци, дейността с ценни книжа ще бъде прекратена и RIS, което е чисто холдингово дружество, което в момента държи акции в *Hipro Fondi* и две дружества в несъстоятелност, ще бъде ликвидирани. Планирано е лицензът за банкова дейност на БИЗ да бъде оттеглен до 31 декември 2013 г.
- (73) Що се отнася до *Hipolizings*, то е продадено като юридическо лице чрез сделка с акции. Латвия твърди, че *Hipolizings* не се е възползвало пряко от подкрепата, предоставена на дружеството майка, БИЗ <sup>(2)</sup>. Що се отнася до потенциалната мярката за облекчение на активите, описана в съображения 165—170 от решението за откриване на процедурата, следва да се припомни, че преди продажбата на *Hipolizings* най-лошите активи на БИЗ са били прехвърлени вътрешно на *HiproNIA*. В решението за откриване Комисията стига до заключението, че такова вътрешно прехвърляне на активи може да представлява само мярка за облекчение на активите в полза на *Hipolizings* и *Hipro Fondi*, ако и до степеня, в която те са се възползвали от тези трансфери. Предвид потвърдението на Латвия, че активи не са били прехвърляни от *Hipolizings* на *HiproNIA*, може да се заключи, че *Hipolizings* не е получавало облекчение на активите, което пряко облагодетелства неговите дейности. Въпреки това, както признава Латвия, не може да се изключи, че *Hipolizings* се е ползвало в ограничена степен от помощта, предоставена на БИЗ, доколкото не се е наложило съществуващите договорни споразумения на *Hipolizings* да бъдат прекратени неочаквано и не е било необходимо то да бъде продадено от собственик в затруднено положение. Поради това Комисията заключава, че *Hipolizings* се е възползвало от помощта, предоставена на БИЗ, макар и косвено и следователно в много ниска степен.
- (74) По отношение на *Hipro Fondi* Комисията отбелязва, че по времето, когато е продадено на своя миноритарен акционер, то е било само фиктивно дружество. Латвия е потвърдила, че останалите частни портфейли и фондове от затворен тип, управлявани от *Hipro Fondi*, вече са били закрити, са в процес на закриване или ще бъдат ликвидирани. Освен това Латвия се ангажира, че [...].
- (75) В светлината на изложеното по-горе може да се заключи, че поне за известно време *Hipro Fondi* ще остане чисто фиктивно дружество без реална дейност, която да управлява. Като се има предвид, че фиктивното дружество приключва дейностите, развивани по-рано от *Hipro Fondi* като дъщерно предприятие на БИЗ, и не предприема веднага никакви нови икономически дейности, може да се направи заключението, че не съществува приемственост между *Hipro Fondi* като предприятие, което е било част от групата БИЗ, и новия субект, т.е. *Hipro Fondi* като собственост на новия(те) собственик(ци), осъществяващо нови икономически дейности, ако има такива. Следователно не може да се счита, че фиктивното дружество *Hipro Fondi* се е възползвало от помощта, получени преди това от БИЗ.
- (76) Що се отнася *HiproNIA*, той ще съдържа активи на бившия търговския сегмент на БИЗ в режим на ликвидация и ще работи само за ограничен период от време. Въпреки това в съответствие с установената съдебна практика мерки, насочени към ликвидация на търговски дейности, все пак могат да представляват помощ <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Вж. съображение 153 от решението за откриване на процедурата.

<sup>(2)</sup> Вж. съображение 60.

<sup>(3)</sup> Вж. например решения на Комисията от 25 октомври 2010 г. по дело N 560/09, *Aid for the liquidation of Fionia Bank* (ОВ С 76, 10.3.2011 г., стр. 3), от 23 април 2010 г. по дело N 194/09, *Liquidation aid to Bradford & Bingley* (ОВ С 143, 2.6.2010 г., стр. 22) и от 5 ноември 2008 г. по дело NN 39/08, *Liquidation aid to Roskilde bank* (ОВ С 12, 17.1.2009 г., стр. 3).

- (77) По отношение на предприятията, които са купувачи на пакетите, Комисията отбелязва, че въз основа на информация, предоставена от Латвия, процесът на продажба се е извършил по открит и недискриминационен начин, при пазарни условия и с цел да се увеличи максимално цената за определени пакети.
- (78) Що се отнася до прехвърлянето на HipoNIA на стойност под пазарната, Комисията потвърждава предварителното заключение в решението за откриване на процедурата, че неговия купувач, ЛАП, не може да се разглежда като получател на помощта, тъй като той не извършва икономическа дейност и е само една агенция на латвийската държава <sup>(1)</sup>.
- (79) Въз основа на това Комисията счита, че на предприятията, които са купувачи на търговски активи и пасиви на БИЗ, не е предоставена помощ.
- (80) В заключение, след продажбата на всички пакети, състоящи се от бившите търговски дейности на БИЗ, която е приключила до настоящия момент, от мерките за помощ са се възползвали само онези търговски дейности на БИЗ, които са продължени от Hipolizings и Hipo Fondi след продажбата им.

#### Мерки за помощ

- (81) Както е посочено в съображение 73, Hipolizings се е възползвало (макар и само в ограничена степен) от помощта, предоставена на БИЗ. Както бе споменато по-горе, не се е наложило неговите съществуващи договорни споразумения да бъдат прекратени неочаквано и не е било необходимо предприятието да бъде продадено от собственик в затруднено положение, което би могло да доведе до евентуална спешна продажба. Ограниченият характер на предимството или фактът, че то не може да бъде измерено количествено, не променя оценката на Комисията в това отношение.
- (82) Като се има предвид, че Hipolizings е активно във финансовия сектор, всяко предимство, предоставено с държавни ресурси, облагодетелствало неговите дейности, би имало потенциала да засегне търговията в Съюза и да наруши конкуренцията. Поради това може да се счита, че въпросните мерки, облагодетелстващи неговите дейности, могат да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията между държавите членки. Предимството е предоставено с държавни ресурси и е избирателно, тъй като е от полза само за една финансова група.
- (83) В контекста на гореизложеното Комисията заключава, че косвеното предимство, предоставено на Hipolizings от мярката за помощ, отпусната на БИЗ, представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (84) По отношение на мярката за осигуряване на ликвидност, предоставена на HipoNIA, която се поддържа по време на фазата на реструктуриране, макар и за по-висока сума, в решението за откриване на процедурата вече е било установено, че тази мярка представлява държавна помощ. Комисията няма основания да промени своята предишна оценка в светлината на увеличения размер на подкрепата на ликвидността. Промененият размер на мярката не засяга квалификацията ѝ като помощ. По тази причина Комисията заключава, че подкрепата на ликвидността в размер на 71 млн. LVL за HipoNIA представлява държавна помощ.
- (85) Що се отнася до другите мерки за помощ, предоставени на дружеството майка на HipoNIA, т.е. БИЗ, предимството, произтичащо от тях, не се ползва от HipoNIA. Всички тези други мерки за помощ, предоставени на БИЗ, са имали за цел и са довели до поддържане на дейността на БИЗ за по-дълъг период от време, отколкото би било възможно в случай на непосредствена несъстоятелност и ликвидация. Когато те са били предоставени на БИЗ, HipoNIA е изпълнявало функцията на предприятието за управление на лоши активи в рамките на групата БИЗ. Предвид факта, че дейностите на HipoNIA са се ограничавали до незабавната ликвидация на активите без на клиентите да бъдат предоставени никакви овърдрафти, то е било неразделна част от процеса на ликвидация. Следователно в случая на HipoNIA косвената помощ от други мерки за помощ, предоставени на търговския сегмент на БИЗ, може да бъде изключена.

#### 5.2. Съвместимост на помощта с вътрешния пазар

- (86) Тъй като в раздел 5.1 бе установено, че мярката за подкрепа на ликвидността в полза на HipoNIA и косвеното предимство, предоставено на Hipolizings от мерките за помощ, отпуснати на БИЗ, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тяхната съвместимост с вътрешния пазар следва да бъде оценена.

<sup>(1)</sup> Вж. съображение 158 от решението за откриване на процедурата.



### 5.2.1. Правно основание на оценката на съвместимостта

- (87) В съображения 177—180 от решението за откриване на процедурата вече беше установено, че мерките за помощ, от които се ползват търговските дейности на БИЗ, трябва да се оценяват в съответствие с член 107, параграф 3, буква б) от Договора и по-специално със Съобщението относно реструктурирането на Комисията.

### 5.2.2. Съвместимост на мярката за помощ със Съобщението относно реструктурирането

Възстановяване на дългосрочната жизнеспособност на икономическите дейности на БИЗ, продължени от Hipolizings след неговата продажба

- (88) В точка 17 от Съобщението относно реструктурирането се потвърждава, че продажба на (част от) финансовата институция на трета страна може да спомогне за възстановяването на нейната жизнеспособност в дългосрочен план.
- (89) Hipolizings е продадено на Swedbank Lizings, което е най-голямото лизингово предприятие в Латвия (с 22 % пазарен дял). То е тясно интегрирано с общите банкови операции на Swedbank. От 31 май 2013 г. рейтингът на Swedbank е повишен от Moody's на A1. Дейностите на групата традиционно са с адекватна рентабилност (с коефициент на възвращаемост на собствения капитал от 16,9 % през 2012 г. и от 13,8 % за първото тримесечие на 2013 г. <sup>(1)</sup>) с коефициент на основния капитал от първи ред, надвишаващ 15 %. Дейността на Hipolizings формира много малък дял от активите на групата Swedbank (около 0,05 %).
- (90) В светлината на гореизложеното Комисията заключава, че икономическите дейности на БИЗ, продължени от Hipolizings след продажбата му на Swedbank Lizings, интегрирани в групата Swedbank, са жизнеспособни.

### Организирана ликвидация на непродадените търговски дейности

- (91) Латвия потвърждава, че HipONIA, което е придобило кредитните портфейли от БИЗ, не предоставя допълнително финансиране на своите клиенти. Освен това Латвия е поела ангажимент да представи доклади от мониторинга на ликвидацията на непродадените търговски дейности, както и последваща оценка на ликвидацията.
- (92) Комисията оценява положително усилията, предприети от Латвия и БИЗ, за продажба на всички търговски дейности, подлежащи на продажба, освен в случаите, когато това е било по-малко икономически изгодно, според оценката на реномиран външен консултант, отколкото тяхната постепенна ликвидация с течение на времето.
- (93) В светлината на гореизложеното Комисията заключава, че съмненията, повдигнати в решението за откриване на процедурата, са разсеяни и изискванията на Съобщението относно реструктурирането по отношение на организираната ликвидация на икономическата дейност в настоящия случай са изпълнени.

### Ограничаване на помощта до необходимия минимум/собствен принос

- (94) В решението за откриване на процедурата вече бе направено заключението, че базовият сценарий, предвиден в стратегията за продажба, гарантира ограничаването до минимум на помощта, необходима за постепенно преустановяване на търговските дейности на БИЗ <sup>(2)</sup>. Изпълнението на този план на практика не променя оценката.
- (95) Освен това в решението за откриване на процедурата е заключено също, че посредством продажба търговските дейности на БИЗ са били преустановени, което гарантира, че банката допринася за реструктурирането възможно най-много със собствените си ресурси <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Източник: [http://www.swedbank.com/idc/groups/public/@i/@sbg/@gs/@ir/documents/financial/cid\\_900555.pdf](http://www.swedbank.com/idc/groups/public/@i/@sbg/@gs/@ir/documents/financial/cid_900555.pdf).

<sup>(2)</sup> Вж. съображение 210 от него.

<sup>(3)</sup> Вж. съображения 211 и 212 от него.

### Избягване на ненужното нарушаване на конкуренцията

- (96) Както вече беше посочено в решението за откриване на процедурата, навременните продажби на дъщерните предприятия на БИЗ отделно от банката, както и разделянето на банката на няколко пакета преди нейната продажба, ограничават ненужното нарушаване на конкуренцията, причинено от помощта. Поради това те се оценяват положително <sup>(1)</sup>.
- (97) Тъй като продажбата е приключила, съмненията, повдигнати в решението за откриване по отношение на темпа на продажбата, са разсеяни.
- (98) Тъй като Латвия потвърди, че по съществуващите кредити от HipoNIA няма да бъдат отпуснати овърдрафти, съмненията, повдигнати в решението за откриване на процедурата в това отношение, също са разсеяни.
- (99) Що се отнася HipoLizings, в решението за откриване на процедурата Комисията стига до предварителното заключение, че мерките за ограничаване на нарушенията на конкуренцията, причинени от отпуснатата помощ, са били достатъчни. Предвид потвърдението на Латвия, че HipoLizings не се е възползвало от каквато и да е пряка помощ, тези предварителни заключения на Комисията сега могат да бъдат потвърдени. Освен това HipoLizings [...]. [...] Действително, с оглед на ограниченото пазарно присъствие на HipoLizings (пазарен дял от 5 %) и ограничената помощ, която му е предоставена и е само косвена, мерките за ограничаване на нарушенията на конкуренцията, състоящи се главно в неговата съвременна продажба от БИЗ, са адекватни.

### 5.2.3. Заключение относно съвместимостта

- (100) С оглед на изложеното по-горе Комисията счита, че планът за преобразуване на БИЗ и прилагането му до този момент по отношение на търговските дейности на БИЗ отговаря на всички условия, определени в Съобщението относно реструктурирането.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (101) Комисията стигна до заключението, че подкрепата на ликвидността в размер на 71 млн. LVL, отпусната през юни 2013 г. от Латвия в полза на БИЗ (представявана от юридическото лице HipoNIA), и непрякото предимство, предоставено на HipoLizings от мерките за реструктуриране, отпуснати на БИЗ, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.
- (102) Комисията стигна до заключението, че Латвия е приложила неправомерно допълнителната подкрепа на ликвидността в размер на 11 млн. LVL в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора. Въпреки това Комисията счита, че мярката, заедно с първоначалната подкрепа на ликвидността в размер на 60 млн. LVL в полза на HipoNIA, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква б) от Договора.
- (103) Комисията стигна също така до заключението, че косвеното предимство, предоставено на HipoLizings от мерките за реструктуриране, отпуснати на БИЗ, е съвместимо с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква б) от Договора,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

### Член 1

Държавната помощ, която Латвия е предоставила на БИЗ под формата на подкрепа на ликвидността на HipoNIA в размер на 71 млн. LVL, и косвеното предимство, предоставено на HipoLizings от мерките за реструктуриране, отпуснати на БИЗ, са съвместими с вътрешния пазар.

<sup>(1)</sup> Вж. съображение 219 от решението за откриване на процедурата.

## Член 2

Адресат на настоящото решение е Република Латвия.

Съставено в Брюксел на 17 юли 2013 година.

За Комисията  
Joaquín ALMUNIA  
Заместник-председател

---

**РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1583 НА КОМИСИЯТА****от 4 август 2014 година****относно схема за помощ SA.18859 (11/C) (ex 65/10 NN), приведена в действие от Обединеното кралство — освобождаване от Данък инертни материали в Северна Ирландия (ex N 2/04)**

(нотифицирано под номер C(2014) 5466)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби <sup>(1)</sup> и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

**1. ПРОЦЕДУРА**

- (1) С писмо от 5 януари 2004 г., заведено на 9 януари 2004 г., Обединеното кралство уведоми Комисията, че възнамерява да въведе данъчно облекчение в Северна Ирландия, което ще се прилага по отношение на необработени инертни материали, извлечени и търгувани в Северна Ирландия, и преработени продукти от инертни материали, извлечени и търгувани в Северна Ирландия, като облекчението касае освобождаване от данък върху инертните материали, въведен в Обединеното кралство („мярката“).
- (2) За мярката беше подадено уведомление като за изменение на първоначалната мярка за освобождаване от Данък инертни материали в Северна Ирландия <sup>(2)</sup>, която Комисията одобри в своето решение от 24 април 2002 г. по дело N863/01 <sup>(3)</sup> (решение N863/01).
- (3) На 7 май 2004 г. Комисията прие решение „без възражения“ по отношение на мярката <sup>(4)</sup> (решението от 7 май 2004 г.).
- (4) На 30 август 2004 г. British Aggregates Association, Healy Bros. Ltd и David K. Trotter & Sons Ltd подадоха жалба срещу решението от 7 май 2004 г. (по нея бе заведено дело T-359/04).
- (5) На 9 септември 2010 г. Общият съд отмени решението от 7 май 2004 г. <sup>(5)</sup> Съгласно съдебното решение Комисията не е имала основание да вземе законосъобразно решението да не се повдигат възражения, тъй като не е проучила въпроса за евентуална данъчна дискриминация между въпросните местни продукти и вносните продукти с произход от Ирландия. Комисията не обжалва това съдебно решение.
- (6) На 15 декември 2010 г. и 21 декември 2011 г. Обединеното кралство представи допълнителна информация относно мярката, включително документи относно спиране на прилагането на мярката, считано от 1 декември 2010 г., чрез отмяна на наредбите от 2004 г. (S.I. 2004/1959) относно Данък инертни материали (данъчен кредит в Северна Ирландия).
- (7) С писмо от 2 февруари 2011 г. Комисията поиска допълнителна информация. Обединеното кралство представи допълнителна информация с писма от 7 март 2011 г. и 10 юни 2011 г.

<sup>(1)</sup> ОВ С 245, 24.8.2011 г., стр. 10, поправена в ОВ С 328, 11.11.2011 г., стр. 11.

<sup>(2)</sup> Поетапно въвеждане на Данък инертни материали.

<sup>(3)</sup> ОВ С 133, 5.6.2002 г., стр. 11.

<sup>(4)</sup> ОВ С 81, 2.4.2005 г., стр. 4.

<sup>(5)</sup> Решение от 9 септември 2010 г. по дело T-359/04, *British Aggregates a. o./Комисия*, Сборник, стр. II-4227.

- (8) С писмо от 13 юли 2011 г. Комисията уведоми Обединеното кралство, че е решила да открие процедурата, посочена в член 108, параграф 2 от Договора по отношение на помощта.
- (9) Решението на Комисията да открие процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(6)</sup> („решение за откриване на процедурата“). Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно помощта.
- (10) Комисията получи две мнения от заинтересовани страни, и двете на 23 септември 2011 г. Тя ги препрати на Обединеното кралство на 10 ноември 2011 г., като му предостави възможност да отговори. Мнението на Обединеното кралство беше получено с писмо от 25 ноември 2011 г.
- (11) Обединеното кралство представи допълнителна информация на 17 септември 2012 г. и 10 октомври 2012 г. Комисията поиска допълнителна информация на 23 януари 2014 г. и 7 февруари 2014 г., която Обединеното кралство предостави съответно на 1 април 2014 г. и 4 юни 2014 г.

## 2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА МЯРКАТА

### 2.1. Данък инертни материали

- (12) Данъкът инертни материали (ДИМ) представлява екологичен данък върху търговската експлоатация на инертни материали и се прилага по отношение на скали, пясък или чакъл. Данъкът беше въведен от Обединеното кралство, считано от 1 април 2002 г., с екологични цели, за да се увеличи максимално използването на рециклирани инертни материали и на други алтернативни продукти на необработените инертни материали и да се насърчи рационалният добив и използването на необработени инертни материали, които са невъзобновяем природен ресурс. Засягането на околната среда от добива на инертни материали, което следва да се ограничи посредством ДИМ, включва неудобството чрез шума, праха, нанасянето на вреди на биологичното разнообразие и влошаването на изгледа.
- (13) ДИМ се прилага по отношение на необработени инертни материали, добити в Обединеното кралство, и внесени в Обединеното кралство необработени инертни материали при тяхната първа употреба или продажба <sup>(7)</sup>. Ставката към момента на първоначалното уведомление е била 1,60 GBP/тон <sup>(8)</sup>. ДИМ също така се прилага по отношение на търговската експлоатация на необработени инертни материали, използвани в производството на преработени продукти. Той не се прилага към преработени и рециклирани инертни материали и към необработени инертни материали, които подлежат на износ от Обединеното кралство.

### 2.2. Първоначално освобождаване от ДИМ в Северна Ирландия

- (14) В своето решение N863/01 Комисията заключи, че поэтапното въвеждане на ДИМ в Северна Ирландия е съвместимо с раздел Д.3.2 от Насоките на Общността относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда <sup>(9)</sup> („Насоки относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.“). Одобрената помощ бе под формата на петгодишна схема за постепенно намаляване на данъчното облекчение с начало 2002 г. и край 2007 г. Първоначалното освобождаване от ДИМ в Северна Ирландия обхващаше единствено търговската експлоатация на инертни материали, използвани в производството на преработени продукти.

### 2.3. Измененото освобождаване от ДИМ в Северна Ирландия

- (15) Настоящото решение касае единствено измененото освобождаване от ДИМ в Северна Ирландия, което се прилага по отношение на необработени инертни материали, добити и търгувани в Северна Ирландия, и преработени продукти от инертни материали, добити и търгувани в Северна Ирландия.

#### 2.3.1. Изменение

- (16) Както е обяснено в съображения 12—14 от решението за откриване на процедурата, Обединеното кралство е заключило, че специалните обстоятелства в Северна Ирландия налагат разширяването на приложното поле на освобождаването от ДИМ в Северна Ирландия.

<sup>(6)</sup> Пак там [1].

<sup>(7)</sup> ДИМ се прилага към вносни необработени инертни материали, но не и към инертните материали, които се съдържат във вносни преработени продукти.

<sup>(8)</sup> На 2 април 2008 г., т.е. денят, от който започват да се прилагат Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., ставката на ДИМ е била 1,95 GBP/тон.

<sup>(9)</sup> ОВ С 37, 3.2.2001 г., стр. 3.

- (17) Първоначалната схема за освобождаване от данъка (поетапно въвеждане на ДИМ) беше изменена. Освобождаването бе приложено по отношение на всички видове необработени инертни материали, т.е. не само към инертни материали, използвани в производството на преработени продукти, както то бе случал при първоначалното освобождаване в решение N863/01, но и към необработени инертни материали, които се използват пряко в необработено състояние <sup>(10)</sup>.
- (18) Данъчното облекчение представляваше освобождаване от 80 % от ставката на ДИМ, която би била дължима в противен случай, и бе предвидено като преходна мярка. То влезе в сила на 1 април 2004 г. и трябваше да продължи до 31 март 2011 г. (т.е. 9 години от влизането в сила на ДИМ на 1 април 2002 г.).
- (19) Прилагането на схемата за освобождаване от данъка бе прекратено на 1 декември 2010 г.

### 2.3.2. Споразумения в областта на околната среда

- (20) За да бъдат постигнати по по-ефективен начин набеязаните екологични цели, Обединеното кралство обвърза данъчното облекчение с условие заявителите официално да сключат и да спазват договорени споразумения с Обединеното кралство, като се ангажират с програма за подобрения в опазването на околната среда за периода на данъчното облекчение.
- (21) Ключовите критерии за допускане по схемата бяха, както следва:
- за всеки обект трябва да бъдат налице необходимите разрешения за проектиране, екологичните регулаторни разрешителни и др.; и
  - операторът на обекта е длъжен да се „запише“ за режим на екологични одити. Първият одит трябва да бъде проведен и представен в 12-месечен срок от датата на допускане до схемата и след това да се актуализира на всеки две години.
- (22) Всяко споразумение беше приспособено към обстоятелствата на съответната кариера, като се вземат под внимание например настоящите стандарти и възможностите за подобрения. Обхванатите области за подобряване на резултатите бяха: качество на въздуха; археология и геологично разнообразие; биологично разнообразие; взривни работи; отговорност за общността; прах; енергийна ефективност; подпочвени води; ландшафт и дразнещ изглед; шум; съхранение и работа с гориво и химикали; възстановяване и последващи грижи; използване на алтернативни продукти на първичните инертни материали; повърхностни води; последици от транспорта извън обекта; и управление на отпадъците.
- (23) Министерството на околната среда на Северна Ирландия е отговорно за мониторинга на тези споразумения и данъчното облекчение се оттегля за дружествата със сериозни слабости.

### 2.3.3. Производствени разходи, продажна цена и ценова гъвкавост на търсенето на инертни материали

- (24) Що се отнася до производствените разходи за инертни материали, Обединеното кралство обясни, че те варират значително между отделните кариери и че същото важи за цените <sup>(11)</sup>. Средната продажна цена франко кариерата за отделните класове инертни материали е обобщена в таблица 1 <sup>(12)</sup>. Маржовете на печалба също варират, но отрасълът изчисли, че типичното равнище е 2—5 %.

Таблица 1

#### Продажна цена

Вид скали	Цена франко кариерата преди данъчно облагане (GBP/тон)
Базалт	4,21
Пясъчник	4,37

<sup>(10)</sup> Инертните материали, извлечени в Северна Ирландия и превозвани до всяка дестинация във Великобритания, подлежаха на ДИМ в пълен размер. Такъв беше случаят и с добивани в Северна Ирландия инертни материали, които се използват в производството на преработени продукти, превозвани към Великобритания. По този начин се гарантира, че инертните материали и преработените продукти от Северна Ирландия не са облагодетелствани от конкурентно предимство на пазара на Великобритания.

<sup>(11)</sup> Информацията бе предоставена от Обединеното кралство с цел мярката да бъде оценена въз основа на Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г. Декларация на Министерство на предприятията, търговията и инвестициите (DETI) относно полезните изкопаеми от 2009 г.

<sup>(12)</sup> Разходите за дистрибуция зависят от разстоянията за превоз, като разходите за превоз са в диапазона 0,15—0,20 GBP за тон/миля и инертните материали се доставят в радиус от 10 до 15 мили в зависимост от местните условия.

Вид скали	Цена франко кариерата преди данъчно облагане (GBP/тон)
Варовик	3,72
Пясък и чакъл	4,80
Други	5,57
Среднопретеглена цена	4,42

- (25) След решението за откриване на процедурата Обединеното кралство предостави допълнителна информация относно производствените разходи за инертни материали в Северна Ирландия и Великобритания. В Северна Ирландия разходите за електроенергия и разрешения за проектиране са по-високи в сравнение с Великобритания. Разходите за електроенергия на малко/средно предприятие в Северна Ирландия са средно около 14 p/kWh, докато във Великобритания предприятия с подобна големина като цяло заплащат 11 p/kWh. Големите и много големите клиенти на електроенергия в Северна Ирландия заплащат средно 10 p/kWh в сравнение с около 8 p/kWh във Великобритания. Предоставените от отрасъла изчисления предполагат, че разходите за електроенергия и гориво представляват 30—46 p на тон добити инертни материали. В допълнение към това кариерите в Северна Ирландия са изправени пред значително по-големи разходи за проектиране в сравнение с предприятията във Великобритания и Ирландия. Обединеното кралство предостави сравнение на разходите в подкрепа на това твърдение.
- (26) Като цяло, що се отнася до разликата в ценовите равнища между Северна Ирландия и Великобритания, Обединеното кралство обясни, че доставчиците в Северна Ирландия никога не са били в състояние да прилагат същите цени като прилаганите във Великобритания. Обединеното кралство илюстрира това чрез средните цени на инертните материали в Северна Ирландия и Великобритания между 2001 и 2008 г. Поради това данъкът в пълния си размер представлява много по-голям дял от продажната цена на един вече изпитващ затруднения пазар. Тази невъзможност да се прехвърлят разходите върху клиентите представлява важен исторически фактор за липсата на инвестиции за подобряване на околната среда и се обяснява с икономически (разпокъсаност на пазара) и геологични фактори.
- (27) След решението за откриване на процедурата Обединеното кралство предостави по-подробна информация относно средните цени на инертните материали. Изглежда с изключение на високо ценените специализирани инертни материали, не е икономично да се превозват инертни материали от Северна Ирландия до Великобритания или дори от Шотландия на територията на Великобритания, например за използване в Лондон. Таблица 2 показва средните цени франко кариерата в Северна Ирландия и Великобритания в периода 2006—2011 г. за Северна Ирландия и в периода 2006—2012 г. за Великобритания.

Таблица 2 <sup>(13)</sup>**Средни цени франко кариерата**

Година	Цена на тон в Северна Ирландия (GBP)		Цена на тон във Великобритания (GBP)	
	Пясък и чакъл	Натрошени скали	Пясък и чакъл	Натрошени скали
2006 г.	3,81	3,60	9,18	7,34
2007 г.	4,68	4,07	9,08	7,01
2008 г.	3,74	4,84	10,05	8,11
2009 г.	4,80	4,30	10,04	8,03
2010 г.	3,38	4,25	10,47	7,90
2011 г.	2,93	4,30	10,70	7,77
2012 г.			10,02	8,28

<sup>(13)</sup> Данни за Северна Ирландия от Годишния обзор на полезните изкопаеми, изготвен от Министерството на предприятията, търговията и инвестициите на Северна Ирландия, и данни за Великобритания от данните на Службата за национални статистически данни (ONS), събрани чрез Годишния обзор на добива на полезни изкопаеми.

- (28) По-подробната информация относно ценообразуването води до същото заключение, съобщено по-рано от Обединеното кралство (съображение 26), т.е. че поради това ДИМ в пълния си размер представлява много по-голям дял от продажната цена на един вече изпитващ затруднения пазар. Данните показват, че инертните материали пясък и чакъл или натрошени скали от Северна Ирландия няма да могат да се конкурират със средните цени във Великобритания, ако се включат разходите в размер на [...] (\*) GBP/тон за превоз по море. Ниските цени на инертните материали като цяло не позволяват тяхната продажба на отдалечени пазари, тъй като дори при цена от [...] GBP/тон, пътуване от [...] мили ще добави почти [...] % към цената франко кариерата. В повечето случаи е вероятно някоя разположена по-близо кариера да може да предложи по-изгодна цена.
- (29) Що се отнася до ценовата гъвкавост на търсенето, Обединеното кралство обясни, че ценовата гъвкавост на търсенето на инертни материали варира от 0,2 до 0,5. Извършеното от Обединеното кралство проучване на данните за количества и цени на инертните материали по отношение на Великобритания и Северна Ирландия води до предположението, че за повечето видове инертни материали ценовата гъвкавост е в диапазона от почти нула до около 0,52. След решението за откриване на процедурата Обединеното кралство демонстрира, че изчисленията на ценовата гъвкавост на търсенето за по-големия остров на Великобритания не могат да бъдат приложени към Северна Ирландия поради разликата между двата пазара. Поради това първоначално представените стойности не важат за пазара на Северна Ирландия. Обединеното кралство посочи, че е направило опит да определи гъвкавостта, приложима единствено за Северна Ирландия, но не е разполагало със съответните данни за това изчисление.
- (30) След като бе публикувано решението за откриване на процедурата Обединеното кралство предостави информация, която показва как разликите в цените се отразяват на търсенето на пазара в Северна Ирландия. За тази цел беше получена информация от четири от петте най-големи предприятия в сектора на експлоатацията на кариери в Северна Ирландия. Тъй като разходите за превоз като цяло ограничават пазара, на който кариерите могат да продават продукти на конкурентни цени, е трудно да се установи пряка корелация между цените и пазарните дялове. Търсенето и пазарните дялове по-вероятно отговарят на започването или завършването на големи строителни проекти в местния район, отколкото на общонационални ценови разлики. Освен това предприятията с най-големи дялове на пазара в Северна Ирландия понякога също така продават по-висококачествени специализирани продукти и поради това сравнението между производителите, за да се определи пазарна тенденция, не би било точно. Независимо от това Обединеното кралство демонстрира, че ценовите разлики действително оказват въздействие върху търсенето, но на по-локално ниво. Предприятията, които извършват дейност близо до границата с Ирландия, т.е. в рамките на приблизително 23 мили от границата, демонстрираха, че се сблъскват със значителни намаления в продажбите при повишаване на своите цени. Бяха предоставени конкретни данни по отношение на [...] и [...]. Таблица 3 показва въздействието от промените в цените на обекта [...] на [...] и [...] между 2009 и 2013 г. и демонстрира значителни намаления в обема на продажбите и приходите след прекратяването на данъчното облекчение през 2010 г. При опит за прилагане на данъка в пълния му размер обектът [...] на [...] и [...] е загубил [...] % от своите продажби, което представлява значително намаление.

Таблица 3

**Въздействие на промените в цените на обекта [...] на [...] и [...] между 2009 и 2013 г.**

Година	Тонове	Продажби	Средна цена
2009 г.	[...]	[...]	[...]
2010 г.	[...]	[...]	[...]
2011 г.	[...]	[...]	[...]
2012 г.	[...]	[...]	[...]
2013 г.	[...]	[...]	[...]

- (31) Обектите за преработени продукти близо до границата с Ирландия също отчетоха значителни намаления в своите продажби при опит за прилагане на данъка върху инертните материали в пълен размер. Например [...] на [...] в [...], което е само на една миля от границата, отчете спад в своето производство от [...] m<sup>3</sup> през 2005 г. на едва [...] m<sup>3</sup> през 2013 г. след повишаване на цените на материалите.

(\*) Търговска тайна.



- (32) Освен това Обединеното кралство предостави информация, която показва развитието на инфраструктурни и други дейности в сектора на обществените поръчки за строителство в периода 2000—2012 г. развитието показва увеличение на обема на обществените поръчки за строителство в периода 2007—2009 г., последвано от спад и леко увеличение през 2012 г. При все това Комисията отбелязва, че строителните дейности като цяло са били повлияни от икономическия спад и поради това тези тенденции не могат да бъдат взети предвид самостоятелно, тъй като могат да се дължат на икономическата обстановка и на тенденциите в пазара на строителните дейности.
- (33) Обединеното кралство също така представи тръжните цени в периода 2007—2013 г. за инертни материали, закупени от Министерство на обществените поръчки за пътищата на Северна Ирландия (таблица 4), включително разходите за превоз до местните депа на Министерството на пътищата. Данните ясно показват, че след 2010 г., когато е прекратено освобождаването от ДИМ, цените или са се понижали, понякога драстично, или леко са се увеличили, но в много по-малка степен отколкото при пълния размер на ДИМ от 1,95 GBP. Това показва, че производителите на инертни материали в Северна Ирландия не са могли да прехвърлят ДИМ върху своите клиенти дори при обществени покупки. Това е дори по-очевидно, тъй като има по-малка вероятност общественият сектор да бъде засегнат от икономическия спад, и строителните дейности в обществения сектор, извършвани от Министерството на пътищата, са увеличили своя дял в общото търсене на инертни материали.

Таблица 4

**Тръжни цени в периода 2007—2013 г. за инертни материали, закупени от Министерство на обществените поръчки за пътищата на Северна Ирландия**

Година	10 mm отломки (GBP)	Пясък за цимент (GBP)	Камък тип 3 (GBP)
2007 г.	8,43	9,52	4,67
2008 г.	8,49	9,52	4,70
2009 г.	[...]	[...]	[...]
2010 г.	[...]	[...]	[...]
2011 г.	[...]	[...]	[...]
2012 г.	[...]	[...]	[...]
2013 г.	[...]	[...]	[...]

*2.3.4. Пазар на инертните материали в Северна Ирландия*

- (34) Тъй като единствено кариерите в Северна Ирландия се ползват с освобождаване от ДИМ, но не и останалата част от Обединеното кралство, Обединеното кралство предостави информация защо пазарът на инертни материали в Северна Ирландия представлява отделен географски пазар от общия пазар на Обединеното кралство и в какво се изразяват разликите.
- (35) Обединеното кралство показва, че пазарите на инертни материали в Северна Ирландия и във Великобритания са отделни и различни един от друг, като взаимодействието е съвсем слабо. Пазарът на инертни материали обикновено е местен по своето естество поради относително високите разходи за превоз на материала спрямо неговата продажна цена. Като използва наличните данни от Министерство на транспорта, Обединеното кралство изчисли, че средните разходи за шосеен превоз на един тон инертни материали са 0,855 GBP на тон/миля. Ниските цени на инертните материали като продукт означават, че дългите пътувания ще понижат конкурентоспособността на тези продукти в сравнение с материали с произход от кариери, разположени по-близо до съответния потребител. Освен това износителите на инертни материали изчисляват, че разходите за превоз на инертни материали по море между Северна Ирландия и Великобритания ще струва приблизително [...] GBP/тон. Освен това превозът по море трябва да бъде допълнен от съответния шосеен превоз от кариерата до първото пристанище и от второто пристанище до мястото на използване. Обединеното кралство също така посочва, че превозът на инертни материали между два региона е неизгоден, освен за по-специализиран цветен камък или по-скъпоструващи инертни материали. Изчислява се, че дори за тези материали вероятно ще има допълнителни разходи от [...]—[...] GBP/тон за шосеен превоз от пристан във Великобритания до най-близките заводи за асфалт.

- (36) Предлагането на инертни материали се различава значително между Северна Ирландия и Великобритания както поради достъпността на материалите, така и поради броя на различните предприятия, които експлоатират кариери. В резултат на своите геологични характеристики, Северна Ирландия притежава най-голямото разнообразие от видове скали от които и да е друг регион със съпоставим размер в Обединеното кралство. Кариерите са относително равномерно разпределени из цяла Северна Ирландия. Макар че отделните графства разполагат с по-големи депозити от определени видове скали, инертните материали от натрошени скали като цяло са взаимозаменяеми, което означава наличие на подходящи за използване като инертен материал скали в цялата област. От друга страна по-големият британски остров не притежава същото геологично разнообразие. Поради разнообразните и богати депозити на скали, разпределени равномерно в цялото графство и в близост до всички основни пазари, в Северна Ирландия се отчита много по-голямо предлагане на взаимозаменяеми продукти, отколкото на пазара във Великобритания. Това води до повишена конкуренция в Северна Ирландия и понижава маржовете, с които производителите на инертни материали в Северна Ирландия могат да увеличат своите цени.
- (37) Обединеното кралство посочи, че много по-големият дял на независимите кариери и по-големият брой на кариери на квадратна миля в Северна Ирландия също така означава повишена конкуренция сред доставчиците на инертни материали. Във Великобритания над 75 % от всички инертни материали се доставят от петте основни предприятия <sup>(14)</sup>. От друга страна на петте най-големи предприятия в Северна Ирландия се падат едва около 39 % от общото производство на инертни материали в Северна Ирландия.
- (38) Обединеното кралство посочва, че двата пазара се характеризират с различни тенденции на търсене, като намаляването на търсенето по време на и след икономическия спад е било много по-голямо в Северна Ирландия, отколкото във Великобритания. Освен това спадът в строителните дейности и търсенето на инертни материали води до повишаване на конкуренцията сред операторите на кариери за оставащото търсене.
- (39) Северна Ирландия е ориентирана в много по-голяма степен към самостоятелни операции, като вертикалната интеграция между производството на инертни материали, цимент и бетон е много по-рядко срещана на пазара в Северна Ирландия в сравнение с Великобритания. Както е посочено в съображение 37, във Великобритания петте най-големи предприятия контролират цели 75 % от производството на инертни материали. Същите тези предприятия контролират и 70 % от цялото производство на готова смес за бетон, както и голяма част от всички заводи за асфалт, всички от които са ключови пазари за продажба на инертни материали. Следователно при спад на строителните дейности и понижаване на търсенето на бетон и асфалт петте най-големи предприятия във Великобритания разполагат с контрол върху намалението на своя капацитет за производство на инертни материали. На практика предлагането на инертни материали ще се приспособи по-лесно към търсенето във Великобритания и ще ограничи натиска върху цените. Ситуацията в Северна Ирландия е различна поради липсата на вертикална интеграция на пазара и при спад на строителните дейности и понижаване на търсенето на инертни материали се повишава конкуренцията сред операторите на кариери за оставащото търсене. Това прави пазара в Северна Ирландия много по-конкурентен от този във Великобритания поради по-голям брой кариери на квадратна миля и на глава от населението, както и по-голям дял на независимите кариери, които се опитват да продават своите продукти на независими и самостоятелни заводи за преработени продукти.
- (40) Освен това Обединеното кралство посочи, че пазарът на инертни материали в Северна Ирландия и този в Ирландия са много сходни.

### 2.3.5. Риск за търговията

- (41) След решението за откриване на процедурата Обединеното кралство предостави информация относно риска за търговията в отрасъла за инертни материали в Северна Ирландия между 2002 и 2013 г. Официалните статистически данни предлагат единствено обединени двугодишни стойности поради правилата за разкриване на информация на агенция „Приходи и митници“ на Нейно Величество (HMRC). Те не позволяват разбивка на риска за търговията по вид инертен материал, а за някои години изобщо няма налични статистически данни за търговията. Имаше и допълнителни трудности, свързани с липсата на официални данни относно производството на преработени бетонни и асфалтови продукти. В тези случаи Обединеното кралство използва изчислени стойности <sup>(15)</sup> за пазара, представени от Асоциацията на производителите на продукти от експлоатация на кариери

<sup>(14)</sup> Концентрацията на малък брой големи предприятия и вертикалната интеграция на техните дейности бяха посочени като някои от причините, поради които през август 2011 г. Службата за лоялна търговия сезира Комисията за защита на конкуренцията относно пазарите на инертни материали, цимент и бетон. В рамките на същото сезиране Службата за лоялна търговия разграничава пазара на Северна Ирландия от общия пазар на Обединеното кралство поради неговите характеристики. Освен това Службата за лоялна търговия заключи, че пазарът на инертни материали в Северна Ирландия не създава същите поводи за зариганост във връзка с конкуренцията както общия пазар на Обединеното кралство.

<sup>(15)</sup> Те са съставени предимно от данни от доклада „InterTradeIreland“ на дружеството Grant Thornton, публикуван през 2012 г., и включват прогнози за данните в бъдеще и с обратен ефект в съответствие с годишните процентни промени в общия обем на строителните дейности в Северна Ирландия. Ключови оператори от отрасъла потвърдиха, че стойностите са реалистични.

в Северна Ирландия (QANI). Поради липсата на национални статистически данни за други категории продукти Обединеното кралство представи най-добрите прогнозни стойности за риска за търговията с натрошени скали, преработени бетонни продукти, пясък и асфалт. Независимо от това, дори и при тези ограничения, Обединеното кралство е на мнение, че данните относно риска за търговията показват степента на търговията между Ирландия и Северна Ирландия. Рискът за търговията е представен по-подробно в таблица 5. Стойностите се основават на годишни или двугодишни стойности за внос и износ, както и за годишната продукция, които бяха представени и на Комисията.

Таблица 5

**Риск за търговията**

Инертни материали — натрошени скали (GBP)						
	2006—2007 г.	2008—2009 г.				
Внос	13 699 717	5 986 891				
Износ	28 519 715	19 938 824				
Изчислена стойност на продажбите на вътрешния пазар	160 426 000	143 524 581				
Риск за търговията (внос + износ)/(внос + продажби)	24,25 %	17,34 %				
Преработени бетонни продукти (GBP)						
	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.
Внос	10	10	9	7	7,5	7,5
Износ	70	35	28	21	16	15
Изчислена стойност на продажбите на вътрешния пазар	325	276	210	210	216	226
Риск за търговията (внос + износ)/(внос + продажби)	23,9 %	15,7 %	16,9 %	12,9 %	10,5 %	9,6 %
Преработени асфалтови продукти и пясък <sup>(1)</sup> (GBP)						
	2007—2008 г.	2009—2010 г.	2011—2012 г.			
Внос на асфалтови продукти и пясък	1 540 633	1 909 210	4 489 366			
Износ на асфалтови продукти и пясък	12 382 394	6 220 782	4 670 559			
Изчислена стойност на продажбите на вътрешния пазар	384 518 301	310 666 790	293 343 700			
Риск за търговията (внос + износ)/(внос + продажби)	3,61 %	2,60 %	3,08 %			

<sup>(1)</sup> Обединеното кралство посочи, че вносът на асфалтови продукти и пясък се е увеличил рязко в периода 2011—2012 г. след прекратяване на освобождаването от ДИМ през 2010 г. При все това в резултат на правилата за разкриване на информация на HMRC е трудно да се определи каква част от това увеличение се дължи на пясък и каква — на преработени асфалтови продукти. Независимо от това има вероятност голям дял от това увеличение да се дължи на преработени асфалтови продукти, внесени от Ирландия. Пясъкът подлежи на облагане с ДИМ при внос в Обединеното кралство, докато преработените асфалтови продукти — не, и поради това техните производители могат да се възползват от по-ниски производствени разходи и да повишат своята конкурентоспособност на същия пазар в Северна Ирландия спрямо местния асфалт.

- (42) Стойностите в таблица 5 показват, че отрасълът за инертни материали в Северна Ирландия е изложен в значителна степен на риск за търговията по отношение на продажбите на натрошени скали. Обединеното кралство посочва, че недеklarираният внос на инертни материали в Северна Ирландия се е увеличил значително след въвеждането на ДИМ през 2002 г. Равнището на недеklarирания внос вероятно се е увеличило отново след прекратяване на освобождаването от ДИМ през 2010 г. В проучване, извършено през 2002 г., университетът Ълстър направи преброяване на камионите, които докарват инертни материали в Северна Ирландия на осем от най-важните гранични пунктове. Резултатът от това проучване показва, че до 89 камиона на ден превозват инертни материали. За общия годишен размер на целия официално обявен внос ще са нужни едва 243 камиона за цялата година. Това предполага, че действителното равнище на внос на инертни материали може да е цели 133 пъти по-високо от записаното в официалните статистически данни през 2002 г., което означава, че изчисленият риск за търговията вероятно е значително по-малък от действителната степен на риска за търговията.

#### 2.3.6. Прехвърляне на разходите и намаляване на продажбите

- (43) Що се отнася до прехвърлянето на увеличените производствени разходи върху крайните клиенти и потенциалното намаляване на продажбите, Обединеното кралство предостави информация, която показва, че след въвеждането на данъка през 2002 г. средната цена на инертните материали в Северна Ирландия се е увеличила много по-слабо отколкото би се очаквало при прехвърляне на ДИМ в пълния му размер върху крайните клиенти и че това е свързано със спад в законните продажби, които като съотношение е много по-голям от спада, отчетен във Великобритания.
- (44) Обединеното кралство също така обясни, че продажбите на нискоразредни инертни материали и баласт са се понижали в годината, която приключва на 31 март 2003 г., в сравнение с отчетените равнища в двете години преди въвеждането на ДИМ. Производството от законни кариери през календарната 2002 година е било значително под установената тенденция при продажбите на инертни материали (като цяло през последните 30 години се наблюдава увеличение в продажбите на инертни материали в Северна Ирландия). Производството на инертни материали във Великобритания се понижи с 5,7 % през 2002 г. в сравнение с леко увеличение през предходната година (при все това анализът на тенденциите показва, че производството във Великобритания като цяло е намалявало през предходните 10 години).
- (45) Обединеното кралство също така обясни, че след въвеждане на данъка при ставка от 1,60 GBP/тон средните цени на инертните материали в Северна Ирландия са се увеличили с около 0,25—0,30 GBP/тон през 2002 г. в сравнение с 2001 г., докато във Великобритания цените са се увеличили с 1—1,40 GBP/тон. Дори ако отчетем факта, че в тези средни стойности се включват инертните материали, използвани в преработени продукти, които подлежат на данъчно облекчение от 80 % съгласно първоначалната схема за постепенно намаляващо кредитиране от 2002 г. в Северна Ирландия, това предполага, че операторите на кариери в Северна Ирландия е трябвало да поемат значителен дял от данъка. Ако предположим, че в преработените продукти се използва половината от добиваните инертни материали в Северна Ирландия и че тяхната цена е останала незасегната от въвеждането на данъка през 2002 г., според Обединеното кралство това пак предполага, че средно над 1 GBP/тон от данъка е трябвало да бъде поет за всеки тон инертни материали, продадени за използване в необработено състояние.
- (46) След решението за откриване на процедурата Обединеното кралство предостави допълнителни обяснения за своето твърдение, посочено в съображение 45, че след въвеждането на ДИМ средните цени в Северна Ирландия са се повишили много по-слабо от ставката на данъка, докато във Великобритания увеличението е било с 1—1,40 GBP/тон, с оглед на факта, че производителите на преработени продукти от инертни материали никога не са заплащали пълния размер на ДИМ. Обединеното кралство представи изчисления, че между една трета и половината от всички инертни материали, произведени в Северна Ирландия, се използват в производството на преработени продукти. Дори ако хипотетично вземем по-високата стойност и приложим пълно освобождаване от данъка, каквото се е прилагало за преработените продукти през първата година от въвеждането на данъка, и съответно приемем, че данъкът не води до увеличение на производствените разходи за 50 % от инертните материали, това единствено удвоява повишението на цената на оставащите 50 %. Такова удвояване би означавало увеличение на цените с 0,50—0,60 GBP/тон, което отново е значително по-малко от резултата във Великобритания и е много далече от прехвърлянето на пълния размер на допълнителните разходи от 1,60 GBP/тон, наложени с данъка при първоначалното въвеждане.
- (47) Освен това Обединеното кралство предостави данни, събрани от представителни извадки на отрасъла за инертни материали в Северна Ирландия, свързани с тенденции в производството, оборота и печалбите при инертните материали. Посочените тенденции обаче са свързани и не могат да бъдат отделени от тенденциите на пазара за строителни дейности и икономическата рецесия, която започна през 2008 г.
- (48) Данните показват, че рентабилността и цените още преди спирането на схемата за данъчно облекчение са били толкова ниски, че пълното поемане на данъка би било финансово неосъществимо. Вместо това предприятията са показали, че са прехвърлили данъка и в замяна е трябвало да понесат допълнителни загуби в продажбите в допълнение към загубите, които вече са изпитвали поради трудните икономически условия. За да продължи да извършва стопанска дейност, отрасълът е забавил извършването на важни капиталови инвестиции и е съкратил персонал. Резултатите от проучването сочат, че прехвърлянето на данъка в размер на 1,95 GBP/тон върху

клиентите е било затруднено, тъй като цените за клиентите са щели да се увеличат с между 50 и 66 %. Освен това поради икономическата ситуация клиентите не са били склонни да заплащат по-високи цени и вместо това са отложили инвестициите или са се обърнали към конкурентните за алтернативни материали или по-изгодна цена. Това наврежда на отрасъла за инертни материали в Северна Ирландия и води до загуба на клиенти, намаляване на обема на продажбите и натиск за допълнително свиване на маржовете на печалбите.

- (49) Поради това, макар че данните, събрани от представителите извадки от отрасъла за инертни материали в Северна Ирландия, създават добра представа за развитието на оборота и печалбите в отрасъла за инертни материали в Северна Ирландия, те не могат да се отделят от икономическия контекст и сами по себе си не позволяват да се направи категорична оценка на последиците от прилагането на пълния размер на ДИМ.

#### 2.3.7. Друга информация

- (50) Прогнозният годишен бюджет за схемата за данъчно облекчение (пропуснати ползи за държавата) към момента на първоначалното уведомление е вариал между 15 млн. GBP (2004—2005 г.) и 35 млн. GBP (2010—2011 г.).
- (51) Що се отнася до броя на получателите, беше изчислено, че приблизително 170 оператори на кариери ще отговарят на критериите за данъчното облекчение.
- (52) Упълномощеният да издава разрешения орган за освобождаването от ДИМ в Северна Ирландия е HMRC.

#### 2.3.8. Основания за откриване на официалната процедура по разследване

- (53) Както е обяснено в съображения 47—54 от решението за откриване на процедурата, Комисията изрази съмнения дали измененото освобождаване от ДИМ, приложимо в Северна Ирландия, е в съответствие с Договора, и по-специално член 110 от него. Тези съмнения не позволиха на Комисията да счете мярката за съвместима с вътрешния пазар на онзи етап.
- (54) Комисията заключи, че ДИМ представлява вътрешно данъчно облагане по смисъла на член 110 от Договора. В допълнение тя заключи, че е налице разлика в прилагането на ДИМ между производителите в Северна Ирландия и производителите от останалите държави членки, която не може да бъде обоснована.
- (55) Както е обяснено в съображение 56 от решението за откриване на процедурата, въз основа на съответната съдебна практика и в резултат на отмяната на решението от 7 май 2004 г. Комисията заключи, че мярката във вида, в който е била прилагана от тази дата (и до нейното спиране на 1 декември 2010 г.), трябва да бъде счетена за неправомерна. Освен това Комисията заяви, че винаги ще оценява съвместимостта с вътрешния пазар на неправомерна държавна помощ в съответствие със съществените критерии, определени в съответния инструмент, който е бил в сила към момента на предоставянето на помощта <sup>(16)</sup>. Тъй като помощта следва да бъде счетена за неправомерна и е била предоставена в периода, в който са се прилагали Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г., както и след публикуването на Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г. <sup>(17)</sup>, Комисията оцени съвместимостта на схемата за освобождаване от ДИМ съгласно инструмента, който е бил в сила при предоставянето на помощта:
- а) Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.; и
- б) Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., считано от 2 април 2008 г.
- (56) Що се отнася до оценката на мярката съгласно Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г., Комисията заключи, че условията за съвместимост, описани в насоките, могат да бъдат счетени за изпълнени. При все това тя припомни, че с оглед на съмненията, изразени във връзка с член 110 от Договора, тя е възпрепятствана да заключи, че мярката е съвместима с вътрешния пазар въз основа на Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г. на този етап.
- (57) Що се отнася до съвместимостта на мярката съгласно Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., Комисията заключи, че:
- а) освобождаването от ДИМ в Северна Ирландия допринася най-малкото косвено към подобряване на опазването на околната среда и че не подронва постигането на общите цели на ДИМ в съответствие с точка 151 от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г.;

<sup>(16)</sup> Известие на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ (ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22).

<sup>(17)</sup> Насоки на Общността относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г. (ОВ С 82, 1.4.2008 г., стр. 1).

- б) получателите на данъчното облекчение са определени чрез използване на критерии, които са обективни и прозрачни, в съответствие с точка 158, буква а) от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г.;
- в) данъкът без намаляване води до съществено нарастване на производствените разходи, както се изисква съгласно точка 158, буква б) от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г.;
- г) условието за пропорционалност на помощта, предвидено в точка 159 от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., е спазено, тъй като получателите на освобождаване от ДИМ в Северна Ирландия продължават да плащат 20 % от данъка.
- (58) Въпреки че информацията, предоставена от Обединеното кралство, показва значително нарастване на производствените разходи поради ДИМ, което обикновено означава, че увеличението не може да се прехвърли без съществено намаляване на продажбите, на този етап Комисията не може да заключи в контекста на предоставената информация, и по-специално недостатъчно подробната информация, че е спазено условието за съвместимост в точка 158, буква в) от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г.
- (59) Съгласно точка 158, буква в) от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г. спазването на критериите за необходимост от помощта изисква значителното нарастване на производствените разходи, посочено в съображение 58, да не може да бъде прехвърлено върху клиентите, без да доведе до големи намаления в продажбите. В това отношение държавата членка може, *inter alia*, да представи предварителни разчети на ценовата гъвкавост на изделията в засегнатия отрасъл на съответния географски пазар, както и ориентировъчни изчисления за загубата на продажби и/или намалени печалби за дружествата във въпросния отрасъл/категория.
- (60) В този контекст Комисията отбеляза, че аргументите на Обединеното кралство, че увеличението на производствените разходи не може да бъде прехвърлено, без да доведе до големи намаления в продажбите, се основават на сравнение между увеличението на цената в резултат на въвеждането на ДИМ (около 0,25—0,30 GBP/тон през 2002 г. в сравнение с 2001 г. в Северна Ирландия, докато във Великобритания цената се е увеличила с 1—1,40 GBP/тон). Що се отнася до намаляването на (законните) продажби в Северна Ирландия, Комисията отбеляза, че те варират за всички видове инертни материали между – 17,6 % (2001—2003 г.) и – 22,8 % (2002—2003 г.) и пропорционално са били много по-големи в сравнение с отчетените във Великобритания. Комисията заключи, че тези аргументи могат да бъдат сметени за признак за трудностите, с които са се сблъскали операторите в Северна Ирландия при прехвърлянето на увеличените производствените разходи.
- (61) Независимо от това Комисията изтъкна, че Обединеното кралство не е предоставило достатъчно подробни данни, които да демонстрират и да представят в количествено изражение въздействието върху тези аргументи, породено от факта, че производителите на преработени продукти от инертни материали никога не са заплащали пълния размер на ДИМ, тъй като неговото въвеждане в Северна Ирландия е било поетапно.
- (62) Освен това, що се отнася до демонстрирането на намалени продажби, Обединеното кралство не е предоставило обяснения във връзка с развитието на пазарите на инертни материали в Северна Ирландия след 2002 г. Фигура 2 от доклада на Асоциацията на производителите на продукти от експлоатация на кариери в Северна Ирландия до Службата за лоялна търговия, „Пазарно проучване на отрасъла за инертни материали в Обединеното кралство“ (*Market Study into the UK Aggregates Sector*)<sup>(18)</sup>, представен от Обединеното кралство, показва увеличение на производството в периода 2004—2007 г.
- (63) В представеното мнение Обединеното кралство заяви, че „повишените разходи са оказали въздействие върху оборота на операторите и са намалили техните печалби“. При все това не бяха предоставени данни в подкрепа на това твърдение.
- (64) За да демонстрира, че отговаря на условието за съвместимост съгласно точка 158, буква в) от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., Обединеното кралство предостави единствено данни относно общото равнище на отрасъла, вместо да предостави представителни извадки за отделни получатели, например въз основа на техния размер.
- (65) На последно място Комисията отбеляза, че констатациите на Обединеното кралство предполагат, че за повечето видове инертни материали ценовата гъвкавост е варираща от близо нула до около 0,52, т.е. относително слаба гъвкавост. По принцип това би означавало, че увеличението в производствените разходи би могло да бъде прехвърлено върху крайните клиенти. Обединеното кралство не предостави никакви допълнителни обяснения или изчисления, по-специално относно въздействието на относително слабата гъвкавост, за която бе заключено във основа на предоставените аргументи във връзка с (невъзможността за) прехвърляне на увеличението на производствените разходи върху крайните клиенти.

(18) Вж. <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402142426/http://www.oft.gov.uk/OFTwork/markets-work/aggregates/>, осъществен достъп на 18 юли 2014 г.

### 3. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

#### 3.1. Мнение на QPANI от 23 септември 2011 г.

- (66) QPANI заяви, че производителите на инертни материали в Северна Ирландия са започнали да използват схемата за данъчно облекчение добросъвестно, уверени във факта, че Обединеното кралство е потърсило одобрението на Комисията и че Комисията е издала положително решение. В допълнение към това те са сключили споразумения в областта на околната среда, което означава значителни инвестиции от тяхна страна.
- (67) Заявителите, които оспориха решението на Комисията за одобряване на схемата за данъчно облекчение, така и не доказаха с примери, че е налице действителна дискриминация срещу вносните инертни материали.
- (68) QPANI твърди, че всяко възстановяване на държавната помощ би довело до нарушаване на оправданите правни очаквания на операторите на кариери в Северна Ирландия, че помощта е била правомерна. Тъй като операторите на кариери вече са осъществили инвестиции за постигане на подобрения на околната среда, едно евентуално разпореждане за възстановяване фактически би означавало, че тези предприятия ще трябва да понесат разходите два пъти. В допълнение към това възстановяването на държавната помощ ще противоречи на принципа на правна сигурност.
- (69) По-нататък QPANI посочва, че количествата на внесените инертни материали в Северна Ирландия винаги са били минимални. Асоциацията посочва, че след въвеждането на ДИМ вносът в действителност се е повишил, тъй като се е увеличило строителството на частни жилища и изразходването на средства в сектора на обществените поръчки за строителство.
- (70) Що се отнася до невъзможността ДИМ да бъде прехвърлен върху клиентите, QPANI изтъква, че значителното увеличение на производствените разходи, с което Комисията вече се съгласи, не може да бъде прехвърлено поради свърхпроизводството в сектора за инертни материали и много по-силно конкурентния пазар в Северна Ирландия. В допълнение към това в Северна Ирландия е налице значителен обем материали, освободени от ДИМ, например шисти, които се използват в проекти за обществено и частно строителство и също така от земеделски стопани. Проучване на QPANI на месечните частни продажби на камък (септември 2001—септември 2002 г.) показва значителен спад в стопанската дейност от април 2002 г. в сравнение с предходната година. В годишната декларация относно полезните изкопаеми от 2002 г. отделът за статистически данни към Министерство на предприятията, търговията и инвестициите (Северна Ирландия) установи спад с приблизително 2,7 млн. тона в производството на инертни материали в Северна Ирландия, което представлява около 11 % от производството.
- (71) QPANI заявява, че изследване на Комисията по въпросите на Северна Ирландия „Въвеждане на Данък инертни материали — резултат след една година, трети доклад на сесия 2003—2004 г.“ (*Introduction of the Aggregates Levy — One Year On, third report of session 2003 — 2004*) представя ясни доказателства, които показват въздействието от въвеждането на ДИМ върху продажбите на инертни материали и равнищата на заетост.
- (72) QPANI твърди, че увеличението на производството на инертни материали в Северна Ирландия в периода 2004—2007 г. се дължи на увеличен обем строителни дейности в рамките на провинцията.
- (73) В допълнение към това QPANI заявява, че повишените разходи са оказали въздействие върху маржовете на печалбите на операторите, което се доказва от факта, че увеличението на цените е било едва с 0,25—0,30 GBP, както е посочено в съображение 81 от решението за откриване на процедурата. По този начин те са поели по-голямата част от увеличените производствени разходи в резултат на въвеждането на ДИМ и, с оглед на естеството на този отрасъл — капиталоемък и с високи режийни разходи — става очевидно, че тесните маржове на печалба на операторите са били допълнително намалени.
- (74) QPANI твърди, че данните относно ценовата гъвкавост се отнасят за пазара на инертни материали във Великобритания и не отразяват правилно ситуацията в Северна Ирландия.

#### 3.2. Мнение на British Aggregates Association (BAA) от 23 септември 2011 г.

- (75) BAA заявява, че е невъзможно Обединеното кралство да коригира с обратно действие данъчната дискриминация на продуктите, внесени от други държави членки. Посочва се, че дори Обединеното кралство да възстанови сумите, платени като Данък инертни материали за продукти, внесени в Северна Ирландия от други държави членки, това няма да премахне значителния възпиращ ефект на данъчната дискриминация. Поради това одобряването на схемата за данъчно облекчение с обратно действие е невъзможно.

- (76) ВАА твърди, че схемата за освобождаване от ДИМ не съответства на Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г. Предполагаемо ДИМ няма да има значително въздействие върху опазването на околната среда, както се изисква съгласно точка 51, параграф 2, буква а) от Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.; схемата за данъчно облекчение от 2004 г. не е била одобрена при въвеждането на ДИМ, както се изисква съгласно точка 51, параграф 2, буква б) от Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.; 20 % не представляват съществена част от данъка, както се изисква съгласно точка 51, параграф 1, буква б) от Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.
- (77) По-нататък ВАА заявява, че схемата за данъчно облекчение не съответства и на Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г. Освобождаването от ДИМ подронва екологичната цел на ДИМ в разрез с точка 151 от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., тъй като е довело до значително увеличение на „вноса“ на инертни материали от Северна Ирландия във Великобритания от 2004 г. насам. Това предполага заобикаляне на правилата, съгласно които добиваните в Северна Ирландия, но използвани във Великобритания инертни материали трябва да се облагат с пълния размер на данъка.
- (78) В допълнение към това ВАА изтъква, че освобождаването от ДИМ не отговаря на точка 158, буква в) от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., тъй като не е била доказана невъзможността да се прехвърли значителното увеличение на производствените разходи. По-специално икономическите данни, представени от Обединеното кралство и посочени в съображения 21—23 от решението за откриване на процедурата, не са реалистични и евентуално могат да бъдат подвеждащи. Заявява се, че средните цени, представени от Обединеното кралство, са лишени от смисъл, тъй като има много различни видове инертни материали и съответно голям брой цени. В допълнение към това цената франко кариерата също така зависи от местоположението на кариерата и отстоянието от строителните обекти. По този начин сравнението на средните цени за Северна Ирландия (относително малък и селски район) и средните цени за цяла Великобритания е неуместно. Предполагаемо, ако цените франко кариерата в Северна Ирландия действително са били 50 % по-ниски от цените във Великобритания, във Великобритания е щяло да има огромно търсене на инертни материали от Северна Ирландия. ВАА твърди, че разходите за превоз от Северна Ирландия до Лондон не са по-високи от разходите за превоз от Шотландия до Лондон.

#### 4. МНЕНИЕ НА ОБЕДИНЕНОТО КРАЛСТВО, ПОЛУЧЕНО НА 25 НОЕМВРИ 2011 Г.

- (79) Обединеното кралство твърди, че помощта не трябва да се счита за неправомерна и че при оценката на съвместимостта на мярката с вътрешния пазар могат да се прилагат единствено Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.
- (80) Обединеното кралство твърди, че Комисията следва да вземе под внимание факта, че нейното Решение от 7 май 2004 г. за одобряване на помощта е било отменено поради факта, че Комисията неправомерно не е открила официално разследване. Комисията е била уведомена за мярката и я е одобрила преди предоставянето на данъчно облекчение. Към момента на предоставяне на помощта тя не е била неправомерна помощ.
- (81) Обединеното кралство заявява, че тъй като решението от 7 май 2004 г. е било отменено, Комисията всъщност не е взела решение в съответствие с член 4 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета<sup>(19)</sup> (Процедурният регламент) в двумесечния срок. Поради това мярката следва да се счита за разрешена. Ако към първоначалното уведомление бъде приложен член 4, параграф 6 от Процедурния регламент, то помощта е била счетена за одобрена през 2004 г. и Комисията не е компетентна да приеме ново решение съгласно член 4. Вместо това мярката следва да се разглежда като съществуваща помощ, която подлежи на преглед само по отношение на бъдещите й ефекти и не може да бъде предмет на разпореждане за възстановяване с обратно действие. При все това е било взето решение в съответствие с член 4, параграф 3, макар и неправомерно, което впоследствие е било отменено, и в този случай член 4, параграф 6 от Процедурния регламент вече е неприложим. Обединеното кралство твърди, че то също следва да има право да се позове на факта, че е било взето решение за одобряване съгласно член 4, параграф 3 от Процедурния регламент преди предоставяне на данъчното облекчение, така че предоставянето на помощта не е било неправомерно в смисъл на предоставяне без одобрението на Комисията.
- (82) Обединеното кралство твърди, че в този случай причината помощта да се счита за неправомерна е единствено фактът, че решението от 7 май 2004 г. е било отменено поради неоткриването на официално разследване през 2004 г. Към момента, в който мярката е била приведена в действие, самото Обединено кралство не е било в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора. При оценката на съвместимостта на мярката с вътрешния пазар следва да се прилагат единствено Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г. Комисията следва да извърши оценката на помощта въз основа на уведомлението от 2004 г. и да приложи правилата, които са били в сила към онзи момент.

<sup>(19)</sup> Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО [понастоящем член 108 от Договора] (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).



- (83) Тъй като Обединеното кралство твърди, че помощта не е неправомерна, то заявява, че Комисията няма право да разделя предоставената помощ между периодите, за които в сила са били съответно Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г. и Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г. От това следва, че тъй като Комисията е заключила, че мярката е в съответствие с Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г., цялата предоставена помощ съгласно схемата следва да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар.
- (84) Обединеното кралство отхвърля аргументите, представени от British Aggregates Association в нейния отговор на решението за откриване на процедурата, в който ВАА заявява, че нотифицираната през 2004 г. мярка не отговаря на Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г. Обединеното кралство подчертава факта, че Комисията вече е установила, както е посочено в съображение 63 от решението за откриване на процедурата, че ДИМ има значително въздействие върху опазването на околната среда и че ВАА не оспорва констатацията на Комисията, че споразуменията в областта на околната среда, сключени с предприятията за инертни материали в Северна Ирландия, които са се възползвали от освобождаване от ДИМ в размер на 80 %, са оказвали положително въздействие върху околната среда и не са подорвали целите на ДИМ. В допълнение към това Обединеното кралство посочва, че мярката, одобрена от Комисията през 2004 г., представлява удължаване на схемата за данъчно облекчение, която първоначално е била въведена по същото време заедно с данъка. Точка 51, параграф 2, буква б) от Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г. не изисква всеки отделен аспект от дерогацията да бъде определен или изпълнен към момента на въвеждане на данъка. Ако случаят беше такъв, изобщо нямаше да бъде възможно да се въведе изменена дерогация и точка 51, параграф 2 би представлявала една излишна разпоредба. Освен това Обединеното кралство изтъква, че е спазена точка 51, параграф 1, буква б) от Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г. и че, както Комисията вече е признала в съображение 67 от решението за откриване на процедурата, изискването да се заплащат 20 % от размера на ДИМ представлява изискване за плащане на съществена част от данъка. По отношение на въпроса дали тази част е съществена трябва да се вземе под внимание и фактът, че операторите на кариери, които са отговаряли на критериите за данъчното облекчение, е трябвало да поемат разходите за постигане на подобрения в екологичните резултати и също така че цените на инертните материали като цяло са били по-ниски в Северна Ирландия, отколкото в останалата част от Обединеното кралство. Поради това в абсолютното изражение паричната стойност, отговаряща на 20 % от дължимия национален данък, е по-голяма, отколкото в останалата част от Обединеното кралство.
- (85) Обединеното кралство заявява, че твърдението, че схемата за данъчно облекчение би могла да представлява дискриминационно данъчно облагане в разрез с член 110 от Договора, е неправилно. Вносът от Ирландия в Обединеното кралство се облага по равностоен начин както продукцията в рамките на Обединеното кралство, включително продукцията в Северна Ирландия, където условията за данъчното облекчение не са изпълнени. Поради това няма дискриминация между продуктите, които се внасят от Ирландия в Обединеното кралство, и продуктите, които се произвеждат в Обединеното кралство. Северна Ирландия не е държава членка, така че не би било уместно да се приложи член 110 от Договора за определяне дали едно специфично данъчно третиране на конкретни производители в рамките на тази област представлява дискриминация спрямо продуктите, които се внасят от други държави членки и се продават в тази област. Обединеното кралство заявява, че евентуалната дискриминация следва да бъде оценена по отношение на националните продукти и, тъй като националните продукти в Обединеното кралство подлежат на ДИМ в пълния му размер, не може да има дискриминация. Освен това фактът, че конкретни производители в дадена област от една държава членка се облагодетелстват от данъчно облекчение, е въпрос от обхвата на контрола на държавните помощи съгласно член 107 от Договора, не член 110. По отношение на мерки за фискална помощ, предоставена на производители, следва да се прилага единствено член 107, параграф 3 от Договора, не член 110. В противен случай цялата фискална помощ за производителите ще трябва да бъде разширена до продукти от други държави членки. Освен това в правото на Съюза не съществува правило, което да изисква помощ, предоставена под формата на данъчно облекчение за производители в част от една държава членка, да бъде предоставена по същия начин на вносителите на сходни продукти от други държави членки.
- (86) Обединеното кралство не приема твърдението, че помощта е неправомерна, но ако Комисията я обяви за такава, Обединеното кралство счита, че издаването на разпореждане за възстановяване не би било уместно. Разпореждането за възстановяване би било в разрез с принципа на оправданите правни очаквания на получателите и би било непропорционално.

## 5. ОЦЕНКА НА МЯРКАТА

### 5.1. Държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора (предишен член 87, параграф 1 от Договора за ЕО)

- (87) В член 107, параграф 1 от Договора държавна помощ се определя като 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.

- (88) Освобождането от ДИМ е било предоставено чрез държавни ресурси под формата на намаляване на данъчната ставка на дружества, разположени в конкретна част от територията на Обединеното кралство (Северна Ирландия), и ги е поставило в по-благоприятно положение чрез намаляване на разходите, които обичайно трябва да понесат. Получателите на помощта извършват добив на инертни материали или производство на преработени продукти, като и двете представляват икономически дейности, засягащи търговията между държавите членки.
- (89) В съответствие с това Комисията заключи в съображение 39 от решението за откриване на процедурата, че нотифицираната мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора (предишен член 87, параграф 1 от Договора за ЕО).

## 5.2. Оценка на държавната помощ

### 5.2.1. Правно основание

- (90) Както е описано в съображение 55, Комисията заключи, че тъй като помощта следва да бъде счетена за неправомерна помощ, и с оглед на екологичната цел на мярката Комисията следва да оцени съвместимостта на мярката съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора въз основа на правното основание, което е било в сила към момента на предоставяне на помощта:
- а) Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.; и
- б) Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., считано от 2 април 2008 г.
- (91) Поради причините, описани в съображения 79—83, Обединеното кралство счита, че помощта не трябва да се счита за неправомерна помощ и че тя следва да бъде оценена единствено въз основа на Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.
- (92) В допълнение към своята констатация в това отношение в решението за откриване на процедурата, с оглед на изразената от Обединеното кралство позиция, Комисията изтъква, че Съдът на ЕС последователно постановява, че когато положително решение на Комисията бъде оспорено в рамките на съответните срокове и Съдът го отмени, общите принципи на правото на ЕС, и по-специално принципите на правна сигурност и защита на оправданите правни очаквания, не възпрепятстват Комисията да обяви, че дадена мярка за помощ представлява неправомерна и несъвместима помощ, и да издаде разпореждане за възстановяване. В решението по делото CELF I <sup>(20)</sup> Съдът постанови, че „Предполага се, че помощите, приведени в действие след положителното решение на Комисията, са правомерни до постановяване на решението на общностния съд за отмяна. След това, към момента на това следващо решение, в съответствие с член 231, първа алинея ЕО се смята, че с отмененото решение разглежданите помощи не са били обявени за съвместими, така че привеждането им в действие трябва да се счита неправомерно.“ В решението по дело CELF II <sup>(21)</sup> Съдът потвърди своето заключение, че „оправдани правни очаквания у получателя на помощта не могат да се породят от положително решение на Комисията, от една страна, когато това решение е оспорено в надлежния срок и впоследствие е отменено от общностния съд, и от друга страна, докато срокът за обжалване не е изтекъл или, в случай на жалба за отмяна, докато общностният съд не се е произнесъл с окончателно решение“.
- (93) Поради това Комисията поддържа своето становище, че освобождането от ДИМ следва да бъде счетено за неправомерна помощ. В съответствие с това помощта, предоставена след 2 април 2008 г., подлежи на Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г. Независимо от това, дори ако освобождането от ДИМ бъде счетено за съществуваща помощ, както твърди Обединеното кралство, то пак трябва да отговаря на Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г. съгласно точка 200 от тях.

### 5.2.2. Нарушаване на член 110 от Договора

- (94) Както е обяснено в съображения 53 и 54, Комисията заключи, че освобождането от ДИМ, което не се прилага по отношение на продукти, внесени в Северна Ирландия от други държави членки, би могло да нарушава член 110 от Договора.
- (95) Член 110, първа алинея от Договора изглежда изключва прилагането на национални схеми, като например освобождането от ДИМ, въведено в Северна Ирландия, съгласно което се предвижда намаляване на ставката на ДИМ за необработени инертни материали, добивани в Северна Ирландия от производители, които са сключили споразумения в областта на околната среда, докато идентични продукти, внесени от други държави членки, са

<sup>(20)</sup> Решение от 12 февруари 2008 г. по дело C-199/06, *CELF u ministre de la Culture and de la Communication*, Сборник, стр. I-469, точка 63.

<sup>(21)</sup> Решение от 11 март 2010 г. по дело C-1/09, *CELF and ministre de la Culture and de la Communication*, Сборник, стр. I-2099, точка 45. Вж. също решението от 5 август 2003 г. по дело T-116/01, *P & O European Ferries (Vizcaya)/Комисия*, Recueil, стр. II-2957, точка 205.

изключени от схемата за намалена ставка и следователно се облагат с пълния размер на ДИМ <sup>(22)</sup>. За разлика от твърдението на Обединеното кралство, описано в съображение 85, фактът, че схемата за намалена ставка следва да се прилага само към една определена област, не променя това тълкуване. В действителност, ако се разрешат разпоредби като тази схема на Обединеното кралство за данъчно облекчение, държавите членки биха могли лесно да заобикалят принципа за недискриминация, определен в член 110 от Договора.

- (96) Както Обединеното кралство посочва, Съдът на ЕС разпореда <sup>(23)</sup> „общностното право да не ограничава свободата на всяка държава членка да въвежда диференцирана система на данъчно облагане на някои стоки, дори когато тези стоки са подобни по смисъла на член 90, първа алинея ЕО“. Това разграничение обаче е съвместимо с правото на Съюза „само ако преследва цели, които също съответстват на изискванията на Договора и на вторичното право, и ако условията за прилагането му изключват всяка форма на дискриминация, била тя пряка или косвена, спрямо вноса от други държави членки или на закрила в полза на конкурентно местно производство“. Що се отнася до освобождаването от ДИМ, различното третиране на вносните инертни материали очевидно не отговаря на изисквания за разграничение, определени от Съда.
- (97) Ръководният принцип по отношение на правото на Съюза е, че принципите на Договора следва да се тълкуват и прилагат по начин, който придава ефект на заложеното в тях. В член 110 от Договора се определят конкретни разпоредби по отношение на международното данъчно облагане, които забраняват на държавите членки да налагат вътрешно данъчно облагане с дискриминационен характер. Поради това, за да бъде валидна една данъчна мярка, представляваща помощ, Комисията трябва да се увери, че въпросната мярка първо не нарушава член 110 от Договора и второ, че изпълнява всички съответни условия, определени в членове 107 и 108 <sup>(24)</sup>. Няма причина да се счита, че мярка за помощ под формата на данъчно облекчение, която се прилага само в една част от дадена държава членка, следва да представлява изключение от това тълкуване.
- (98) Независимо от това Комисията отбелязва, че с писмо от 1 април 2014 г. Обединеното кралство е предприело мерки за коригиране на несъвместимостта на освобождаването от ДИМ с член 110 от Договора чрез възстановяване на събраните суми, които са несъвместими с вътрешния пазар съгласно критериите, описани в съображения 99—103. Целта на възстановяването е да се създадат условия, съгласно които придобитите инертни материали, внесени в Северна Ирландия от други държави членки, за които е платен пълният размер на ДИМ по време на периода на действие на схемата за освобождаване от ДИМ между 2004 и 2010 г., да бъдат обхванати от данъчния кредит в размер на 80 % за инертни материали, достъпен за оператори на кариери в Северна Ирландия, които са участвали в схемата за освобождаване от ДИМ. Целта на въвеждането на предложената схема е да се коригират всички случаи на неравнопоставеност, които може да са възникнали.
- (99) Комисията отчита невъзможността, изтъкната от Обединеното кралство в неговото писмо от 17 септември 2012 г., да се установят чуждестранните кариери, продавали инертни материали, които са били облагани с ДИМ при вноса и използването им в Северна Ирландия. В допълнение към това Комисията отбелязва, че действителните субекти, които са заплащали ДИМ, са били не чуждестранните кариери, а вносителите, регистрирани за плащане на данъка. Поради това изглежда подходящо и съгласувано с практиката на Комисията по отношение на делата <sup>(25)</sup> субектите, които в действителност са заплащали данъка и чиито действия са довели до възникване на данъчно задължение за инертните материали, да са онези, които имат право на възстановяване на средствата. Предложената схема за прилагане с обратно действие гарантира, че всеки, който представи доказателство, че се е отчел пред HMRC за пълния размер на ДИМ върху придобити инертни материали, внесени в Северна Ирландия от други държави членки между 1 април 2004 г. и 30 ноември 2010 г. („разглеждания период“), и който отговаря на конкретните екологични критерии и посочените условия, ще има право да се възползва от кредит в размер на 80 % за заплатения данък.
- (100) Тъй като схемата с обратно действие трябва да гарантира единствено, че вносът на инертни материали от кариери, отговарящи на екологичните стандарти, като допустимите за данъчното облекчение кариери в Северна Ирландия, може да се възползва от механизма за възстановяване, Обединеното кралство трябва да предвиди механизъм за проверка. Комисията признава, че за да може схемата с обратно действие действително да бъде приложима и да не създава излишна тежест, Обединеното кралство няма да проверява дали чуждестранните кариери отговарят на конкретните стандарти, наложени на кариерите в Северна Ирландия, тъй като в действителност те не са имали стимул да го правят, а дали са отговаряли поне на екологичните стандарти, предвидени към момента на транспониране на съответното право на Съюза в съответното национално законодателство. Министерство на околната среда (МОС) на Северна Ирландия ще проверява екологичните стандарти на всеки потенциален заявител и ще стартира едногодишен период на регистриране с начало публикуването на проекта за законодателство за данъчно облекчение с обратно действие в Обединеното кралство.

<sup>(22)</sup> Вж. решението от 8 ноември 2007 г. по дело C-221/06, *Stadtgemeinde Frohnleiten u. Gemeindebetriebe Frohnleiten*, Сборник, стр. I-9643, точки 56—73.

<sup>(23)</sup> Пак там (22).

<sup>(24)</sup> E. Szyszczak, *Research Handbook on European State Aid Law*, Edward Elgar Publishing Limited, Обединено кралство, 2011 г., стр. 287.

<sup>(25)</sup> C-43/02 (ex NN 75/01) — Люксембург, C-7/05 — Словения, NN 162/A/2003 и N 317/A/2006 — Австрия, C-4/09 (ex N 679/97) — Франция.

- (101) За да отговаря на критериите за данъчното облекчение, заявителят ще трябва да представи кариерата извън Обединеното кралство, от която са добити инертните материали, и да кандидатства пред МОС на Северна Ирландия за удостоверение, че към момента на добива кариерата е отговаряла на екологични стандарти, съвместими с правото на Съюза. След това МОС ще се консултира с органите в другите държави членки, за да установи приложимите стандарти и тяхното спазване. Ако е удовлетворено, МОС ще издаде удостоверение за съответствие, което ще бъде достъпно за HMRC <sup>(26)</sup> и което ще гарантира, че агенцията разполага с необходимата информация за обработването на искания за възстановяване на данък. За заявления, свързани с една и съща кариера, ще се прилага едно и също удостоверение.
- (102) Исканията за възстановяване ще трябва да съдържат следните документални доказателства: инертните материали, които са били добити от кариера от друга държава членка в разглеждания период; удостоверение за кариерата от МОС; документ, че е заплатен пълният размер на ДИМ; и документ, че не е получено данъчно облекчение за други цели. Доказателствата за придобиване могат да представляват подходящи търговски документи, в които се посочва датата на сделката и произхода на инертните материали. Отчетът за данък инертни материали на регистрираните данъкоплатци може да служи като доказателство, че е заплатен пълният размер на ДИМ и че не е получено друго данъчно облекчение. Това е част от собствената документация на данъкоплатците, тъй като на органите се представя само общият размер на дължимия данък върху облагаемите инертни материали, подлежащи на търговска експлоатация. Комисията отчита затрудненията, които евентуалните заявители могат да срещнат при предоставянето на тази документация поради дългия период време, който е изминал от въвеждането на освобождаването от ДИМ <sup>(27)</sup>. При все това тя отбелязва, че Обединеното кралство изисква само разумни налични доказателства за данъчното облекчение с обратно действие с оглед на факта, че няма публични архиви с цялата тази информация.
- (103) Корекцията с обратно действие, предложена от Обединеното кралство, притежава следните основни характеристики:
- а) тя ще бъде широко оповестена, включително чрез реклами в националната преса в Северна Ирландия и Ирландия. Тъй като данъчното задължение за данъка върху инертните материали с произход от обект извън Обединеното кралство възниква при търговската експлоатация на инертните материали, т.е. зависи от споразумения за доставка в Обединеното кралство, за използване за строителни цели или смесване с каквото и да е с изключение на вода, възможните допустими субекти могат да бъдат определени най-точно чрез проверка на информацията за регистрация за Данък инертни материали в Северна Ирландия. Поради това разпространението на информация за схемата с обратно действие ще включва, наред с други неща, писма до всяко предприятие, регистрирано за Данък инертни материали в Северна Ирландия, включително субекти, които може да са били регистрирани в разглеждания период и впоследствие да са били deregistrirani;
  - б) законодателството за корекцията ще бъде прието в рамките на следващия възможен законопроект за бюджета след публикуването на решението на Комисията. Обединеното кралство информира Комисията, че работата по проекта на законодателния акт вече е започнала през април 2014 г., и предостави на Комисията образец на формуляра за възстановяване на ДИМ. Предвижда се схемата с обратно действие да влезе в сила през април или май 2015 г.;
  - в) ще бъде предвиден едногодишен период за регистриране в МОС от момента на публикуване на проектозакона, като се гарантира, че МОС разполага с достатъчно време за проучване на съответните кариери;
  - г) продължителността ще бъде 4 години от приемането на законодателството (т.е. след като съответният закон за бюджета получи кралското одобрение);
  - д) няма да има ограничения по отношение на размера на средствата;
  - е) възстановяването на данъка с обратно действие ще включва изплащането на лихви. Лихвеният процент ще се изчислява съгласно член 9 от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията <sup>(28)</sup>;
  - ж) ще се гарантира възможно най-бързо обработване на плащанията (точният срок ще зависи от времето, необходимо на органите в другите държави членки да проверят екологичните документи на кариерите, от които са внесени инертните материали в Северна Ирландия).
- (104) Поради това Комисията счита, че Обединеното кралство е предприело мерки за създаване на подходящ инструмент, с който да коригира дискриминацията, която може да е настъпила в миналото.

<sup>(26)</sup> HMRC е управлявала данъка и схемата за данъчно облекчение.

<sup>(27)</sup> Предприятията в Обединеното кралство обикновено са длъжни да поддържат данъчен архив за шестгодишен период за целите на Данък инертни материали.

<sup>(28)</sup> Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

5.2.3. Оценка съгласно Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.

- (105) Както е посочено в съображения 56, Комисията не може да издаде положително заключение в своята оценка на освобождаването от ДИМ съгласно Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г. поради съмненията ѝ във връзка с член 110 от Договора. Тъй като Обединеното кралство ще създаде подходящ инструмент за коригиране на дискриминацията в резултат на мярката, Комисията понастоящем може да заключи, че мярката е съвместима с вътрешния пазар въз основа на Насоките относно използването на държавна помощ за опазването на околната среда от 2001 г.
- (106) Комисията отчита мнението на ВАА по отношение на оценката на мярката в решението за откриване на процедурата и мнението на Обединеното кралство в това отношение. Комисията заключава, че не са били представени нови аргументи, които да не е взела предвид, и че няма причина да променя оценката си в решението за откриване на процедурата.

5.2.4. Оценка съгласно Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г.

- (107) В решението за откриване на процедурата Комисията оцени съвместимостта на мярката с вътрешния пазар въз основа на Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г. Оценката на Комисията беше положителна за всички аспекти с изключение на спазването на точка 158, буква в) от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., т.е. критериите за необходимост, съгласно които значителното нарастване на производствените разходи в резултат на ДИМ не е могло да бъде прехвърлено върху клиентите, без да доведе до големи намаления в продажбите от страна на получателите на данъчното облекчение в Северна Ирландия.
- (108) В решението за откриване на процедурата Комисията изтъкна, че Обединеното кралство не е взело правилно под внимание въздействието на факта, че производителите на преработени продукти от инертни материали никога не са заплащали пълния размер на ДИМ, върху средното увеличение на цените в Северна Ирландия в сравнение с увеличението на цените във Великобритания през 2001 и 2002 г. след въвеждането на ДИМ. Понастоящем Обединеното кралство е предоставило ориентировъчни изчисления на въздействието от тези преработени продукти върху данните, което показва, че равнището на увеличение на цените действително сочи към невъзможност за прехвърляне на ДИМ (вж. съображение 46).
- (109) В допълнение към това, що се отнася до доказването на намаления в продажбите, Комисията отбелязва, че Обединеното кралство не е представило обяснения във връзка с развитието на пазара на инертни материали в Северна Ирландия след 2002 г. Предоставените данни показват увеличение на производството от 2004 до 2007 г. Както е посочено в съображения 47—49, предоставени са данни от представителна извадка на производителите на инертни материали в Северна Ирландия, включително тенденции в производството. При все това те изглеждат тясно следват тенденциите в сектора на строителството, били са засегнати в значителна степен от икономическата рецесия, която започна през 2008 г., и следователно не са напълно уместни за доказване на намаления в продажбите, дължащи се на въвеждането на ДИМ.
- (110) В решението за откриване на процедурата Комисията също така отбеляза, че не са били представени данни в подкрепа на твърдението, че увеличението на разходите е засегнало оборота на операторите и е намалило техните печалби. Въпреки огромните трудности при събирането на съответната информация, Обединеното кралство все пак предостави информация в подкрепа на това твърдение, както е описано в раздели 2.3.4—2.3.7. В допълнение към това Обединеното кралство предостави информация, която показва високото равнище на конкуренция, пред която са изправени производителите на инертни материали в Северна Ирландия, и техните малки маржове за увеличение на печалбите поради по-голямото предлагане на взаимозаменяеми продукти, липсата на вертикална интеграция на пазара и големия брой производители с малки пазарни дялове (вж. съображения 34—40).
- (111) В решението за откриване на процедурата Комисията също така отбеляза, че данните за ценовата гъвкавост на търсенето сочат, че то се характеризира с ниска степен на гъвкавост. Обединеното кралство вече посочи, че съответните данни се отнасят за цялото Обединено кралство и не могат да бъдат счестени за уместни само за Северна Ирландия. Комисията се съгласява с обясненията на Обединеното кралство, че не може да бъде изчислена специфичната гъвкавост на пазара в Северна Ирландия.
- (112) Във връзка с мнението на ВАА, че предоставените от Обединеното кралство данни, посочени в съображения 21—23 от решението за откриване на процедурата, са нереалистични и евентуално подвеждащи, Комисията отбелязва, че Обединеното кралство е предоставило допълнителни и по-подробни данни (съображение 27) относно цените на инертните материали в Северна Ирландия и Великобритания. Данните показват, че пълният размер на ДИМ действително би представлявал много по-голям дял от продажната цена на един вече изпитващ затруднения пазар.

- (113) Комисията също така проучи защо ДИМ може да бъде прехвърлен върху клиентите във Великобритания, но не и в Северна Ирландия. В това отношение Комисията е съгласна с оценката на Обединеното кралство, описана в съображения 34—40, която бе потвърдена от Службата за лоялна търговия (OFT) в нейния доклад относно инертните материали <sup>(29)</sup>, че пазарът на инертни материали в Северна Ирландия представлява отделен географски пазар от този на Великобритания и че производителите на инертни материали от Северна Ирландия е възможно да разполагат с по-ограничени възможности за прехвърляне на пълния размер на данъка върху своите клиенти.
- (114) Комисията също така отбелязва, че обхватът за увеличение на цените в Северна Ирландия също така изглежда е ограничен до голяма степен от по-високите производствени разходи, пред които са изправени производителите в много области. Обединеното кралство посочи, че данните, предоставени от четири от петте водещи предприятия в сектора, показват, че маржовете на печалба вече са изключително тесни, като много кариери работят на загуба от няколко години, включително поради по-високите разходи за електроенергия и разрешенията за проектиране (вж. съображение 25).
- (115) Комисията отбелязва, че макар данните, предоставени от Обединеното кралство и описани в раздел 2.3.6, да не са разбити по години и по вид инертни материали, те все пак показват, че отрасълът на инертни материали в Северна Ирландия е бил изправен пред съществен риск за търговията, като цяло над 10 % и достигаш цели 24,25 %. Както изтъкна Обединеното кралство, в резултат на недеklarирания внос от Северна Ирландия рискът за търговията би могъл да бъде и много по-висок. В своята досегашна практика <sup>(30)</sup> Комисията считаше, че риск за търговията над 10 % би представлявал риск за конкурентоспособността на съответния отрасъл. Освен това Комисията се съгласи, че големият риск за търговията в съчетание с ниските пазарни дялове прави невъзможно прехвърлянето на значителни допълнителни разходи върху клиентите, <sup>(31)</sup> без да се намали обемът на продажбите.
- (116) Комисията обаче отбелязва, че данните за асфалта и пясъка не следват тази тенденция и при тях се наблюдава много по-нисък риск за търговията. При все това пясъкът и асфалтът не следват същите тенденции като другите необработени или преработени инертни материали. Като цяло стойностите показват спад на вноса и износа. При все това вносът на пясък и асфалт изглежда се е увеличил през последните години. Разбира се, това засяга изчислението на риска на търговията. Следва да се посочи, че вносните преработени инертни материали никога не са подлежали на облагане с ДИМ, което означава, че след прекратяване на освобождаването от ДИМ, когато асфалтът от Северна Ирландия е започнал да се облага с пълния размер на ДИМ, вносният асфалт автоматично е станал много по-евтин. Поради това тенденциите при вноса може да са били повлияни от тази ценова разлика.
- (117) Освен това Комисията отбелязва, че пазарът на инертни материали за всички видове необработени инертни материали представлява един продуктов пазар. Това се дължи на взаимозаменяемостта на различните необработени инертни материали и беше потвърдено от OFT в нейния доклад от 2012 г. <sup>(32)</sup>, в който бяха оценени пазарите на инертни материали (необработени инертни материали), цимент и готови смеси за цимент и пазарът на инертни материали не беше разделен на отделни части. Поради това Комисията заключава, че различните равнища на риска за търговията по отношение на пясък и асфалт в сравнение с другите видове инертни материали не е от значение за нейната оценка, тъй като, първо, пясъкът и асфалтът се разглеждат заедно, макар че принадлежат към различни продуктови пазари — пясъкът към първата категория на инертни материали от натрошен камък, а асфалтът към категорията на преработените инертни материали — и второ, стойностите са повлияни от тенденциите при вноса, вероятно във връзка с асфалта.
- (118) В заключение Комисията счита, че Обединеното кралство е доказало, че значителното увеличение на производствените разходи в резултат на въвеждането на ДИМ не е могло да бъде прехвърлено върху клиентите, без да доведе до големи намаления в продажбите, и че е изгълнило условието за съвместимост, предвидено в точка 158, буква в) от Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г.
- (119) Поради това Комисията може да достигне до положително заключение относно оценката на съвместимостта на мярката с член 107, параграф 3, буква в) от Договора въз основа на Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г.

## 6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (120) Както е обяснено в съображение 40 от решението за откриване на процедурата, Комисията заключи, че Обединеното кралство неправомерно е привело в действие измененото освобождаване от ДИМ в Северна Ирландия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора. При все това с оглед на задълженията за коригиране с обратно действие, поети от Обединеното кралство, Комисията счита, че измененото освобождаване от ДИМ е съвместимо с член 107, параграф 3, буква в) от Договора въз основа на Насоките относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г.,

<sup>(29)</sup> Инертни материали — обосновката на OFT за осъществяването на пазарно проучване е препращането към Комисията за защита на конкуренцията от януари 2012 г.

<sup>(30)</sup> N 327/08 — Дания, съображение 64.

<sup>(31)</sup> Пак там (30), съображение 66.

<sup>(32)</sup> Пак там (28).

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### Член 1

Измененото освобождаване от Данък инертни материали, което Обединеното кралство е привело в действие между 1 април 2004 г. и 30 ноември 2010 г., е съвместимо с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора за функционирането на Европейския съюз, при условие че Обединеното кралство изпълни ангажиментите, описани в член 2.

#### Член 2

1. За да се премахне дискриминацията за предприятията, които внасят инертни материали в Северна Ирландия и заплащат пълния размер на Данък инертни материали, без възможност да се възползват от измененото освобождаване от данъка, прилагано в Северна Ирландия, органите на Обединеното кралство прилагат механизъм за възстановяване с обратен ефект на 80 % от пълния размер на данъка, събран от вносителите на инертни материали в Северна Ирландия между 1 април 2004 г. и 30 ноември 2010 г.

2. По механизма за възстановяване се предвижда едногодишен период на регистриране в Министерство на околната среда на Северна Ирландия от датата на публикуване на проекта за законодателство. Механизмът за възстановяване ще функционира в продължение на четири години от датата на влизането си в сила.

3. Законите разпоредби за възстановяването се приемат в следващия законопроект за бюджета след публикуването на настоящото решение.

4. Механизмът за възстановяване няма ограничения по отношение на размера на средствата и ще включва изплащането на лихви съгласно процент, който се изчислява в съответствие с член 9 от Регламент (ЕО) № 794/2004 от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999.

5. Обединеното кралство оповестяват широко механизма за възстановяване, включително чрез реклами в националната преса в Северна Ирландия и Ирландия.

#### Член 3

Обединеното кралство уведомява Комисията за предприетите мерки за спазването на настоящото решение в едногодишен срок от датата на уведомлението за решението.

Обединеното кралство изпраща на Комисията годишни доклади относно процедурата за възстановяване, посочена в член 2, считано от датата на уведомлението за настоящото решение, до края на четиригодишния период, посочен в член 2, параграф 2.

#### Член 4

Адресат на настоящото решение е Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия.

Съставено в Брюксел на 4 август 2014 година.

За Комисията  
Joaquín ALMUNIA  
Заместник-председател

**РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1584 НА КОМИСИЯТА****от 1 октомври 2014 година****относно държавна помощ SA.23098 (C 37/07) (ex NN 36/07), приведена в действие от Италия в полза на Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. и различни въздушни превозвачи, които осъществяват дейност на летище Alghero**

(нотифицирано под номер C(2014) 6838)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като прикани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби <sup>(1)</sup> и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

**1. ПРОЦЕДУРА**

- (1) На 22 декември 2003 г. Комисията получи жалба от италианския въздушен превозвач Air One S.p.A. (наричан по-долу „Air One“), в която се твърди, че операторите на няколко италиански летища са предоставили неправомерна помощ на авиокомпанията Ryanair Ltd. (наричана по-долу „Ryanair“) чрез няколко споразумения за определяне на експлоатационните условия на летищата. Съответните летища бяха Alghero, Pescara и Rome, управлявани съответно от дружествата Società di Gestione dell'Aeroporto di Alghero So.Ge.A.AL S.p.A. (наричано по-долу „So.Ge.A.AL“), SAGA S.p.A. и Aeroporti di Roma S.p.A., както и летищата Pisa, Treviso и Bergamo (наричани по-долу „Orio al Serio“).
- (2) С писмо от 11 юни 2004 г. Air One призова Комисията да определи позицията си относно неговата жалба в съответствие с член 265 от Договора и внесе иск за бездействие до Общия съд. Съдът отхвърли жалбата <sup>(2)</sup>.
- (3) С писмо от 9 юли 2004 г. Комисията изпрати нероверителна версия на жалбата до Италия. След като Комисията се съгласи да удължи крайния срок, становището на Италия по жалбата беше представено с писма от 5 октомври 2004 г. и от 5 ноември 2004 г.
- (4) Допълнителна информация беше поискана от Комисията с писмо от 14 март 2005 г. След като Комисията се съгласи да удължи крайния срок, Италия предостави исканата информация с писмо от 17 юни 2005 г. С писмо от 30 юни 2005 г. Италия предостави допълнителна информация на Комисията.
- (5) С писмо от 21 ноември 2005 г. Air One поиска от Комисията да разшири разследването си до летищата Bari и Brindisi. С писмо от 18 май 2006 г. Air One официално призова Комисията да определи позицията си съгласно член 265 от Договора. Комисията отговори с писмо от 14 юли 2006 г.
- (6) С писма от 26 октомври 2006 г. и 10 януари 2007 г. Air One ограничи своите възражения до предполагаемата помощ, предоставена в рамките на споразуменията, подписани между оператора на летище Alghero — So.Ge.A.AL, и Ryanair. С писмо от 12 февруари 2007 г. Air One официално призова Комисията да спазва член 265 от Договора.

<sup>(1)</sup> ОВ С 38, 12.2.2008 г., стр. 19 и ОВ С 40, 12.2.2013 г., стр. 15.

<sup>(2)</sup> Решение от 10 май 2006 г. по дело T-395/04, Air One SpA/Комисия на Европейските общности, Recueil, стр. II-1347.



- (7) С писма от 27 юни 2006 г. и 30 ноември 2006 г. Комисията поиска допълнителна информация от Италия. На това искане беше частично отговорено с писмо на Италия от 17 януари 2007 г. Комисията поиска допълнителна информация от Италия с писмо от 19 февруари 2007 г. Италия отговори на това искане с писма от 16 март 2007 г. и 26 март 2007 г.
- (8) След като разгледа информацията, предоставена от Италия, на 12 септември 2007 г. Комисията реши да открие процедурата по разследване, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора („решението от 2007 г.“). Решението за откриване от 2007 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(3)</sup>. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно разследваните мерки.
- (9) С писма от 15 октомври 2007 г. и 22 октомври 2007 г. Италия поиска от Комисията да удължи срока за представяне на становището си относно оценката в решението от 2007 г. Комисията удължи крайния срок с писмо от 23 октомври 2007 г. Ryanair представи становищата си относно решението от 2007 г. на 14 ноември 2007 г.
- (10) Комисията публикува поправка на решението от 2007 г. на 12 февруари 2008 г. <sup>(4)</sup>
- (11) На 18 февруари 2008 г. Ryanair представи своите становища относно оценката в решението от 2007 г. So.Ge.A. AL представи становищата си на същата дата. С писмо от 16 юни 2008 г. So.Ge.A.AL предостави допълнителна информация. На 20 февруари 2008 г. Италия изпрати на Комисията становищата на регион Сардиния (наричан по-долу „RAS“).
- (12) Становищата на Ryanair и So.Ge.A.AL бяха изпратени на Италия с писмо от 28 февруари 2008 г.
- (13) С писмо от 20 юни 2008 г. Air One допълни първоначалната си жалба. Комисията изпрати това допълнение на Италия за коментар на 10 декември 2008 г. С писмо от 15 януари 2009 г. италианските органи поискаха удължаване на крайния срок за представяне на мнения относно становището на Air One. Комисията се съгласи да удължи крайния срок с писмо от 20 януари 2009 г. На 13 февруари 2009 г. Италия представи своето становище на Комисията.
- (14) На 1 септември 2008 г. Комисията се свърза с Ecorys Netherlands BV (наричано по-долу „Ecorys“), за да извърши икономическа оценка във връзка с няколко текущи разследвания за държавна помощ, включително разследването относно летище Alghero. В анализа беше разгледано, наред с другото, поведението на летищния оператор So.Ge.A. AL и местните органи по отношение на споразуменията, сключени между So.Ge.A.AL и въздушните превозвачи, и степента, в която договореностите с въздушните превозвачи, осъществяващи дейност на летище Alghero, са отговаряли на принципа за оператор в условията на пазарна икономика (наричан по-долу „ПОУПИ“). Ecorys представи окончателния си доклад на 30 март 2011 г. (наричан по-долу „докладът на Ecorys“).
- (15) С писмо от 5 март 2010 г. Ryanair представи на Комисията допълнителна информация относно всички текущи разследвания на държавна помощ, включващи Ryanair, сред които и това относно летище Alghero.
- (16) На 30 март 2011 г. Комисията изпрати на Италия искане за допълнителна информация. Със същото писмо Комисията изпрати на Италия английския вариант на доклада на Ecorys.
- (17) На 8 април 2011 г. Комисията изпрати до Ryanair искане за информация. Ryanair отговори на това искане с писмо от 22 юли 2011 г.
- (18) С писма от 23 май 2011 г. и 30 май 2011 г. Италия поиска удължаване на срока за предоставяне на исканата от Комисията информация на 30 март 2011 г. Със същото писмо Италия поиска английския вариант на доклада на Ecorys да бъде преведен на италиански език. На 1 юни 2011 г. Италия потвърди искането за превод. На 1 август 2011 г. Комисията изпрати до Италия превода на италиански на доклада на Ecorys.
- (19) С писма от 31 август 2011 г. и 9 септември 2011 г. Италия (както RAS, така и италианското Министерство на транспорта) отговори на искането на Комисията за предоставяне на информация от 30 март 2011 г.
- (20) С писмо от 19 октомври 2011 г. Комисията препрати на Италия отговора на Ryanair от 22 юли 2011 г. С писмо от 16 ноември 2011 г. Италия поиска удължаване на крайния срок за представяне на мнения. Със същото писмо Италия поиска превод на италиански език на доклада за оценка на принципа на оператор в условията на пазарна

<sup>(3)</sup> ОВ С 12, 17.1.2008 г., стр. 7.

<sup>(4)</sup> Вж. бележка под линия 1.

икономика („докладът за ПОУПИ от 2011 г.“), приложен към отговора на Ryanair. С писмо от 17 ноември 2011 г. Комисията се съгласи да удължи крайния срок. На 23 януари 2012 г. Комисията изпрати на Италия италианския вариант на доклада за ПОУПИ от 2011 г. На 15 февруари 2012 г. Италия представи своите мнения относно становището на Ryanair, а именно относно доклада за ПОУПИ от 2011 г.

- (21) На 17 февруари 2012 г. Комисията изпрати на Ryanair искане за информация относно поредица от текущи разследвания за държавна помощ, включително и във връзка с летище Alghero. Ryanair отговори на това искане с писмо от 16 април 2012 г.
- (22) На 27 юни 2012 г. Комисията удължи официалната процедура по разследване, за да се включат допълнителни мерки, предприети от Италия, които не са били предмет на жалбата на Air One („решението от 2012 г.“)<sup>(5)</sup>. Решението от 2012 г. беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз*. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си относно разследваните мерки.
- (23) Италия представи забележките си относно решението от 2012 г. на 31 август 2012 г., 3 октомври 2012 г., 19 октомври 2012 г., 22 октомври 2012 г. и 20 февруари 2013 г. Комисията получи мнения от четири заинтересовани страни: So.Ge.A.AL, Ryanair, Airport Marketing Services Ltd. (наричано по-долу „AMS“) и Unioncamere. Представената от Ryanair информация включваше актуализиран доклад за ПОУПИ („докладът за ПОУПИ от 2013 г.“). Комисията изпрати мненията на заинтересованите страни до Италия, на която беше дадена възможност за отговор. Становища на Италия относно мненията, представени от заинтересованите страни, бяха получени на 6 септември 2013 г. и 13 ноември 2013 г.
- (24) Няколко мнения бяха получени от Ryanair на 20 декември 2013 г., 17, 24 и 31 януари 2014 г. Комисията препрати на Италия всички мнения, отнасящи се до летище Alghero, на 9 януари 2014 г. и 5 февруари 2014 г. На 24 февруари 2014 г. Италия поиска превод на италиански език на мненията на Ryanair, препратени ѝ с писмо на Комисията от 5 февруари 2014 г. С писмо от 8 април 2014 г. Комисията изпрати на Италия италианския вариант на мненията на Ryanair, както беше поискано от нея.
- (25) С писмо от 23 декември 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация от Италия относно разследваните мерки. След удължаване на първоначалния краен срок Италия предостави частичен отговор на искането на Комисията на 18 февруари 2014 г. На 4 март 2014 г. на Италия беше припомнено задължението ѝ да осигури всеобхватен отговор на всички въпроси, отправени към нея в писмото на Комисията от 23 декември 2013 г. Италия предостави исканата информация с писмо от 25 март 2014 г.
- (26) На 14 март 2014 г. Комисията уведоми Италия и заинтересованите от процедурата страни, че Насоките на Комисията относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите („Насоките за въздухоплаването от 2014 г.“)<sup>(6)</sup> бяха приети на 20 февруари 2014 г., и прикани Италия да представи мнения в рамките на 20 работни дни от публикуването на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Италия не отговори на писмото на Комисията от 14 март 2014 г.
- (27) Комисията изиска допълнителна информация от Италия с писмо от 21 март 2014 г. След удължаване на първоначално определения срок Италия предостави исканата информация на 25 април 2014 г. и 8 май 2014 г.
- (28) Насоките за въздухоплаването от 2014 г. бяха публикувани в *Официален вестник на Европейския съюз* на 4 април 2014 г. Те замениха Насоките от 2005 г. за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища („Насоките за въздухоплаването от 2005 г.“)<sup>(7)</sup>.
- (29) На 15 април 2014 г. в *Официален вестник на Европейския съюз* беше публикувано известие, с което държавите членки и заинтересованите страни бяха поканени да представят мнения относно прилагането на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. в настоящия случай в срок от един месец от датата на публикуване. So.Ge.A.AL представи мненията си на 8 май 2014 г. Мненията на So.Ge.A.AL бяха препратени на Италия на 22 май 2014 г.
- (30) Комисията изиска допълнителна информация от Италия с писмо от 26 май 2014 г. Италия предостави исканата информация на 10 юни 2014 г., 28 юли 2014 г., 20 и 27 август 2014 г., 1 и 19 септември 2014 г.

<sup>(5)</sup> Вж. бележка под линия 1.

<sup>(6)</sup> ОВ С 99, 4.4.2014 г., стр. 3.

<sup>(7)</sup> ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1.

- (31) С писмо от 11 септември 2014 г. Италия уведоми Комисията, че по изключение се съгласява настоящото решение да бъде прието само на английски език.

## 2. ОБЩА ИНФОРМАЦИЯ ЗА ЛЕТИЩЕ ALGHERO

- (32) Летище Alghero се намира в северозападната част на италианския остров Сардиния. Alghero първоначално е създадено като военно летище и е отворено за граждански трафик през 1974 г. Летищната инфраструктура и съоръжения се притежават от държавата чрез Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) — националният орган за гражданско въздухоплаване на Италия.
- (33) Що се отнася до разстоянието между другите летища в Сардиния и летище Alghero, последното се намира на 128 km от летище Olbia, на 133 km от летище Oristano, на 225 km от летище Tortolì-Arbatax и на 235 km от летище Cagliari <sup>(8)</sup>. Според Италия поради географското ѝ положение и специфичните особености на транспортната мрежа (автомобилен и железопътен транспорт) летище Alghero не е заменяемо с никое от тези съседни летища.
- (34) Пътникопотокът на летището се е увеличил от 663 570 през 2000 г. до над 1 милион през 2005 г. и почти 1,6 милиона през 2013 г.

Таблица 1

### Пътникопоток на летище Alghero

Година	Пътници
2000	663 570
2001	680 854
2002	803 763
2003	887 127
2004	997 674
2005	1 078 671
2006	1 069 595
2007	1 299 047
2008	1 379 791
2009	1 506 080
2010	1 387 287
2011	1 513 245
2012	1 512 954
2013	1 563 020

- (35) Ryanair е била основната авиокомпания, използваща летището от 2000 г. нататък. Други авиокомпани, включително други нискотарифни превозвачи, обаче също са осъществявали дейност на летището от 2000 г. насам (Germanwings, Air Italy, Air Dolomiti, Air Vallée, Meridiana, Alpi Eagles, bmibaby, easyJet, Air One, Volare, Alitalia <sup>(9)</sup>).

<sup>(8)</sup> Вж. <http://servizi.aci.it/distanze-chilometriche-web>

<sup>(9)</sup> В хода на разследването Италия уведоми Комисията, че правоприменикът на Volare е CAI Second S.p.A., дъщерно дружество на Alitalia — Compagnia Aerea Italiana S.p.A. По същия начин Air One S.p.A. се е сляло с Alitalia — Compagnia Aerea Italiana S.p.A.

- (36) Начисляваните такси за авиокомпаниите на летище Alghero обикновено се определят въз основа на публикуван ценоразпис на летищните такси, който включва следните елементи: такса за излитане и кацане, пътническа такса, такса за сигурност, такса за проверка на багажите и такса за наземно обслужване.

### 3. УПРАВЛЕНИЕ НА ЛЕТИЩЕ ALGHERO

#### 3.1. So.Ge.A.AL

- (37) So.Ge.A.AL е учредено през 1994 г. като оператор на летище Alghero. Дружеството е имало първоначален капитал от 200 млн. ITL (103 291,4 EUR), изцяло записан от местни публични органи. Голяма част от капитала е била притежавана (пряко или непряко) чрез Società Finanziaria Industriale Regione Sardegna — SFIRS S.p.A (SFIRS), от RAS. SFIRS е учредено като инвестиционно дружество на RAS <sup>(10)</sup>.
- (38) Въпреки че съставът на капитала на So.Ge.A.AL се е променял през годините след 1994 г., дружеството винаги е било изцяло притежавано от публични органи: Търговската камара на Сасари, провинция Сасари, община Сасари, община Алгеро, RAS и SFIRS S.p.A.
- (39) През 2010 г. 80,20 % от акциите на So.Ge.A.AL са били притежавани от RAS и 19,80 % от SFIRS.

#### 3.2. КОНЦЕСИЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕТО

- (40) На 28 май 2007 г. So.Ge.A.AL е подписало с ENAC споразумение за четиридесетгодишна „пълна“ концесия за управлението <sup>(11)</sup> на летище Alghero (наричана по-долу „Споразумението“) <sup>(12)</sup>. До 2007 г. So.Ge.A.AL е управлявало летище Alghero въз основа на „временна“ концесия за управление, възложена му на 11 февруари 1999 г.
- (41) В Италия концесията за управлението на дадено летище се възлага от ENAC въз основа на оценка на устойчивостта на бизнес план, който включва план за действие, инвестиционен план и финансово-икономически план. В плана за действие летищният оператор очертава своите икономически програмни стратегии, както и организационната структура. Инвестиционният план се състои от кратък доклад за планираните действия и тяхната техническа, икономическа и административна осъществимост. Финансово-икономическият план илюстрира финансовия баланс на управлението на летището.
- (42) Според член 8 от Споразумението постъпленията на So.Ge.A.AL се състоят от:
- а) такси за ползване на летищата съгласно италианския Закон № 324 от 5 май 1976 г. и последващите изменения;
  - б) такси за товарене и разтоварване на стоките, превозвани по въздух, съгласно италианския Закон № 117 от 16 април 1974 г.;

<sup>(10)</sup> RAS притежава 100 % от акционерния капитал на SFIRS. SFIRS изготвя планове, програми и проекти за насоки, целящи икономическото и социалното развитие на региона.

<sup>(11)</sup> Летищната инфраструктура е собственост на ENAC, който или я управлява пряко, или възлага това на трети страни чрез концесии. Традиционно в Италия са съществували четири типа модели на управление на летища: i) летища, управлявани пряко от държавата, която е отговаряла за изграждането и поддръжката на цялата летищна инфраструктура, са понасяли всички разходи и са запазвали всички приходи; ii) летища, управлявани съгласно *временна* концесия, в който случай летищният оператор въз основа на временно разрешително е можел да управлява летищната инфраструктура и да запазва приходите от търговски дейности; iii) летища, управлявани съгласно *частична* концесия, в който случай летищният оператор е запазвал всички приходи от използването на пътнически и товарни терминали и основни летищни услуги (напр. наземно обслужване), докато държавата чрез ENAC е запазвала всички приходи от летищни такси (такси за кацане и излитане, такси за паркиране на въздухоплавателни средства и такси за качване на пътници); iv) летища, управлявани съгласно *пълна* концесия, в който случай летищният оператор е отговарял за управлението на цялата инфраструктура (включително съоръженията за излитане и кацане) и предоставянето на всички услуги на летището и събирането на всички приходи от летищни дейности за срок с продължителност до 40 години. От 2007 г. ENAC може временно да поверява на притежателите на *частични* концесии (включително на тези, които само *временно* са натоварени с управлението на инфраструктурата) управлението на летището съгласно *цялостен* режим на управление, като ограничи правото на използване на приходите от правата на ползвателите до спешните мерки, необходими на летищния оператор, за да може да изпълнява своята дейност, както е заложено в план за действие (*Piano di interventi*).

<sup>(12)</sup> Междуведомственият указ 125 Т за възлагане на концесията на So.Ge.A.AL е издаден на 3 август 2007 г.

- в) концесионни такси за услуги по сигурността, определени в съответствие с италианския Закон № 248/2005 и последващите изменения;
- г) приходите, произтичащи пряко или непряко от управлението на летището, както и от използването на площите и съоръженията на летището от трети страни, предвидени в италианския Законодателен декрет № 18/1999.
- (43) За правото да управляват летището летищните оператори трябва да заплащат годишна концесионна такса на ENAC в размер и съгласно процедурите, определени от съответните действащи закони (за подробности относно определянето на концесионните такси вж. съображения 155—157).
- (44) Съгласно член 12 от Споразумението всяка година, започвайки от годината на възлагане на концесията, летищният оператор трябва да представя на ENAC доклад за изпълнението на плана за действие. В допълнение към това летищният оператор трябва да представи за одобрение от ENAC, не по-късно от шест месеца преди изтичането на всеки четиригодишен период от концесията, бизнес плана (включително инвестиционния план и плана за действие) за следващия 4-годишен период. В случай на неизпълнение на тези задължения от страна на летищния оператор се прилагат санкции.
- (45) Съгласно член 14а от Споразумението концесията ще бъде отменена, а Споразумението ще бъде законно прекратено в случай на: i) неизпълнение в рамките на определените крайни срокове на мерките, описани в съображение 44; ii) забавяне с повече от дванадесет месеца на заплащането на концесионната такса, дължима от летищния оператор; iii) несъстоятелност; или iv) непостигане на финансово-икономически баланс до края на първия 4-годишен период.

### 3.3. ОБХВАТ НА ДЪРЖАВНАТА ПОЛИТИКА

- (46) С писмо от 18 февруари 2014 г. Италия заяви, че So.Ge.A.AL не извършва дейности, попадащи в обхвата на държавната политика <sup>(13)</sup>.
- (47) So.Ge.A.AL обаче е трябвало да предостави помещения на летището за целите на предоставяне на определени услуги от държавата при упражняване от нейна страна на публична власт и да поеме разходите за поддръжката и управлението на въпросните площи.
- (48) С писмо от 10 юни 2014 г. <sup>(14)</sup> Италия преразгледа позицията си и заяви, че разходите, направени за управлението на тези помещения на летището, са попадали в обхвата на държавната политика. Що се отнася до правната рамка, Италия заяви, че съществуват строги правни правила, налагащи тези разходи на летищните оператори. По-специално летищният оператор е длъжен да предостави на ENAC и на други публични субекти (Въздушна гранична полиция, Агенция „Митници“, Финансова полиция, Службата по морските въпроси, Въздушна и гранична здравна служба, Италианския червен кръст, противопожарната служба, полицията) определени площи на летището и да поеме съответните административни разходи и разходите за поддръжка. <sup>(15)</sup> Задължението на летищните оператори да предоставят на публични субекти помещения на летището и да поемат съответните разходи е било предвидено в Рамковата конвенция за възлагане на управлението на италианските летища, посочена в италианската Наредба № 12479 от 20 октомври 1999 г. на Министерството на транспорта и корабоплаването, приета в приложение на Министерско постановление № 521 от 1997 г. Съответните разпоредби са транспонирани в Споразумението, в което в член 4, параграф 1, буква в) се определя задължението на летищния оператор „да извършва дейностите, необходими за подпомагане на дейностите, попадащи в рамките на отговорност на държавата — на аварийните и здравните служби, в помещения на летището“. Според Италия общите оперативни разходи, направени от So.Ge.A.AL за поддръжането на тези площи в периода 2000—2010 г., са възлизали на 2 776 073 EUR <sup>(16)</sup>.
- (49) Освен това Италия заяви, че 1 284 133 EUR от общите разходи за инвестиции в новия терминал ще представляват разходи за изграждане на площи, които дружеството So.Ge.A.AL е задължено да предостави на публични субекти, и следователно те също биха се квалифицирали като разходи, направени за предоставяне на дейности, попадащи в обхвата на държавната политика (вж. също съображение 86).

<sup>(13)</sup> В тази връзка Комисията припомня, че Съдът постанови, че дейностите, които обикновено са отговорност на държавата при упражняването на нейните официални правомощия в качеството ѝ на публичен орган, нямат стопански характер и по принцип не попадат в обхвата на правилата за държавна помощ. Вж. в този смисъл решението от 16 юни 1987 г. по дело C-118/85, Комисия/Италианска република, Recueil, стр. 2599, точки 7 и 8, решението от 4 май 1988 г. по дело C-30/87, Bodson/Pompes funèbres des régions libérées, Recueil, стр. I-2479, точка 18, решението от 19 януари 1994 г. по дело C-364/92, SAT/Eurocontrol, Recueil, стр. I-43, точка 30 и решението от 26 март 2009 г. по дело C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati/Комисия, Сборник, стр. I-2207, точка 71.

<sup>(14)</sup> В отговор на искането на Комисията за предоставяне на информация от 26 май 2014 г.

<sup>(15)</sup> Параграфи 7 и 8 от член 4 и член 11 от Споразумението от 2007 г.

<sup>(16)</sup> Приложение 22 към писмото на Италия от 10 юни 2014 г.

## 3.4. КОНЦЕСИОННИ ТАКСИ, ПЛАТЕНИ ОТ So.Ge.A.AL

- (50) Концесионните такси (за управление и сигурност), платени от So.Ge.A.AL в периода 2000—2010 г., са представени в таблица 2 <sup>(17)</sup>:

Таблица 2

**Концесионни такси, платени от So.Ge.A.AL в периода 1998—2010 г. (в евро)**

Описание	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.
Концесионна такса за управление, платена на министерството	139 572	166 505	243 880	266 205	312 950	371 912	418 358
Концесионна такса за услуги по сигурността	—	—	—	—	—	—	—
<b>Общо</b>	<b>139 572</b>	<b>166 505</b>	<b>243 880</b>	<b>266 205</b>	<b>312 950</b>	<b>371 912</b>	<b>418 358</b>
Описание	2005 г.	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	Общо
Концесионна такса за управление	473 836	119 197	171 019	232 130	267 009	171 005	2 643 514
Концесионна такса за услуги по сигурността	7 092	37 324	45 439	48 205	52 618	48 571	239 249
<b>Общо</b>	<b>480 928</b>	<b>156 539</b>	<b>216 458</b>	<b>280 335</b>	<b>319 627</b>	<b>219 575</b>	<b>2 882 763</b>

## 3.5. ФИНАНСОВО СЪСТОЯНИЕ НА So.Ge.A.AL

- (51) Финансовите резултати на So.Ge.A.AL са били отрицателни в периода 2000—2010 г. Според Италия незадоволителните резултати на дружеството са вследствие на забавянето при възлагането на „пълната“ концесия за управление на летището. След възлагането на концесията икономическата криза е довела до рязък спад в броя на пътниците, което е повлияло отрицателно върху дейността на летището.
- (52) През август 2011 г. Италия представи на Комисията доклад за оценка на финансовото положение на летище Alghero за периода 2000—2010 г. („докладът на Асцигасу“) <sup>(18)</sup>. Въз основа на доклада на Асцигасу годишните финансови резултати на So.Ge.A.AL са били, както следва:

Таблица 3

**Финансови резултати на So.Ge.A.AL за 2000—2010 г. (в хил. евро)**

Година	Резултат
2000	(32,2)
2001	(790,7)
2002	(47,3)
2003	(951,0)
2004	(2 981,7)

<sup>(17)</sup> В допълнение към концесионната такса, заплащана за управлението на летището, считано от 2005 г. So.Ge.A.AL също е заплащало и „концесионна такса за услуги по сигурността“ за правото да предоставя услуги по сигурността на летището и да начислява такси за услугите по сигурността.

<sup>(18)</sup> „Проект Nraghe — Il caso So.Ge.A.AL“, 29 август 2011 г., изготвен от Асцигасу, представен на Комисията с писмо на Италия от 31 август 2011 г., приложение 1.

Година	Резултат
2005	(2 064,7)
2006	(1 108,2)
2007	(1 800,8)
2008	(4 577,3)
2009	(12 404,1)
2010	(1 847,2)

- (53) В хода на разследването Италия представи на Комисията годишните доклади на So.Ge.A.AL („Relazione sulla gestione del bilancio“) за периода 2000—2010 г. <sup>(19)</sup>
- (54) So.Ge.A.AL е отчетло загуба в размер на 1 530 960 048 ITL през 2001 г. So.Ge.A.AL е отчетло отрицателни стойности също и през 2002 и 2003 г.
- (55) So.Ge.A.AL е приключило 2004 г. със загуба в размер на 2 981 688 EUR. То е продължило да отчита загуби през 2005 г. и 2006 г. Освен това е регистрирало загуба от 1 801 000 EUR и през 2007 г., независимо че е получило „пълната“ концесия за управление на летището на 3 август 2007 г. Според годишния доклад за 2007 г. непредвидени събития са влошили финансовите резултати на So.Ge.A.AL през 2007 г.
- (56) So.Ge.A.AL е отчетло загуби на стойност 4 577 000 EUR през 2008 г. и 12 404 126 EUR през 2009 г.
- (57) В своя годишен доклад за 2009 г. So.Ge.A.AL отбелязва, че съгласно Конвенция от 2007 г. е трябвало да достигне прага на рентабилност в рамките на четири години от възлагане на концесията. Като се има предвид лошото му финансово положение през 2009 г., So.Ge.A.AL е предложило изготвянето и приемането на актуализиран бизнес план, който то е определило като необходим, за да се приведат прогнозите в по-голяма степен в съответствие с пазарните развития. В тази връзка изготвеният от Roland Berger бизнес план (вж. съображения 64—70) е бил счетен за недостатъчно надежден.
- (58) Била е отчетена загуба в размер на 1 847 165 EUR и за 2010 г. Според сведенията данните за трафика са продължили да се развиват в положителна посока дори и в условията на трудна икономическа среда, повлияна от кризата с облака вулканична пепел, която е довела до временното затваряне на европейското въздушно пространство.

#### 4. БИЗНЕС ПЛАНЪТ

- (59) От 1999 г. нататък So.Ge.A.AL е изготвило няколко бизнес плана, които са накратко обобщени в съображения 60—75.

##### 4.1. БИЗНЕС ПЛАНЪТ ОТ 1999 Г.

- (60) Бизнес планът за 1999 г. обхваща периода 1999—2007 г. в два последователни етапа:
- 1999—2001 г.: през този период So.Ge.A.AL е планирало по-специално увеличаване на капитала, започването на неговата приватизация, възлагането на „пълната“ концесия, инвестиции в летишна инфраструктура, разкриването на нови редовни полети от две авиокомпании, както и разработването на план за маркетингово и търговско развитие;
  - 2002—2007 г.: този етап е трябвало да бъде посветен на развитието на бизнеса въз основа на подобрената летишна инфраструктура.
- (61) В бизнес плана е било прието, че ще бъде възложена „пълната“ концесия през 1999 г. след увеличение на капитала на So.Ge.A.AL до 6 млрд. ITL.

<sup>(19)</sup> Писма от Италия с дати 26 октомври 2012 г. и 18 февруари 2014 г.

- (62) В бизнес плана е било допуснато, че ще се извърши диверсификация на връзките с авиокомпаниите чрез привличането на две бързоразвиващи се нискотарифни авиокомпани като основен двигател на растежа. Един въздушен превозвач е трябвало да поеме полетите по маршрута Алгеро—Милано през 1999 г., а втори е трябвало да разкрие маршрута Алгеро—Лондон през 2000 г. с три полета седмично, осъществявани при намалени промоционални такси за първата година.
- (63) Прогнозите за трафика са показвали, че летище Alghero ще достигне 1 милион пътници през 2004 г. и 1,1 милиона през 2007 г. като резултат от разкриването на нови маршрути от двата въздушни превозвача, посочени в съображение 62, които към момента на изготвяне на бизнес плана са били в процес на преговори по споразуменията за летищни услуги с So.Ge.A.AL.

#### 4.2. ПЛАНЪТ НА ROLAND BERGER

- (64) Планът от 2004 г., изготвен за So.Ge.A.AL от консултантското дружество Roland Berger („планът на Roland Berger“) е предвиждал подробна прогноза за периода 2004—2008 г. Основните елементи от бизнес плана са били:
- а) увеличаване на трафика на нискотарифните превозвачи от 20 на 44 % от целия трафик на летището, до 620 000 пътници през 2008 г.;
  - б) ръст в приходите от невъздухоплавателни дейности от 2,2 EUR/пах (EUR/пътник) на 5 EUR/пах <sup>(20)</sup>;
  - в) ръст в приходите от въздухоплавателни дейности от 6,8 EUR/пах през 2003 г. до 7,47/7,75 EUR/пах през 2008 г.;
  - г) 42,6 млн. евро инвестиции в инфраструктура и оборудване, от които 41,3 млн. евро ще бъдат покрити с публично финансиране.
- (65) За да се разбере доколко успешно е управлявано летище Alghero с оглед на пазара, неговите резултати са били съпоставени с тези на сравними летища:
- а) приходите от наземно обслужване и приходите от невъздухоплавателни източници като паркинг, наем на автомобили, гориво и концесии за търговия на дребно и продажба на храни според сведенията са били под средните за сектора; разходите на пътник са варирали от половината до една трета от стойностите, отчетени от малките летища, и по-малко от една пета от съответната стойност на по-големите летища;
  - б) незадоволителните резултати по отношение на приходите са били потвърдени от показателя разходи за пътник, който е в съответствие с този на летище Puglia, което регистрира отрицателен нетен оперативен резултат;
  - в) оперативните разходи обаче са били съпоставими с постигналите най-добри резултати италиански летища.
- (66) Прогнозите в плана на Roland Berger са описвали бъдещите оперативни приходи и разходи на летищния оператор на базата на два сценария: развитие на летището при сценарий с „временна“ концесия спрямо сценарий с „пълна“ концесия. При първия сценарий се е очаквало летището да продължи да отчита загуби до 2008 г., докато при втория сценарий летището би достигнало прага на рентабилност още през 2005 г. на основата на годишни приходи, по-високи средно със 7 % при сценарий с „пълна“ концесия в сравнение със сценария с „временна“ концесия (до голяма степен благодарение на по-високите приходи от невъздухоплавателни дейности — по-ефективната рекламна дейност, управлението на автомобилния паркинг и продажбите на гориво се е очаквало да задвижат търговските приходи във възходяща посока). Финансовите резултати за въздухоплавателната дейност се е очаквало да бъдат отрицателни дори и при сценарий с „пълна“ концесия.
- (67) Планът на Roland Berger е показал незадоволителни резултати по отношение на приходите от наземно обслужване, което до голяма степен се дължи на трафика на нискотарифните превозвачи. Очаквало се е наземното обслужване да продължи да генерира загуби в средносрочен план дори и при оптимистичен сценарий. Било е изчислено, че пропуснатите приходи поради обслужване на трафика на нискотарифните превозвачи биха възлезли на 3,2 млн. евро през 2008 г.

<sup>(20)</sup> Ключовите елементи на приходите за летищата са два: приход от въздухоплавателни дейности, който се генерира от такси, наложени на авиокомпаниите за използването на съоръженията от въздухоплавателните средства и пътниците, и търговски приход, който се генерира от търговски дейности на територията на летището, включително търговия на дребно, паркинг, кетъринг и наем на административни/търговски площи.



- (68) Въз основа на плана на Roland Berger основният акцент на летището с цел да се обърне предишната низходяща тенденция и да се достигне прагът на рентабилност е бил да се увеличат търговските приходи до точката, в която разходите за един пътник са в съответствие с тези на сравними летища (от 2,2 EUR до 5 EUR за пътник). Трафикът на нискотарифните превозвачи се е очаквало да бъде основният източник на приходи от невъздухоплавателни дейности за периода 2004—2008 г. и да намали загубите при въздухоплавателната дейност. Прогнозите са показвали 620 000 пътници на нискотарифни авиокомпаниии през 2008 г.
- (69) В плана на Roland Berger също така е било отбелязано, че продължаването на управлението на летището с „временна концесия“ може да изисква рекапитализация на So.Ge.A.AL за покриване на оперативните загуби.
- (70) Планът на Roland Berger е актуализиран два пъти — през 2007 и 2008 г., за да се отчетат развитието в сектора. Актуализациите са предлагали конкретни действия за развитие на летището в периода 2008—2011 г. чрез увеличаване както на въздухоплавателните приходи — по-специално от наземното обслужване, както и на невъздухоплавателните приходи.

#### 4.3. БИЗНЕС ПЛАНЪТ ЗА ВЪЗЛАГАНЕ НА КОНЦЕСИЯТА

- (71) Бизнес планът на So.Ge.A.AL, изготвен с оглед на възлагането на пълна концесия, е бил одобрен през септември 2005 г. и е съдържал прогноза за приходите и разходите за целия срок от четиридесет години на концесията за управлението на летището въз основа на предположението, че концесията ще бъде възложена на So.Ge.A.AL през 2006 г.
- (72) Прогнозите за годишния трафик са показвали постоянно увеличение спрямо предходната година от 4,5 % до 2010 г., 2,6 % от 2011 г. до 2025 г. и 3,78 % за периода 2006—2025 г. до около 2,8 милиона пътници с приближаване на 2045 г. В бюджета е заложено приходите от невъздухоплавателни дейности да се увеличат от 2 929 000 EUR на годишна основа през 2006 г. на 8 814 000 EUR през 2045 г. Аналогично приходите от въздухоплавателна дейност се е очаквало да се увеличат от 9 288 000 EUR през 2006 г. до 29 587 000 EUR в края на четиридесетгодишния период. Прогнозите са предполагали намаление от 20 % в приходите от въздухоплавателни дейности при достигане от летището на тавана от 2 милиона пътници и произтичащото навлизане на пазара на допълнителен доставчик на услуги за наземно обслужване в съответствие с правилата на ЕС за наземно обслужване на европейските летища <sup>(21)</sup>.
- (73) В периода 2006—2045 г. са били предвидени 143,3 млн. евро капиталови разходи. Планът е включвал подробна програма за капиталови инвестиции за всяка година през периода 2006—2045 г. и в него са били посочени източниците на финансиране (частно или публично) за тези инвестиции.

#### 4.4. ПЛАНЪТ ЗА РЕОРГАНИЗАЦИЯ И ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ ОТ 2010 Г.

- (74) Планът за реорганизация и реструктуриране от 2010 г. е одобрен от RAS през септември 2010 г. Планът е включвал цялостен анализ на икономическото положение на So.Ge.A.AL за периода 2000—2010 г. и е предвиждал възвръщане на жизнеспособността на дружеството през 2012 г., като също така в него се е вземала предвид рекапитализация на дружеството, предвидена за 2010 г.
- (75) Според плана за реорганизация и реструктуриране от 2010 г. лошите резултати на So.Ge.A.AL до 2010 г. са били следствие от неадекватното управление, неефективната дейност по наземно обслужване, недостатъци на инфраструктурата и недостатъчно приходи от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности.

### 5. РАЗСЛЕДВАНИ МЕРКИ

- (76) Следните мерки са предмет на разследването, открито и удължено съответно с решенията от 2007 и 2012 г.:
- а) мерки в полза на летищния оператор So.Ge.A.AL:
- вливания на капитал от RAS и други публични акционери;
  - вноски за „съоръжения и строителни работи“ от RAS;
  - финансиране на летищна инфраструктура и съоръжения от държавата;
- б) потенциална помощ в различни споразумения, сключени с авиокомпаниите, използващи летището от 2000 г.

<sup>(21)</sup> Директива 96/67/ЕО на Съвета от 15 октомври 1996 г. относно достъп до пазара на наземни услуги в летищата на Общността (ОВ L 272, 25.10.1996 г., стр. 36).

## 5.1. МЕРКИ В ПОЛЗА НА So.Ge.A.AL

5.1.1. **Мярка 1 — Вливания на капитал**

- (77) Италианският закон изисква от летищните оператори да поддържат минимално равнище на капитала в зависимост от обемите на трафик <sup>(22)</sup>: за летища с трафик между 300 000 и 1 милион пътници минималният изискван капитал е определен на 3 млн. евро, докато за трафик между 1 милион и 2 милиона прагът е определен на 7,5 млн. евро. В хода на разследването Италия твърдеше, че вливанията на капитал, направени от публичните акционери на So.Ge.A.AL, са били основно насочени към възстановяване на засегнатия от загуби капитал на дружеството до нивото, наложено от националното законодателство.
- (78) Според информацията, предоставена от Италия, в периода 2000—2010 г. публичните акционери на So.Ge.A.AL са ввели нов капитал в дружеството в следните няколко случая <sup>(23)</sup>:

Таблица 4

**Операции относно капитала на So.Ge.A.AL**

Година	Описание	Заседание на съборието на акционерите на So.Ge.A.AL	Вливане на капитал (в евро)
2003	Вливане за възстановяване на капитала, засегнат от загубите, и увеличаване на капитала до 7 754 000 EUR	9 май 2003 г.	5 198 000
2005	Вливане на 3 933 372,17 EUR за възстановяване на капитала, засегнат от загубите	29 април 2005 г.	3 933 372,17
2007	Вливане на 3 797 185 EUR за възстановяване на капитала, засегнат от загубите	31 октомври 2007 г.	3 797 185
2009	Вливане на 5 649 535 EUR за възстановяване на капитала, засегнат от загубите	26 януари 2009 г.	5 649 535
2010	Вливане на 12 508 306 EUR за възстановяване на капитала, засегнат от загубите	21 май 2010 г.	12 508 306

5.1.2. **Мярка 2 — Финансиране на „съоръжения и строителни работи“**

- (79) Според информацията, предоставена от Италия, в периода 1998—2009 г. So.Ge.A.AL е получило вноски от RAS за „съоръжения и строителни работи“ на обща стойност от 6 540 269 EUR.
- (80) В своите коментари по решението от 2012 г. Италия разясни, че основната цел на мерките за „съоръжения и строителни работи“ е била да се модернизира летищната инфраструктура. Италия се позова на общото определение за обществени строителни работи („lavoro pubblico“) предвидено в член 2, параграф 1 от италианския Закон № 109 от 11 февруари 1994 г. („Legge quadro in materia di lavori pubblici“) <sup>(24)</sup>, а именно „дейности по строителство, разрушаване, възстановяване, ремонт и поддръжка на сгради и съоръжения, включително защита на околната среда и биоинженеринг“ <sup>(25)</sup>. Италия разясни, че въпросното финансиране в крайна сметка се е използвало за финансиране на строителните работи за пътническият терминал, модернизиране на външните пътни връзки, модернизиране на зоните за паркиране на въздухоплавателни средства, както и на оборудване, необходимо за експлоатацията на летището.

<sup>(22)</sup> Вж. по-специално член 3 от Постановление на Министерския съвет 521/1997.

<sup>(23)</sup> Писмо на Италия от 31 август 2011 г., приложения 7 и 23. За разбивка на публичното финансиране между публичните акционери, включително на вноските от SFIRS за 2007, 2009 и 2010 г., вж. приложение 1 (доклада на Assicagasy) към това писмо, стр. 40.

<sup>(24)</sup> Писмо на Италия от 22 октомври 2012 г.

<sup>(25)</sup> Това определение е въведено с член 3, параграф 8 от Законодателен декрет № 163 от 12 април 2006 г. („Codice dei contratti pubblici relativi ai lavori, servizi e furniture“).

- (81) Въз основа на тези разяснения в оценката, направена в това решение, Комисията анализира финансирането на „съоръжения и строителни работи“ (мярка 2) и субсидиите за инвестиции в инфраструктура (мярка 3) заедно като поредица от мерки за финансиране на създаването и подобряването на инфраструктурата и оборудването.

### 5.1.3. Мярка 3 — Финансиране на легищна инфраструктура и оборудване

- (82) В таблица 5 подробно се описват инвестициите в инфраструктура, направени през периода 2000—2010 г., които са били частично финансирани с публични средства <sup>(26)</sup>.

Таблица 5

#### Инвестиции в инфраструктура, направени в периода 2000—2010 г.

Инвестиции	Дата на обвързващия ангажимент за публичното финансиране	Инвестиционни разходи (в евро)	Публично финансиране (в евро)	Източник на публичното финансиране
Нова зона за заминаващи	1994 г.	109 773,59	109 774	RAS
Реконструиране на зоната за пристигащи („Ristrutturazione zona arrivi“)	1996 г.	1 442 990,23	1 350 812	RAS
Нов терминал	1997 г.	17 325 483,05	15 012 344,72	ENAC
Модернизиране на пътната настилка на пистата за рулиране	1997 г.	4 175 608,09	3 861 392	ENAC
Странични зони за безопасност	1998 г.	429 894,54	417 102	RAS
<b>ОБЩО</b>	<b>Неприложимо</b>	<b>23 483 749,5</b>	<b>20 751 424,72</b>	<b>ENAC</b>
Рентгенова система за проверка на багажа	2003 г.	208 782,99	191 082,99	ENAC
Реконструиране на стария пътнически терминал („Ristrutturazione vecchia aerostazione passeggeri“)	2003 г.	2 406 862,57	1 623 967	ENAC
Модернизиране на стоянката	2003 г.	7 499 177,02	6 905 599	ENAC
Модернизиране на пистата за рулиране	2003 г.	7 287 065,75	6 755 162	ENAC
Модернизиране на пистата	2003 г.	6 702 055,64	6 323 883	ENAC
Система за контрол на периметъра	2003 г.	6 073 054,61	5 951 919	ENAC
Антиексплозивно оборудване („Carrello antideflagrante“)	2004 г.	76 001,29	76 000	ENAC
<b>ОБЩО</b>	<b>Неприложимо</b>	<b>53 736 749,37</b>	<b>48 579 036,23</b>	<b>Неприложимо</b>

<sup>(26)</sup> Писмо на Италия от 8 май 2014 г.

- (83) В допълнение към това в периода 2000—2010 г. RAS е отпуснал на So.Ge.A.AL преки безвъзмездни средства за придобиването на оборудване (устройства за вътрешна комуникация, софтуер, превозни средства и т.н.) на обща стойност от 4 680 281,44 EUR.
- (84) Според Италия <sup>(27)</sup> сумата от 25 431 706,16 EUR от публичното финансиране е била законно заделена преди 2000 г., а именно преди датата на решението по делото *Aéroports de Paris* <sup>(28)</sup>. По-специално:
- а) държавно финансиране, определено с решение на Междуправителната комисия за икономическо програмиране (CIPE) <sup>(29)</sup> от 29 август 1997 г.: финансирането е било използвано за изграждането на новия пътнически терминал и модернизирани на пистата за рулиране;
  - б) регионално финансиране, предоставено на So.Ge.A.AL въз основа на Рамковото споразумение между RAS и Министерството на транспорта от 5 август 1996 г., италиански регионални закони № 2 от 29 януари 1994 г. и № 9 от 15 февруари 1996 г.: финансирането е било насочено към реконструирането на стария терминал и изграждането на странични зони за безопасност. Освен това съгласно тези регионални закони регионално финансиране е било предоставено на So.Ge.A.AL за финансирането на оборудване.
- (85) Според Италия преди възлагането на „пълната“ концесия през 2007 г. държавата е отговаряла за инвестициите в инфраструктура, докато летищният оператор е бил просто изпълнител на инфраструктурните работи, одобрени от държавата.
- (86) С писмо от 10 юни 2014 г. <sup>(30)</sup> Италия също така заяви, че от общите инвестиционни разходи за новия терминал 1 284 133 EUR биха били определени като разходи, направени при осигуряването на дейности, попадащи в обхвата на държавната политика и съответстващи на разходите за изграждане на площи в терминала, които So.Ge.A.AL е длъжно да предостави на публични субекти (вж. също съображение 49).

## 5.2. МЕРКИ В ПОЛЗА НА АВИОКОМПАНИИТЕ, КОИТО ИЗПОЛЗВАТ ЛЕТИЩЕТО

- (87) Разследването обхваща няколко споразумения, които So.Ge.A.AL е сключило с различни авиокомпании, осъществяващи дейност на летище *Alghero*, които с решенията от 2007 и 2012 г. са били определени от Комисията като вероятно представляващи държавна помощ за въпросните авиокомпании.
- (88) Според Италия споразуменията с въздушните превозвачи са били договорени от генералния директор на So.Ge.A.AL, който е докладвал на съвета на директорите за състоянието на преговорите и съдържанието на споразуменията. Съветът на директорите на So.Ge.A.AL е одобрил условията на споразуменията преди тяхното подписване. <sup>(31)</sup>

### 5.2.1. Мярка 4 — Споразумения, подписани от So.Ge.A.AL с Ryanair/AMS

- (89) От 2000 г. нататък Ryanair е основната авиокомпания, използваща летище *Alghero*. Били са подписани два вида споразумения между Ryanair и нейното дъщерно дружество AMS, от една страна, и So.Ge.A.AL, от друга.
- i) Споразумения за летищни услуги (СЛУ)
- (90) В споразуменията за летищни услуги (СЛУ), подписани след 2000 г. между Ryanair и So.Ge.A.AL, са били определени условията за използване на летище *Alghero* от Ryanair и равнището на летищните такси, дължими от авиокомпанията. Ryanair се е ангажирала да постигне предварително определени цели за брой полети/пътници срещу заплащането на „премия за успех“ от So.Ge.A.AL. Предвидени са санкции, в случай че тези цели не са постигнати изцяло.
- ii) Споразумения за маркетингови услуги
- (91) Споразуменията за маркетингови услуги са свързани с рекламирането на дестинацията Алгеро на официалния уебсайт на Ryanair. От 2006 г. нататък те са сключвани с AMS, дъщерно дружество, изцяло притежавано от Ryanair, и подписвани на същите дати като СЛУ с Ryanair.

<sup>(27)</sup> Писмо на Италия от 8 май 2014 г.

<sup>(28)</sup> Решение от 12 декември 2000 г. по дело T-128/89, *Aéroports de Paris/Комисия, Recueil*, стр. II-3929.

<sup>(29)</sup> *Comitato interministeriale per la programmazione economica*.

<sup>(30)</sup> В отговор на искането на Комисията за предоставяне на информация от 26 май 2014 г.

<sup>(31)</sup> Писмо на Италия от 18 февруари 2014 г., приложение А.

- (92) В съображения 93—109 Комисията обобщава основните условия на споразуменията (СПУ и споразуменията за маркетингови услуги), подписани от So.Ge.A.AL и Ryanair/AMS.

5.2.1.1. СПУ с Ryanair от 2000 г.

- (93) Първото СПУ между Ryanair и So.Ge.A.AL е сключено на 22 юни 2000 г. за срок от десет години.
- (94) Въз основа на СПУ от 2000 г. Ryanair е трябвало да осъществява най-малко един обратен полет на ден между Лондон и Алгеро и да заплаща на So.Ge.A.AL сумата от [...] (\*) ITL на ротация. Ryanair също така е трябвало да представя ежегодно план за маркетинг и продажби и да посочва постигнатите резултати от обслужването на маршрута, както и перспективите за развитие.
- (95) So.Ge.A.AL е поело ангажимент да предоставя услуги за терминално и наземно обслужване на Ryanair. Летищният оператор е трябвало да „плати или кредитира“ месечна сума, равна на сумата, дължима от Ryanair за такси за наземно обслужване, с таван за първата година от споразумението. So.Ge.A.AL също така се е ангажирало да изплаща ежегодно на Ryanair фиксирана сума и допълнителна сума, ако втори обратен полет бъде добавен към неговия график.

5.2.1.2. СПУ и споразумението за маркетинг с Ryanair от 2002 г.

- (96) Ryanair е подписала второ СПУ с So.Ge.A.AL на 25 януари 2002 г., което е заменило СПУ от 2000 г. и е включвало периода между 1 януари 2002 г. и 31 декември 2012 г. Въз основа на това споразумение Ryanair е трябвало да плати на So.Ge.A.AL за наземно обслужване [...] EUR на ротация). Ryanair е трябвало да заплаща летищни такси и такси за сигурност съгласно публикуван ценоразпис на таксите.
- (97) На същата дата е било подписано споразумение за маркетинг между So.Ge.A.AL и Ryanair, което е обхващало същия период като СПУ от 2002 г. Ryanair се е ангажирали да извършва рекламни и промоционални дейности на своята уеб страница и в други медии по своя преценка, за да рекламира маршрута Алгеро—Лондон, след консултация с So.Ge.A.AL. Съгласно това споразумение So.Ge.A.AL е трябвало да заплаща вноски за маркетинг в размер на [...] EUR за първата ежедневна целогодишна ротация за всеки маршрут и [...] EUR за втората ежедневна лятна ротация за всеки маршрут.

5.2.1.3. СПУ и споразумението за маркетинг с Ryanair от 2003 г.

- (98) На 1 септември 2003 г. So.Ge.A.AL е сключило с Ryanair ново СПУ за срок от единадесет години (с възможност за удължаване за допълнителен период от десет години), което е заменило СПУ от 2002 г.
- (99) Съгласно СПУ от 2003 г. Ryanair е трябвало да продължи да извършва полети до Лондон и в зависимост от успеха на предишните споразумения по отношение на трафика Ryanair е трябвало да разкрие нов ежедневен полет до Франкфурт Хан или до всяка друга точка от мрежата на Ryanair. Ryanair е трябвало да плати на So.Ge.A.AL за наземно обслужване [...] EUR на ротация. От своя страна авиокомпанията е трябвало да заплаща летищни такси и такси за сигурност съгласно публикувания ценоразпис на таксите.
- (100) На 1 септември 2003 г. е било подписано и споразумение за маркетингови услуги, което е обхващало същия период като СПУ от 2003 г. Съгласно това споразумение So.Ge.A.AL е трябвало да заплаща вноски за маркетинг в размер на: i) [...] EUR на година за първата ежедневна целогодишна ротация за всеки международен маршрут, ii) [...] EUR за втората ежедневна лятна ротация за всеки маршрут, и iii) еднократна първоначална вноска за маркетинг в размер на [...] EUR по отношение на първата година на извършване на полети по всеки международен маршрут, различен от маршрута до Лондон, и допълнителни [...] EUR за втората и третата години от експлоатирването на този маршрут.
- (101) Ryanair е трябвало да продължи своите ежедневни редовни услуги за въздушен пътнически транспорт между Alghero и Лондон и да разкрие допълнителни ежедневни услуги за въздушен пътнически транспорт между Alghero и Frankfurt-Hahn и/или всяка друга точка от мрежата на Ryanair (наричани по-долу „услугите“). Ryanair

(\*) Обхванато от задължението за професионална тайна.

също така е трябвало след консултация с So.Ge.A.AL да извършва всяка услуга и дейност, обичайно предлагана от рекламни дружества, дружества за насърчаване на продажбите и дружества за връзки с обществеността, осъществяващи дейност в същата област, включително (но не само):

- да проектира, организира, произвежда, разработва, изпитва, прилага, поддържа и актуализира уеб връзките и уебсайта на Ryanair, както и да предприема всякакви други мерки, които Ryanair счита за подходящи поради възможността им да генерират, поддържат и/или насърчават рекламните усилия по отношение на резервации от клиентите през интернет за полети от и до летище Alghero;
- да изготвя реклами на английски или друг език (ако е подходящо), адаптирани към интернет средата, както и да осъществява насърчаване на продажбите и връзки с обществеността, които имат възможност да генерират, поддържат и/или насърчават информираността на клиентите за услугите през интернет;
- да разработва, систематизира и изготвя рекламни материали или какъвто и да е друг съответен метод за рекламиране на услугите;
- да разработва, систематизира и изготвя рекламни материали или какъвто и да е друг съответен метод за рекламиране на летище Alghero в Обединеното кралство и във всяка друга държава, в която Ryanair разкрие нов маршрут, по който предлага услугите си;
- да информира пресата относно услугите и по този начин да повлияе на широката общественост, да я запознае по-добре с региона около летище Alghero и да я насърчи да използва въпросните маршрути;
- да осигури връзка от един уебсайт, предложен от So.Ge.A.AL и одобрен от Ryanair, към уебсайта на Ryanair, при условие че този уебсайт не съдържа никаква функция за пряка онлайн резервация на хотел или автомобил под наем.

#### 5.2.1.4. СЛУ с Ryanair и споразумението за маркетинг с AMS от 2006 г.

- (102) На 3 април 2006 г. е било договорено ново СЛУ между So.Ge.A.AL и Ryanair, което е заменило СЛУ от 2003 г. и е било в сила от 1 януари 2006 г. до 31 декември 2010 г., като е имало възможност за удължаване за срок от пет години.
- (103) С това споразумение е било свързано допълнително споразумение, подписано на 3 април 2006 г. за периода от 1 януари 2006 г. до 31 декември 2010 г., което определя общите цели за брой пътници, които да бъдат постигнати от Ryanair, и премията за успех, дължима от So.Ge.A.AL. То също така е предвиждало санкции за Ryanair в случай на неизпълнение на целите за броя пътници.
- (104) Споразумението за маркетинг от 2006 г. е било подписано с AMS (а не с Ryanair) на 3 април 2006 г. и е обхващало същия период като СЛУ. Споразумението е било в основата на ангажмента на Ryanair да експлоатира определени маршрути в ЕС и да постигне определени цели по отношение на броя пътници. AMS е предложило на So.Ge.A.AL услуги за онлайн реклама за [...] EUR на година.

#### 5.2.1.5. СЛУ с Ryanair и споразумението за маркетинг с AMS от 2010 г.

- (105) В началото на 2010 г. So.Ge.A.AL и Ryanair са изразили намерението си да подновят условията на съществуващи между тях взаимоотношения чрез договаряне на ново споразумение и са подписали меморандум за разбирателство (MP) на 10 март 2010 г. В меморандума за разбирателство се е посочвало, че „през март 2010 г. Ryanair и So.Ge.A.AL започват добросъвестни преговори с цел да определят отново сроковете и условията на тяхното партньорство“.
- (106) На тази основа впоследствие е било подписано ново СЛУ между So.Ge.A.AL и Ryanair на 20 октомври 2010 г., което е заменило СЛУ от 2006 г. В това споразумение са били определени нови такси и структура на стимулите за периода между 1 януари 2010 г. и 31 декември 2013 г. и възможност за петгодишно удължаване след изтичане на първоначалния срок на споразумението.
- (107) So.Ge.A.AL се е ангажирало да заплаща премии за успех при постигане на поставените цели за брой полети и определено ниво на пътнически трафик, докато Ryanair се е ангажирала да заплаща такси за наземно обслужване и летищни такси, както и да осъществява дейности за насърчаване на продажбите и връзки с обществеността.

- (108) Споразумението за маркетинг е било подписано на същия ден за четиригодишен срок с възможност за удължаване на срока с още четири години. AMS е предложило на So.Ge.A.AL пакет услуги за онлайн реклама срещу заплащане на следните годишни такси: [...] EUR за 2010 г.; [...] EUR за 2011 г.; [...] EUR за 2012 г.; [...] EUR за 2013 г. Както и през 2006 г., споразумението за маркетинг е било в основата на ангажимента на Ryanair да експлоатира определени маршрути в ЕС и да постигне определени цели за брой пътници.
- (109) По искане на Комисията Италия възпроизведе анализ на предварителната рентабилността на споразуменията с Ryanair въз основа на допълнителните разходи и приходи, които биха могли разумно да се очакват от оператор в условията на пазарна икономика, действащ вместо So.Ge.A.AL по времето на сключване на всяко от тези споразумения през разследвания период, т.е. 2000—2010 г. (наричан по-долу „докладът за ПОУПИ от 2014 г.“) <sup>(32)</sup>. Според Италия So.Ge.A.AL е очаквало споразуменията с Ryanair да бъдат печеливши за летището към момента на сключването им.

### 5.2.2. Мярка 5 — Споразумения с други превозвачи

- (110) По времето на приемане на решението от 2012 г. Комисията отбеляза, че е изглеждало, че So.Ge.A.AL е предоставило отстъпки от летищните такси също и на превозвачи, различни от Ryanair. Въпреки че Комисията беше наясно, че So.Ge.A.AL е сключило маркетингови споразумения и с други превозвачи, на този етап на Комисията не беше предоставена достатъчна информация относно тези споразумения.
- (111) С писмо от 18 февруари 2014 г. Италия предостави на Комисията анализ на рентабилността, основан на *ex post* данни от споразуменията с Alitalia, Meridiana и Volare, за да докаже, че е било икономически оправдано от гледна точка на летището да сключи споразуменията с тези авиокомпаниии. Към тази дата не беше предоставен анализ на споразумението с Germanwings.
- (112) Впоследствие с писмо от 25 март 2014 г. Италия предостави на Комисията анализ на рентабилността на споразуменията, сключени между So.Ge.A.AL и Air One/Alitalia, Meridiana, Volare и Germanwings, който имаше за цел да докаже, че тези споразумения се е очаквало да бъдат печеливши за So.Ge.A.AL на *ex ante* основа.
- (113) И накрая, на 10 юни 2014 г. Италия представи на Комисията анализ на очакваната рентабилността на споразуменията за наземно обслужване, сключени от So.Ge.A.AL с bmibaby, Air Vallée и Air Italy.
- (114) Споразуменията, сключени от So.Ge.A.AL с превозвачи, различни от Ryanair, които са предмет на разследването в настоящия случай, са представени в съображения 115—132.

#### 5.2.2.1. Споразумения с Germanwings, Volare, Meridiana и Alitalia

- (115) So.Ge.A.AL е сключило споразумения за наземно обслужване и маркетингови услуги с Germanwings, Volare, Meridiana и Alitalia.
- i) Germanwings
- (116) Споразумението за наземно обслужване между Germanwings и So.Ge.A.AL е било подписано на 19 март 2007 г. и е било предвидено то да се прилага от 25 март 2007 г. Въз основа на това споразумение авиокомпанията Germanwings е трябвало да плати на So.Ge.A.AL за наземно обслужване [...] EUR на ротация.
- (117) На 25 март 2007 г. е било подписано споразумение за маркетинг между Germanwings и So.Ge.A.AL, съгласно което превозвачът се е ангажирал да експлоатира определени маршрути в ЕС и да изпълни определени цели за брой пътници и честота на полетите. Споразумението е трябвало да се прилага от 25 март 2007 г. до 31 октомври 2009 г. Въпреки това Germanwings е осъществявала дейност от летище Alghero само през 2007 г. Според Италия превозвачът е решил да спре полетите от летище Alghero, тъй като не е можел да генерира достатъчно трафик за достигане на прага на рентабилност от финансова гледна точка.
- (118) В споразумението за маркетинг е била определена „първоначална“ вноска в размер на [...] EUR, която да бъде платена от So.Ge.A.AL на Germanwings „с цел да популяризира летище Alghero и да увеличи броя на заминаващите пътници чрез разкриване на нов маршрут“.

<sup>(32)</sup> Писмо на Италия от 18 февруари 2014 г.

(119) В споразумението за маркетинг също така са били определени и премии за успех, които да се заплащат от So.Ge.A.AL на Germanwings, ако авиокомпанията постигне предвидените цели във връзка с трафика. В споразумението също така са били посочени санкции, които да бъдат платени от Germanwings на So.Ge.A.AL, в случай че авиокомпанията или отменени над 10 % от своите полети, или не постигне определените цели във връзка с трафика.

ii) Volare

(120) На 29 ноември 2007 г. Volare е подписала споразумение за наземно обслужване и маркетинг с So.Ge.A.AL.

(121) В споразумението за наземно обслужване са били определени цели, които да бъдат изпълнени от превозвача по отношение на броя пътници и полети на година, както и съответните премии за успех, които да се заплащат от So.Ge.A.AL.

(122) В споразумението за маркетинг е била определена годишна такса за маркетингови услуги в размер на [...] EUR, която да се заплаща от летищния оператор като „рекламна подкрепа за първата година от дейността“. Споразумението за маркетинг се е прилагало през периода от 28 октомври 2007 г. до 31 октомври 2010 г.

iii) Meridiana

(123) Авиокомпанията Meridiana е извършвала полети от летище Alghero през 2000, 2001 и 2010 г.

(124) През 2000 и 2001 г. Meridiana не е извършвала редовни полети от летище Alghero, а само е осигурявала чартърни полети по заявка. Поради това официални споразумения за наземно обслужване не са били подписани между So.Ge.A.AL и Meridiana. Превозвачът е заплащал на So.Ge.A.AL публикуваните летищни такси за всички услуги на летището.

(125) Meridiana не е извършвала полети от летището в периода 2002—2010 г. През 2010 г. Meridiana е започнала да извършва полети от летището и е подписала споразумение за маркетинг, както и споразумение за наземно обслужване с So.Ge.A.AL.

(126) Споразумението за наземно обслужване е било подписано на 28 април 2010 г. и е обхващало периода между април 2010 г. и април 2011 г. Въз основа на това споразумение Meridiana е трябвало да плати на So.Ge.A.AL за наземно обслужване [...] EUR на ротация).

(127) Споразумението за маркетинг е било подписано на 20 октомври 2010 г. и е обхващало периода между юни 2010 г. и октомври 2010 г. В споразумението е било определено еднократно плащане в размер на [...] EUR (без ДДС), което да бъде платено от So.Ge.A.AL на Meridiana във връзка с разкриването на маршрути до/от Милано, Верона и Бари през лятото на 2010 г. Плащането е подлежало на условието Meridiana да постигне определени цели във връзка с трафика. Според Италия в периода, през който споразумението с Meridiana се е прилагало със задна дата, So.Ge.A.AL е договаряло с превозвача подобни условия, които впоследствие са били включени в подписаното споразумение. В тази връзка Италия представи на Комисията проектспоразумение, по което се са водили преговори към онзи момент от Meridiana и So.Ge.A.AL, с дата 7 юни 2010 г.

iv) Air One/Alitalia

(128) До 2010 г. авиокомпанията Air One/Alitalia не е сключила никакво официално споразумение с So.Ge.A.AL и е заплащала на So.Ge.A.AL публикуваните летищни такси за всички услуги на летището. До 2010 г. So.Ge.A.AL не е предоставяло услуги по наземно обслужване на Air One/Alitalia.

(129) През 2010 г. So.Ge.A.AL е започнало да предоставя услуги по наземно обслужване на Air One/Alitalia. Това е довело до подписването на споразумение за наземно обслужване между Air One/Alitalia и So.Ge.A.AL. Двете страни също така са сключили споразумение за маркетинг във връзка с разкриването от страна на Air One/Alitalia на международни маршрути от летище Alghero.

(130) Споразумението за маркетинг е било подписано на 20 октомври 2010 г. и е обхващало периода от 7 юни 2010 г. до 30 септември 2010 г. Италия представи на Комисията проектспоразумението, което е било договорено към онзи момент от Alitalia и So.Ge.A.AL през май 2010 г. В подписаното споразумение е било определено еднократно плащане в размер на [...] EUR, което да бъде получено от Air One/Alitalia за предоставянето на маркетингови услуги на So.Ge.A.AL през този период, като е имало възможност за удължаване на споразумението до 2011 и 2012 г.



- (131) Споразумението за наземно обслужване е било подписано между Air One/Alitalia и So.Ge.A.AL на 30 ноември 2010 г. за срок от шест години и в него са били определени такси за наземно обслужване, които да се заплащат от Air One/Alitalia на So.Ge.A.AL за вътрешни и международни маршрути.

#### 5.2.2.2. Споразумения за наземно обслужване с други превозвачи

- (132) Комисията също така разследва споразуменията за наземно обслужване, сключени от So.Ge.A.AL с Air Italy, Vmibaby и Air Vallée. Споразуменията са сключени за срок с продължителност между един месец (Air Vallée) и повече от две години (Air Italy) и в тях са определени такси за наземно обслужване, които да се заплащат от превозвачите.

Таблица 6

#### Споразумения за наземно обслужване с Air Italy, Vmibaby и Air Vallée

Дата на сключване	Превозвач	Продължителност
28.5.2008 г.	Air Italy	1.6.2008 г. — 31.12.2010 г.
29.7.2010 г.	Vmibaby	29.5.2010 г. — 30.9.2010 г.
2010 г.	Air Vallée	9.8.2010 г. — 30.8.2010 г.

#### 6. ДОКЛАДЪТ НА ECORYS

- (133) В хода на разследването Комисията поиска от Ecorys да изготви доклад за финансовите резултати на So.Ge.A.AL и да установи дали летищният оператор е действал като оператор в условията на пазарна икономика при сключването на споразумения с въздушните превозвачи. Докладът на Ecorys беше предоставен на 30 март 2011 г.
- (134) В докладът на Ecorys беше заключено, че поведението на So.Ge.A.AL е било в съответствие с ПОУПИ. Според Ecorys бизнес стратегията, преследвана от So.Ge.A.AL, е дала резултати. Такава стратегия е означавала летищният оператор да подаде заявление за „пълната“ концесия за управление на летището, капацитетът на терминала да бъде увеличен и да бъдат подписани споразумения с нискотарифни превозвачи, насочени към стимулиране на международния трафик. Ecorys заключи, че с оглед на принципа за оператор в условията на пазарна икономика сключването на споразуменията с Ryanair е било рационално решение поради това, че тези споразумения са осигурявали значително увеличение на трафика, който се е очаквал да повлияе върху прихода както от въздухоплавателни, така и от невъздухоплавателни дейности. Според Ecorys So.Ge.A.AL е можело разумно да очаква, че в дългосрочен план ползите от тези споразумения биха надвишили допълнителните разходи.

#### 7. ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

##### 7.1. НАЛИЧИЕ НА ПОМОЩ ЗА So.Ge.A.AL

- (135) Що се отнася до потенциалната помощ за летищния оператор, Комисията отбеляза, че преди решението по делото Aéroports de Paris развитието и работата по летищната инфраструктура не са били определени като икономическа дейност по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора<sup>(33)</sup>. Тъй като за една част от оценяваните мерки е взето решение преди 2001 г., Комисията отбеляза, че трябва да оцени дали те са произлизали от правно обвързващи ангажименти, поети преди издаването на съдебното решение по делото Aéroports de Paris, а именно на 12 декември 2000 г.<sup>(34)</sup>, и следователно са останали извън обхвата на правилата за държавна помощ.

<sup>(33)</sup> Решение по делото Aéroports de Paris, цитирано по-горе. Вж. в този смисъл Насоките на Комисията относно прилагането на членове 92 и 93 от Договора за ЕО и член 61 от Споразумението за ЕИП за държавните помощи в сектора на въздухоплаването (ОВ С 350, 10.12.1994 г., стр. 5).

<sup>(34)</sup> Вж. решението на Комисията от 21 март 2012 г. по дело C76/2002 — *Avantages consentis par la Région Wallonne et Brussels South Charleroi Airport à la compagnie aérienne Ryanair* и решението на Комисията от 25 април 2012 г. по дело SA.33961 — *Plainte Air France — Aéroport de Nîmes*.

- (136) Комисията също така припомни, че доколкото финансирането на дейности, които обикновено са от компетентността на държавата при упражняване на публичните ѝ правомощия, е било ограничено до покриване на разходите, а не се е използвало за финансиране на други стопански дейности<sup>(35)</sup>, това финансиране не е подлежало на правилата за държавна помощ. Към момента на приемане на решението от 2012 г. Комисията не е разполагала с достатъчно информация относно характера (икономически или не) на дейностите, извършвани от So.Ge.A.AL, и на свързаните с инфраструктурата разходи, финансирани от разследваните мерки, нито дали някои разходи са били неразривно свързани с дейности в обхвата на държавната политика. Комисията прикани Италия да разясни кои дейности трябва да се считат с нестопански характер и кои разходи, свързани с подобни дейности, ако има такива, са били финансирани от мерките, които попадат в обхвата на разследването на Комисията.

#### 7.1.1. Мярка 1 — Вливания на капитал

- (137) Комисията изрази сериозни съмнения, че вливанията на капитал биха били в съответствие с ПОУПИ. Тя отбеляза, че So.Ge.A.AL постоянно е работело на загуба след 2000 г. и че неговите финансови резултати изглежда са се влошили след възлагането на „пълната“ концесия. Това изглежда е противоречало на твърдението на Италия, че незадоволителните резултати на дружеството са били оправдани преди всичко от невъзможността да използва пълноценно летищните дейности, основаващи се на частичната/временната концесия.
- (138) Освен това Комисията отбеляза, че по това време Италия е била представила само *ex post* съображения в подкрепа на своите твърдения, че мерките са били мотивирани от перспективи за рентабилност. Освен това този анализ изглежда се отнасяше и за пълната полза за RAS от увеличаване на нивата на въздушния трафик и следователно за приходите, които един частен инвеститор не би взел под внимание при анализа на рентабилността на своите инвестиции. Въз основа на това Комисията зае предварителното становище, че вливанията на капитал са осигурили на летищния оператор предимство и са представлявали оперативна помощ за последния.
- (139) В заключение Комисията отбеляза, че дори и ако So.Ge.A.AL е отговаряло на критериите за предприятие в затруднение съгласно Насоките за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение<sup>(36)</sup>, Италия не е предоставила на Комисията никакъв материал в подкрепа на заключението, че такава помощ би отговаряла на изискванията за съвместимост с тези насоки.

#### 7.1.2. Мярка 2 — Вноски за съоръжения и строителни работи

- (140) На Комисията не беше предоставена достатъчна информация относно вноските за съоръжения и строителни работи на стойност 6 540 269 EUR, предоставени на So.Ge.A.AL от RAS в периода 1998—2009 г. Италия беше поканена да посочи точното естество на разходите, субсидирани от RAS.

#### 7.1.3. Мярка 3 — Инвестиции в летищна инфраструктура и оборудване

- (141) Комисията отбеляза, че в периода 2001—2010 г. So.Ge.A.AL е платило 3 042 887 EUR на държавата под формата на такси за използването на летищната инфраструктура, докато държавата е финансирала инфраструктурни инвестиции за 46 940 534 EUR и оборудване за 284 782 EUR в периода 2004—2010 г.
- (142) Освен това Комисията отбеляза, че възлагането на пълната концесия на So.Ge.A.AL през 2007 г. изглежда не е довело до повишаване на нивото на концесионните такси. Въз основа на това Комисията зае предварителното становище, че концесионната такса е била очевидно непропорционална на публичното финансиране, предоставено от държавата във връзка с инвестициите в инфраструктура. Поради това предварителната оценка на Комисията беше, че So.Ge.A.AL може да е получило предимство чрез заплащане на концесионна такса под пазарната цена.

<sup>(35)</sup> Вж. решението от 18 март 1997 г. по дело C-343/95, *Cali & Figli/Servicesi ecologici porto di Genova*, Recueil, стр. I-1547; решението на Комисията от 19 март 2003 г. по дело N309/2002 — *Sûreté aérienne — Compensation des coûts à la suite des attentats du 11 septembre 2001* и решението на Комисията от 16 октомври 2002 г. по дело N438/2002 — *Subventions aux régies portuaires pour l'exécution de missions relevant de la puissance publique*.

<sup>(36)</sup> ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2.

- (143) Италия бе поканена да представи предварителен бизнес план, който да покаже изгледите за рентабилност на инвестициите в инфраструктура, направени от публични субекти на летище Alghero, които биха могли да подкрепят твърдението, че тези инвестиции са били в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика.

#### 7.2. ПРЕДВАРИТЕЛНИ СТАНОВИЩА ОТНОСНО СЪВМЕСТИМОСТТА НА ПОМОЩТА ЗА So.Ge.A.AL

- (144) Комисията изрази съмнения относно съвместимостта съгласно член 107, параграф 3 от Договора на помощта за So. Ge.A.AL в съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (145) Въпреки че мерките изглеждат изпълняваха цел от общ интерес, която е била ясно определена, на Комисията не беше предоставена достатъчна информация, за да прецени дали инфраструктурата на летище Alghero е била необходима и пропорционална на определената цел. Комисията нямаше и достатъчно показатели за оценка на перспективите за използването на тази инфраструктура в средносрочен план. Комисията също така имаше съмнения дали летищната инфраструктура е била предоставена на разположение на въздушните превозвачи при недискриминационни условия.
- (146) И накрая, имайки предвид, че някои инфраструктурни инвестиции на този етап изглеждат бяха резултат от договорните задължения на So.Ge.A.AL към Ryanair, Комисията имаше съмнения относно необходимостта от каквато и да е помощ за финансиране на тези инвестиции.

#### 7.3. ПОТЕНЦИАЛНА ПОМОЩ ЗА АВИОКОМПАНИИТЕ

- (147) Комисията зае предварителното становище, че решенията относно условията за работа на авиокомпаниите на летище Alghero вероятно са включвали държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата.

##### 7.3.1. **Мярка 4 — Споразумения, подписани от So.Ge.A.AL с Ryanair/AMS**

- (148) Комисията отбеляза първо, че AMS е дъщерно дружество, изцяло притежавано от Ryanair, учредено с конкретната цел да предоставя маркетингови услуги през уебсайт на Ryanair, което не предоставя други услуги. Въз основа на това Комисията зае предварителното становище, че за да се прецени наличието на изборително предимство, Ryanair и AMS трябва да се разглеждат като един субект. Комисията също така зае становището, че при преценката на това дали мерките във връзка с Ryanair/AMS са били съобразени с пазара, поведението на So.Ge.A.AL е трябвало да се оценява заедно с поведението на RAS и/или други публични акционери на So.Ge.A.AL по време на разследвания период. Комисията счете, че за целта на оценката на ПОУПИ СЛУ и споразуменията за маркетинг и техните финансови последици не биха могли да се разделят и следователно трябва да подлежат на съвместна оценка.
- (149) Комисията напомни, че съображения за регионалното развитие не могат да се вземат под внимание за прилагането на ПОУПИ. Тя също така отбеляза, че съгласно информацията, с която разполага, на този етап не е бил изготвен бизнес план или предварителен анализ на споразуменията, подписани с Ryanair/AMS, като основа за решението на So.Ge.A.AL да сключи такива споразумения.
- (150) Въз основа на това Комисията изрази съмнения, че So.Ge.A.AL и RAS са действали като инвеститор в условията на пазарна икономика при техните взаимоотношения с Ryanair/AMS.

##### 7.3.2. **Мярка 5 — Споразумения с въздушни превозвачи, различни от Ryanair**

- (151) Комисията отбеляза, че от So.Ge.A.AL са били прилагани значителни отстъпки от летищните такси спрямо въздушни превозвачи, различни от Ryanair, например в зависимост от разкриването на нови маршрути и увеличаването в нивата на трафика. Комисията прикани Италия да предостави предварителни бизнес планове, проучвания или документи, в които се оценява рентабилността за летищния оператор за всяко от споразуменията с авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летището, или, ако такива документи не са на разположение, последните бюджетни прогнози на So.Ge.A.AL, изготвени преди сключването на тези споразумения. Въз основа на това Комисията изрази съмнения дали So.Ge.A.AL и RAS са действали като инвеститор в условията на пазарна икономика при техните взаимоотношения с превозвачите, осъществяващи дейност на летището.

## 8. МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ

- (152) Комисията отбелязва, че в допълнение към отговорите на исканията за информация от страна на Комисията, в хода на разследването Италия е представила няколко мнения. Въпреки това, макар и Комисията да прие едномесечно удължаване на крайния срок, определен в член 6, параграф 1 от Процедурния регламент <sup>(37)</sup> за държавите членки да представят своите мнения след решение за откриване на официална процедура по разследване от Комисията, само едно от мненията на Италия беше представено в рамките на този удължен срок, а именно писмото на Италия от 31 август 2012 г. Мненията на Италия от 3 октомври 2012 г., 19 октомври 2012 г., 22 октомври 2012 г. и 20 февруари 2013 г. бяха представени след изтичането на крайния срок.
- (153) Ето защо в този раздел се разглеждат само становищата, представени от Италия в първото ѝ писмо от 31 август 2012 г. Аргументите, представени в последващите писма на Италия, които са от значение за оценката в настоящия случай, са представени в раздели 3—5.

### 8.1. ПОТЕНЦИАЛНА ПОМОЩ ЗА ЛЕТИЩЕТО

i) Относно възстановяването на загубите и вливанията на капитал

- (154) Италия припомни, че летишните оператори са задължени по закон да съблюдават определени капиталови прагове. Според Италия разглежданите в настоящия случай вливания на капитал са имали за цел да възстановят капитала на So.Ge.A.AL до изискваните стандарти.

ii) Относно публичното финансиране за съоръжения и строителни работи

- (155) Италия обясни, че преди 2003 г. концесионните такси, заплащани от летишните оператори, разполагащи с „пълна“ концесия, са били определени на 10 % от таксите за ползване на летищата съгласно италианския Закон № 324 от 5 май 1976 г. с последващите му изменения, а таксата за товарене и разтоварване на стоки, превозвани по въздух — съгласно италианския Закон № 117 от 16 април 1974 г.
- (156) От 2003 г. годишните концесионни такси са били определяни въз основа на единиците работен товар на летището (WLU или единици товар, съответстващи на един пътник или на сто килограма стоки или поща), които от своя страна са определяни въз основа на данните за трафика, публикувани ежегодно от Министерството на инфраструктурата и транспорта — ENAC.
- (157) По силата на италианския Закон 296 от 27 декември 2006 г. годишната концесионна такса за летишните оператори е била увеличена, за да се гарантират приходи от 3 млн. евро през 2007 г., 9,5 млн. евро през 2008 г. и 10 млн. евро през 2009 г. за италианската държавна хазна.

### 8.2. ПОТЕНЦИАЛНА ПОМОЩ ЗА АВИОКОМПАНИИТЕ

- (158) Италия не предостави коментари по въпроса за потенциалната помощ за авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летище Alghero, в рамките на срока, определен в член 6, параграф 1 от Процедурния регламент за държавите членки да представят своите мнения след решението на Комисията за откриване на официална процедура по разследване.

## 9. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

- (159) Комисията отбелязва, че мненията на заинтересованите страни включват широк кръг от аргументи. Например в многобройните си мнения, представени на Комисията, Ryanair подробно описва основните принципи и предположения, които тя счита, че трябва да служат като основа за анализа на Комисията на ПОУПИ по отношение на споразуменията с авиокомпаниите. So.Ge.A.AL твърдеше, че съществуват множество основания, въз основа на които мерките, предмет на оценка, която е благоприятна за него, биха могли да се обявят за съвместими с вътрешния пазар.

<sup>(37)</sup> Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

## 9.1. МНЕНИЕ На So.Ge.A.AL

## 9.1.1. Потенциална помощ за летищния оператор

## i) Относно стопанската дейност

- (160) So.Ge.A.AL подчертава, че публичното финансиране, предоставено му за покриване на разходите, направени при предоставяне на услуги, които попадат в обхвата на държавната политика, не представлява държавна помощ. So.Ge.A.AL не предостави подробности относно естеството или размера на тези разходи.
- (161) So.Ge.A.AL счита, че всички оценявани мерки в настоящия случай относно финансирането на инфраструктура, оборудване и „съоръжения и строителни работи“ са били законно предприети преди решението по делото *Aéroports de Paris* и поради това следва да бъдат изключени от проверката за наличие на държавна помощ. Що се отнася до периода след 12 декември 2000 г., So.Ge.A.AL припомня, че Италия вече е представила доказателства за нестопанския характер на определени дейности, извършвани от летищния оператор. Въз основа на това Комисията следва да припише част от въпросното публично финансиране към разходите за предоставяне на нестопански дейности.
- (162) So.Ge.A.AL освен това отбелязва, че решението от 2012 г. не дава яснота относно естеството и обхвата на предполагаемата помощ за летищния оператор. По-специално не би било ясно дали намерението на Комисията е било да определи цялостното финансиране за инфраструктурни работи като държавна помощ или евентуално да прецени, че само разликата между пазарната концесионна такса, която So.Ge.A.AL би трябвало да заплаща на държавата за подобрената инфраструктура, и концесионната такса, която е била действително платена от летищния оператор, би се определяла като помощ. То твърдеше, че първата възможност не е можела да бъде съгласувана с факта, че във всички съществени моменти държавата си е запазвала собствеността върху летищната инфраструктура. Ето защо So.Ge.A.AL не може да се счита за получател на инвестиционна помощ. Във всеки случай So.Ge.A.AL твърди, че не се е облагодетелствало от никакво неоснователно икономическо предимство дори и ако е предпочетена втората възможност,

## ii) Относно нарушаването на конкуренцията

- (163) So.Ge.A.AL подчертава, че нарушаването на конкуренцията не може да възникне в резултат от предоставеното му публично финансиране. Предвид отдалеченото местоположение на летище *Alghero*, обслужваният от него район <sup>(38)</sup> не се припокрива с района на никое друго летище в Италия или други държави членки. Освен това летището не се конкурира с други летища на острова, като се има предвид разстоянието между тях и липсата на надеждни наземни връзки. So.Ge.A.AL допълва че трите летища в Сардиния обслужват различни видове трафик. Освен това, въздушният транспорт не се конкурира с други видове транспорт за трафика към и от острова.
- (164) So.Ge.A.AL не приема аргумента, представен от Комисията с решението от 2012 г., че няколко летищния оператора се конкурират за управлението на летищната инфраструктура. So.Ge.A.AL е получило първата „частична“ концесия <sup>(39)</sup> за управлението на летището през 1995 г. и следователно дълго преди решението по делото *Aéroports de Paris*. От 1995 г. So.Ge.A.AL е трябвало просто да действа като управител на инфраструктурата на летище *Alghero* и следователно неговата дейност не би била в конкуренция с тази на който и да друг летищен оператор.

## iii) Относно липсата на всякакво икономическо предимство за So.Ge.A.AL

- (165) So.Ge.A.AL счита, че вливанията на капитал биха били в съответствие с принципа на инвеститор в условията на пазарна икономика. Според So.Ge.A.AL икономическата обосновка на мерките следва да се оценява отделно и различимо за два периода: преди и след възлагането на „пълната“ концесия на So.Ge.A.AL през 2007 г.
- (166) So.Ge.A.AL твърди, че предприетите рекапитализации преди 2007 г. са били мотивирани от необходимостта да защити своята стопанска дейност, по-специално с оглед на възлагането на „пълната“ концесия, с която то вече е разполагало на 18 януари 1999 г. Въз основа на информацията, налична към момента на вземане на решенията за вливане на капитал в дружеството, перспективата за получаване на „пълната“ концесия е била от решаващо

<sup>(38)</sup> Определена от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. като зоната в радиус от 100 километра или приблизително 60 минути с автомобил, автобус, влак или високоскоростен влак от летището.

<sup>(39)</sup> На 10 май 1995 г. So.Ge.A.AL е получило първата „частична“ концесия за предоставянето на услуги по наземното обслужване въз основа на договори, които да бъдат сключени с въздушни превозвачи. Втора „частична“ концесия е била възложена на So.Ge.A.AL за услуги по кетъринг на 20 октомври 1995 г. На 11 февруари 1999 г. So.Ge.A.AL е получило временното право да управлява летището в рамките на „пълна“ концесия.

значение за акционерите на So.Ge.A.AL до степен, в която тя би позволила на летищния оператор да извлече максимална полза от дейностите на летищните оператори и следователно да увеличи приходите от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности. Публичните акционери не биха имали никаква осъществима (реална) алтернатива освен да рекапитализират дружеството и това им действие е било обосновано, като се има предвид, че забавянето при възлагането на концесията е било причинено от външни събития, които не биха могли да бъдат приписани на дружеството. So.Ge.A.AL твърди, че Комисията трябва да вземе това предвид в своята оценка на ПОУПИ. So.Ge.A.AL добавя, че мерките също така биха били обосновани въз основа на прогнозираното увеличение в пътникопотока в резултат на нискотарифната стратегия, следвана от 1999 г.

- (167) Вливанията на капитал, направени през 2009 и 2010 г., са били мотивирани от необходимостта да се защити функционирането на летищния оператор, особено с оглед на подобренията перспективи за жизнеспособност, произтичащи от възлагането на „пълната“ концесия. Фактът, че So.Ge.A.AL не е успяло да възстанови своята рентабилност след възлагането на концесията, се е дължал на пазарен сценарий, който се е различавал значително от прогнозираното, което от своя страна е засегнало значително развитието на въздушния трафик през този период, а именно икономическият спад и произтичащите икономически предизвикателства, пред които са били изправени международните авиокомпании. В този смисъл So.Ge.A.AL е претърпяло 1,8 % спад в нивата на трафика. В допълнение към това So.Ge.A.AL твърди, че трафикът не е могъл да се развие според прогнозираното поради забавянето в изпълнението на работите по инфраструктурата (които е трябвало да започнат още през 2004 г., но все още не са били стартирани през 2009 г.). И накрая, неуспехът на ENAC да коригира летищните такси нагоре, независимо от официалното искане, внесено в този смисъл от So.Ge.A.AL, също трябва да бъде взет под внимание.
- (168) Именно в този контекст So.Ge.A.AL е разработило коригиращи действия с цел постигане на икономическо равновесие, като например реорганизация на неговите дейности, свиване на оперативните разходи и инвестиционни мерки в инфраструктурата. Тези действия са оценени подробно в плана за реорганизация и реструктуриране от 2010 г.
- (169) So.Ge.A.AL отхвърля аргумента на Комисията, че не е бил извършен предварителен анализ преди въвеждането на мерките. Вероятно публичните акционери на So.Ge.A.AL са предприели въпросните мерки въз основа на бизнес плановете, разработени предварително. Доказателства за това биха били документите, представени на Комисията в хода на разследването, и по-специално:
- а) бизнес планът на So.Ge.A.AL от 15 март 1999 г.;
  - б) протоколът от заседанието на съвета на директорите на So.Ge.A.AL на 8 април 2000 г.;
  - в) бизнес планът за възлагането на 40-годишната концесия от септември 2005 г.;
  - г) планът на Roland Berger, заедно с актуализациите през 2007 и 2009 г.;
  - д) програмата за реорганизация и реструктуриране от 2010—2012 г.;
  - е) докладът на Accurasy.
- (170) So.Ge.A.AL също така припомня, че съответствието на вливанията на капитал с ПОУПИ вече беше установено в доклада на Ecogys, доклада на Accurasy и плана на Roland Berger.
- (171) Комисията не е отчела надлежно също така специфичния характер на въздухоплавателния сектор в Италия с оглед на приложимите италиански разпоредби. В своята оценка на ситуацията преди и след възлагането на пълната концесия на So.Ge.A.AL, Комисията е трябвало да вземе предвид факта, че рекапитализациите са произтичали от правно задължение, чието неспазване би довело до отмяна на концесията. Поради това акционерите на So.Ge.A.AL са предпочели икономически най-ефективната възможност, като са взели решението да рекапитализират дружеството.
- (172) So.Ge.A.AL счита, че при вливането на капитал неговите публични акционери са действали по същия начин, по който би действал оператор в условията на пазарна икономика при сходни обстоятелства, тъй като вливанията на капитал са гарантирали на публичните инвеститори положителна възвръщаемост в средносрочен до дългосрочен план. Според So.Ge.A.AL дейностите на летището генерират данъчни приходи в размер, надвишаващ размера на предоставеното му публично финансиране.

- (173) So.Ge.A.AL също така твърди, че вливанията на капитал не биха предоставили на летищния оператор икономическо предимство по смисъла на съдебната практика Altmark<sup>(40)</sup>. Цялостното управление на летището би могло да се определи като услуга от общ икономически интерес (наричана по-долу „УОИИ“), като се има предвид необходимостта от гарантиране на достъпността на острова, и следователно въпросните вливания на капитал биха представлявали компенсация за предоставянето на УОИИ от страна на летището.
- (174) Съгласно Споразумението на So.Ge.A.AL би могло да бъде възложено предоставянето на УОИИ. Частичните концесии, възложени на So.Ge.A.AL преди 2007 г., могат по същия начин да се считат за актове за възлагане. So.Ge.A.AL освен това отбелязва, че от чисто правна гледна точка летищните оператори са принудени да изпълняват определени задължения, свързани с управлението на летищата, в които неизбежно се отчита общественият интерес. Такива задължения се отнасят до гарантирането на достатъчно качество на услугите и спазването на стандартите за сигурност, непрекъснатост и редовност на услугите.
- (175) Второто и третото условие, произтичащи от решението по делото Altmark, биха били спазени, като се има предвид, че So.Ge.A.AL е компенсирано само до необходимото ниво за покриване на загубите, и по-конкретно до необходимото ниво за приважване на капитала отново в съответствие с правните изисквания, след като тези загуби са били покрити. So.Ge.A.AL също така добавя, че летищните оператори са задължени по закон да водят отделно счетоводство за основните и за спомагателните дейности.
- (176) И накрая, So.Ge.A.AL твърди, че четвъртият критерий по делото Altmark също би бил спазен, без обаче да предоставя каквито и да е доказателства за това.

iv) Относно съвместимостта

- (177) Според So.Ge.A.AL съвместимостта на потенциалната помощ за летището следва да бъде оценена от Комисията съгласно:
- а) Насоките за регионалната помощ;
  - б) Насоките за оздравяване и реструктуриране;
  - в) член 106, параграф 2 от Договора;
  - г) Насоките за въздухоплаването от 2014 г.
- (178) Първо, So.Ge.A.AL твърди, че въпросните мерки са били предоставени на летище Alghero, за да компенсират недостатъка, произтичащ от островното положение на регион Сардиния. Въз основа на това Комисията следва да обяви помощта за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква а) от Договора.
- (179) Второ, So.Ge.A.AL твърди, че всички мерки, които са предмет на оценка, са били предоставени с цел да се позволи на So.Ge.A.AL да осъществи реструктуриране, за да се гарантира възстановяването на жизнеспособността му. В този смисъл So.Ge.A.AL твърдеше, че що се отнася до вливанията на капитал от 2009 и 2010 г., So.Ge.A.AL е изготвило план за реструктуриране, а именно планът за реорганизация и реструктуриране от 2010 г., в който са посочени факторите, оказали отрицателно въздействие върху дружеството, и са предложени коригиращи действия, насочени към намаляване на разходите и преразглеждане на бизнес политиката. Този план е предвиждал значителен собствен принос от So.Ge.A.AL за реструктурирането.
- (180) Трето, що се отнася до съвместимостта на помощта съгласно член 106, параграф 2 от Договора, So.Ge.A.AL твърди, че предоставената му компенсация за осигуряването на УОИИ е била постоянно под тавана, определен в член 2, параграф 1, буква а) от Решението за УОИИ от 2005 г.<sup>(41)</sup>, а именно 30 млн. евро годишно, а оборотът му е бил под 100 млн. евро. So.Ge.A.AL добавя, че преди 2004 г. таванът от 1 милион пътници в член 2, параграф 1, буква г) от Решението за УОИИ от 2005 г. също е бил спазен. Разпоредбите на членове 4, 5 и 6 от Решението за УОИИ от 2005 г. също така биха били спазени, като се има предвид, че компенсацията е била предоставена на дружеството във връзка с правилно определени УОИИ и възложена на So.Ge.A.AL с един или повече актове за възлагане и че тази компенсация не е надвишавала необходимото за предоставяне на УОИИ.

<sup>(40)</sup> Решение от 28 юли 2003 г. по дело C-280/00, Altmark Trans/Regierungspräsidium Magdeburg, Recueil, стр. I-7747.

<sup>(41)</sup> Решение 2005/842/ЕО на Комисията от 28 ноември 2005 г. относно прилагането на член 86, параграф 2 от Договора за ЕО за държавната помощ във вид на компенсация за обществена услуга, предоставяна на определени предприятия, натоварени с извършването на услуги от общ икономически интерес (ОВ L 312, 29.11.2005 г., стр. 67).

- (181) Четвърто, So.Ge.A.AL твърди, че помощта за летището за инвестиции в инфраструктура, оборудване, съоръжения и строителни работи трябва да се счита за съвместима въз основа на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Тази инфраструктура би била пропорционална на преследваната цел и би имала средносрочни перспективи за използване по смисъла на Насоките за въздухоплаването от 2004 г. Инфраструктурата също така е била предоставена на разположение на авиокомпаниите при недискриминационни условия. Освен това търговията не е била засегната до степен, която противоречи на общия интерес, а публичното финансиране е било необходимо и пропорционално.

#### 9.1.2. Мерки в полза на авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летището

- (182) Комисията би била права да разглежда So.Ge.A.AL и RAS заедно за целите на прилагането на ПОУПИ. При приемането на въпросните мерки RAS и So.Ge.A.AL са се държали по същия начин, по който би се държал и един оператор в условията на пазарна икономика при сходни обстоятелства. So.Ge.A.AL не би получило никакво икономическо предимство от вноски за маркетинг от RAS в полза на авиокомпаниите, използващи летище Alghero. Въпросните вноски само са преминали през летищния оператор, за да бъдат впоследствие предоставени на авиокомпаниите.
- (183) So.Ge.A.AL твърди, че всяка помощ за авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летище Alghero, под формата на по-ниски летищни такси или вноски за маркетинг, следва да се счита за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква а) или буква в) от Договора и Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (184) В подкрепа на това заключение So.Ge.A.AL изтъква факта, че потенциалната помощ е предоставена на дружества, лицензирани да предоставят услуги за въздушен транспорт от държава членка, за маршрути, свързващи регионално летище от категория С или D, съгласно определенията в Насоките за въздухоплаването от 2005 г., с друго летище от Съюза. Финансирането не е включвало маршрути, за които са наложени задължения за предоставяне на обществени услуги (наричани по-долу „ЗПОУ“) по смисъла на Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета<sup>(42)</sup>, а споразуменията с авиокомпаниите са предвиждали санкции, които да се прилагат в случай на неспазване на техните задължения.
- (185) Макар и да признава, че въпросните безвъзмездни помощи са били предоставени на авиокомпаниите за по-дълъг период и с по-висока интензивност, отколкото е разрешено съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г., So.Ge.A.AL подчертава, че споразуменията с авиокомпаниите не са имали срок, по-дълъг от три години, и че Насоките за въздухоплаването от 2005 г. позволяват дерогации относно нивата на интензивност в случай на региони в неблагоприятно положение.

#### 9.1.3. Приложимост на Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

- (186) В своите коментари относно приложимостта на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. So.Ge.A.AL припомня, че никоя от оценяваните мерки в полза на летището не представлява държавна помощ. Ако Комисията обаче заключи, че някоя от тези мерки представлява оперативна помощ за So.Ge.A.AL, то твърди, че всички условия за съвместимост, определени от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., са спазени.

### 10. МНЕНИЯ НА ДРУГИ ЗАИНТЕРЕСОВАНИ СТРАНИ

- (187) Ryanair, AMS и Unioncamere представиха своите становища в хода на разследването.

#### 10.1. МНЕНИЕ НА RYANAIR

- (188) Ryanair представи мненията си относно решението от 2012 г. на 12 март 2013 г. Ryanair се позова на своите предишни мнения по този случай преди приемането на решението от 2012 г., както и на няколко други мнения относно редица разследвания на държавна помощ, засягащи потенциалната помощ за Ryanair.
- (189) Основните коментари на Ryanair, които произтичат от тези мнения, са обобщени в съображения 190—226.

<sup>(42)</sup> Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).



## i) Относно AMS

- (190) Ryanair отхвърля предварителното заключение на Комисията, че Ryanair и AMS трябва да се разглеждат като един субект и че СПУ и споразуменията за маркетингови услуги, както и техните финансови последици, следва да се оценяват съвместно за целите на оценката на икономическото предимство.
- (191) Нито структурата на собствеността на AMS, нито неговата цел биха подкрепили този подход. СПУ, сключени с Ryanair, и споразуменията за маркетингови услуги, сключени с AMS, ще бъдат отделни и независими, ще се отнасят до различни услуги и няма да бъдат предмет на договорна или друга връзка между тях, които да оправдават тяхното разглеждане като един набор от мерки.
- (192) Споразуменията за маркетингови услуги са били от полза за So.Ge.A.AL като купувач на рекламни услуги. Тези споразумения са представлявали инвестиция за подсилване на търговската марка на летището и биха довели до увеличаване на броя на входящите пътници, а впоследствие и до увеличаване на приходите от невъздухоплавателни дейности. Те не са имали за цел подобряване на коефициента на натовареност или рентабилността на маршрутите на Ryanair, нито са зависели от предполагаема полза, каквато рекламата на летището на сайта Ryanair.com осигурява на Ryanair.
- (193) Освен това сключването на споразумение за маркетингови услуги с AMS не е условие за експлоатация на маршрути от страна на Ryanair от и до дадено летище. Всъщност редица обслужвани от Ryanair летища не сключват споразумения с AMS. Като цяло необходимостта от специален маркетинг, насочен към изграждането на марката на дадено летище и влияещ на броя входящи пътници, възниква при по-малко известни летища, където търговската марка на летището не е видима и входящият трафик трябва да бъде стимулиран.
- (194) Ето защо би било напълно рационално, ако такова летище изразходва средства за такава цел, а фактът, че Ryanair може и да се облагодетелства чрез тази реклама, би бил без търговско значение за летището. Частен инвеститор няма да се въздържа от инвестиция само защото други страни също могат да спечелят от растежа на неговия бизнес.
- (195) Споразуменията на Ryanair с So.Ge.A.AL са били обичайни търговски споразумения в съответствие с ПОУПИ и същото важи и по отношение на споразуменията на AMS с So.Ge.A.AL, тъй като AMS сключва споразумения за маркетинг на същите цени и по отношение на сравними обеми с публични и частни летища, органи в областта на туризма, асоциации за коли под наем, уебсайтове за резервации на хотели, застрахователни дружества и доставчици на телекомуникационни услуги <sup>(43)</sup>.
- (196) Този подход е в съответствие с линията на поведение, заемана от Ryanair в други мнения, изпратени на Комисията в хода на разследването. В тези други мнения Ryanair изразява несъгласие с оценката на Комисията за плащанията към AMS като разходи за летището. Според Ryanair този подход би пренебрегнал стойността на услугите на AMS за летището <sup>(44)</sup>. Със закупуването на рекламно пространство летищата могат да увеличат дела на пристигащите с полети на Ryanair пътници, които са склонни да харчат повече от заминаващите пътници за невъздухоплавателни стоки и услуги. Да се постъпва по този начин е икономически обосновано от гледна точка на летищата <sup>(45)</sup>. Ryanair счита, че покупката на маркетингови услуги по пазарни цени следва да бъде отделена от всякакви други договорни споразумения летище—авиокомпания за целите на оценката на ПОУПИ. Ако Комисията настоява за включването на споразуменията с AMS и споразуменията с Ryanair за летищни услуги в съвместен тест за спазване на принципа за оператор в условията на пазарна икономика, стойността на услугите на AMS за летището не следва да се изключва.

## ii) Относно приписването на държавата/държавни ресурси

- (197) Ryanair счита, че становището на Комисията, че публичните органи са участвали в приемането на разглежданите мерки относно Ryanair и AMS, не е подкрепено с доказателства. Не може да се приеме — и това предстои да се докаже — че публичните органи са имали действително участие в приемането на мерките.

<sup>(43)</sup> Писмо на Италия от 22 юли 2011 г.

<sup>(44)</sup> Писмо на Ryanair от 20 декември 2013 г.

<sup>(45)</sup> Писмо на Ryanair от 15 септември 2009 г.

- (198) Аргументът, че „So.Ge.A.AL е изцяло собственост на публични органи, които „са влияели върху процеса на вземане на решения на So.Ge.A.AL“, не би бил достатъчно обоснован, доколкото той се основава единствено на структурния критерий за назначаване на съвета на директорите на So.Ge.A.AL от неговите публични акционери. Споразумението от 2002 г., с което Сардиния се ангажира да си сътрудничи с Ryanair с цел развитие на туризма и повишаване на заетостта в региона, също не би доказало, че публичните органи са участвали по един или по друг начин в приемането на мерките, предприети от So.Ge.A.AL по отношение на Ryanair или AMS след подписването на това споразумение. Освен това обстоятелството, че So.Ge.A.AL и Сардиния са подписали последващи споразумения през 2004, 2005, 2006 и 2007 г. за съвместни вноски за маркетинг, само би било в подкрепа на позицията, че Сардиния е финансирала So.Ge.A.AL, но не и че е насочвала действията на So.Ge.A.AL към Ryanair или AMS.
- (199) Ryanair не е запозната със, нито отговаря за споразуменията между So.Ge.A.AL и RAS, не е налагала или искала такива споразумения и следователно споразуменията, които Ryanair и AMS са сключили с So.Ge.A.AL, не следва да бъдат повлияни от споразуменията между So.Ge.A.AL и RAS.
- (200) Нито пък Ryanair би могла да се определи като непряк получател на държавна помощ. Комисията не може просто да предположи, че държавна помощ е предоставена на авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летището, без доказателства, които установяват действителното наличие на преимущество, предоставено чрез държавната помощ. В случай че условията на търговските отношения между Ryanair и дадено летище могат да бъдат обосновани съгласно ПОУПИ, никое задължение за възстановяване не може да засегне Ryanair. Ryanair критикува съображението на Комисията, че всеки стимул, предоставен от публично летище за дадена авиокомпания, автоматично се квалифицира като държавна помощ дори и ако само част от него е била финансирана чрез публични средства. Ryanair твърди, че нежеланието на Комисията да разследва въпроса за приписване на мерки на държавата не отразява Насоките за въздухоплаването от 2005 г., които предполагат, че решението за преразпределение на публични ресурси към дадена авиокомпания следва да бъде приписвано на публичните органи, за да представлява помощ <sup>(46)</sup>.

iii) Относно сравнителния анализ

- (201) Ryanair твърди, че според съдебната практика <sup>(47)</sup> сравнителният анализ следва да бъде основният тест, използван за проверка на наличието на помощ за авиокомпаниите, а основаният на разходите тест следва да се използва само ако е било невъзможно да се сравни положението на предполагаемия орган, отпуснал помощта, с положението на частна група от предприятия. Ryanair освен това заявява, че при оценката на споразуменията, сключени между летищните оператори и авиокомпаниите, производящите от споразуменията външни мрежови фактори също следва да бъдат разглеждани. В друго мнение Ryanair се съгласи, че и сравнителните методи и основанията на разходите методи на анализ представляват стандартна бизнес практика <sup>(48)</sup>.

iv) Относно предварителната рентабилност

- (202) Ryanair по същество твърди, че всички доводи на Комисията в решението от 2012 г. са били опорочени от погрешно прилагане на принципа за оператор в условията на пазарна икономика, което е било резултат от неправилно допускане, че е необходим предварителен бизнес план, за да се заключи, че ПОУПИ е спазен. Бизнес плановете не са задължително условие за търговските действия на частните инвеститори <sup>(49)</sup>. И докато наличието на такива плановете може извън всякакво съмнение да докаже, че публичен орган е действал като частен инвеститор, липсата на такъв план не би била достатъчна, за да се заключи, че публичен орган не е действал като частен инвеститор.
- (203) При всички положения в този случай Комисията вече щеше да е признала в решението от 2012 г., че летище Alghero е предоставило основен предварителен анализ, който трябва да се счита за достатъчен. Комисията не е в позиция да определя какво представлява „приемлив“ бизнес план и не следва да се опитва да прави това.
- (204) Ryanair освен това отбелязва, че Комисията е получила анализ на ПОУПИ от Escorys, който е сключил, че споразуменията на Ryanair са били в съответствие с ПОУПИ и че загубите на So.Ge.A.AL са възникнали поради значителните и непредвидими закъснения на държавата при възлагането на „пълната“ концесия. Непредвидимите

<sup>(46)</sup> Писмо на Италия от 15 декември 2009 г.

<sup>(47)</sup> Писма на Ryanair от 12 март 2013 г. и 15 декември 2009 г.

<sup>(48)</sup> Оценка на държавната помощ за нискотарифните превозвачи, 26 октомври 2011 г., изготвена за Ryanair от Simon Pilsbury, управляващ консултант в Охера.

<sup>(49)</sup> Писмо на Ryanair от 22 юли 2011 г.

неефективности и забавяния би трябвало да бъдат неутрализиран при един анализ на ПОУПИ, тъй като пред такива могат да бъдат изправени и частните летища в хода на обичайната стопанска дейност, независимо дали в резултат от пропуски на държавата или действия на други частни предприятия, на които летището разчита.

- (205) Освен това Ryanair представи редица бележки, изготвени от Охега, и анализ, изготвен от професор Damien P. McLoughlin.

Бележка 1 на Охега — Определяне на референтния пазарен показател в сравнителния анализ във връзка с тестовете за оператор в условията на пазарна икономика. Дела относно държавна помощ, свързани с Ryanair, бележка, съставена от Охега за Ryanair, 9 април 2013 г.

- (206) Охега счита, че подходът на Комисията, който се състои в приемане за референтни летища единствено на такива, разположени в същия обслужван район като разследваното летище, е неправилен.
- (207) Охега заяви, че референтните пазарни цени, получени за референтните летища, не включват държавните помощи, отпуснати на съседните летища. Следователно е възможно даден пазарен показател да се оценява по надежден начин при тестовете за оператор в условията на пазарна икономика.

- (208) Това е така, защото:

- а) сравнителни анализи се използват широко при тестовете във връзка с принципа на оператор в условията на пазарна икономика, осъществявани в други, различни от държавната помощ области;
- б) дружествата няма да упражняват реципрочно влияние върху решенията си, освен доколкото продуктите им са взаимозаменяеми или допълващи се;
- в) летищата в един и същ обслужван район не се конкурират непременно помежду си и с референтните летища, използвани в представените доклади, са изправени пред ограничена конкуренция от страна на държавните летища в същия обслужван район (< 1/3 от търговските летища в рамките на обслужвания от референтните летища район са изцяло държавна собственост и никое от летищата в рамките на същия обслужван район като референтните летища не е породило текущи опасения относно наличието на държавна помощ (от април 2013 г.);
- г) дори когато референтните летища са изправени пред конкуренцията на държавни летища в същия обслужван район има причини да се счита, че тяхното поведение съответства на принципа за оператор в условията на пазарна икономика (например ако частният сектор притежава значително участие или ако летището се управлява на частно равнище);
- д) Летищата, експлоатирани от оператори в условията на пазарна икономика, няма да определят цени под равнището на допълнителните разходи.

Бележка 2 на Охега — Принципи, залегнали при анализа на рентабилността в тестовете за инвеститор в условията на пазарна икономика. Дела относно държавна помощ, свързани с Ryanair, бележка, съставена от Охега за Ryanair, 9 април 2013 г.

- (209) Охега твърдеше, че предприятият от нея анализ на рентабилността в докладите, предоставени от нея на Комисията, следва принципите, които биха били възприети от разумен частен инвеститор в сектора, и несъмнено отразява подхода на прецедентите на Комисията.

- (210) Принципите, залегнали в анализа на рентабилността, са:

- а) оценката се осъществява поетапно;
- б) не се изисква непременно предварителен бизнес план;
- в) в случай на летище, което няма пълна натовареност, основаният на съвкупното отчитане на приходите подход ще бъде подходящият метод за определяне на тарифите;

- г) следва да се вземат предвид единствено приходите, свързани със стопанската дейност на функциониращото летище;
- д) трябва да се вземе предвид целият срок на действие на споразумението, включително евентуални удължавания;
- е) бъдещите финансови потоци следва да бъдат актуализирани, за да се оцени рентабилността на споразуменията;
- ж) допълнителната рентабилност вследствие на сключените от Ryanair споразумения с летищата следва да се оценява въз основа на оценките за вътрешната норма на възвръщаемост или на мерки, основани на нетната настояща стойност (ННС).

Анализ на професор Damien P. McLoughlin — Изграждане на търговска марка: защо и как при малките търговски марки следва да се инвестира в маркетинг, разработен за Ryanair, 10 април 2013 г.

- (211) Документът е имал за цел да очертае икономическата логика, на която се основават решенията на регионалните летища за закупуване на реклама на Ryanair.com от AMS.
- (212) Според документа съществува голям брой много силни, добре известни и често използвани летища. По-слабите конкуренти трябва да преодолеят поведението за статични покупки на потребителите, за да могат да развият своя бизнес. По-малките регионални летища трябва да намерят начин последователно да изпращат своето послание, свързано с тяхната търговска марка, до максимално широка аудитория. Традиционните форми на маркетингова комуникация изискват разходи, надвишаващи техните ресурси.

Бележки 3 и 4 на Охега — Как следва да се третира споразуменията с AMS в рамките на анализа на рентабилността като част от теста за оператор в условията на пазарна икономика? 17 и 31 януари 2014 г.

- (213) Ryanair представи допълнителни доклади от своя консултант Охега. В тези доклади Охега разглежда принципите, които според авиокомпанията следва да бъдат взети предвид при анализа на рентабилността на СПУ между Ryanair и летищата, от една страна, и споразуменията за маркетинг между AMS и същите летища, от друга, като част от теста за оператор в условията на пазарна икономика<sup>(50)</sup>. Ryanair подчерта, че тези доклади по никакъв начин не променят нейната позиция, представена по-рано, че СПУ и споразуменията за маркетинг следва да бъдат анализирани в рамките на отделни тестове на принципа за оператор в условията на пазарна икономика.
- (214) В докладите се посочва, че генерираните от AMS печалби следва да бъдат включени като приходи в съвместен анализ на рентабилността, докато разходите на AMS ще трябва да бъдат включени в разходите. За да се направи това, в докладите се предлага към съвместния анализ на рентабилността да се приложи основана на паричните потоци методология, което означава, че разходите по летища за AMS биха могли да се третират като допълнителни оперативни разходи.
- (215) В докладите беше подчертано, че маркетинг дейностите допринасят за създаването и подкрепата на стойността на търговската марка, която е в състояние да генерира въздействия и ползи не само за срока на действие на споразуменията с дадена авиокомпания, но също и след тяхното прекратяване. Такъв би бил случай по-специално, ако поради факта, че Ryanair е сключила споразумение с дадено летище, и други авиокомпания се установяват на това летище, което на свой ред би довело до установяване на повече магазини, а следователно и генериране на повече приходи от невъздухоплавателни дейности за летището. Според Ryanair, ако Комисията реши да предприеме съвместен анализ на рентабилността, тези ползи трябва да бъдат взети под внимание, като се третират разходите на AMS като допълнителни оперативни разходи, след като се приспадат плащанията на AMS.
- (216) Освен това Ryanair беше на мнение, че ще трябва да се включи една крайна стойност в прогнозните допълнителни печалби в края на споразумението за летищни услуги, за да се вземе предвид стойността, генерирана след прекратяване на споразумението. Крайната стойност би могла да се адаптира въз основа на вероятност за подновяване, при която се измерва очакването, че ще продължат да се генерират печалби след прекратяването на споразумението с Ryanair, или ако подобни условия бъдат договорени с други авиокомпания. Ryanair считаше, че след това би било възможно да се изчисли по-ниска граница за ползите, генерирани съвместно чрез споразумението с AMS и споразумението за летищни услуги, като се отчита несигурността на допълнителните печалби след прекратяване на споразумението за летищни услуги.

<sup>(50)</sup> Доклад на Охега „Как следва да се третират споразуменията на AMS в рамките на анализа на рентабилността като част от теста за оператор в условията на пазарна икономика?“, изготвен за Ryanair, 17 януари 2014 г.

- (217) В подкрепа на този подход в докладите беше представено обобщение на резултатите от проучванията на въздействието на маркетинга върху стойността на дадена търговска марка. В тези проучвания се признава, че маркетингът може да подкрепя стойността на дадена търговска марка и може да помогне за създаване на клиентска база. Според докладите за едно летище маркетингът на Ryanair.com повишава значително видимостта на търговската марка на летището. Освен това в докладите се посочваше, че по-специално по-малките регионални летища, които желаят да увеличат своя въздушен трафик, биха могли да увеличат и стойността на своята търговска марка чрез сключването на споразумения за маркетинг с AMS.
- (218) На последно място в докладите се посочваше, че подход, основан на паричните потоци, е трябвало да бъде предпочетен пред подхода на капитализация, при който разходите на AMS биха се третирали като капиталови разходи за нематериален актив (т.е. стойността на търговската марка) <sup>(51)</sup>. При подхода на „капитализация“ ще се вземе под внимание единствено делът на разходите за маркетинг, отнасящи се до нематериалния актив на едно летище. Разходите за маркетинг биха се третирали като нематериални активи, а след това биха били амортизирани за срока на действие на споразумението, като се вземе предвид остатъчната стойност при предвиденото прекратяване на СПУ. При този подход няма да се вземат предвид допълнителните печалби, реализирани чрез сключването на СПУ с Ryanair. Също така е трудно да се изчисли стойността на нематериалния актив поради разходите за търговската марка и периода на използване на актива. Методът на паричните потоци е по-подходящ, отколкото основания на капитализация подход, тъй като последният не би уловил положителните ползи за летището, които се очаква да бъдат реализирани като резултат от подписването на СПУ с Ryanair.

v) Докладите за ПОУПИ от 2011 и 2013 г.

- (219) Охега беше помолена от Ryanair да направи тест въз основа на ПОУПИ, който беше предоставен на Комисията от името на Ryanair през юли 2011 г. (наричан по-долу „докладът за ПОУПИ от 2011 г.“) <sup>(52)</sup>. В доклада за ПОУПИ от 2011 г. бяха представени резултатите от анализ на рентабилността на СПУ от 2000 и 2010 г. между So.Ge.A. AL и Ryanair, основан на информация, която според Ryanair би била на разположение на So.Ge.A.AL по времето на сключване на тези споразумения. Докладът за ПОУПИ от 2011 г. не включваше анализ на очакваната рентабилност на СПУ от 2002, 2003 и 2006 г.
- (220) На основата на доклада за ПОУПИ от 2011 г. беше изготвен актуализиран доклад и представен на Комисията през март 2013 г. (наричан по-долу „докладът за ПОУПИ от 2013 г.“) <sup>(53)</sup>, в който се оценява очакваната рентабилност на СПУ, които не са разгледани в доклада за ПОУПИ от 2011 г. (а именно: СПУ от 2002, 2003 и 2006 г.).
- (221) Според Ryanair предварителната оценка на рентабилността на СПУ от 2000, 2002, 2003, 2006 и 2010 г. предполага, че се е очаквало всички тези споразумения да са печеливши за летището към момента, когато са били подписани. Очакваната рентабилност на всяко споразумение между So.Ge.A.AL и Ryanair е оценена с отчитане на очакваните допълнителните разходи и прогнозните допълнителни приходи, включително приходите от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности и разходите за финансови стимули, предлагани на Ryanair. Фактът, че всички получени нетни настоящи стойности са положителни, представлява вероятно потвърждение, че е било рационално да се сключат споразуменията с Ryanair.
- (222) При прилагане на теста за оператор в условията на пазарна икономика във връзка със СПУ в докладите за ПОУПИ от 2011 и 2013 г. не се вземат предвид споразуменията между So.Ge.A.AL и AMS за предоставянето на маркетингови услуги. Според Ryanair споразуменията с AMS са независими от СПУ на Ryanair с летището, като AMS се ангажира с предоставянето на маркетингови услуги на летищата (а не с полети/пътници) на пазарна цена и следователно те не следва да се вземат предвид.

vi) Относно липсата на избирателност по отношение на летищните такси за Ryanair

- (223) Ryanair отхвърля становището на Комисията, че всяка отстъпка, предоставена от летище Alghero, следва да се разглежда като държавна помощ дори когато всички авиокомпани биха могли да се възползват от отстъпките. Първо, според Ryanair, ако всички авиокомпани получават отстъпки, то подходящата съпоставителна цена може да бъде най-ниското ниво на отстъпка, а не публикуваните такси. Второ, при този подход не се вземат под внимание никакви елементи на различните разходи и печалби, свързани с обслужването на отделните

<sup>(51)</sup> Доклад на Охега „Как следва да се третират споразуменията на AMS в рамките на анализа на рентабилността като част от теста за оператор в условията на пазарна икономика? — Практическо приложение“, изготвен за Ryanair, 31 януари 2014 г.

<sup>(52)</sup> Доклад на Охега „Икономическа оценка на принципа за оператор в условията на пазарна икономика, летище Alghero“, изготвен за Ryanair, 22 юли 2011 г.

<sup>(53)</sup> Доклад на Охега „Икономическа оценка на принципа за оператор в условията на пазарна икономика: актуализиран анализ на рентабилността — летище Alghero“, изготвен за Ryanair, 12 март 2013 г.

авиокомпания. Оценката на съобразността с разходите е необходима стъпка, за да се прецени дали отстъпката за конкретна авиокомпания е държавна помощ. Относително ниските такси сами по себе си не представляват непременно държавна помощ и в съответствие с констатациите на Ecorus по-ниските разходи отразяват по-ниските нива на обслужване, поискани от Ryanair.

- (224) В този случай получаваните от Ryanair отстъпки са били предложени при отчитане на значителния търговски риск, поет от авиокомпанията с установяването на редовна целогодишна дейност на непознато по онова време летище <sup>(54)</sup>.

vii) Относно нарушаването на конкуренцията

- (225) Комисията изглежда не изключва възможността за конкуренция между летищата Alghero и Cagliari или Olbia въпреки планинския релеф с дължина съответно 235 и 128 km, който дели тези летища, и липсата на магистрали в Сардиния. Според Ryanair съмнително е дали каквато и да е държавна помощ за летище Alghero би могла да доведе до нарушаване на конкуренцията и какъв счита Комисията, че е обхватът на подобно нарушаване.

viii) Относно съвместимостта

- (226) Ryanair счита, че споразуменията между него и летището не са включвали държавна помощ. В този смисъл Ryanair счита, че възможната приложимост на Насоките за въздухоплаването от 2008 г. няма отношение в този случай.

## 10.2. МНЕНИЯ НА AMS

i) Относно AMS и уебсайта на Ryanair

- (227) AMS подкрепя коментарите, представени от Ryanair и касаещи AMS. Предположението на Комисията, че таксите за маркетинговите услуги, платени на AMS за маркетингови услуги, представляват помощ (за Ryanair), и разглеждането на AMS и Ryanair като един получател на държавна помощ са неправилни. AMS предлага маркетингови услуги, които са обосновани от собствена отделна цел и са на цена, съответстваща на тяхната пазарна стойност.
- (228) Освен това решението на Ryanair да ангажира посредник за продажбата на рекламно пространство на своя уебсайт не е необичайно. AMS осъществява успешна дейност в областта на организирането и продажбата на рекламно пространство на голям брой частни и публични дружества в цяла Европа.
- (229) Уебсайтът на Ryanair притежава особено желани характеристики за маркетинг: той е един от най-популярните уебсайтове за пътувания в света; средната продължителност на всяко посещение на уебсайта на Ryanair е изключително дълга; рекламирането на летище на уебсайта на Ryanair е насочено единствено към потенциалните пътници до това летище, като гарантира, че загубата на реклама е много малка или никаква за разлика от рекламата във вестници, по радиото, телевизията и други по-малко целенасочени медии, ориентирани към широката общественост.

ii) Относно липсата на предимства за AMS или Ryanair

- (230) AMS сключва споразумения за маркетинг с публични и частни летища, органи в областта на туризма, асоциации за коли под наем, уебсайтове за резервации на хотели, застрахователни дружества и доставчици на телекомуникационни услуги.
- (231) По отношение на цените, на които AMS предоставя рекламно пространство, и обемите, в които то се купува, не се прави разграничение между публични и частни рекламодатели. Ryanair и AMS не принуждават летища да купуват маркетингови услуги и много летища всъщност избират да не рекламират на уебсайта на Ryanair. Никаква държавна помощ не произтича от споразуменията на AMS с публични летища или техните оператори, като например So.Ge.A.AL, при положение че AMS може лесно да продаде пространството на уебсайта на частно дружество на сравнима цена.

<sup>(54)</sup> Писмо на Ryanair от 22 юли 2011 г.

- (232) AMS представи няколко довода, които биха обосновали закупуването от страна на SO.GE.A.AL на маркетингови услуги от AMS за реклама на Ryanair.com, които са изложени накратко по-долу.
- (233) Първо, рекламирането на уебсайта на Ryanair е инвестиция в разпознаваемост на търговската марка. Операторите на периферни летища се изправят пред значителни предизвикателства, за да направят своята „търговска марка“ разпознаваема сред пътниците, авиокомпаниите и търговските оператори извън областта на въздухоплаването — всички те представляват потенциални източници на приходи за летищата. По-голямата разпознаваемост на търговската марка може да донесе полза за летищата по редица начини, които взаимно се включват и допълват, по-специално тя може да привлече: i) входящи пътници от авиокомпанията, на чийто уебсайт се рекламира летището; ii) потенциални клиенти, които разглеждат уебсайта на авиокомпанията, на който летището се рекламира, за полет до това летище с друга авиокомпания, която има полети до него; iii) друга авиокомпания, която да осъществява полети до това летище; и iv) търговски оператори (като вериги от магазини за продажба на дребно на летища).
- (234) Второ, рекламирането на уебсайта на Ryanair увеличава дела на входящите пътници. Съществува тенденция летищата да генерират почти половината от своите приходи от невъздухоплавателни дейности. От гледна точка на регионалното летище е много по-вероятно входящите пътници, които пристигат и после излитат от летището, да генерират приходи от невъздухоплавателни дейности за него, отколкото местните пътници, които го използват за полети до чуждестранни дестинации.
- (235) Трето, маркетингът и рекламирането на уебсайтовете на всички авиокомпани са се превърнали в обща практика. Уебсайтът на Ryanair има изключителна стойност като място за маркетинг за широк спектър от продукти и услуги, свързани с пътувания. За летищата се е превърнало в обичайна практика да извършват част от рекламата на своята търговска марка на уебсайтовете на авиокомпаниите. В този случай летище Alghero изглежда е закупило рекламни услуги не само от AMS, но и от Meridiana и Alitalia.
- (236) Четвърто, услугите на AMS са на цена, съответстваща на тяхната пазарна стойност. Редица частни клиенти, които не са летища и са от различни сектори, закупуват маркетингови услуги от AMS. На тези клиенти не се предлагат маршрути на Ryanair, при все това те се доволни да предоставят възнаграждение в замяна на услугите на AMS. Тези частни клиенти, действащи като инвеститори в условията на пазарна икономика, очевидно придават самостоятелна търговска стойност на услугите на AMS, както това става с публични и частни летища в целия Съюз. Тези частни съставителни данни сами по себе си би трябвало да са достатъчни, за да се докаже, че цените на AMS са реални пазарни цени.
- iii) Относно финансирането на So.Ge.A.AL от Сардиния
- (237) Комисията разглежда So.Ge.A.AL просто като канал, чрез който регионалното финансиране е било насочвано към Ryanair/AMS, за да се използва привидно за маркетингови цели. Според AMS обаче Комисията не привежда доказателства за това, че So.Ge.A.AL не е имало свобода по отношение на използването на средствата, предоставени от RAS, и следователно не е можело да ги използва за други цели.
- (238) So.Ge.A.AL изглежда е заплащало фиксирана концесионна такса на държавата и не е поделяло приходите си с държавата. Собственикът на So.Ge.A.AL — RAS, е имал пряк интерес от повишаване на дългосрочната рентабилност на So.Ge.A.AL, например подкрепяйки финансово неговите маркетингови усилия за подобряване на имиджа на търговската му марка. Подобно поведение би било в съответствие с теста за оператор в условията на пазарна икономика и би облагодетелствало RAS.
- (239) AMS добавя, че е възможно част от финансирането за So.Ge.A.AL да се разглежда като компенсация за предоставянето на УОИИ. Летище Alghero спомага за предоставянето на въздухоплавателни услуги в регион, който е изолиран и трудно достъпен по друг начин.

iv. Заключение

- (240) AMS заключава, че не е бил получател на държавна помощ и че So.Ge.A.AL и RAS са действали по отношение на AMS в съответствие с ПОУПИ.

### 10.3. МНЕНИЯ НА UNIONCAMERE

- (241) Unioncamere подчертава, без да поставя под въпрос понятието за стопанска дейност в съдебната практика на Съда на Европейския съюз, че дейност, която е стопанска сама по себе си, не може винаги да се счита за осъществявана на даден пазар, в смисъл че подобна дейност е или реалистично може да се осъществява в конкуренция с други оператори.
- (242) Unioncamere приема, че при подобни обстоятелства частен инвеститор вероятно не би предприел разглежданите мерки в полза на летището. Все пак Комисията следва да вземе под внимание факта, че публичната инвестиция в летище често е мотивирана от съображения, които не са подобни на съображенията на частен инвеститор. Публичните инвеститори имат очаквания, които се различават от тези, свързани с рентабилността на инвестицията, и същевременно имат цели от по-общ характер, като например защита на икономическото и регионалното развитие. Макар че приема, че въз основа на съдебната практика на Съда подобни съображения не могат да бъдат взети предвид за целите на анализа на ПОУПИ, Unioncamere приема, че публичното финансиране на летище Alghero няма за цел да поддържа в жизнеспособно състояние предприятието, което иначе не би било конкурентоспособно, а по-скоро да подкрепя регионалното развитие. Предвид специфичните географски условия на Сардиния наличието на специализирано летище е приоритет за публичните органи.
- (243) Unioncamere заключава, че Комисията следва да приложи ПОУПИ, като вземе под внимание целта на мярката за подкрепа на регионалното и икономическото развитие, „с други думи следва да разглежда мерките като предприети при упражняването на публични правомощия“.
- (244) Unioncamere счита, че съвместимостта на оценяваните мерките в полза на So.Ge.A.AL следва да се оценява съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

### 11. МНЕНИЯ НА ИТАЛИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (245) Италия изрази мнение само по становищата на Ryanair и Unioncamere.

#### 11.1. ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА RYANAIR

- (246) Що се касае до мерките в полза на летище Alghero, Италия изразява мнение, че летището функционира в отдалечен регион и поради това „не може да бъде изключено“ възлагане на всеобхватна задача за предоставяне на УООИ.
- (247) Италия поддържа твърдението на Ryanair, че по-малките летища нямат друг избор освен да инвестират в своя имидж, за да си осигурят перспективи за жизнеспособност. В този смисъл рекламирането на уебсайтовете на нискотарифни компании е обща практика. Италия подчертава също така, че летището е получавало подобни услуги от други авиокомпании, като Germanwings, Volare, Meridiana и Alitalia.
- (248) Италия потвърждава, че услугите на AMS са на пазарни цени. Цените са налични на уебсайта на AMS и нивата, прилагани по отношение на So.Ge.A.AL, са били в съответствие с публикуваните.
- (249) Италия заключава, че AMS не се е възползвало от държавна помощ и че So.Ge.A.AL и RAS са действали в съответствие с ПОУПИ.

#### 11.2. ОТНОСНО МНЕНИЕТО НА UNIONCAMERE

- (250) Италия се съгласява, че публичните инвестиции в летища често са оправдани от съображения, които не са сходни със съображенията на частен инвеститор, тъй като публичните инвеститори имат цели от по-общ характер, като например икономическото и регионалното развитие.



## 12. ОЦЕНКА

### 12.1. МЕРКИ В ПОЛЗА НА SO.GE.A.AL

#### 12.1.1. Наличие на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора

- (251) 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“.
- (252) Критериите, определени в член 107, параграф 1 от Договора, са кумулативни. Следователно с цел установяване дали разследваните мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС трябва да бъдат изпълнени всички условия, посочени в съображение 251. А именно финансовата подкрепа следва:
- а) да бъде предоставена от държава или чрез държавни ресурси;
  - б) да поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки;
  - в) да нарушава или заплашва да нарушат конкуренцията; и
  - г) да засяга търговията между държавите членки.

#### 12.1.1.1. Стопанска дейност и понятие за предприятие

- (253) Съгласно установената съдебна практика Комисията трябва първо да установи дали So.Ge.A.AL е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Понятието за предприятие обхваща всеки субект, осъществяващ стопанска дейност, независимо от неговия правен статут и начин на финансиране<sup>(55)</sup>. Всяка дейност, състояща се в предлагане на стоки или услуги на даден пазар, представлява стопанска дейност.
- (254) В своето решение по делото Leipzig-Halle airport Съдът потвърждава, че експлоатацията на летище за търговски цели и изграждането на летищна инфраструктура представляват стопанска дейност<sup>(56)</sup>. След като летищен оператор започне да осъществява стопански дейности чрез предлагане на летищни услуги срещу заплащане, независимо от неговия правен статут или начин на финансиране, той представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, поради което правилата на Договора в областта на държавната помощ могат да се прилагат по отношение на предимства, предоставяни на този летищен оператор от държавата или чрез държавни ресурси<sup>(57)</sup>.
- (255) Комисията припомня, че постепенното развитие на пазарните сили в летищния сектор не позволява да се определи точна дата, от която изграждането и експлоатацията на летище следва да се счита за стопанска дейност. Европейските съдилища обаче признаха промените в естеството на летищните дейности и в своето решение по делото Leipzig-Halle airport Общият съд постанови, че считано от датата на решението по делото Aéroports de Paris (12 декември 2000 г.), прилагането на правилата за държавна помощ към финансирането на летищна инфраструктура вече не може да се изключва. Следователно от 12 декември 2000 г. нататък изграждането и експлоатацията на летищна инфраструктура трябва да се счита за дейност, която попада в обхвата на контрола върху държавната помощ. И обратно, Комисията вече не може да оспорва въз основа на правилата за държавна помощ мерките за финансиране, приведени в действие за летищните оператори преди 12 декември 2000 г.<sup>(58)</sup>
- (256) Следователно Комисията счита, че след 12 декември 2000 г. So.Ge.A.AL е осъществявало стопанска дейност и че то представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Вследствие на това в изложеното по-долу Комисията оценява определянето като държавна помощ и — за онези мерки, които се определят като държавна помощ — съвместимостта с вътрешния пазар на мерките, приведени в действие след 12 декември 2000 г. Въпреки това Комисията няма да поставя под въпрос мерки, които са били одобрени преди 12 декември 2000 г., и затова не е необходимо да оценява тези мерки в настоящото решение.

<sup>(55)</sup> Решение от 23 април 1991 г. по дело C-41/90, Höfner и Elser, Recueil, стр. I-1979, точка 21, решение от 17 февруари 1993 г. по дело C-160/91, Poucet/AGV и Pistre/Cancave, Recueil, стр. I-637, точка 17; решение от 18 юни 1998 г. по дело C-35/96, Комисия/Италианска република, Recueil, стр. I-3851, точка 36.

<sup>(56)</sup> Решение от 19 декември 2012 г. по дело C-288/11 P, Mitteldeutsche Flughafen и Flughafen Leipzig-Halle/Комисия, ECLI:EU:C:2012:821; вж. също решението от 12 декември 2000 г. по дело T-128/98, Aéroports de Paris/Комисия, Recueil, стр. II-3929, потвърдено с решение от 21 февруари 2002 г. по дело C-82/01 P, Aéroports de Paris/Комисия, Recueil, стр. I-9297 и решение от 17 декември 2008 г. по дело T-196/04, Ryanair/Комисия, Сборник, стр. II-3643.

<sup>(57)</sup> Решение от 17 февруари 1993 г. по съединени дела C-159/91 и C-160/91, Poucet/AGV и Pistre/Cancave, Recueil, стр. I-637.

<sup>(58)</sup> Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 29.

- (257) Италия е предоставила данни за капиталови разходи (включително финансиране на инфраструктура, оборудване и „съоръжения и строителни работи“), извършени преди 12 декември 2000 г. (вж. съображение 84). Въз основа на това Комисията заключава, че тя не разполага с правомощия да разглежда и поставя под въпрос сумата от 25 431 706,16 EUR, одобрена преди тази дата.

#### 12.1.1.2. Обхват на държавната политика

- (258) Докато So.Ge.A.AL трябва да се счита, че представлява предприятие по смисъла на член 101, параграф 1 от Договора поне от 12 декември 2000 г., трябва да бъде припомнено, че не всички дейности на летищния оператор са непременно със стопански характер <sup>(59)</sup>.
- (259) Съдът е постановил, че дейностите, които обикновено попадат в отговорностите на държавата при упражняването на нейните официални правомощия като публичен орган, нямат стопански характер и не попадат в обхвата на правилата за държавната помощ.
- (260) Следователно финансирането на дейности, попадащи в обхвата на държавната политика, или на инфраструктура, пряко свързана с тези дейности, по принцип не представлява държавна помощ <sup>(60)</sup>. Дейностите, упражнявани на летище, като управление на въздушното движение, полиция, огнеборци, митници и защита на гражданската авиация от неправомерни актове на посегателство и инвестициите в инфраструктурата и оборудването, необходими за извършването на тези дейности, по принцип се считат за дейности, които не са от стопанско естество <sup>(61)</sup>.
- (261) Публичното финансиране на нестопански дейности обаче не трябва да води до неоправдана дискриминация между авиокомпаниите и летищните оператори. В действителност съгласно установената съдебна практика предимство е налице, когато публичните органи облекчават предприятията от разходи, присъщи за техните стопански дейности <sup>(62)</sup>. Поради това, ако при дадена правна система е нормално авиокомпаниите или управляващите летища органи да поемат разходите за определени услуги, докато други авиокомпаниии или управляващи летища органи, предоставящи същите услуги от името на същите публични органи, не са задължени да поемат тези разходи, последните могат да се ползват с предимство дори и ако тези услуги се считат сами по себе си за неикономически <sup>(63)</sup>.
- (262) Както е посочено в съображение 49, в писмо от 10 юни 2014 г. Италия твърди, че So.Ge.A.AL извършва определени дейности, попадащи в обхвата на държавната политика. По-специално Италия заявява, че разходите (инвестиционни разходи или оперативни разходи), произтичащи от задължението на летищата да предоставят на ENAC и други местни публични субекти (Въздушна гранична полиция, Агенция „Митници“, Червения кръст, противопожарната служба, полицията) помещения на летището, както и поемането на административните разходи и разходите за поддръжка на тези помещения, трябва да се разглеждат като попадащи в обхвата на държавната политика. Това задължение е предвидено в националното законодателство и се прилага за всички летищни оператори в Италия. Според Италия общите оперативни разходи, направени от So.Ge.A.AL за поддържането на тези зони в периода 2000—2010 г., са възлизали на 2 776 073 EUR <sup>(64)</sup>.
- (263) Комисията е на мнение, че като цяло тези разходи могат да се считат за свързани с дейностите, които попадат в обхвата на държавната политика. Въпреки това в този случай Комисията отбелязва, че националното законодателство не предвижда право на компенсация за летищните оператори за извършените разходи във връзка с тези дейности. Поради това съгласно приложимата правна система италианските летища обикновено трябва сами да поемат съответните разходи. Следователно разходите, свързани с предоставянето и поддържането на пространства и помещения, необходими за изпълнението на дейностите, посочени в съображение 262, следва да се считат за обичайни оперативни разходи на летищните оператори <sup>(65)</sup>. Следователно оперативните разходи (посочени в съображение 48) и инвестиционните разходи (посочени в съображение 49), свързани с предоставянето и поддържането на помещения, предвидени за дейностите, посочени в съображение 262, не се определят като разходи в обхвата на държавната политика и финансирането на тези разходи от страна на публичните органи може да представлява държавна помощ за So.Ge.A.AL.

<sup>(59)</sup> Решение от 19 януари 1994 г. по дело C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Recueil, стр. I-43, Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 34.

<sup>(60)</sup> Решение на Комисията от 19 март 2003 г. по дело N 309/2002.

<sup>(61)</sup> Вж. по-специално решението от 19 януари 1994 г. по дело C-364/92, SAT Fluggesellschaft/Eurocontrol, Recueil, стр. I-43, точка 30 и решението от 26 март 2009 г. по дело C-113/07 P, Selex Sistemi Integrati/Комисия, Сборник, стр. I-2207, точка 71; Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 35.

<sup>(62)</sup> Вж. решението от 3 март 2005 г. по дело C-172/03, Wolfgang Heiser/Finanzamt Innsbruck, Recueil, стр. I-01627, точка 36 и цитираната в него съдебна практика.

<sup>(63)</sup> Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 37.

<sup>(64)</sup> Писмо на Италия от 10 юни 2014 г., приложение 22.

<sup>(65)</sup> Вж. Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 37.

## 12.1.1.3. Държавни ресурси и приписване на държавата

- (264) Както Съдът постанови в решението си по делото Stardust Marine, понятието за държавна помощ се прилага за всяко предимство, предоставено чрез държавни ресурси от самата държава или чрез посреднически орган, действащ по силата на предоставени му правомощия <sup>(66)</sup>. Ресурсите на вътредържавни структури (децентрализирани, федерални, регионални, местни или други) за целите на прилагането на член 107 от Договора са държавни ресурси <sup>(67)</sup>. Освен това мерките, взети от такива субекти, независимо от правния им статут и наименование, попадат по същия начин както мерките, предприети от централния орган, в приложното поле на член 107 <sup>(68)</sup>.
- (265) В този случай субсидиите от RAS за „съоръжения и строителни работи“ (мярка 2) са били предоставени на So.Ge.A.AL пряко от регионалния бюджет и следователно се считат за държавни ресурси и могат да се припишат на държавата. По същия начин съфинансирането от страна на държавата на летищната инфраструктура и от страна на RAS на оборудването на летище Alghero (мярка 3) е предоставено пряко чрез държавни средства.
- (266) Що се отнася до петте вливания на капитал, осъществени през периода 2000—2010 г., на обща стойност от 31 086 398 EUR (мярка 1), тъй като са били извършени и следователно финансирани от публичните акционери на So.Ge.A.AL, а именно Търговската камара на Сасари, провинция Сасари, община Сасари, община Алгеро, RAS и SFIRS, те би трябвало да се разглеждат като финансирани с държавни средства.
- (267) Отделно трябва да се проучи въпросът дали тези трансфери на държавни средства също могат да се припишат на държавата. Решенията, взети от Търговската камара на Сасари, провинция Сасари, община Сасари, община Алгеро и RAS — като държавни органи или местни автономни публични органи, регулирани от публичното право, в което се считат за част от публичната администрация и на които се възлагат задачи на държавната политика (като Търговската камара на Сасари) — могат да бъдат приписани на държавата.
- (268) Що се отнася до SFIRS, според установената съдебна практика възможността за приписване на държавата на мярката, предприета от публично предприятие, може да се установи чрез „устройствени“ или „структурни“ показатели или чрез индикации, че държавата е участвала или е малко вероятно да е отсъствала при вземането на решението, довело до конкретната мярка. Съдът е установил неизчерпателен набор от възможни показатели, имащи отношение към въпроса за приписване на държавата, като например <sup>(69)</sup>:
- фактът, че предприятието, чрез посредничеството на което е отпусната помощта, е трябвало да вземе предвид директивите, издадени от правителствени органи;
  - интегрирането на публичното предприятие в структурите на публичната администрация;
  - естеството на дейностите на предприятието и упражняването им на пазара при нормални условия на конкуренция с частни оператори;
  - правният статут на предприятието (публично право или общо дружествено право);
  - интензивността на надзора, упражняван от публичните органи над управлението на предприятието; и
  - всеки друг показател, сочещ в съответния случай намеса на публичните органи или малката вероятност за липса на намеса при приемането на мярка, с оглед и на обхвата на същата, на нейното съдържание или на включените в нея условия.
- (269) Разследването в този случай потвърждава първоначалната оценка на Комисията, че вливанията на капитал трябва да се считат за следствие от действия, приписвани на държавата, и че SFIRS не се е ангажирало с разследваните вливания на капитал само от съображения за максимално увеличаване на печалбата.
- (270) SFIRS е създадено като инвестиционно дружество на RAS със задачата да изготви планове и да очертае насоки по отношение на икономическото и социалното развитие на региона. Основната цел на SFIRS следователно не е да увеличи до максимум печалбата, а по-скоро да действа като инструмент на RAS за насърчване на икономическото развитие на Сардиния. Също така на събрание на акционерите на So.Ge.A.AL, проведено на 30 април 2004 г., представителят на RAS не е отчетел оперативната загуба, отчетена от летищния оператор през 2003 г., с оглед на

<sup>(66)</sup> Решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело C-482/99, Френска република/Комисия („Stardust Marine“), Recueil, стр. I-4397.

<sup>(67)</sup> Решение от 12 май 2011 г. по съединени дела T-267/08 и T-279/08, Nord-Pas-de-Calais, Сборник, стр. II-1999, точка 108.

<sup>(68)</sup> Решение на Съда от 6 март 2002 г. по съединени дела T-127/99, T-129/99 и T-140/99, Diputación Foral de Álava и други/Комисия, Recueil, стр. II-1330, точка 142.

<sup>(69)</sup> Решение по делото Stardust Marine, цитирано по-горе.

„стратегическата роля, която летището изпълнява на регионално равнище“<sup>(70)</sup>. Това показва, че RAS придава особено значение на развитието на летището — цел, която е преследвал чрез своя инвестиционен инструмент SFIRS, заедно с другите публични акционери на So.Ge.A.AL. Освен това интервенцията на SFIRS е извършена едновременно с тази на другите публични акционери.

- (271) Поради това Комисията заключава, че вливанията на капитал включват държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата. Комисията също така отбелязва, че Италия не е оспорвала тази констатация по време на разследването.

#### 12.1.1.4. Икономическо предимство

- (272) По смисъла на член 107, параграф 1 от Договора предимство е всяка икономическа полза, която дадено предприятие не би получило при нормални пазарни условия, а именно в отсъствието на държавна намеса.<sup>(71)</sup> В това отношение финансирането на разходите, направени във връзка с разпоредбите за УОИИ, не предоставя икономическо предимство на получателя до такава степен, че да се спазят условията, определени от Съда по делото Altmark<sup>(72)</sup> (вж. съображения 273—278). Единствено въздействието на мярката върху предприятието е от значение, а не причината или целта на държавната намеса<sup>(73)</sup>. В изложеното по-долу Комисията първо преценява дали разглежданите мерки (мерки 1, 2 и 3) отговарят на условията по делото Altmark, и второ анализира дали те са били предоставени при нормални пазарни условия в съответствие с ПОУПИ.

##### 12.1.1.4.1. Неспазване на критериите по делото Altmark

- (273) По време на разследването So.Ge.A.AL заяви, че му е възложено предоставянето на УОИИ. So.Ge.A.AL твърди, че е изпълнявало задължения за обществена услуга (ЗОУ), залегнали в Споразумението (вж. съображения 173—176).
- (274) От друга страна в своите становище относно решението от 2012 г. Италия не твърди, че цялостното управление на летището или на част от дейностите му могат да бъдат определени като УОИИ и че следователно разглежданите мерки ще представляват компенсация за изпълнението на ЗОУ. В отговор на становищата, представени в хода на разследването от Ryanair, Италия просто потвърди, че „не е изключено летищният оператор да е предоставял обществена услуга“ (вж. съображение 246). По-късно в процедурата по разследване, в отговор на искане за информация от Комисията, Италия — от името на RAS — заяви, че So.Ge.A.AL в действителност е предоставяло УОИИ, които са му възложени:
- а) по отношение на управлението на летището чрез различни конвенции, подписани между So.Ge.A.AL и държавата;
  - б) по отношение на летищната инфраструктура чрез различни актове, определящи неговото финансиране с публични средства.
- (275) В случай на предприятия, на които е възложено предоставянето на УОИИ, за да се направи заключение дали оценяваните мерки представляват предимство по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, Комисията трябва да провери спазването на условията, определени от Съда в решението му по делото Altmark. Тези условия могат да бъдат обобщени, както следва:
- а) предприятието получател трябва действително да е натоварено с изпълнението на задължения за обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени (Altmark 1);
  - б) параметрите, въз основа на които е изчислена компенсацията, трябва да бъдат предварително установени по обективен и прозрачен начин (Altmark 2);
  - в) компенсацията не може да надвишава необходимото за покриване на всички или част от възникналите разходи при изпълнение на общественото задължение, вземайки предвид съответните приходи и приемлива печалба от изпълнението на тези задължения (Altmark 3);

<sup>(70)</sup> Писмо на Италия от 18 февруари 2014 г., приложение 17.

<sup>(71)</sup> Решение от 11 юли 1996 г. по дело C-39/94, Syndicat français de l'Express international (SFEI) и други /La Poste и други, Recueil, стр. I-3547, точка 60 и решение от 29 април 1999 г. по дело C-342/96, Кралство Испания/Комисия на Европейските общности, Recueil, стр. I-2459, точка 41.

<sup>(72)</sup> Решение по делото Altmark, цитирано по-горе.

<sup>(73)</sup> Решение от 2 юли 1974 г. по дело 173/73, Италианска република/Комисия на Европейските общности, Recueil, стр. 709, точка 13.

- г) когато задачата за УОИИ не е била възложена на падено предприятие посредством процедура за обществена поръчка, необходимото ниво на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно средно предприятие, добре ръководено и оборудвано със съответните средства за изпълнение на необходимите изисквания за предоставяне на обществена услуга, би направило при изпълнение на тези задължения, като се отчитат съответните приходи, както и една разумна печалба във връзка с изпълнение на тези задължения (Altmark 4).
- (276) На първо място Комисията оценява спазването на критерия Altmark 2. Като се има предвид, че критериите от делото Altmark трябва да бъдат спазени кумулативно, неспазването на което и да било от тези условия ще доведе до заключението, че наличието на предимство не може да се изключи въз основа на тази проверка дори и ако услугите, предоставяни от So.Ge.A.AL, се определят като УОИИ.
- (277) В този случай параметрите за изчисляване на компенсацията за летищния оператор за предоставянето на УОИИ не са били установени предварително. Всъщност в Споразумението няма изрично позоваване на каквато и да било компенсация, предоставяна от държавата на летищния оператор за предоставянето на летищни услуги. Това само по себе е достатъчно, за да се заключи, че критерият Altmark 2 не е изпълнен в този случай.
- (278) С оглед на това, че и четирите условия по делото Altmark не са кумулативно спазени в този случай, Комисията достига до заключение, че наличието на предимство не може да се изключи въз основа на тази проверка дори и ако услугите, предоставяни от So.Ge.A.AL, са отговаряли на условията за УОИИ.

#### 12.1.1.4.2. Съответствие с ПОУПИ

- (279) Комисията освен това припомня, че „капитал, който държавата предоставя на едно предприятие пряко или непряко при условия, които отговарят на нормалните пазарни условия, не следва да се разглежда като държавна помощ“<sup>(74)</sup>.
- (280) В настоящия случай, за да определи дали публичното финансиране на летище Alghero предоставя на So.Ge.A.AL предимство, което то не би получило при нормални пазарни условия, Комисията трябва да сравни поведението на публичните органи, предоставили въпросното финансиране, с това на инвеститор в условията на пазарна икономика, който се ръководи от перспективи за рентабилност<sup>(75)</sup>.
- (281) В оценката не следва да се вземат под внимание положителните отражения върху икономиката на региона, в който е разположено летището, освен тези, които засягат печалбите, очаквани от публичните субекти, предоставящи мерките. Действително Съдът е пояснил, че уместният въпрос за прилагането на ПОУПИ е дали „при подобни обстоятелства един частен акционер, взимайки предвид прогнозираните възможности за реализиране на печалба и пренебрегвайки всякакви социални, секторни и свързани с регионалната политика съображения, би предоставил въпросния капитал“<sup>(76)</sup>.
- (282) В своето решение по делото Stardust Marine Съдът постанови, че „[...] за да се установи дали държавата е действала като далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация“<sup>(77)</sup>.
- (283) Освен това в своето решение по делото EDF Съдът постанови, че „[...] икономически оценки, направени след предоставяне на посоченото предимство, установяване впоследствие на реалната рентабилност на направената от съответната държава членка инвестиция или по-късни обосновки на избора на действително възприетия способ не са достатъчни, за да се докаже, че тази държава членка е взела в качеството си на акционер такова решение предварително или едновременно с предоставянето на предимството“<sup>(78)</sup>.
- (284) Следователно, за да бъде в състояние да приложи ПОУПИ, Комисията трябва да оцени фактите спрямо момента, когато е взето всяко решение за предоставяне на публични средства на So.Ge.A.AL. Също така Комисията следва по принцип да извърши оценката си за ориентирания към печалбата характер на инвестиционните решения въз основа на информацията и предположенията, с които са разполагали публичните органи по времето, когато са

<sup>(74)</sup> Решение по делото Stardust Marine, цитирано по-горе, точка 69.

<sup>(75)</sup> Решение от 21 март 1991 г. по дело C-305/89, Италия/Комисия (решението Alfa Romeo), Recueil, стр. I-1603, точка 23; решение от 12 декември 2000 г. по дело T-296/97, Alitalia/Комисия, Recueil, стр. II-3871, точка 84.

<sup>(76)</sup> Решение от 10 юли 1986 г. по дело C-40/85, Белгия/Комисия, Recueil, стр. I-2321.

<sup>(77)</sup> Решение по делото Stardust Marine, цитирано по-горе, точка 71.

<sup>(78)</sup> Решение от 5 юни 2012 г. по дело C-124/10 P, Европейска комисия/Électricité de France (EDF), ECLI:EU:C:2012:318, точка 85.

взети решенията за предоставяне на финансиране на So.Ge.A.AL. В точка 63 от Насоките за въздухоплаването се предвижда, че може да се счита, че споразуменията, сключени между авиокомпания и летище, отговарят на теста за оператор в условията на пазарна икономика, когато постепенно допринасят от *ex ante* гледна точка за рентабилността на летището. Въпреки че този критерий отразява логиката на теста за оператор в условията на пазарна икономика, той е формулиран сравнително наскоро и се отнася по-скоро до отделни договорености, отколкото към пълната дейност, какъвто по-често е случаят, когато се прилага този тест. Ето защо Комисията признава, че може да е трудно за съответната държава членка и за съответните оператори да предоставят напълно съгласувани доказателства във връзка със споразумения, сключени преди много години, и тя ще вземе това предвид при прилагането на въпросния критерий в настоящия случай.

i) Финансиране на летищна инфраструктура (включително „съоръжения и строителни работи“) и оборудване

- (285) Както беше посочено в съображение 81, в оценката, направена в това решение, Комисията анализира субсидиите за инфраструктура и оборудване (мярка 3) и финансирането на „съоръжения и строителни работи“ (мярка 2) заедно като поредица от мерки за финансиране на създаването и подобряването на инфраструктура и оборудване.
- (286) Разходите, свързани със строителството и експлоатацията, включително инвестиционните разходи, обикновено се поемат от летищния оператор, така че покриването на част от тези разходи го освобождава от тежестта, която обикновено той би трябвало да поеме.
- (287) Следва да се определи дали, когато са предоставяли безвъзмездни средства за инвестиции с цел финансиране на инфраструктура, оборудване, съоръжения и строителни работи на летище Alghero, публичните органи биха могли основателно да очакват възвръщаемост на инвестицията под някаква форма и в степен, която би направила техните инвестиции рентабилни за тях.
- (288) Италия не заяви изрично, че предоставянето на безвъзмездните средства за инвестиции отговаря на ПОУПИ. Италия не представи и бизнес план с изчисления за очакваната рентабилност на безвъзмездните средства за инвестиции — нито предварително изготвен, нито възпроизведен въз основа на наличната информация и предвидимите тенденции по това време.
- (289) По отношение на безвъзмездните средства, предоставени от държавата, следва да се отбележи, че в замяна на правото да управлява летищната инфраструктура So.Ge.A.AL заплаща концесионна такса на държавата. Италия заяви, че концесионните такси, дължими от летищните оператори, са определяни според обемите на трафика и следователно нямат за цел да възстановят инвестициите на държавата в летищна инфраструктура. Няма индикации, че когато е финансирала някои инвестиции в летище Alghero, държавата е можела да очаква увеличаване на трафика и свързано с това увеличаване на концесионните такси, което би било в достатъчен размер, за да направи разходите ѝ рентабилни.
- (290) Комисията счита, че предвид присъщата и значителна несигурност, свързана с инфраструктурните проекти, безвъзмездните средства за инвестиции, предоставяни от държавата, не съответстват на вида анализ, който благороден инвеститор би направил за подобни проекти. Тъй като няма индикации, че е имало очаквания за нормална възвръщаемост от въпросното финансиране, Комисията счита, че финансирането, предоставено от държавата след 12 декември 2000 г., не съответства на ПОУПИ и е предоставило предимство на летищния оператор.
- (291) И публичното финансиране за оборудване не съответства на ПОУПИ, тъй като не е имало нито предварителен бизнес план, нито анализ на чувствителността на всяко от основните предположения за рентабилност, показващи каква финансова възвръщаемост би могло основателно да очаква RAS от инвестиционните субсидии, предоставени на So.Ge.A.AL. Дори не е ясно, че RAS би могъл да очаква някаква възвръщаемост, тъй като за разлика от държавата регионът не получава концесионна такса от So.Ge.A.AL.
- (292) Освен това, дори ако се предположи, че дивидентите, които може да получи, и потенциалното повишаване на стойността на дяловете, притежавани в So.Ge.A.AL в качеството му на основен акционер в него, биха могли да се разглеждат като възможен източник на финансова възвръщаемост, която може да се вземе предвид при прилагането на ПОУПИ в този контекст <sup>(79)</sup>, е достатъчно да се отбележи, че So.Ge.A.AL е натрупало значителни

<sup>(79)</sup> Комисията не е окончателно становище по тази точка в своето решение.

загуби през всяка от годините през разследвания период (започващ през 2000 г.). Следователно нито държавата, нито RAS биха могли основателно да очакват, че тяхното финансиране за инфраструктура или оборудване на летище Alghero през този период ще подобри финансовото положение на So.Ge.A.AL до степен, че последното би изплащало достатъчно дивиденди, или че стойността на акциите на So.Ge.A.AL би се повишила в резултат на това финансиране в такава степен, че да направи публичното финансиране „рентабилно“. Нито Италия, нито третите страни са представили данни, които биха подсказали, че това е така в случая.

- (293) Следователно мярка 2 и мярка 3 не съответстват на ПОУПИ и са предоставили икономическо предимство на So.Ge.A.AL.

ii) Вливания на капитал в периода 2000—2010 г.

- (294) Италия и So.Ge.A.AL твърдят, че вливанията на капитал, извършени от публичните акционери в So.Ge.A.AL в периода 2000—2010 г., отговарят на ПОУПИ. Дори ако летищният оператор е отчитал последователно загуби от 2000 г. насам, би било основателно да се предполага, че дейността би имала възвръщаемост, по-специално с оглед на предстоящото предоставяне на So.Ge.A.AL на „пълна“ концесия. Когато са приемали всяка от въпросните мерки, публичните акционери е трябвало да действат като благоразумни инвеститори в условията на пазарна икономика.
- (295) Предвид факта, че по времето на вземане на решенията за вливания на капитал So.Ge.A.AL се е намирало в несигурно финансово положение, първоначалното становище на Комисията в решението от 2012 г. е било, че инвеститор в условията на пазарна икономика е щял да поиска изпълнението на план за възстановяване на жизнеспособността на дружеството. Комисията е счела, че частен инвеститор би влял свеж капитал в дружество, чийто капитал е намалал под изискваната по закон граница, както в случая с So.Ge.A.AL, ако инвеститорият би могъл да очаква, че дружеството ще възстанови своята жизнеспособност в разумен срок. Никакъв подобен план не е бил предоставен на Комисията по това време и както се обяснява в съображения 301—311, различните бизнес планове, изготвени от или за So.Ge.A.AL в периода, през който са били извършени вливанията на капитал, не представляват солидна основа, която акционери, водени от перспективите за рентабилност, биха счели за достатъчна, за да очакват разумна възвръщаемост.
- (296) В хода на разследването Италия предостави на Комисията няколко документа, за които твърди, че следва да се считат за бизнес планове, на които са се основавали решенията за рекапитализация на So.Ge.A.AL. Италия твърди също така, че от гледна точка на частен инвеститор компенсирането на загубите на So.Ge.A.AL би могло да бъде надлежно обосновано не само от наличието на стратегическа програма за реструктуриране с добри дългосрочни перспективи за печалба, но и от съображения, различни от чистата финансова рентабилност, по-специално по-обща цели от обществен интерес като регионално развитие. Бизнес плановете, представени от Италия, са подробно описани в съображения 59—75.
- (297) В това отношение мерките, приложени от държавата, RAS и SFIRS, те не са в съответствие с поведението на инвеститор в условията на пазарна икономика, воден от перспективи за рентабилност. През периода 2000—2010 г. държавата, RAS и SFIRS непрекъснато са предоставяли финансова подкрепа, необходима за поддържане на жизнеспособността на So.Ge.A.AL. Комисията счита, че финансовото положение на So.Ge.A.AL е било такова, че никой частен оператор не би покривал загубите в толкова продължителен период без надеждна и реалистична предварителна оценка, показваща, че би било по-ефективно от гледна точка на разходите да продължи да покрива загубите вместо да реструктурира дружеството.
- (298) Комисията не може да приеме и довода на Италия, че целите от обществен интерес следва да бъдат взети под внимание, когато се оценява бизнес обосновката на даден публичен инвеститор. Въз основа на установената съдебна практика, ако публичните акционери са действали като частен пазарен инвеститор, те не биха се водили от цели за обществен интерес и инвестицията би трябвало да е рентабилна сама по себе си.
- (299) Тъй като в хода на разследването So.Ge.A.AL твърди, че икономическата обосновка на мерките следва да се оценява отделно преди и след възлагането на пълна концесия през 2007 г., Комисията на свой ред оценява вливанията на капитал, осъществени в периодите 2000—2007 г. и 2008—2010 г.

## Вливания на капитал в периода 2000—2007 г.

- (300) So.Ge.A.AL заявява, че рекапитализациите, предприети преди 2007 г., са водени от необходимостта да се запази стопанската дейност на дружеството с оглед по-специално на предстоящото възлагане на пълна концесия. Въз основа на наличната информация по времето на вземане на решенията за вливане на капитал в дружеството перспективата за възлагането на пълна концесия е била от ключово значение за акционерите на So.Ge.A.AL.
- (301) В този смисъл Комисията счита, че бизнес плановете на So.Ge.A.AL не могат да се разглеждат като реалистична основа за прогнозиране на бъдещите резултати на дружеството в периода 2000—2010 г. В тези плановете на отделни места се споменава за вливанията на капитал, които биха били необходими за възстановяване на капитала в съответствие с правните изисквания. В допълнение те не съдържат никакви индикации за това, че по времето, когато са били вземани решения за разследваните вливания на капитал, публичните акционери в So.Ge.A.AL са очаквали, че дружеството ще възстанови своята жизнеспособност и че ще има възвръщаемост на инвестициите (под формата на изплатени дивиденди или повишаване на стойността на акциите в дружеството), които биха надвишили по размер капитала, инвестиран в него. Плановете не съдържат и анализ на алтернативни сценарии, които разумен частен инвеститор би изискал преди да предприеме подобни значителни вливания на капитал в дружеството.
- (302) Комисията отбелязва, че само един от документите, посочени от Италия като бизнес плановете, предхожда по дата решението за първото вливане на капитал. Въпреки че в бизнес плана от 1999 г. се посочва, че So.Ge.A.AL ще трябва да бъде рекапитализирано, в него не се предвижда оценка, която да показва, че за акционерите в дружеството ще бъде по ефективно от гледна точка на разходите да покрият загубите на летищния оператор вместо да приемат мерки за реструктуриране, насочени към повишаване на ефективността на летищния оператор в приемлив за частен инвеститор срок. Нещо повече, в бизнес плана от 1999 г. не се посочва, че So.Ge.A.AL ще стане рентабилно след вливанията на капитал.
- (303) В допълнение бизнес планът от 1999 г. се е основавал на предположението, че на So.Ge.A.AL ще бъде възложена пълна концесия през същата година. Комисията счита, че благоразумен частен инвеститор би преценил стратегията и би взел под внимание възможни алтернативи за реструктуриране, когато е станало очевидно, че възлагането на концесията ще се забави и че целта за възстановяване на рентабилността няма да бъде постигната.
- (304) Никакви мерки за реструктуриране на So.Ge.A.AL не са предложени и в плана на Roland Berger — единственият бизнес план, в който се оценява финансовото положение на So.Ge.A.AL при два сценария: „пълна“ спрямо „временна“ концесия. В плана на Roland Berger се заключава, че So.Ge.A.AL ще продължи да отчита загуби при сценария за временна концесия, без обаче да се предлагат никакви коригиращи мерки. Подобна липса на информация би разубедила всеки частен инвеститор от следване на въпросната стратегия, по-специално предвид липсата на всякаква сигурност по отношение на действителната дата на възлагане на пълна концесия на So.Ge.A.AL. Комисията също отбелязва, че планът на Roland Berger е считан като недостатъчно надежден от самото дружество So.Ge.A.AL (вж. съображение 57).
- (305) Бизнес планът от 2005 г. е изготвен с оглед на възлагането на пълна концесия. Въпреки че в него е предвидена прогноза за приходите и разходите за четиридесетгодишния срок на концесията за управление на летището въз основа на предположението, че концесията се възлага на So.Ge.A.AL през 2006 г., в плана не се предлагат мерки за преодоляване на слабостите на отчитащото по-ниски от очакваните резултати експлоатационно предприятие, което в плана на Roland Berger от 2004 г. е разгледано като представящо се под средното за сектора и за което са изразени очаквания, че ще продължи да генерира загуби в средносрочен план.
- (306) Въз основа на това Комисията счита, че никой от горепосочените плановете не представлява план, който благоразумен оператор в условията на пазарна икономика би разглеждал като надеждна основа за извършване на въпросните инвестиции.

## Вливания на капитал в периода 2008—2010 г.

- (307) При всички случаи частен инвеститор би преценил стратегията в бизнес плана от 2010 г., по-специално предвид факта, че по силата на член 14а от Споразумението концесията е трябвало да бъде оттеглена, ако So.Ge.A.AL не постигне жизнеспособност в рамките на четири години от влизането в сила на датата на концесията, а именно до 2011 г. В плана от 2010 г. обаче се прогнозира, че дружеството ще възстанови жизнеспособността си само година след 2011 г., т.е. през 2012 г., като се взема под внимание и предвидената за 2010 г. рекапитализация на дружеството.



- (308) Решението на акционерите да пропължат да покриват загубите на So.Ge.A.AL, без да е приложена програма за реструктуриране, дори когато икономическите резултати след възлагането на пълна концесия са показвали, че не е вероятен обрат по отношение на рентабилността в рамките на сроковете, наложени от Споразумението, не може да се счита за поведение на частен инвеститор.
- (309) Освен това So.Ge.A.AL заяви, че непредвидени събития са имали отрицателно въздействие върху неговите резултати след 2007 г., и посочи по-специално въздействието на икономическия спад върху неговия оборот, вследствие на който дружеството отчита 1,8 % спад в пътническият трафик. В допълнение So.Ge.A.AL заяви, че трафикът не се е развил според прогнозите поради забавянето при изпълнението на работите по летищната инфраструктура и поради факта, че ENAC не е преразгледал равнището на летищните такси.
- (310) Във връзка с това Комисията отбелязва, че Италия не е предоставила никакви механизми за оценка на въздействията на въпросните непредвидени събития. Няма никакви доказателства, че спадът в трафика от 1,8 % би могъл да бъде отдаден на икономическата криза.
- (311) Въз основа на това решенията за рекапитализация на So.Ge.A.AL не изглеждат да са се основавали на икономически оценки, сравними с тези, които при относими обстоятелства би направил разумен частен пазарен инвеститор в сходна ситуация преди да направи подобни инвестиции, за да определи тяхната бъдеща рентабилност.
- (312) Комисията отбелязва също така, че Италия и So.Ge.A.AL са потвърдили, че вливанията на капитал първоначално са били договорени така, че да бъдат спазени регулаторните изисквания. Комисията обаче счита, че спазването на регулаторните капиталови изисквания не може само по себе си да обоснове вливането от частен пазарен инвеститор на допълнителен капитал в дружеството. Инвеститорите често са задължени по закон да внасят допълнителен собствен капитал в дружества, чиято капиталова основа е подкопана от непрекъснати загуби до равнище, което е под предварително определено равнище. Частните инвеститори, изправени пред подобна ситуация, биха обмислили и всички други варианти — включително ликвидация или закриване на дейности<sup>(80)</sup> — и биха избрали този, който е най-изгоден във финансово отношение.
- (313) Вследствие на това Комисията заключава, че решенията за вливане на капитал в So.Ge.A.AL не отговарят на ПОУПИ и следователно са предоставили икономическо предимство на So.Ge.A.AL.

#### 12.1.1.5. Избирателност

- (314) За да попада в обхвата на член 107, параграф 1 от ДФЕС, държавната мярка трябва да поставя в по-благоприятно положение „определени предприятия или производството на някои стоки“. Следователно само онези мерки, поставящи в по-благоприятно положение определени предприятия и предоставящи предимство по избирателен начин, могат да се определят като държавна помощ.
- (315) По настоящото дело Комисията отбелязва, че мерки 1, 2 и 3 са предоставени само на So.Ge.A.AL и следователно са избирателни по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

#### 12.1.1.6. Засягане на търговията и нарушаване на конкуренцията

- (316) За да бъде определена като държавна помощ, дадена финансова мярка трябва да засяга търговията между държавите членки и да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията. При оценката си на тези две условия Комисията не е длъжна да установи действителното въздействие на помощта върху търговията между държавите членки и действителното нарушаване на конкуренцията, а само да провери дали тази помощ може с оглед на обстоятелствата да засегне търговията и да наруши конкуренцията<sup>(81)</sup>. Когато предоставена от държава членка помощ укрепва положението на едно предприятие в сравнение с други предприятия, които се конкурират в областта на търговията в рамките на Съюза, това предприятие трябва да се разглежда като засегнато от тази помощ.
- (317) Както е посочено в съображения 253—257, експлоатацията на дадено летище представлява стопанска дейност. Съществува конкуренция, от една страна, между летищата за привличане на авиокомпаниите и съответния въздушен трафик (пътнически и товарен) и от друга страна, между летищните оператори, които могат да се конкурират помежду си да им бъде възложено управлението на дадено летище. В това отношение Комисията подчертава, че особено по отношение на нискотарифните превозвачи и чартърните оператори летища, които не се намират в същите райони на обслужване и в различни държави членки, могат също така да бъдат в конкуренция помежду си за привличането на тези авиокомпаниите.

<sup>(80)</sup> Вж. Съобщението на Комисията до държавите членки (ОВ С 307, 31.11.1993 г., стр. 3), точка 36.

<sup>(81)</sup> Вж. например решението от 29 април 2004 г. по дело C-372/97, Италия/Комисия, Recueil, стр. I-3679, точка 44.

- (318) Както беше посочено в точка 40 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. и потвърдено в точка 45 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г., не е възможно дори малките летища да се изключат от обхвата на прилагане на член 107, параграф 1 от Договора на основание, че тяхното финансиране от публични органи не би могло да нарушава конкуренцията или да засяга търговията между държавите членки. Освен това в точка 45 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. изрично се посочва, че ако „относително малко предприятие получава публичното финансиране, не може автоматично да се изключи възможността търговията между държавите членки да бъде засегната“.
- (319) Понастоящем летище Alghero обслужва около 1,5 милиона пътници годишно. Бизнес планът за 2005 г., предоставен от Италия, предвижда броят на пътниците да се увеличава постоянно с 4,5 % до 2010 г., 2,6 % от 2011 г. до 2025 г. и 3,78 % за периода 2006—2025 г., до около 2 800 000 милиона пътници с приближаването на 2045 г. Освен това от 2000 г. насам летище Alghero обслужва редица международни дестинации. С оглед на тези факти следва да се приеме, че икономическото предимство, предоставено на So.Ge.A.AL чрез въпросните различни мерки, е нарушавало или е заплашвало да наруши конкуренцията и най-малкото е било в състояние да засегне търговията между държавите членки.

#### 12.1.1.7. Заключение относно наличието на помощ

- (320) Поради това Комисията счита, че вливанията на капитал и публичното финансиране за инфраструктура, включително „сържения и строителни работи“, и оборудване представляват помощ в полза на So.Ge.A.AL.

#### 12.1.2. Законосъобразност на помощта

- (321) В съответствие с член 108, параграф 3 от Договора държавите членки са длъжни да уведомяват Комисията за своите планове за предоставяне или изменение на дадена помощ и не могат да привеждат в действие предложените мерки преди постановяването на окончателно решение.
- (322) Всички въпросни мерки са били приведени в действие без да има разрешение от Комисията. Освен това въз основа на оценката в съображения 323—327 разследваните мерки за помощ в полза на So.Ge.A.AL не могат да се считат за освободени от изискването за уведомяване въз основа на Решението за УОИИ от 2005 г., приложимо за помощ, предоставена преди 31 януари 2012 г.
- (323) Решението за УОИИ от 2005 г. освобождава от изискването за уведомяване за държавна помощ под формата на компенсация за обществена услуга, предоставени на предприятия във връзка с УОИИ, които отговарят на условията, предвидени в него. По-конкретно Решението за УОИИ от 2005 г. обявява за съвместима държавна помощ под формата на компенсация за обществена услуга за летища: i) при които годишният трафик не надвишава 1 000 000 пътници, ii) с годишен оборот преди облагане с данъци през последните две финансови години, предшестващи годината на възлагане на УОИИ, под 100 млн. евро, които получават годишна компенсация на стойност под 30 млн. евро.
- (324) Решението за УОИИ от 2005 г. се прилага само за помощ под формата на компенсация за обществена услуга за истинска УОИИ. За да се ползват от освобождаване, компенсациите за обществени услуги за извършването на УОИИ трябва да отговарят на условията, посочени в членове 4, 5 и 6 от решението.
- (325) В член 4 от Решението за УОИИ от 2005 г. се изисква УОИИ да бъде възложена на съответното предприятие под формата на един или повече официални актове, определящи, наред с други неща, същността и продължителността на задълженията за предоставяне на обществена услуга, параметрите за изчисляване, контрол и преглед на компенсацията, както и необходимите мерки за избягване и възстановяване на свръхкомпенсация. В член 5 от Решението за УОИИ от 2005 г. се посочва, че стойността на компенсацията не трябва да надвишава това, което е необходимо за покриване на разходите, направени при изпълнение на задълженията за предоставяне на обществената услуга, като се отчитат съответните приходи и разумна печалба. И накрая, в член 6 от Решението за УОИИ от 2005 г. от държавите членки се изисква да извършват редовни проверки, за да се убедят, че предприятията не получават компенсация, които надвишават сумата, определена в съответствие с член 5.

- (326) Според Италия и So.Ge.A.AL по настоящото дело определението за УОИИ на управлението на летище Alghero следва да се изведе от Споразумението. В Споразумението обаче няма изрично определение на предполагаемото възлагане на УОИИ на So.Ge.A.AL, нито са определени правилата, уреждащи правото на So.Ge.A.AL на компенсация. Освен това So.Ge.A.AL не е предоставило на Комисията друг документ, в който да се очертава обхватът на предполагаемите ЗОУ, които е трябвало да изпълнява. Поради това Комисията счита, че предполагаемият акт за възлагане не е наложил истински ЗОУ на летищния оператор, нито е предвидил параметрите за изчисляване, контрол и преразглеждане на компенсацията, както и необходимите договорености за предотвратяване и възстановяване на всяка свързкакомпенсация. От това следва, че изискванията съгласно членове 4, 5 и 6 от Решението за УОИИ от 2005 г. във връзка със съдържанието на актовете за възлагане, не са изпълнени.
- (327) Комисията счита, че въз основа на това не може да се заключи, че помощта за So.Ge.A.AL е била освободена от изискването за уведомяване в съответствие с Решението за УОИИ от 2005 г.
- (328) Поради това Комисията заключава, че Италия не е спазила задължението за изчакване, предвидено в член 108, параграф 3 от Договора, и следователно разглежданите мерки представляват неправомерна държавна помощ.

### 12.1.3. Съвместимост на помощта

- (329) Като се има предвид, че мерки 1, 2 и 3 представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, тяхната съвместимост може да бъде оценена с оглед на изключенията, предвидени в параграфи 2 и 3 от същия член и в член 106, параграф 2 от Договора.

#### 12.1.3.1. Приложимост на насоките за въздухоплаването

- (330) В член 107, параграф 3 от ДФЕС се предвиждат някои изключения от общото правило, определено в член 107, параграф 1, че държавната помощ е несъвместима с вътрешния пазар. За въпросната помощ може да се направи оценка единствено въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, в който се предвижда, че: „помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес“, могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар.
- (331) Насоките за въздухоплаването от 2014 г. предоставят рамка за оценка на това дали помощта за летища може да бъде обявена за съвместима съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.
- (332) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията счита, че Известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразна държавна помощ<sup>(82)</sup> се прилага за неправомерна инвестиционна помощ за летища. Във връзка с това, ако неправомерната инвестиционна помощ е била отпусната преди 4 април 2014 г., Комисията ще приложи правилата за съвместимост, които са в сила към периода на отпускане на неправомерната инвестиционна помощ. В съответствие с това Комисията приложи принципите, съдържащи се в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. в случай на неправомерна инвестиционна помощ за летища, отпусната преди 4 април 2014 г. По отношение на неправомерна инвестиционна помощ, отпусната преди влизането в сила на Насоките за въздухоплаването от 2005 г., когато не са съществували критерии за съвместимост за инвестиционна помощ за летища, Комисията трябва да оцени съвместимостта, основавайки се пряко на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, и също като се съобрази с практиката си за вземане на решение. Във връзка с това Комисията счита, че за целите на оценката на съвместимостта на инвестиционната помощ, предоставена на So.Ge.A.AL преди влизането в сила на Насоките за въздухоплаването от 2005 г., критериите, определени в тези насоки, следва да се прилагат по аналогия.
- (333) В съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2014 г. Комисията счита, че разпоредбите на Известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на незаконосъобразната държавна помощ не следва да се прилагат за висящи дела за неправомерна оперативна помощ за летища, предоставена преди 4 април 2014 г. Вместо това Комисията приложи установените принципи в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. към всички случаи, отнасящи се до оперативна помощ за летища (висящи уведомления и неправомерна помощ), дори ако помощта е била предоставена преди 4 април 2014 г.

<sup>(82)</sup> ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22.

12.1.3.2. *Инвестиционна или оперативна помощ*

- (334) Съгласно точка 25, подточка 18 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. „инвестиционна помощ“ означава „помощ за финансирането на дълготрайни капиталови активи, по-конкретно за покриване на недостига на финансиране на капиталови разходи“. Съгласно точка 25, буква с) от Насоките инвестиционната помощ може да се отнася както до помощ под формата на авансово плащане (т.е. за покриване на първоначални инвестиционни разходи), така и до помощ под формата на периодични вноски (за покриване на капиталови разходи по отношение на годишната амортизация и разходите за финансиране).
- (335) „Оперативна помощ“ означава помощ за покриване на всички или на част от оперативните разходи на летище, определени като съответните разходи „по отношение предоставянето на летищни услуги, включително категории разходи като разходите за персонал, услугите, поверени на външен изпълнител, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наемите и администрацията, но от тях се изключват капиталовите разходи, подкрепата за търговска реализация и други стимули, предоставени на авиокомпаниите от летището, както и разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт“<sup>(83)</sup>.
- (336) В хода на разследването<sup>(84)</sup> Италия заяви, че публичното финансиране на инвестициите за летищна инфраструктура би могло да се оцени като цяло:
- а) като инвестиционна помощ на нивото на пълния размер на финансирането, предоставено на So.Ge.A.AL за покриване на инвестиционните разходи, или алтернативно;
  - б) като оперативна помощ, възлизаща на разликата между пазарна концесионна такса, ако има налична такава, и надлежно дължимата концесионна такса от летищния оператор срещу правото да управлява летището.
- (337) Италия заяви, че по настоящото дело въпросното публично финансиране не трябва да се определя като инвестиционна помощ за So.Ge.A.AL. Първо, това е така, тъй като държавата е запазила собствеността си върху въпросната инфраструктура, и второ, тъй като преди действителната дата на възлагане на пълната концесия през 2007 г., летищният оператор не е носил отговорност за инвестициите в инфраструктурата на летище Alghero, а по-скоро е действал от името на държавата за поддръжката на летищната инфраструктура.
- (338) С оглед на възприетата позиция от страна на Италия и на предвидените определения в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. може да се счита, че:
- а) вливанията на капитал след 12 декември 2006 г., използвани с цел покриване на годишни оперативни загуби на So.Ge.A.AL, представляват оперативна помощ в полза на So.Ge.A.AL;
  - б) държавното финансиране за инфраструктура, „съоръжения и строителни работи“ и оборудване до възлагането на пълната концесия през 2007 г. представлява оперативна помощ в полза на So.Ge.A.AL. Действително преди възлагането на концесията финансирането на инвестициите на летище Alghero не се е извършвало от So.Ge.A.AL, а от държавата като собственик на летището. Следователно държавното финансиране за инфраструктура, „съоръжения и строителни работи“ и оборудване не е освободило So.Ge.A.AL от инвестиционните разходи, които е трябвало да поеме по принцип. За да се действа съгласно ПОУПИ държавата е трябвало да поиска увеличаване на дължимата от So.Ge.A.AL концесионна такса, за да гарантира рентабилността на инвестициите си. Следователно помощта придобива формата на концесионна такса (което за оператор на летище като So.Ge.A.AL представлява оперативен разход), с по-ниска стойност, отколкото би следвало да бъде. Тъй като след възлагането на пълната концесия на управлението на летището инвестициите за инфраструктура попадат под отговорността на So.Ge.A.AL, публичното финансиране на подобни инвестиции представлява инвестиционна помощ. Въпреки това при всички обстоятелства в изложеното по-долу Комисията оцени съвместимостта с вътрешния пазар на финансирането на инфраструктурни инвестиции на летище Alghero: i) при допускане, че това би представлявало инвестиционна помощ (вж. съображения 339—367), както и ii) при допускане, че то би представлявало оперативна помощ (вж. съображения 368—374). Като част от оценката си по подточка ii) Комисията също така анализира съвместимостта с вътрешния пазар на вливанията на капитал (мярка 1), които очевидно представляват оперативна помощ.

12.1.3.3. *Съвместимост на помощта за инфраструктури и оборудване (мерки 2 и 3) при допускане, че тя представлява инвестиционна помощ*

- (339) На първо място Комисията отбелязва, че съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г. допустимите разходи за инвестиции за дадено летище трябва да се ограничават до изграждането на летищна инфраструктура и съоръжения (писти, терминали, стоянки, контролна кула) или оборудване, което пряко ги подпомага (пожарогасителни средства, оборудване за осигуряване на сигурност или безопасност). Допустимите разходи трябва да

<sup>(83)</sup> Точка 25, буква х) от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

<sup>(84)</sup> Писмо на Италия от 8 май 2014 г.

изключват разходи, които не са пряко свързани с основните дейности на летището, включително застрояването, финансирането, използването и отдаването под наем на земя и сгради, не само за офиси и складове, но също така за хотели и индустриални предприятия, разположени в границите на летището, както и магазини, ресторанти и паркинги.

- (340) В настоящия случай публичните средства са били насочени към финансирането на нов пътнически терминал, ремонта на стария терминал, модернизиранието на пистата за рулиране, разширяването на зоните за паркиране на въздухоплавателни средства, модернизиранието на пистата, въвеждането на системата за проверка на багажа и въвеждането на система за контрол на периметъра. Тези инвестиционни разходи са допустими за финансиране съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (341) Що се отнася до съвместимостта с вътрешния пазар на разследването публично финансиране, в съответствие с точка 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Комисията проучва по-специално дали:
- изграждането и експлоатацията на инфраструктурата изпълняват ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и т.н.);
  - инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел;
  - инфраструктурата има задоволителни средносрочни перспективи за използване, по-специално по отношение на използването на съществуващата инфраструктура;
  - всички потенциални потребители имат равнопоставен и недискриминиращ достъп до нея;
  - развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза.
- (342) В допълнение към изискването за съответствие със специфичните критерии за съвместимост, определени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г., държавната помощ за летища, както и всяка друга мярка за държавна помощ, следва да има стимулиращ ефект и да бъде необходима и пропорционална по отношение на преследваната законна цел, за да бъде обявена за съвместима<sup>(85)</sup>. Ето защо, в допълнение към критериите, посочени в съображение 341, Комисията направи оценка на стимулиращия ефект, както и на необходимостта и пропорционалността на въпросната помощ.
- Ясно определена цел от общ интерес
- (343) Оценяваните мерки имат за цел, наред с другото, да се финансира изграждането на нов терминал с капацитет от 2 000 000 пътници, тъй като старият терминал (с капацитет от 800 000 пътници) е бил претоварен още през 2003 г.<sup>(86)</sup>. Освен това инвестиционната помощ е била използвана за финансиране на редица мерки, спомогнали за адаптирането на летището към новите изисквания за безопасност и сигурност с оглед то да бъде поддържано в състояние на пълна експлоатационна годност.
- (344) Според Италия общата цел на финансирането на инфраструктурата на летище Alghero е била развитието на безопасна и жизнеспособна транспортна инфраструктура и регионална свързаност. Според Италия регионалните летища имат основна роля при насърчаването на достъпността на обслужваните райони и разглежданите инвестиции подобряват безопасността, сигурността и ефективността на летището, като същевременно допринасят за постигането на по-широки цели, свързани с регионалното развитие.
- (345) Освен това Италия подчертава, че средният БВП на глава от населението в Сардиния е много по-нисък от този в Италия, а процентът на безработицата е значително по-висок от средния за Италия. Например между 2003 и 2012 г. средният процент на безработицата в Сардиния е бил 13,3 % в сравнение със 7,9 % в Италия. Следователно всяко увеличение на трафика, произтичащо от развитието на инфраструктурата на летище Alghero, е вероятно да доведе до свързани с това социално-икономически ползи за Сардиния от гледна точка на икономическото и социалното сближаване, както и на развитието на острова.
- (346) Тези коментари са в съответствие със заключенията в доклада на Assiagasy, в който се признава, че развитието на сектора на въздушния транспорт в Сардиния е особено важно за регионалното развитие на областта. В доклада на Assiagasy се изтъква пример за възможния размер на положителните икономически ползи от развитието на авиационната инфраструктура в Сардиния. Според проучване, посочено в доклада на Assiagasy, развитието на въздухоплавателната инфраструктура на летище Cagliari (разположено в Сардиния) е довело до положителни икономически ефекти в размер на около 140 млн. евро годишно.

<sup>(85)</sup> Вж. например решението на Комисията по дело SA.34586 — Гърция/*Chania Airport Modernisation*, съображение 49.

<sup>(86)</sup> „Възстановяването“ на стария терминал, посочено в таблица 5 по-горе, се отнася за разширяването/строителството на новия терминал и следователно е включено в описанието на помощта за новия терминал.

- (347) Освен това единственият удобен вид транспорт до/от Сардиния е въздушният, в допълнение към фериботните услуги, които обаче са свързани със значително по-дълго време за пътуване. Например въпреки че Сардиния се обслужва от фериботни маршрути от Испания и от континентална Италия, средната продължителност на пътуването с ферибот надхвърля девет часа.
- (348) Следователно развитието на инфраструктурата на летище Alghero е било част от плановете на Сардиния за подобряване на свързаността чрез развитие на регионалните летища. В съответствие с това Комисията може да заключи, че публичното финансиране, предоставено за модернизиране на инфраструктурата на летище Alghero, отговаря на ясно определените цели за подобряване на безопасната и осъществимата транспортна инфраструктура и регионална достъпност. Следователно развитието на инфраструктурата на летище Alghero е било от общ интерес, тъй като инвестициите се очаквало да генерират положителни външни ефекти по отношение на икономическото и социалното развитие.
- ii) Необходимост и пропорционалност на инфраструктурата по отношение на определената цел
- (349) Инвестиционната помощ може да бъде обявена за съвместима само когато е необходима и пропорционална по отношение на определената цел от общ интерес. Такъв по-специално е случаят, когато инвестицията не представлява дублиране на съществуваща инфраструктура, която не се използва в достатъчна степен.
- (350) Държавната помощ за финансиране на инвестициите в летище Alghero е била необходима, за да се увеличи капацитетът на летището и по този начин да се гарантира неговата дългосрочна жизнеспособност. Преди да бъдат предприети инвестициите, капацитетът на летище Alghero е бил само 800 000 пътници. Летище Alghero е било изправено пред недостиг на капацитет през 2003 и 2004 г. и поради това инвестициите са били необходими, за да се създадат възможности летището да обработва по-голям пътничопоток. Освен това са били извършени известни подобрения, за да се спазят стандартите за безопасност, което е спомогнало за по-доброто използване на съществуващата летищна инфраструктура и по този начин е допринесло за регионалното развитие и свързаността на обслужвания от летището район.
- (351) Инвестициите са довели до увеличаване на капацитета на летището от 800 000 пътници през 2003 г. до 2 000 000 пътници през 2004 г. Към 2011 г. пътничопотокът на летището е достигнал около 70 % от неговия капацитет. Според Италия може да се предполага, че пътничопотокът би бил по-голям, ако не е била настъпила финансовата криза.
- (352) В доклада на Ecorys се признава, че развитието на туризма е наложило разширяването на капацитета на терминала на летище Alghero, за да бъде обезпечен прогнозираният ръст на трафика. Както се посочва по-горе, според доклада на Ecorys преди предприемането на инвестициите в летище Alghero развитието на туристическия сектор е било затруднено от липсата на международна свързаност. В действителност в бизнес плана на So.Ge.A.AL от 2004 г. се предвижда, че общият брой на пътниците на летището през 2008 г. ще се повиши с около 30 % спрямо нивата преди увеличаването на капацитета на летището през 2004 г. Това равнище на пътничопотока не би могло да бъде обезпечено без инвестициите.
- (353) Освен това новите инвестиции не са представлявали дублиране на съществуваща нерентабилна инфраструктура, тъй като трите най-близки летища не са разположени в същия обслужван район (вж. съображение 33). Въпреки че летище Alghero е едно от трите летища на остров Сардиния (заедно с Cagliari и Olbia), които обслужват търговски авиокompани, нито едно от другите две летища не е разположено в същия район на обслужване. Olbia и Cagliari са разположени съответно на 128 и 235 km от летище Alghero. В решението си от 2007 г. Комисията заключава, че летище Alghero не може да бъде заместено от другите две летища поради своето местоположение и характеристиките на транспортната мрежа в Сардиния. Следователно инвестициите не са представлявали дублиране на съществуваща нерентабилна инфраструктура.
- (354) Поради това Комисията може да заключи, че подкрепените инвестиции са били необходими и са пропорционални на целите за свързаност и регионално икономическо развитие, за чието подпомагане ефективно допринасят разглежданите мерки.
- iii) Средносрочни перспективи за използване, по-специално по отношение на използването на съществуваща инфраструктура
- (355) Инвестициите са позволили на летище Alghero да постигне съответствие с изискванията за летищна безопасност и да се адаптира към транспортните потребности на обслужвания от него район.

- (356) След възлагането на „пълна“ концесия за управление на летище Alghero So.Ge.A.AL е разгърнато инвестиционна програма за адаптиране на летищната инфраструктура и оборудване, за да се справи с ръста в броя на превозените пътници. Въз основа на бизнес плана от 2005 г. планираните за периода на концесията инвестиции в летище Alghero възлизат общо на 143,3 млн. евро <sup>(87)</sup>.
- (357) В бизнес плана на So.Ge.A.AL от 2004 г. се предвижда, че общият брой на пътниците на летище Alghero през 2008 г. ще се повиши с около 30 % спрямо нивата преди увеличаването на капацитета на летището през 2004 г. Това ниво на пътничопотока не би могло да бъде обезпечено без оценяваните в този случай инвестиции. Последващите развития общо взето потвърждават тези очаквания. В действителност So.Ge.A.AL е било в състояние да постигне значителен ръст в своя трафик в съответствие с очакванията на дружеството. Към 2011 г. пътничопотокът на летището е достигнал около 70 % от капацитета му. Според Италия пътничопотокът би бил по-голям, ако не е била настъпила финансовата криза.
- (358) Поради това Комисията заключава, че в средносрочен план модернизиранията инфраструктура е предложила добри перспективи за използване.
- iv) Равен и недискриминационен достъп до инфраструктурата
- (359) Според предоставената от Италия информация и независимо от всички обосновани ценови различия, прилагани в отделните споразумения с авиокомпаниите, инфраструктурата винаги е била общодостъпна за всички потенциални ползватели без дискриминация.
- v) Развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза
- (360) До 2005 г. Alghero е категоризирано като летище от категория D съгласно определението в точка 15 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. В Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се установява, че финансирането на летища от категория D е малко вероятно да нарушава конкуренцията или да оказва влияние върху търговията в степен, противоречаща на общия интерес. Въз основа на това в решението си от 2012 г. Комисията е счела, че преди 2005 г. помощта не е оказала влияние върху търговията в степен, противоречаща на общия интерес. Нито Италия, нито заинтересованите страни са оспорили това предварително заключение в хода на разследването.
- (361) Освен това в същия обслужван район няма друго летище. Както е посочено в съображение 33, най-близкото летище е разположено на повече от 120 km в регион, където пътните връзки са лоши, което подкрепя заключението, че от гледна точка на пътниците летище Alghero не може да бъде заместено в значителна степен от други летища в Сардиния.
- (362) Следователно Комисията заключава, че финансирането, предоставено за модернизиранията инфраструктурата (включително „съоръжения и строителни работи“) и оборудването на летище Alghero не е нарушило конкуренцията в степен, противоречаща на интересите на Съюза.
- vi) Стимулиращ ефект, необходимост от и пропорционалност на помощта
- (363) Комисията също така трябва да установи дали държавната помощ, предоставена на летище Alghero, е променила поведението на предприятието — получател на помощта, по такъв начин, че то да се ангажира с извършването на дейност, допринасяща за постигането на цел от обществен интерес, която: i) то не би осъществявало без помощта; или ii) би осъществявало по много по-ограничен или различен начин. Освен това помощта се счита за пропорционална само ако същият резултат не може да се постигне с по-малка помощ и по-малко нарушаване на конкуренцията. Това означава, че размерът и интензитетът на помощта трябва да бъдат ограничени до необходимия минимум, за да се осъществи дейността, за която е предназначена помощта.
- (364) В този случай безвъзмездните средства за инвестиции са свързани основно с модернизиранията стоянките, пистата за излитане и кацане и пистата за рулиране, както и на терминала. Дългите срокове за изплащане, свързани с инвестициите в инфраструктура, съчетани със значителните сложности и рискове, свързани с големите проекти, означават, че може да има трудности при привличането на частен капитал. По-малки летища като летище Alghero може да възникнат особени трудности при привличането на частен капитал на подходяща цена, за да могат да се осъществят необходимите инфраструктурни проекти.

<sup>(87)</sup> Както е установено в *Programma di Intervento „Investimenti“ of the Programma di sviluppo per l'affidamento della gestione quarantennale*, одобрена през септември 2005 г.

- (365) Според предоставената от Италия информация при липсата на помощ тези инвестиции не биха могли да се осъществят. Всъщност, с оглед на финансовото състояние на So.Ge.A.AL, което е трупало загуби в разследвания период 2000—2010 г. до степен, налагаща редица вливания на капитал от публичните органи, е ясно, че So.Ge.A.AL не е било в състояние да допринесе значително повече за финансирането на тези инвестиции, отколкото в действителност е допринесло, и не е имало никаква възможност да получи външно финансиране на пазара. Следователно може да се счита, че въпросните мерки за помощ са били необходими и пропорционални на нуждата от задоволяване на очакваното търсене на авиокомпаниите и пътниците в обслужвания район.
- (366) Поради това Комисията счита, че помощта е ограничена до необходимия минимум, за да се осъществи дейността, за която е предназначена помощта.

vii) Заключение

- (367) Комисията счита, че ако разглежданите мерки, които предвиждат публична подкрепа за инвестиции в инфраструктурата на летище Alghero, се разглеждат като инвестиционна помощ, те са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

12.1.3.4. *Съвместимост на помощта за So.Ge.A.AL (мерки 1, 2 и 3) при предположението, че тя представлява оперативна помощ*

- (368) Оперативни помощи, отпуснати преди влизането в сила на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., т.е. преди 4 април 2014 г., могат да бъдат обявени за съвместими, при условие че са изпълнени следните условия:
- а) принос за постигането на ясно определена цел от общ интерес: това условие е изпълнено, наред с другото, ако помощта засилва мобилността на гражданите на Съюза и свързаността на регионите или насърчава регионалното развитие <sup>(88)</sup>;
  - б) целесъобразност на държавната помощ като инструмент на политиката: държавите членки трябва да докажат, че помощта е подходяща за постигането на преследваната цел или за решаването на проблемите, за което е предназначена помощта <sup>(89)</sup>;
  - в) помощта следва да бъде насочена към ситуации, в които такава помощ може да доведе до съществено подобрение, каквото пазарът не може сам по себе си да осигури <sup>(90)</sup>;
  - г) наличие на стимулиращ ефект: това условие е изпълнено, ако има вероятност, че при липсата на оперативна помощ и като се има предвид евентуалното наличие на инвестиционна помощ и интензивността на трафика, равнището на стопанска дейност на съответното летище ще бъде значително понижено <sup>(91)</sup>;
  - д) пропорционалност на размера на помощта (ограничаване на помощта до необходимия минимум): за да бъде пропорционална, оперативната помощ на летищата трябва да бъде ограничена до минимума, необходим за осъществяване на подпомогнатата дейност <sup>(92)</sup>;
  - е) избягване на неоправдани отрицателни ефекти върху конкуренцията и търговията <sup>(93)</sup>.
- (369) Различните оперативни мерки, предоставени на So.Ge.A.AL, които включваха по-специално няколко вливания на капитал, са имали за цел да разрешат на дружеството да разполага с достатъчно капитал, за да продължи да функционира успешно, едновременно от икономическа и от правна гледна точка. По подобен начин решенията на публичните органи да финансират някои инвестиции без да изискват съответно увеличаване на концесионните такси, заплащани от So.Ge.A.AL, също са допринесли за поддържане на финансовата самостоятелност на дружеството, тъй като увеличаването на концесионните такси би означавало по-високи оперативни разходи, които впоследствие биха влошили финансовото състояние на предприятието. Следователно всички тези мерки са допринесли за поддържането и функционирането на летище Alghero. Предвид значението на летището по отношение на достъпа до региона и на регионалното икономическо развитие, както беше разяснено в съображения 343—348, Комисията счита, че оперативната помощ за So.Ge.A.AL е допринесла за постигането на цел от общ интерес.

<sup>(88)</sup> Точки 137 и 113 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

<sup>(89)</sup> Точки 137 и 120 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

<sup>(90)</sup> Точки 137 и 116 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

<sup>(91)</sup> Точки 137 и 124 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

<sup>(92)</sup> Точки 137 и 125 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

<sup>(93)</sup> Точки 137 и 131 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.



- (370) Тъй като летище Alghero е работило на загуба през разследвания период (вж. таблица 3), именно оперативната помощ е дала възможност на летището да продължи дейността си, като осигурява свързаност на регион Сардиния. Поради това Комисията счита, че оперативната помощ, предоставена на летище Alghero, е била подходящ инструмент за постигане на целта от общ интерес.
- (371) Що се отнася до необходимостта, в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се изисква оперативната помощ да доведе до съществено подобрене, каквото пазарът сам по себе си не може да осигури. Комисията счита, че случаят е такъв, тъй като при липса на въпросната помощ So.Ge.A.AL най-вероятно щеше да бъде принудено да напусне пазара, лишавайки по този начин Сардиния от транспортна инфраструктура, която играе значителна роля за неговата достъпност и развитие (туризма).
- (372) Освен това при липсата на тази помощ дейността на получателя на помощта би намалела значително, а може би щеше да бъде прекратена напълно. Разследваните мерки са били ограничени до необходимия минимум за покриване на загубите, за да се позволи на So.Ge.A.AL да съблюдава капиталовите изисквания и да продължи да функционира успешно. Предприемането на подобни мерки е било необходимо с цел предприятието да остане финансово самостоятелно, дори и след като ефектите от всички други видове разследвана (оперативна и инвестиционна) помощ се вземат под внимание. Поради това Комисията достига до заключението, че цялата оперативна помощ за So.Ge.A.AL е била необходима и ограничена до необходимия минимум, за да се осъществи дейността, за която е предназначена помощта.
- (373) Както беше посочено по-горе, в същия обслужван район няма друго летище. Освен това Италия потвърди, че на всички авиокомпании е осигурен достъп до летищната инфраструктура при недискриминационни условия.
- (374) Въз основа на това Комисията заключава, че условията за съвместимост, определени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., са спазени, и поради това мерките са съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в).

## 12.2. МЕРКИ В ПОЛЗА НА АВИОКОМПАНИИТЕ, ОСЪЩЕСТВЯВАЩИ ДЕЙНОСТ НА ЛЕТИЩЕТО

### 12.2.1. Наличие на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора

- (375) В настоящия раздел Комисията оценява дали различните споразумения между So.Ge.A.AL и няколко авиокомпании, които попадат в обхвата на разследването, представляват държавна помощ за съответните авиокомпании по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

#### 12.2.1.1. Държавни ресурси и приписване на отговорност на държавата

- (376) Каквото и да било икономическо предимство, свързано с договорните отношения с авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летище Alghero, не е било предоставено пряко от държавата, а от държавния летищен оператор So.Ge.A.AL. Ако приемем, че такова икономическо предимство присъства в някое от разследваните споразумения, е необходимо да се установи дали това предимство е финансирано чрез държавни ресурси и дали може да бъде приписано на държавата.
- (377) Съгласно установената съдебна практика ресурсите на публични предприятия (а именно предприятия, върху които публичните органи могат да упражняват доминиращо влияние, било то пряко или непряко), също отговарят на критериите за държавни ресурси, тъй като тези ресурси „остават трайно под публичен контрол и следователно на разположение на компетентните национални органи“<sup>(94)</sup>. В съответствие с тази съдебна практика и тъй като So.Ge.A.AL е публично предприятие, неговите ресурси трябва да се разглеждат като държавни ресурси за целите на член 107, параграф 1 от Договора. Действително, съгласно член 2 от Директивата за прозрачността се предполага, че е налице доминиращо влияние от страна на публичните органи, когато публичните органи притежават по-голямата част от записания капитал на дружеството, контролират мнозинството от гласовете, свързани с издадените от дружеството акции, или могат да назначават повече от половината от членовете на административния, управителния или надзорния съвет на предприятието. В случая с So.Ge.A.AL изглежда, че са изпълнени всичките три от тези некумулятивни критерии, за да се предположи наличието на доминиращо влияние от страна на държавата.
- (378) So.Ge.A.AL и Ryanair оспорват приписването на държавата на споразуменията с авиокомпаниите, докато Италия и Unioncamere го потвърждават.

<sup>(94)</sup> Вж. например решението на Съда от 29 април 2004 г. по дело C-278/00, Гърция/Комисия, Recueil, стр. I-03997, решението на Съда от 16 май 2002 г. по дело C-482/99, Френска република/Комисия, Recueil, стр. I-4397 и решението от 8 май 2003 г. по съединени дела C-328/99 и C-399/00, Италианска република и SIM 2 Multimedia SpA/Комисия, Recueil, стр. I-4035, точка 33.

- (379) В хода на разследването както So.Ge.A.AL, така и Ryanair заявиха, че споразуменията, сключени от летище Alghero с авиокомпаниите, могат да бъдат приписани на държавата само въз основа на обективна констатация, която доказва, че държавата се е намесила в решението на So.Ge.A.AL да сключи споразуменията по такъв начин, че да може да ги определя или да им влияе, в смисъл че поведението на So.Ge.A.AL би било различно, ако е можело да вземе независимо решение; те твърдят, че случаят не е такъв за никой от публичните акционери на So.Ge.A.AL. Въз основа на съдебната практика, по отношение на споразуменията, сключени от So.Ge.A.AL с авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летището, може да бъде установено, че те съдържат държавна помощ в съответствие с член 107, параграф 1 от Договора, само ако държавата е била в състояние да контролира So.Ge.A.AL и ако публичните органи са „участвали, по един или друг начин, в приемането на тези мерки“. Въпреки това „не би могло да се изисква да се докаже, въз основа на конкретно указание, че точно в този случай публичните органи са насърчили публичното предприятие да предприеме въпросните мерки за помощ“<sup>(95)</sup>. За да се направи заключение дали конкретна мярка може да бъде приписана на държавата, Комисията може да основава разсъжденията си на всеки друг показател, указващ, в конкретния случай, участие на публичните органи в приемането на дадена мярка или малка вероятност да липсва такова участие<sup>(96)</sup>.
- (380) Както Съдът е постановил по делото Stardust Marine, приписването на мярка на държавата може да се установи чрез „органични“ или „структурни“ показатели или чрез признаци, че държавата е участвала или е било малко вероятно да е отсъствала при вземането на решението, което е довело до конкретната мярка. В същото решение Съдът е постановил неизчерпателен набор от възможни показатели, които имат отношение към въпроса за приписване на държавата, както е изложено подробно в съображение 268: фактът, че предприятието, чрез чието посредничество е отпусната помощта, би трябвало да вземе предвид указанията, издадени от правителствени органи; интегрирането на публичното предприятие в структурите на публичната администрация; естеството на дейностите на предприятието и упражняването им на пазара при нормални условия на конкуренция с частни оператори; правният статут на предприятието; интензивността на надзора, упражняван от публичните органи над управлението на предприятието, и всеки друг показател, указващ, в конкретния случай, участие на публичните органи в приемането на дадена мярка или малката вероятност да липсва такова участие, като се имат предвид също така обхватът на мярката, нейното съдържание или съдържащите се в нея условия.
- (381) Разследването в този случай потвърди, че сключването на споразуменията с авиокомпаниите може да бъде приписано на държавата.
- (382) Първо, публичната собственост на So.Ge.A.AL, която се изразява в цялата съвкупност от гласовете на събранието на акционерите и съвета на директорите, предполага, че държавата трябва да се разглежда като фактор с влияние върху процесите на вземане на решения в So.Ge.A.AL и като участваща в решенията, взети от дружеството. Сардиния, предвид участието ѝ в So.Ge.A.AL, притежава мажоритарен дял от гласовете на събранието на акционерите. Според устава на So.Ge.A.AL всяка номинална акция дава право на един глас на общото събрание на акционерите. Членовете на съвета на директорите се назначават така, че пропорционално да представляват дяловите участия на мажоритарните акционери и миноритарните акционери.
- (383) Второ, Комисията отбелязва, че в нито един момент Италия не е твърдяла, че решението да се сключат споразуменията с авиокомпаниите не е било взето от So.Ge.A.AL еднолично без участието на неговите акционери. Тъкмо напротив, с писмо от 18 февруари 2014 г. Италия заяви, че:
- споразуменията с авиокомпаниите са били договорени от генералния директор на So.Ge.A.AL;
  - генералният директор е информирал съвета на директорите за състоянието на преговорите, съдържанието на споразуменията и перспективите за развитие на въпросните споразумения;
  - съветът на директорите принципно е одобрил с единодушие условията на споразуменията с авиокомпаниите преди тяхното подписване.
- (384) Освен това Италия поясни, че сключването на споразуменията с авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летището, за рекламирането или разкриването на нови маршрути от Alghero е било съгласувано със Сардиния и е било неразделна част от стратегията на Сардиния за увеличаване на туристическия поток към и от острова<sup>(97)</sup>. Освен това Комисията счита, че естеството на дейността на So.Ge.A.AL (управлението на летището) е още един признак, че въпросните мерки могат да бъдат приписани на държавата, като се има предвид, че регионалните летища често се възприемат от местните и регионалните органи като важен инструмент за насърчване на местното икономическо развитие.
- (385) Трето, в изложеното по-долу Комисията показва, че съществуват достатъчно признаци, че регионалните органи в действителност са подбудители на сключването на въпросните споразумения, и по-специално — но без да се ограничава до — споразуменията с основната авиокомпания, осъществяваща дейност на летището, Ryanair. Тези признаци могат да се считат за косвено доказателство за приписване на отговорност на държавата в контекста на съдебната практика по делото Stardust Marine<sup>(98)</sup>.

<sup>(95)</sup> Решение по делото Stardust Marine, цитирано по-горе, точки 52 и 53.

<sup>(96)</sup> Решение по делото Stardust Marine, цитирано по-горе, точка 56.

<sup>(97)</sup> Писмо на Италия от 18 февруари 2014 г., приложение А.

<sup>(98)</sup> Решение на Съда от 16 май 2002 г. по дело C-482/99, Франция/Комисия, цитирано по-горе.

- i) Регионалните органи са били информирани за разходите, произтичащи от споразуменията с авиокомпаниите, и се е очаквало да участват в тяхното покриване.
- (386) Протоколите от заседанията на съвета на директорите, представени от Италия в хода на разследването, показват, че Сардиния е била информирана и са се допитали до нея за преговорите и тя се е съгласила със сключването на договори с авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летище Alghero.
- (387) Например протоколът от заседанието на съвета на директорите от 9 март 2000 г. показва, че съветът на директорите единодушно е одобрил споразуменията с авиокомпаниите, предложени от So.Ge.A.AL. So.Ge.A.AL предостави информация по-специално за преговорите с Volare, Ryanair, Itair, Alpi Eagles, Air Dolomiti, Azzura и Gandalf Air. Що се отнася до Volare, беше съобщено, че ново споразумение в процес на преговори е предвиждало фиксирано плащане от 4 550 000 за движения на въздухоплавателни средства (АТМ) и 3 000 EUR на пътник при коефициент на натовареност от 60 %. Протоколът от заседанието на съвета на директорите от 18 декември 2006 г. показва, че съветът на директорите е бил информиран за напредъка на преговорите по споразумението от 2007 г. с Germanwings.
- (388) Допитването до и съгласието на публичните органи за споразуменията, сключени с авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летището, следователно не са били ограничени до Ryanair. Например според протокола от заседанието на управителния съвет от 10 февруари 2002 г. за разкриването от френския превозвач Auris на маршрут до Париж е било взето решение само след изрично съгласие от акционерите, включително техния ангажимент да покрият всички произтичащи финансови задължения.
- (389) Участието на публичните органи в решението за сключване на споразумения, уреждащи дейностите, осъществявани от различните превозвачи на летище Alghero, както е описано подробно в съображения 382—388, е убедителен признак, че публичните органи като цяло са участвали в сключването на тези споразумения, дори и за превозвачи, които не са посочени в доказателствата от съображения 382—388.
- ii) При сключването на споразуменията с авиокомпаниите So.Ge.A.AL е действало с мандат, предоставен от публичните органи.
- (390) Комисията счита, че съществуват достатъчно признаци, че сключването на споразуменията с авиокомпаниите е било продиктувано и координирано от държавата. Например според протокола от събранието на акционерите от 5 октомври 2001 г. So.Ge.A.AL е било в процес на преговори, „съгласувани с акционерите“, за разкриването на важен маршрут за Сардиния, а именно Алгеро—Лондон, и временно е поела произтичащите разходи, „които е трябвало да бъдат поети от публичните субекти“.
- (391) Освен това протоколите от заседанията на съвета на директорите показват, че при сключването на споразуменията с авиокомпаниите ръководството е трябвало да вземе под внимание изискванията на публичните органи. Например на заседанието на съвета на директорите от 30 юли 2004 г. председателят на съвета е уведомил за среща между различни регионални структури относно потенциалното развитие на дейността на Ryanair на летището. Изискани са уверения от Сардиния относно финансирането с регионални средства на разходите, свързани с инициативи за развитие на трафика.
- (392) Фактът, че при сключването на въпросните споразумения So.Ge.A.AL е действало под влиянието на регион Сардиния, също така е виден от подписаното с Ryanair споразумение за летищни услуги през 2000 г., в което се посочва, че „So.Ge.A.AL, след като привлече вниманието на институционалните органи от региона, сред които автономното регионално правителство, и след като спечели достатъчен интерес и съгласие по отношение на въпросната инициатива, се споразумява с горепосочената авиокомпания [т.е. Ryanair] за заплащането на икономически принос, достатъчен за покриване на цялостното изпълнение на настоящото споразумение“ (преамбюл).
- (393) От протокола от заседанието на съвета на директорите от 17 юли 2009 г. е видно, че So.Ge.A.AL е считало, че съвместните вноски за маркетинг в полза на Ryanair са били резултат от политически избор на регионално равнище. Ето защо So.Ge.A.AL е считало, че необходимите финансови средства би трябвало да се осигурят от регионалните органи. Дружеството също така е отправило запитване относно свободата за водене на преговори с превозвача, ако е имало такава, като се има предвид, че акционерите на So.Ge.A.AL не са предоставили на съвета мандат да прекрати споразумението с авиокомпанията.

- (394) В хода на разследването Ryanair твърдеше, че намесата на публичните органи в процеса на вземане на решения на So.Ge.A.AL не би могла да се докаже от Комисията в достатъчна степен. Обстоятелството, че „So.Ge.A.AL и Сардиния са подписали споразумения през 2004, 2005, 2006 и 2007 г. за съвместни вноски за маркетинг“ само би било в подкрепа на позицията, че Сардиния е финансирала So.Ge.A.AL, но не и че е насочвала действията на So.Ge.A.AL към Ryanair или AMS.
- (395) Комисията не може да приеме довода на Ryanair. Първо, както беше посочено в съображение 384, в хода на разследването Италия изрично е потвърдила, че сключването на споразумения с авиокомпаниите е било неразделна част от стратегията на Сардиния за увеличаване на туристическия поток към и от острова. Както показват позоваванията на дискусиите между So.Ge.A.AL и неговите публични акционери, свързани с целта за регионално и икономическо развитие, преследвана от RAS по отношение на споразуменията, сключени между So.Ge.A.AL и превозвачите, осъществяващи дейност на летище Alghero, So.Ge.A.AL е провеждало регионалните политики в рамките на указанията и насоките, получени от публичните субекти.
- (396) Поради това Комисията стига до заключението, че споразуменията, сключени между So.Ge.A.AL и различните превозвачи, осъществяващи дейност на летище Alghero, и които са обект на официалната процедура по разследване, могат да бъдат приписани на държавата.

#### 12.2.1.2. Икономическо предимство

- (397) В хода на разследването Италия е заявила, че при сключването на всяко от споразуменията с авиокомпаниите, които попадат в обхвата на настоящото разследване, So.Ge.A.AL е действало така, както би постъпил в подобна ситуация разумен оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективите за рентабилност, така че оценяваните мерките не предоставят никакво икономическо предимство, което авиокомпаниите не биха получили при нормални пазарни условия.

#### 12.2.1.2.1. Общи съображения

- (398) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. по силата на ПОУПИ наличието на помощ за авиокомпания, ползваща летище, по принцип може да се изключи, когато:
- цената, фактурирана за летищни услуги, отговаря на пазарната цена, или
  - може да бъде доказано чрез предварителен анализ, а именно анализ, основан на данни, които биха били налични в момента, когато е било взето решението за въпросните мерки, че би могло да се очаква, че споразумението между летището и авиокомпанията ще доведе до допълнителна печалба в полза на летището <sup>(99)</sup>.
- (399) Освен това съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. „когато оценява споразуменията между летищата и авиокомпаниите, Комисията ще вземе също предвид степента, в която разглежданите споразумения могат да се считат за част от прилагането на пълната стратегия на летището, за която се очаква да постигне рентабилност поне в дългосрочен план“ <sup>(100)</sup>.
- (400) Що се отнася до първия подход, посочен в съображение 398 (сравнение на цените за летищни услуги с пазарните цени), Комисията изпитва сериозни съмнения, че може да бъде определен подходящ референтен показател, така че да може да се установи пазарната стойност на услугите, предоставяни от летищата. Понастоящем Комисията счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е най-уместният критерий за оценка на споразуменията, сключени от летищата с отделни авиокомпания <sup>(101)</sup>.
- (401) В този смисъл следва да се отбележи, че като цяло прилагането на ПОУПИ при сравняване със средна цена на съпоставими пазари може да бъде надеждно до степента, в която една пазарна цена може да бъде установена или извлечена от други пазарни показатели. Въпреки това този метод е като цяло ненадежден, що се отнася до летищните услуги. В действителност структурата на разходите и приходите се различава значително между отделните летища. Тези разходи и приходи зависят от развитието на летището, състоянието на летищната инфраструктура, броя на въздушните превозвачи, осъществяващи дейност на летището, капацитета на летището, регулаторната рамка на национално равнище, която може да се различава в отделните държави членки, както и дефицитите и задълженията, поети от летището в миналото.

<sup>(99)</sup> Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 53.

<sup>(100)</sup> Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точка 66.

<sup>(101)</sup> Насоки за въздухоплаването от 2014 г., точки 59 и 61.

- (402) Освен това либерализацията на пазара на въздушния транспорт усложнява всеки строго сравнителен анализ. Както може да се види в този случай, търговските практики между летищата и авиокомпаниите невинаги се основават изключително на публикуван ценоразпис на таксите. В действителност тези търговски отношения са много разнообразни. Те включват споделяне на рисковете по отношение на пътникопотока и на произтичащите търговски и финансови отговорности, разширяване на стандартните механизми за стимулиране, както и промяна на разпределението на рисковете по време на действието на споразуменията. Вследствие на това сделките не могат да бъдат сравнявани лесно помежду им въз основа на цената за ротация или за пътник.
- (403) В хода на разследването Ryanair твърдеше, че за да се изключи икономическо предимство, което не би могло да се получи при нормални пазарни условия, таксите в споразуменията с авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летище Alghero, трябва да бъдат сравнявани с таксите, плащани от Ryanair на подобни летища в рамките на подходящ период от време. Летища [...] са били избрани от Ryanair като най-подходящи референтни летища за сравнение за целите на този анализ <sup>(102)</sup>.
- (404) [...] фактически е собственост на [...], която от своя страна се притежава от различни местни органи от регион [...]. Ryanair отбелязва, че годишните отчети на [...] не показват признаци за държавно финансиране и че летището е реализирало печалба всяка година най-малко в размер на [...]. Полетите на Ryanair от летище [...] са започнали през [...] г. Летището винаги е било частна собственост, което според Ryanair навежда на мисълта, че летището може да се използва като обект за сравнение при прилагане на ПОУПИ.
- (405) Според Ryanair резултатите от сравняването на данните относно таксите, плащани от Ryanair на летище Alghero, с таксите на сравними летища, са смесени. Ако се приеме, че общински данък не се връща на региона, плащаните от Ryanair такси на летище Alghero са средно по-ниски от тези на референтните летища както на база един пътник, така и на база един самолет. Въпреки това, ако се приеме, че част от общинския данък — и по-точно 66 %, въз основа на информация, предоставена от Ryanair — се връща на региона, средните такси, плащани от Ryanair на летище Alghero, са по-високи в сравнение с плащаните на летище [...], макар и все пак да са по-ниски от плащаните на летище [...]. Ryanair твърди, че това може отчасти да се обясни с по-ниския БВП в Сардиния в сравнение с БВП в [...] и [...].
- (406) Следователно Ryanair признава, че резултатите от сравнението на таксите, плащани от Ryanair на летище Alghero, с тези, плащани на летищата [...], са смесени и че разликите в резултатите могат да се дължат на редица причини, като например избора на референтни летища.
- (407) Комисията изразява съгласие, че сравнителният анализ на летищните такси не може категорично да се изключи като възможен подход за оценка на наличието на държавна помощ за авиокомпаниите. За определянето на референтен показател обаче е необходимо да бъдат подбрани достатъчен брой сравними летища, които предлагат сравними услуги при нормални пазарни условия. Съгласно точка 54 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. следва да се определи подходящ референтен показател измежду летищата, чиито оператори следват поведение на оператори в условията на пазарна икономика, въз основа на наличната информация и съответните пазарни цени. Референтният показател следва да вземе под внимание показатели като обеми на трафик, вид трафик, значението на товарния превоз и относителното значение на приходите, произтичащи от невъздухоплавателни дейности на летището, вид и ниво на предоставяните летищни услуги, близост на летището до голям град, брой население в обслужвания от летището район, степен на икономическо развитие на околния район (БВП на глава) и различните географски зони, които биха могли да привлекат пътници.
- (408) Във връзка с това Комисията отбелязва, че дори някои летища да са частна собственост или да са управлявани, без да се вземат предвид социални или регионални съображения, фактурираните от тези летища цени могат да бъдат силно повлияни от цените на други летищни оператори, които получават публични субсидии, тъй като авиокомпаниите вземат под внимание стойността на последните в своите преговори с частните летища или с летищата, управлявани от частни оператори.
- (409) В настоящия случай Комисията отбелязва, че самата Ryanair е преценила, че тъй като летище Alghero се намира на остров без много големи градове или летища в близост, би било трудно да се намерят референтни летища с почти идентични характеристики. Ryanair също така отбелязва, че смесените резултати от сравнителния анализ биха могли да се обяснят с разликата в БВП в Сардиния в сравнение с БВП в райони, в които се намират потенциални референтни летища.

<sup>(102)</sup> Докладът за спазване на принципа за оператор в условията на пазарна икономика за 2011 г.

- (410) И накрая, Комисията отбелязва, че дори и да е имало надеждни летища за сравнение, сравнителен анализ в никакъв случай не би бил възможен в настоящия случай. Всъщност разследваните споразумения включват споразуменията за летищни услуги и за маркетинг, в които се определят различни „цени“, а именно различни летищни такси, такси за наземно обслужване и такси за маркетинг. Някои от тези такси зависят от броя на пътниците, някои от броя на ротациите, докато други са фиксирани. Ето защо всяко от тези споразумения води до сложни финансови потоци между летищния оператор и авиокомпаниите (и техните дъщерни дружества), които осъществяват дейност на летището, а именно летищни такси, такси за наземно обслужване и такси за маркетинг.
- (411) Поради това Комисията счита, че едно сравнение между летищните такси, начислявани от So.Ge.A.AL на авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летище Alghero, с летищните такси, плащани на референтни летища, не предоставя никакви полезни признаци за целите на прилагането на ПОУПИ. За да може такъв сравнителен анализ да даде надеждни резултати, ще бъде необходимо най-малко да се намерят сравними споразумения на референтни летища, които по-специално следва да включват сходни плащания за маркетинг и такси за наземно обслужване. Предвид спецификата и сложността на разглежданите споразумения Комисията счита, че такъв сравнителен анализ не може да бъде извършен, особено като се има предвид и че цените за наземно обслужване и маркетингови услуги рядко стават публично достояние и следователно не биха били на разположение за целите на това сравнение. Ryanair не е предоставила такива данни и за двете референтни летища.
- (412) Във всеки случай, дори ако се допусне, че може да се извърши сравнение с подобни споразумения, които са в сила на референтни летища, което би накарало Комисията да заключи, че въпросните „цени“ са еквивалентни или дори по-високи от „пазарните цени“, Комисията не би могла да заключи въз основа на това, че разследваните споразумения са в съответствие с пазара, ако се окаже, че към момента на сключване на въпросните споразумения от летищния оператор последният би могъл с основание да очаква, че те биха довели до допълнителни разходи, надвишаващи допълнителните приходи. В действителност един оператор в условията на пазарна икономика не би имал никакъв интерес да предлага своите стоки или услуги на „пазарна цена“, ако се очаква това да доведе до допълнителни загуби.
- (413) Поради това Комисията счита, че споразуменията на авиокомпаниите с летища, които Ryanair е предложила като подходящи референтни летища, не могат да представляват подходящ референтен показател за определяне на пазарната цена за услугите, предоставяни от So.Ge.A.AL на различните авиокомпаниите на летище Alghero. При липсата на референтна пазарна стойност, която може да бъде установена, Комисията счита, че предварителният анализ на допълнителната рентабилност е подходящият критерий за оценката на споразумения, сключени от летището с отделни авиокомпаниите.
- (414) В този анализ трябва да бъдат взети предвид всички съответни допълнителни приходи и разходи, свързани със сделката. Различните елементи (отстъпки от летищни такси, безвъзмездни средства за маркетинг, други финансови стимули) не трябва да бъдат оценявани отделно. И действително, както е посочено в решението по делото Charleroi: „Необходимо е (...), при прилагането на критерия за частен инвеститор, търговската сделка да се разглежда в нейната цялост, за да се провери дали държавният субект и контролираният от него субект, взети заедно, са действали като разумни оператори в условията на пазарна икономика. В действителност Комисията е длъжна при преценката на спорните мерки да отчита всички релевантни фактори и техния контекст [...]“<sup>(103)</sup>.
- (415) Очакваните увеличени приходи трябва да включват по-специално приходите от летищните такси, като се вземат предвид отстъпките и очакваният допълнителен трафик вследствие на сключването на договора, както и вероятните необвързани с въздухоплаването приходи, генерирани в резултат на допълнителния трафик. Очакваните допълнителни разходи трябва да включват по-специално всички допълнителни оперативни и инвестиционни разходи, които не биха били направени при отсъствие на споразумението, като допълнителен персонал, оборудване и инвестиционни разходи, породени от присъствието на авиокомпаниите на летището, както и разходите за безвъзмездни средства за маркетинг и други финансови стимули. За разлика от тях разходите, които летището така или иначе би трябвало да поеме независимо от споразумението с авиокомпанията, не следва да се вземат под внимание, когато се проверява дали е спазен ПОУПИ.
- (416) В този контекст Комисията също така отбелязва, че ценовата диференциация (включително подкрепата за маркетинг и другите стимули) е стандартна бизнес практика. Съществуват редица причини да не се предлагат едни и същи условия на всички авиокомпаниите. По-специално може да бъде целесъобразно на авиокомпаниите, които осигуряват на летището голям пътникопоток, да се предоставят определени финансови стимули (също и под формата на безвъзмездни средства за маркетинг) и специални отстъпки от публикуваните летищни такси. Такива изгодни условия могат да бъдат обективно обосновани от очаквания допълнителен трафик и с оглед на приходите

<sup>(103)</sup> Решение по делото Charleroi, точка 59.

от необвързани с авиацията дейности, генерирани чрез този допълнителен трафик<sup>(104)</sup>. Допълнително основание представлява фактът, че маржът на пътник, който се получава от заплащаните от авиокомпанията летищни такси, може да бъде значителен в абсолютна стойност с оглед на пътническия поток, за който става въпрос, дори ако този марж бъде намален чрез отстъпките и финансовите стимули. За целите на оценката дали такива отстъпки и финансови стимули представляват икономическо предимство трябва да се установи дали към момента на вземането на решението да предложи отстъпките и стимулите летищният оператор би могъл, преценявайки разумно, да изхожда от факта, че това решение е изгодно, или с други думи, че в сравнение с хипотетичната ситуация то води до по-голяма печалба (или по-малки загуби).

- (417) Освен това Комисията отбелязва, че споразуменията, сключени между So.Ge.A.AL и авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летището, са били част от дългосрочната стратегия на летището. От бизнес плановете на So.Ge.A.AL е видно (вж. съображения 59—75), че дружеството е разчитало на нискотарифни авиокомпании като основен двигател на растежа и че е очаквало да обърне предишната низходяща тенденция и да възстанови своята жизнеспособност, след като получи пълната концесия за управлението на летище Alghero. Ето защо на условието от съображение 399 отговарят всички договори, които са обект на оценка. От всичко горепосочено произтича, че за всяко разследвано споразумение, ако може да се установи, че по време на сключването му един оператор в условията на пазарна икономика, воден от перспективи за рентабилност и действащ на мястото на So.Ge.A.AL, е можел да очаква бъдещите допълнителни разходи, генерирани от споразумението, да се компенсират от бъдещите допълнителни приходи, това споразумение е в съответствие с ПОУПИ и не представлява държавна помощ.

#### 12.2.1.2.2. Относно съвместната оценка на споразумението за летищни услуги с Ryanair и споразумението за маркетинг с AMS

- (418) В решението от 2012 г. Комисията е счела, че за целите на прилагането на ПОУПИ споразуменията за летищни услуги с Ryanair и споразуменията за маркетингови услуги с Ryanair и AMS и техните финансови последици би трябвало да се оценяват заедно — като една-единствена мярка. Ryanair не е оспорила твърдението, че споразуменията за маркетинг, сключени пряко между Ryanair и So.Ge.A.AL през 2002 и 2003 г., следва да се оценяват заедно със СПУ от 2002 и 2003 г.
- (419) Въпреки това Ryanair отхвърли предварителното заключение на Комисията, че Ryanair и AMS трябва да се разглеждат като един субект, а дадено СПУ, сключено между So.Ge.A.AL и Ryanair, и дадено споразумение за маркетингови услуги, сключено между So.Ge.A.AL и AMS по същото време, следва да се оценяват съвместно за целите на оценката за наличие на икономическо предимство. Според Ryanair СПУ, сключени с Ryanair, и споразуменията за маркетингови услуги, сключени с AMS, са отделни и независими, отнасят се до различни услуги и не са били предмет на договорна или друга връзка между тях, които да обосновават тяхното разглеждане като единен набор от мерки. Това мнение беше подкрепено от AMS.
- (420) В този смисъл Комисията отбелязва, че има няколко признака, които категорично насочват към факта, че споразуменията трябва да се оценяват като една мярка, тъй като са били сключени в рамките на една сделка.
- (421) Първо, споразуменията са били сключени от едни и същи страни по едно и също време:
- а) За целите на прилагането на правилата за държавната помощ AMS и Ryanair се считат за едно предприятие, в смисъл че AMS действа в полза и под контрола на Ryanair. За настоящите споразумения това може да се заключи от факта, че в преамбюла на съответното споразумение за маркетинг се посочва, че „AMS притежава изключителен лиценз да предлага маркетингови услуги на уебсайта за пътувания [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) — уебсайтът на ирландската нискотарифна авиокомпания Ryanair“. Следователно, ако So.Ge.A.AL е възнамерявало да рекламира дестинация на Ryanair и съседните региони, това би могло да се направи само чрез AMS.
- б) Съответните споразумения във всички случаи са били сключени на едни и същи дати.
- (422) Второ, в преамбюлите на споразуменията за маркетинг от 2006 и 2010 г. с AMS се посочва, че „уебсайтът [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com) предоставя уникална възможност за целево насочване към милиони потенциални пътници на Ryanair и предоставя подробна информация за летищата, градовете и регионите, до които Ryanair извършва полети“. Това показва, че целта на споразумението за маркетинг не е като цяло да се рекламира Сардиния, а по-конкретно да се

<sup>(104)</sup> Имат се предвид приходите на летищния оператор в резултат на допълнителната стопанска дейност от паркинг съоръжения, магазини, ресторанти и т.н., които се реализират чрез допълнителния пътническия поток.

увеличат максимално продажбите на билети за дестинацията Алгеро на Ryanair. Всъщност в преамбюлите се посочва, че So.Ge.A.AL трябва да се насочи към пътниците на Ryanair с цел рекламиране на възможностите за туризъм и бизнес в региона, и по-специално на летище Alghero като дестинация.

- (423) Трето, в първата част от споразуменията за маркетинг с AMS, озаглавена „Цел на споразумението“, се посочва, че споразуменията са „в основата на ангажимента на Ryanair да експлоатира маршрути между Алгеро и дестинации в ЕС“ (в споразумението от 2006 г. са посочени London-Stansted, Barcelona Gerona, Frankfurt Hahn, Pisa, Liverpool и Rome). Тази формулировка недвусмислено поражда пряка връзка между споразуменията за летищни услуги и споразуменията за маркетинг в смисъл, че едното не би било сключено без другото. Споразуменията за маркетинг се основават на сключването на споразуменията за летищни услуги и на предоставяните от Ryanair услуги.
- (424) Четвърто, в преамбюла на споразуменията за маркетинг се посочва, че So.Ge.A.AL е решило „активно да рекламира град Алгеро и региона като туристическа дестинация за международни въздушни пътувания, както и като привлекателен бизнес център“. Това е признак, че сключването на споразуменията за маркетинг има за своя основна и специфична цел да рекламира конкретно летище Alghero и региона около него и следователно то е свързано със сключването на споразумението за летищни услуги с Ryanair.
- (425) Пето, споразуменията за маркетинг могат да бъдат прекратени незабавно от So.Ge.A.AL, в случай че Ryanair спре да експлоатира горепосочените маршрути. Това отново показва, че споразуменията за маркетинг и СПУ са неразривно свързани.
- (426) И накрая Комисията отбелязва, че от анализа на годишният доклад на So.Ge.A.AL за 2000 г. е видно, че подкрепата за маркетинг е била поискана от Ryanair като условие за обслужването на маршрута до Лондон към момента на сключването на СПУ от 2000 г. Това тълкуване се потвърждава и от факта, че разходите за подкрепата за маркетинг са били разглеждани от So.Ge.A.AL като оперативни разходи за маршрута на Ryanair, а не като инвестиция в развитие на търговската марка, както твърдят Ryanair и AMS.
- (427) В заключение, споразуменията за маркетингови услуги, сключени от So.Ge.A.AL и AMS, са неразривно свързани със СПУ между Ryanair и So.Ge.A.AL. Изложеното в съображения 421—426 показва, че без СПУ споразуменията за маркетингови услуги не биха били сключени. По тези причини Комисията стига до заключението, че СПУ и споразуменията за маркетингови услуги са неделими и следователно тя счита, че е необходимо да се анализира всяко споразумение за маркетингови услуги заедно със СПУ, което е сключено по същото време, с цел да се определи дали такава сделка представлява държавна помощ.

12.2.1.2.3. Относно ползите, които оператор в условията на пазарна икономика би могъл да очаква от споразуменията за маркетингови услуги, и относно цената, която би бил готов да заплати за тези услуги

- (428) За целите на прилагането на ПОУПИ в този случай поведението на RAS и So.Ge.A.AL трябва да се сравнява с това на разумен оператор в условията на пазарна икономика, натоварен с управлението на летище Alghero и воден от перспективи за рентабилност. Тази оценка не следва да взема под внимание положителните отражения върху икономиката на региона, в който е разположено летището, тъй като Съдът е пояснил, че уместният въпрос за прилагането на ПОУПИ е дали „при сходни обстоятелства един частен акционер, като се вземат предвид предвидимата възвръщаемост и като се оставят настрана всички съображения от социален характер и съображенията, свързани с регионалната политика и конкретния отрасъл, би записал този капитал“<sup>(105)</sup>.
- (429) При анализирането на въпросните мерки е необходимо да се проучат ползите, които този хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, воден от перспективата за печалба, би могъл да получи от закупуването на маркетингови услуги. Този анализ не следва да взема под внимание сам по себе си общото въздействие на такива услуги върху туризма и икономическите резултати в региона. Следва да се вземе предвид само въздействието на тези услуги върху рентабилността на летището, тъй като това би било единственото съображение на хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика.

<sup>(105)</sup> Решение от 10 юли 1986 г. по дело C-40/85, Белгия/Комисия, Recueil, стр. I-2321.



- (430) Маркетинговите услуги по принцип притежават потенциала да стимулират пътничкопотока по въздушните маршрути, обхванати от споразуменията за маркетингови услуги и СЛУ, тъй като маркетинговите услуги са предназначени да рекламират тези въздушни маршрути. Въпреки че това въздействие основно ще бъде от полза за съответната авиокомпания, то също така може да бъде от полза за летищния оператор. Освен това увеличението на пътничкопотока може да доведе до увеличение на приходите, генерирани от някои летищни такси за летищния оператор, както и до увеличение на приходите от невъздухоплавателни дейности, по-специално от паркинги, ресторанти и други дейности, които са разположени на територията на летището и чиито оборот изцяло или частично постъпва у летищния оператор.
- (431) Следователно оператор в условията на пазарна икономика, управляващ летище Alghero вместо So.Ge.A.AL и RAS, при обмисляне на сключването на споразумението за маркетингови услуги и на съответното СЛУ би взел предвид възможното положително въздействие. Операторът в условията на пазарна икономика би взел под внимание въздействието на въпросния въздушен маршрут върху бъдещите приходи и разходи чрез, в настоящия случай, определяне на увеличението на броя на пътниците, ползващи тези маршрути, което би отразявало възможното положително въздействие на маркетинговите услуги под формата на по-висок очакван коефициент на натовареност (или процент на натовареност) <sup>(106)</sup> по тези въздушни маршрути. Освен това въздействие би било оценено за целия срок на извършване на полети по въпросните маршрути, както е предвиден в споразумението за летищни услуги и споразумението за маркетингови услуги.
- (432) Комисията изразява съгласието си с Ryanair по този въпрос, а именно че споразуменията за маркетингови услуги не просто генерират разходи за летищния оператор, а може да се очаква и че ще донесат ползи.
- (433) Освен това трябва да се определи дали за хипотетичен оператор в условията на пазарна икономика, експлоатиращ летище Angoulême, биха могли основателно да се очакват и определят количествено други ползи, като например имиджа на неговата търговска марка, т.е. други ползи освен тези, които произтичат от положителното въздействие върху пътничкопотока по въздушните маршрути, обхванати от споразумението за маркетингови услуги по време на срока на извършване на полети по тези маршрути, както е предвидено в споразумението за маркетингови услуги или споразумението за летищни услуги.
- (434) Ryanair подкрепя този аргумент по-специално в проучването си от 17 януари 2014 г. Проучването се основава на теорията, според която получените маркетингови услуги от такъв летищен оператор ще спомогнат за подобряване на имиджа на търговската марка на летището и като следствие от това трайно ще стимулират броя на пътниците, използващи това летище, не само по въздушните маршрути, обхванати от споразумението за маркетингови услуги и споразумението за летищни услуги, за срока на обслужване, предвиден в тези споразумения. В проучването си Ryanair по-специално твърди, че маркетинговите услуги могат да окажат трайни положителни въздействия върху пътничкопотока на летището и след изтичане на срока на действие на договора за маркетингови услуги. Това мнение се споделя и от Италия и ползите от маркетинговите услуги са взети под внимание във възпроизведения предварителен анализ на рентабилността на споразуменията с Ryanair, както е обобщено в таблица 8 по-долу.
- (435) Във връзка с това най-напред следва да се отбележи, че никакви данни от досието не подсказват, че при сключването на договора за маркетингови услуги, който е обект на официалната процедура по разследване, управляващият летището орган е предвиждал, а още по-малко е определял количествено, произтичащите от договорите за маркетингови услуги евентуални положителни въздействия върху въздушните маршрути в допълнение към въздействията, предвидени в споразуменията, или възможността те да се простират отвъд изтичането на срока на споразуменията.
- (436) Освен това устойчивият характер на тези ефекти не може да бъде оценен въз основа на наличната информация. Възможно е рекламирането на летище Alghero и на регион Сардиния на интернет сайта на Ryanair да е подтикнало хората, посещаващи този сайт, да закупят билети от Ryanair до летище Alghero в момента, в който са имали достъп до рекламата или малко по-късно. Много малко вероятно е обаче въздействието на тази реклама върху посетителите да се е запазило или да е повлияло на покупките им на самолетни билети в продължение на повече от няколко седмици от публикуването ѝ на интернет сайта на Ryanair. Една рекламна кампания би могла да има траен ефект, когато рекламните дейности се осъществяват с помощта на едно или няколко средства за реклама, на които потребителите често са обект в продължение на определен период. Например такова трайно въздействие би могло да се предизвика от рекламна кампания по най-разпространените телевизионни канали и радиостанции, много посещаваните интернет сайтове и/или поредица от рекламни билбордове, разположени на открито или на публични места, ако потребителите са изложени редовно на въздействието на тези медии. Малко вероятно е обаче рекламни дейности, ограничени единствено до интернет сайта на Ryanair, да имат ефект, който да продължи значително по-дълго след края на рекламната кампания.
- (437) Действително е много вероятно повечето хора да не посещават интернет сайта на Ryanair достатъчно често, за да може да се припише само на него траен спомен за популяризирането на съответния регион. Този довод е добре

<sup>(106)</sup> Процентът на натовареност или коефициентът на натовареност се определя като дела на заетите места във въздухоплавателните средства, използвани за извършване на полети по съответния въздушен маршрут.

подкрепен от два фактора. Първо, съгласно условията на споразуменията за маркетингови услуги рекламирането на Алгеро и регион Сардиния на началната страница на интернет сайта на Ryanair е било ограничено до един абзац от 150 думи в раздела „Най-важните пет неща, които трябва да се направят“ в страницата за дестинация Алгеро и наличието на връзка на началната страница на [www.ryanair.com](http://www.ryanair.com), водеща към страница, предоставена от So.Ge.A. AL. Комисията счита, че видът на рекламните дейности (обикновена връзка с ограничена маркетингова стойност) силно е намалил ефекта от тези дейности след края на рекламната кампания, по-специално тъй като тези дейности са били ограничени само до интернет сайта на Ryanair и не са били подкрепени от никакви други медии. Второ, маркетинговите дейности, заложи в споразуменията с AMS, в голяма степен са се отнасяли за интернет страницата за дестинацията летище Alghero. Много вероятно е повечето хора да не посещават често тази страница; ако и когато правят това вероятно е само защото вече се интересуват от тази дестинация.

- (438) Ето защо, дори маркетинговите услуги да са довели до увеличаване на пътничеството по въздушните маршрути, обхванати от споразуменията за маркетингови услуги за техния срок на действие, много вероятно е това въздействие да е станало равно на нула или да е станало незначително след изтичането на този срок.
- (439) Впрочем от проучванията на Ryanair от 17 и 31 януари 2014 г. е видно, че ползите от споразуменията за маркетингови услуги, които се простират отвъд въздушните маршрути, обхванати от тези споразумения, и от срока на обслужване на тези линии, предвиден в договорите за маркетингови услуги и договорите за летищно обслужване, са изключително несигурни и не могат да бъдат определени количествено със степен на достоверност, която би могла да се приеме за достатъчна от разумен оператор в условията на пазарна икономика.
- (440) Така например според проучването от 17 януари 2014 г. „[...] бъдещи нарастващи печалби след изтичането на предвидения срок на договора за летищно обслужване са несигурни по своя характер“. Нещо повече, това проучване предлага два метода за предварителна оценка на положителните ефекти от споразуменията за маркетингови услуги: методология на „паричните потоци“ и методология на „капитализацията“.
- (441) Методологията на „паричните потоци“ се изразява в това да се оценят ползите от споразуменията за маркетингови услуги и от споразуменията за летищни услуги под формата на бъдещи приходи, които могат да бъдат генерирани от летищния оператор чрез маркетинговите услуги и споразумението за летищни услуги, след като се приспадат съответните разходи. Методологията на „капитализацията“ се изразява в това подобряването на имиджа на търговската марка на летището в резултат на маркетинговите услуги да се разглежда като нематериален актив, придобит на цената, предвидена в споразуменията за маркетингови услуги.
- (442) При все това в проучването от 17 януари 2014 г. се подчертават големите трудности, свързани с подхода на „капитализация“, и то показва, че резултатите от този метод могат да бъдат ненадеждни; в проучването се изказва предположението, че подходът на „паричните потоци“ би бил по-добър. По-специално в проучването се констатира, че „подходът на капитализация“ би следвало да взема под внимание единствено дела на разходите за маркетинг, дължими въз основа на нематериалните активи на дадено летище. Въпреки това може да е трудно да се определи делът на разходите за маркетинг, който е насочен към генериране на очакваните бъдещи приходи за летището (а именно инвестиция в базата от нематериални активи на летището), вместо да се генерират текущи приходи за летището“. В проучването също така се подчертава, че „за да се приложи основаният на капитализация подход, е необходимо да се определи средният период от време, през което дадено летище би могло да запази даден клиент благодарение на маркетинговата кампания на AMS. На практика би било много трудно да се определи средният период на задържане на клиентите след кампания на AMS поради недостатъчни данни“.
- (443) В проучването от 31 януари 2014 г. се предлага практическо приложение на подхода на „паричните потоци“. Според този подход ползите от споразуменията за маркетингови услуги и от споразуменията за летищни услуги, които продължават и след изтичането на споразумението за маркетингови услуги, приемат формата на „крайна стойност“, изчислена към датата на изтичане на срока на споразумението. Крайната стойност се изчислява от допълнителните печалби на летището (като се приспадат плащанията на AMS) през последната година от СЛУ, коригирани, за да отчетат темпа на растеж на пазара на въздушния транспорт в Европа и фактора на вероятност, имащ за цел да отрази капацитета на споразумението за летищни услуги и на споразумението за маркетингови услуги да допринесат за печалбите на летището, след като срокът на действие на тези споразумения е изтекъл. Същият метод на изчисление на „крайната стойност“ е бил предложен от Италия в доклада за спазване на принципа за оператор в условията на пазарна икономика от 2014 г. (вж. съображение 471).

- (444) Според проучването от 31 януари 2014 г. този капацитет за генериране на трайни ползи зависи от различни фактори, „включващи по-голяма известност и по-силна търговска марка, както и външни мрежови фактори и редовни пътници“, без да се предоставят никакви подробности за тези фактори.
- (445) В проучването от 31 януари 2014 г. се предлага коефициент на вероятност от 30 %, който е счетен за благоразумен. В проучването обаче не се дава никаква сериозна обосновка — било то количествена или качествена — за това. То не се позовава на нито един елемент, характерен за дейността на Ryanair или за пазарите на въздушен транспорт или на летищно обслужване, за да подкрепи тази ставка от 30 %. В проучването не се установява никаква връзка между тази ставка и факторите, които се споменават съвсем накратко (известност, силна търговска марка, външни мрежови фактори и редовни пътници), предвидени да продължат ползите от споразумението за летищни услуги и споразумението за маркетингови услуги и след изтичането на срока им на действие. И накрая, проучването по никакъв начин не се основава на специфичното съдържание на маркетинговите услуги, предвидени в различните споразумения с AMS, за да се анализира до каква степен тези услуги биха могли да окажат влияние върху факторите, посочени в съображение 444.
- (446) Освен това проучването не доказва, че има никаква вероятност при изтичането на срока на СПУ и на споразумението за маркетингови услуги ползите, които тези споразумения са генерирани за летищния оператор през последната година от срока на тяхното прилагане, да продължат и в бъдеще. По същия начин в проучването не се предоставят доказателства за това защо темпът на растеж на пазара на въздушен транспорт в Европа е полезен показател за оценяване на въздействията на дадено споразумение за летищни услуги и споразумение за маркетингови услуги за дадено летище.
- (447) Следователно „крайната стойност“, изчислена по метода, предложен от Ryanair и Италия, е малко вероятно да бъде взета предвид от благоразумен оператор в условията на пазарна икономика, когато решава дали да сключи споразумение. Следователно проучването от 31 януари 2014 г. показва, че методът на „паричните потоци“ би могъл да даде само твърде несигурни и съвсем ненадеждни резултати, също както и методът на „капитализация“.
- (448) Освен това маркетинговите услуги са ясно насочени към лица, които е вероятно да използват маршрута, обхванат от споразумението за маркетингови услуги. Ако този маршрут не бъде подновен при изтичане на споразумението за летищни услуги, изключително малка е вероятността маркетинговите услуги да могат да продължат да оказват положително въздействие върху пътническия поток на летището след изтичането на този срок. Впрочем много трудно е летищния оператор да оцени вероятността дадена авиокомпания да поиска да продължи да обслужва даден маршрут след изтичане на срока, за който е поела задължение да го обслужва в споразумението за летищни услуги. По-специално нискотарифните авиокомпания са показали, че когато става дума за пускане и закриване на маршрути, те са много чувствителни към пазарните условия, които често пъти се сменят много бързо. Например в настоящия случай Италия заяви, че Germanwings е решила да спре полетите от летище Alghero едва след една година и следователно споразумението ѝ с So.Ge.A.AL не е останало в действие през целия му срок (превозвачът е сключил тригодишно споразумение с летището), тъй като авиокомпанията не е могла да генерира достатъчно трафик, за да достигне прага на рентабилност. От документите в досието също така е видно, че Ryanair поне веднъж (през 2009 г.) е преценила своите дейности, осъществявани от летище Alghero. При сключването на сделка като разглежданата в настоящата официална процедура по разследване благоразумен оператор в условията на пазарна икономика не би разчитал на желанието на авиокомпанията да продължи обслужването на въпросния маршрут след изтичането на срока на споразумението.
- (449) И накрая, но не на последно място, Комисията отбелязва, че този подход с включване на „крайна стойност“, следван от Италия при възпроизвеждането на предварителния анализ на рентабилността на споразуменията от 2006 и 2010 г., не е бил прилаган от Италия при разглеждане на рентабилността на споразуменията, сключени с други авиокомпания, осъществяващи дейност на летището, въпреки че споразуменията за маркетинг са били сключени с летищния оператор. Доводите на Италия по тази точка се основават на факта, че броят на потенциалните посетители на уебсайтовете на авиокомпания, различни от Ryanair, е значително по-малък от аудиторията на ryanair.com. Предвид тази далеч по-малка популярност, не би било уместно да се определя крайна стойност в анализа на рентабилността на споразуменията с други авиокомпания. При все това Комисията отбелязва, че до 2006 г. споразуменията за маркетинг са били сключвани от So.Ge.A.AL с Ryanair вместо с AMS. Не е била предвидена крайна стойност, при която да се вземат предвид бъдещите приходи, получени след изтичане на срока на споразуменията за маркетинг между So.Ge.A.AL и Ryanair през 2002 и 2003 г.
- (450) В заключение, от съображения 428—449 е видно, че единствената полза, която благоразумен оператор в условията на пазарна икономика би очаквал от споразумение за маркетингови услуги и която той би определил количествено, когато решава дали да сключи такова споразумение, заедно със споразумение за летищни услуги, би била възможното положително въздействие на маркетинговите услуги върху броя на пътниците, ползващи

маршрутите, обхванати от въпросните споразумения за срока на извършване на полети по тези маршрути, както е предвидено в споразуменията. Комисията счита, че всички други възможни ползи са твърде несигурни, за да се определят количествено и за да бъдат взети под внимание.

#### 12.2.1.2.4. Оценка на допълнителните разходи и приходи

- (451) С оглед на изложеното в съображения 398—450 за целите на прилагането на ПОУПИ Комисията трябва: i) да анализира всяко от СПУ заедно с маркетинговото споразумение, ако има такова, включително когато такова споразумение е било подписано с AMS, и ii) да определи допълнителните разходи и приходи, които би могло основателно да се очакват от всяка съвместна сделка, като се отчита въздействието на маркетинговите споразумения върху очакваните коефициенти на натовареност.

#### Споразумения с Ryanair

- (452) СПУ, сключени между So.Ge.A.AL и Ryanair, са представени в таблица 7:

Таблица 7

#### СПУ, сключени между So.Ge.A.AL и Ryanair

Споразумение (дата на подписване)	Предвиден срок на прилагане на споразумението
СПУ от 2000 г. (22 юни 2000 г.)	22 юни 2000 г. — 21 юни 2010 г.
СПУ от 2002 г. (25 януари 2002 г.)	1 януари 2002 г. — 31 декември 2012 г.
СПУ от 2003 г. (1 септември 2003 г.)	1 септември 2003 г. — 1 септември 2014 г.
СПУ от 2006 г. (3 април 2006 г.)	1 януари 2006 г. — 31 декември 2010 г.
СПУ от 2010 г. (20 октомври 2010 г.)	1 януари 2010 г. — 31 декември 2013 г.

- (453) Италия потвърждава, че So.Ge.A.AL е изготвило няколко бизнес плана, свързани с общото развитие на летището в различни моменти във времето в периода 2000—2010 г. Тези бизнес планове включват някои ориентирани към бъдещето прогнозни оценки за броя на пътниците и приходите, както и известна информация по отношение на разходите. Въпреки това нито един от тези бизнес планове не се отнася за точно определено споразумение между So.Ge.A.AL и авиокомпаниите, осъществяващи дейност на летище Alghero, или AMS. Освен това те не обхващат целия период на споразуменията на So.Ge.A.AL с тези авиокомпани.
- (454) Както беше посочено по-горе, Италия изготви възпроизведени предварителни анализи на рентабилността на споразуменията с Ryanair въз основа на допълнителните разходи и приходи, които биха могли разумно да се очакват от оператор в условията на пазарна икономика, действащ вместо So.Ge.A.AL по времето на сключване на всяко от тези споразумения през разследвания период, т.е. 2000—2010 г., както е обобщено в таблица 8 по-долу. Въз основа на тези анализи So.Ge.A.AL с основание е могло да очаква, че споразуменията с Ryanair ще бъдат печеливши за летището към момента на сключването им.
- (455) Бизнес планът на So.Ge.A.AL от 2000 г. е бил използван във възпроизведения анализ на очакваната рентабилност на СПУ от 2000, 2002 и 2003 г., докато бизнес плановете от 2004 и 2009 г. са били използвани във възпроизведения анализ на СПУ от 2006 и 2010 г.

- (456) Въпреки това не е било възможно да се направи заключение за всички допълнителни приходи и разходи, свързани с всяко споразумение с Ryanair, въз основа на бизнес плановете на So.Ge.A.AL. За тези категории допълнителни приходи и разходи, които не са могли да бъдат изведени от бизнес плановете, Италия е основала своя анализ на допълнителните печалби от споразуменията, сключени от So.Ge.A.AL с Ryanair, на условията на СПУ и споразуменията за маркетинг.
- (457) В таблица 8 са посочени нетните настоящи стойности на паричните потоци, очаквани от споразуменията с Ryanair, въз основа на доклада за спазване на принципа за оператор в условията на пазарна икономика от 2014 г. Фактът, че всички получени нетни настоящи стойности са положителни, представлява вероятно потвърждение, че за летищния оператор е било разумно да сключи споразуменията с Ryanair.

Таблица 8

**ННС на паричните потоци, очаквани от споразуменията с Ryanair — Доклад за спазване на принципа за оператор в условията на пазарна икономика от 2014 г. <sup>(1)</sup>**

Споразумение	ННС за срока на споразумението (в млн. евро) <sup>(2)</sup>
СПУ от 2000 г.	[4—8] (*)
СПУ от 2002 г.	[3—6]
СПУ от 2003 г.	[9—12]
СПУ от 2006 г.	[6—9]
СПУ от 2010 г.	[9—12]

<sup>(1)</sup> Анализът включва „крайна стойност“, която отчита бъдещите ползи за So.Ge.A.AL, получени след изтичането на срока на споразуменията от 2006 и 2010 г. (вж. съображение 471), и изключва периода, за който споразуменията от 2006 и 2010 г. са се прилагали със задна дата (вж. съображение 485).

<sup>(2)</sup> Референтните проценти на Комисията са били приложени за дисконтиране на очакваните парични потоци.

(\*) Обхванато от задължението за служебна тайна.

- (458) Приетите предположения за целите на възпроизведения анализ на рентабилността са описани подробно в съображения 459—471.

i) Приходи от въздухоплавателни дейности

- (459) Италия е взела предвид различни категории приходи от въздухоплавателни дейности, и по-специално приходи от такси като кацане, наземно обслужване и продажба на билети. Когато са били налични, са използвани таксите, определени в СПУ. За тези такси, които не са посочени в СПУ, предположенията са се основавали на данни от фактури, предоставени от Ryanair. Италия обаче обясни, че данните от фактури на Ryanair относно таксите са съвместими с публикуваните такси на So.Ge.A.AL за всички летищни услуги, освен тези за наземно обслужване. Отстъпка от таксите за наземно обслужване, отразяваща мащаба на осъществяваните от превозвача дейности на летището, е била предоставена на Ryanair, което е било отразено в СПУ.
- (460) За да получи допълнителните приходи от въздухоплавателни дейности, So.Ge.A.AL е допълнило информацията за пътниците и ротациите на Ryanair от СПУ с информация, извлечена от бизнес плановете.
- (461) В СПУ от 2000, 2002 и 2003 г. не са се предвиждали никакви прогнози за трафика. Ето защо прогнозите за трафика, подкрепящи анализа на СПУ от 2000, 2002 и 2003 г., са извлечени от бизнес плана на So.Ge.A.AL от 2000 г., който е съдържал прогнози за трафика на Ryanair на летището. Въпреки че в СПУ от 2006 и 2010 г. са се предвиждали някои цели по отношение на трафика на Ryanair, Италия обясни, че тези цели не са отразявали очакванията на So.Ge.A.AL за общото ниво на трафика на Ryanair на летището. Вместо това So.Ge.A.AL е считало, че целите представляват минимални договорни ангажименти от Ryanair. Ето защо за СПУ от 2006 и

2010 г. прогнозите за трафика са се основавали на бизнес плановете, изготвени от So.Ge.A.AL в най-близкия момент преди подписването на СЛУ от 2006 и 2010 г. (а именно прогнозите за трафика са основани на бизнес плановете на So.Ge.A.AL от 2004 и 2009 г.).

- (462) Предвид факта, че бизнес плановете на So.Ge.A.AL не обхващат целия период на неговите договорни споразумения с авиокомпаниите, за да се разшири анализът на рентабилността през целия срок на споразуменията с Ryanair, са разработени прогнози за въздушния трафик (ротации) и заминаващите пътници за годините, които не са били обхванати от бизнес планове, в две стъпки. Първо, броят на ротациите на Ryanair е бил прогнозиран чрез актуализиране на броя на ротациите за последната година от бизнес плана, като се е предполагало, че ще бъде постигнат годишен ръст в ротациите от 19 %. Този коефициент на растежа се основава на средния очакван растеж от бизнес плана от 2000 г. за периода 2004—2006 г. Второ, броят на заминаващите пътници за оставащия период е получен от годишния капацитет на местата, установен чрез броя на ротациите, като се приема коефициент на натовареност от 82 %, т.е. средният коефициент на натовареност в мрежата на Ryanair към момента на подписване на споразуменията.

ii) Приходи от невъздухоплавателни дейности

- (463) Предположенията за приходите от невъздухоплавателни дейности са били основани на бизнес плановете, изготвени от So.Ge.A.AL в момента, който е най-близко до подписването на всяко СЛУ, както е показано в таблица 9:

Таблица 9

**Предположения относно очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности**

Споразумение	Приходи от невъздухоплавателни дейности на заминаващ пътник (в евро)	Източник
СЛУ от 2000 г.	[1,96—2,38]	Бизнес план от 2000 г.
СЛУ от 2002 г.	2,17—2,38	Бизнес план от 2000 г.
СЛУ от 2003 г.	2,17—2,38	Бизнес план от 2000 г.
СЛУ от 2006 г.	4,31—4,64	Бизнес план от 2004 г.
СЛУ от 2010 г.	6,02—6,47	Бизнес план от 2009 г.

- (464) За периода на всяко СЛУ, необхванат от съответните бизнес планове, последната налична прогноза за приходите от невъздухоплавателни дейности на заминаващ пътник е пренесена във всяка година до края на споразумението. Например в бизнес плана от 2000 г. последната година, за която има прогноза, е 2006 г. Според бизнес плана през 2006 г. приходите от невъздухоплавателни дейности на един заминаващ пътник са били 2,38 EUR. За всяка оставаща година от СЛУ от 2006 г. е прието същото ниво на приходи от невъздухоплавателни дейности на заминаващ пътник.

iii) Допълнителни разходи

- (465) При липсата на информация относно очакваните допълнителни разходи, свързани с обслужването на Ryanair към момента на подписване на всяко от СЛУ, допълнителните разходи са били оценени от Италия въз основа на връзката между оперативните разходи на летището и броя на пътниците.

- (466) Следван е регресивен подход, за да се определи как оперативните разходи варират с промяната в броя на пътниците с цел да се оценят допълнителните разходи, които са могли основателно да се очакват от So.Ge.A.AL към момента на подписване на СЛУ с Ryanair. Като първа стъпка е извършен регресивен анализ за определяне на

въздействието на промяната в броя на пътниците на летището върху оперативните разходи на летището. Като втора стъпка оценката на допълнителните оперативни разходи в резултат на споразуменията с Ryanair е получена от резултатите в първата стъпка, комбинирани с прогнози за броя на пътниците на Ryanair.

(467) Разгледани са следните компоненти на разходите:

- а) допълнителни разходи за персонал;
- б) допълнителни разходи за стоки и услуги, охрана, стокови запаси и материали;
- в) плащания във връзка със стимули за нови маршрути, маркетинг, и/или премии за успех, платими на Ryanair или AMS;
- г) концесионни разходи.

(468) Разходи за персонал: бизнес планът на So.Ge.A.AL от 2000 г. включва разходите за допълнителен персонал, необходим в резултат на споразуменията, сключени с Ryanair до 2006 г. Следователно, за целите на оценката на СПУ от 2000, 2002 и 2003 г., допълнителните разходи за персонал са получени от бизнес плана на So.Ge.A.AL от 2000 г. Бизнес плановете от 2004 и 2006 г. обаче не предоставят данни за допълнителните разходи. За да се получат оценки за разходите за персонал, които са допълнителни за споразуменията с Ryanair след 2006 г., е извършен статистически анализ въз основа на данни за съвкупните разходи за персонал на летището, за да се определи делът на разходите, които са варирали с промените в броя на пътниците<sup>(107)</sup>. Оценката на допълнителните разходи за персонал след това е била получена от резултатите от регресията, комбинирани с прогнозния брой на пътниците на Ryanair.

(469) Други разходи: по подобен начин е извършен регресивен анализ за оценка на допълнителните разходи за стоките и материалите<sup>(108)</sup>, услугите<sup>(109)</sup>, сигурността, стоковите запаси, тъй като тези разходи не са били посочени в бизнес плановете. Стимулите за нови маршрути, маркетингови такси и/или премии за успех, платими на Ryanair, са били включени като разход за летището. Допълнителните концесионни разходи<sup>(110)</sup> са били основани на единичните разходи на ниво летище, умножени по прогнозите за трафика на Ryanair.

(470) Според Италия So.Ge.A.AL не е имало за цел да възстанови разходите за новия пътнически терминал от таксите, платени от Ryanair. Т.е. инвестиционните разходи, свързани с новия терминал, не могат да бъдат приписани на никое от споразуменията с Ryanair и следователно не представляват част от допълнителните разходи.

(471) Плащанията за маркетингови услуги към AMS са отчетени като разходи за летището. В същото време „крайна стойност“ е била добавена като приход за летището, за да се отчетат ползите от споразуменията за маркетингови услуги и споразуменията за летищни услуги, които според Италия остават дори и след изтичането на споразумението за маркетингови услуги. „Крайната стойност“ е изчислена въз основа на същия подход, следван от Ryanair и описан подробно в съображения 443—446.

(472) Таблица 10 представя ННС<sup>(111)</sup> на паричните потоци, които биха могли да се очакват от споразуменията с Ryanair въз основа на предположенията, подробно описани в съображения 459—471.

<sup>(107)</sup> Данните за допълнителните разходи, използвани при регресията, са от преди датата на сключване на споразуменията от 2006 и 2010 г., които биха били на разположение на So.Ge.A.AL към датата на сключване на въпросните споразумения от летищния оператор. Въпреки това, тъй като данни за разходите са налични само за периода 1998—2010 г., ако подобен подход е следван за споразуменията от 2000, 2002 и 2003 г., би имало съответно само две, три и четири налични точки за извършване на регресивен анализ, което не е достатъчно за получаването на надеждни резултати. Следователно за тези споразумения регресията се основава на данни за разходите за периода 1998—2010 г.

<sup>(108)</sup> Разходи за материали, реклама, канцеларски принадлежности, гориво, бордни карти, помощни бележки, багажни етикети, униформи за служителите.

<sup>(109)</sup> Разходи на застраховки на превозни средства, поддръжка и ремонт на оборудване и превозни средства, други разходи по превозни средства, радиочестоти, поддръжка на регистрационно оборудване.

<sup>(110)</sup> От 2003 г. годишните концесионни такси, плащани от летищните оператори, се определят въз основа на данните за трафика, публикувани ежегодно от Министерството на инфраструктурата и транспорта — ENAC. Вж. в този смисъл съображение 156 от настоящото решение.

<sup>(111)</sup> ННС на поредица от очаквани парични потоци, входящи и изходящи, се определя като дисконтираната сума на отделните очаквани парични потоци през съответния период. Капиталовата стойност е икономически показател, който предприятията използват за оценка на рентабилността на един проект.

Таблица 10

**ННС на паричните потоци, очаквани от споразуменията с Ryanair — Доклад за спазване на принципа за оператор в условията на пазарна икономика от 2014 г.**

Споразумение (дата на подписване)	Предвиден срок на прилагане на споразумението	ННС за срока на споразумението (в млн. евро) <sup>(1)</sup>
СПУ от 2000 г. (22 юни 2000 г.)	22 юни 2000 г. — 21 юни 2010 г.	[4—8]
СПУ от 2002 г. (25 януари 2002 г.)	1 януари 2002 г. — 31 декември 2012 г.	[3—6]
СПУ от 2003 г. (1 септември 2003 г.)	1 септември 2003 г. — 1 септември 2014 г.	[9—12]
СПУ от 2006 г. (3 април 2006 г.)	1 януари 2006 г. — 31 декември 2010 г.	[6—9]
СПУ от 2010 г. (20 октомври 2010 г.)	1 януари 2010 г. — 31 декември 2013 г.	[9—12]

<sup>(1)</sup> Референтните проценти на Комисията са били приложени за дисконтиране на очакваните парични потоци.

- (473) Комисията отбелязва, че за целите на анализа на рентабилността на СПУ от 2006 и 2010 г. Италия е разглеждала период от десет години за СПУ от 2006 г. и девет години за СПУ от 2010 г. вместо срока, през който споразумението е трябвало да се прилага първоначално, а именно пет и четири години съответно. При все това Италия също така предостави на Комисията резултатите от анализа на рентабилността при отчитане на първоначалната продължителност на СПУ от 2006 и 2010 г., точно както е определена в тези споразумения.
- (474) В защита на позицията си Италия твърдеше, че към момента на подписване на всяко от споразуменията с Ryanair, So.Ge.A.AL е имала основателни очаквания, че те ще бъдат подновени при сходни условия. По-специално въз основа на изричното условие в СПУ от 2006 г., че споразумението може да бъде удължено за допълнителен петгодишен период до 1 януари 2016 г., So.Ge.A.AL е очаквало това споразумение да бъде подновено при сходни условия. По същия начин СПУ от 2010 г. се е очаквало да обхваща периода между 1 януари 2010 г. и 31 декември 2013 г., с възможността СПУ да бъде удължено за допълнителен петгодишен период до 31 декември 2018 г.
- (475) Комисията не може да приеме този аргумент.
- (476) Първо, нито в споразумението от 2006 г., нито в споразумението от 2010 г. не се предвижда автоматичното им удължаване след изтичане на пълния им срок.
- (477) В СПУ от 2006 г. по-скоро се определя, че So.Ge.A.AL се задължава, при изтичането на срока на споразуменията, да предоговори с Ryanair подходящ пакет услуги за използване на летището за още един петгодишен период, при условие че са спазени определени условия, и по-специално превозвачът изцяло да изпълни своите задължения по отношение на маркетинговите услуги, а So.Ge.A.AL да получи концесията за управление на летището и след 1 януари 2011 г. Комисията счита, че само въз основа на това условие през 2006 г. So.Ge.A.AL не е могло да разчита на удължаване, най-малко не и при сходни условия, като това удължаване е било хипотетично и по-специално в зависимост от желанието на Ryanair да го приеме. В действителност горепосоченото условие не обвързва законово Ryanair да сключи ново споразумение с летищния оператор, нито предоставя някаква сигурност по отношение на спазването на въпросните условия от всяка от страните, особено с оглед на значителната несигурност около възлагането на пълната концесия на летищния оператор по това време.



- (478) Комисията счита, че СЛУ от 2010 г. предоставя дори още по-малко сигурност по отношение на потенциалното му удължаване. Член 2 „Срок“ гласи: „споразумението може да се удължи за допълнителен петгодишен период съгласно условията, изложени в настоящото, или техните изменения от страните, при условие че може да бъде постигнато предварително писмено съгласие от двете страни най-малко шест месеца преди изтичането на първоначалния срок. (...) Всяко последващо подновяване на настоящото споразумение се договаря между страните най-малко шест месеца преди изтичането на допълнителния срок“. Поради това е очевидно, че всяко удължаване на споразумението е щяло да бъде предмет на преговори между страните и следователно не е могло да са предполага от So.Ge.A.AL към момента на подписване на СЛУ от 2010 г.
- (479) Второ, Комисията отбелязва, че има доказателства по досието, че през 2009 г. напрежение между So.Ge.A.AL и Ryanair е изложило на риск договорните отношения с превозвача. По това време Ryanair вече е била поставила като условие за продължаване на осъществяваните от нея дейности на летище Alghero сключването на допълнително споразумение. В действителност от протоколите от заседанията на съвета на директорите на So.Ge.A.AL от 7 юли 2009 г., 9 септември 2009 г. и 23 февруари 2010 г., предоставени от Италия, е видно, че при решението на летищния оператор в крайна сметка да подпише новото СЛУ с Ryanair за петгодишен срок е бил отчетен фактът, че в последното споразумение не са били определени санкции за предсрочно прекратяване на споразумението. По-специално:
- Ryanair е настоявала за принудителното сключване на допълнително споразумение, което „със сигурност ще доведе до увеличение на стойността на съвместните вноски за маркетинг“. Ако такова споразумение не бъде подписано веднага, превозвачът би преустановил полетите по всички маршрути от летище Alghero <sup>(112)</sup>;
  - документ, очертаващ развитието на споразуменията с Ryanair и текущото състояние на отношенията с авиокомпанията, извеждащ на преден план това, което според Ryanair биха били следващите стъпки, което включва анулиране или намаляване на честотата на полетите в рамките на ЕС, като е била обсъждана и замената им с национални маршрути <sup>(113)</sup>;
  - съветът на директорите е отправил запитване относно свободата за водене на преговори, ако е имало такава, по отношение на договорните отношения с Ryanair, „като се има предвид, че акционерите не са дали на съвета на директорите мандат да прекрати споразумението с превозвача“ <sup>(114)</sup>.
- (480) От протокола от събранието на акционерите на So.Ge.A.AL от 26 октомври 2001 г. също така е видно, че дружеството е обмисляло прекратяването на СЛУ от 2000 г. преди изтичането му и че това е предизвикало продължителни дебати сред акционерите.
- (481) Въз основа на това Комисията заключава, че към момента на сключване на СЛУ с Ryanair от 2006 и 2010 г. So.Ge.A.AL не би могло да очаква тези споразумения да бъдат продължени или поне не би могло да очаква, че те ще бъдат продължени при същите договорни условия.
- (482) Комисията също така отбелязва, че въз основа на предоставената от Италия информация споразумението с друга авиокомпания, обект на разследване, Germanwings, не е останало в действие през целия му срок и превозвачът е извършвал полети от летището само през 2007 г. В хода на разследването Италия е разяснила, че авиокомпанията е решила да прекрати извършването на полети от летището, тъй като не е можела да генерира достатъчно трафик за достигане на прага на рентабилност от финансова гледна точка.
- (483) Поради това Комисията заключава, че за целите на анализа на рентабилността на СЛУ от 2006 и 2010 г. само периодът, определен от СЛУ, а именно пет години за СЛУ от 2006 г. и четири години за СЛУ от 2010 г., следва да бъде взет под внимание (ННС в таблица 10 са изчислени въз основа на първоначалния срок на споразуменията, определен в СЛУ).
- (484) Освен това Комисията отбелязва, че СЛУ от 2006 и 2010 г. и споразуменията за маркетингови услуги, подписани между So.Ge.A.AL, Ryanair и AMS, са се прилагали със задна дата, както следва:
- а) СЛУ от 2006 г. и споразумението за маркетингови услуги са били подписани на 3 април 2006 г., но са се прилагали със задна дата от 1 януари 2006 г.;
  - б) СЛУ от 2010 г. и споразумението за маркетингови услуги са били подписани на 20 октомври 2010 г., но са се прилагали със задна дата от 1 януари 2010 г.

<sup>(112)</sup> Протокол от заседанието на съвета на директорите на So.Ge.A.AL на 7 юли 2009 г.

<sup>(113)</sup> Протокол от заседанието на съвета на директорите на So.Ge.A.AL на 9 септември 2009 г.

<sup>(114)</sup> Протокол от заседанието на съвета на директорите на So.Ge.A.AL на 23 февруари 2010 г.

- (485) Комисията също така отбелязва, че според So.Ge.A.AL условията на споразумения, които са били обсъждани с Ryanair и AMS в периодите, за които споразуменията от 2006 и 2010 г. са се прилагали със задна дата (т.е. януари 2006 до април 2006 г. — в случая на споразуменията от 2006 г., и януари 2010 до октомври 2010 г. — в случая на споразуменията от 2010 г.), са били сходни с условията на споразуменията, които в крайна сметка са били подписани през април 2006 и октомври 2010 г. Т.е. споразуменията, сключени през април 2006 г. и октомври 2010 г., просто са формализирали предварително договорените условия преди периода, за който тези споразумения са се прилагали със задна дата. Въз основа на това Комисията счита, че разглеждането на всяко споразумение в течение на неговия срок е в съответствие с един предварителен подход и че следователно при анализа на рентабилността на споразуменията от 2006 и 2010 г. периодът, за който споразуменията са се прилагали със задна дата, не следва да бъде изключван.
- (486) При все това въз основа на посочените по-горе основания Комисията счита, че ползите, които един благоразумен оператор в условията на пазарна икономика би могъл да очаква от едно споразумение за маркетингови услуги, биха били строго ограничени в рамките на срока на експлоатация на летището от превозвача, както е предвидено в споразумението за летищни услуги. Въз основа на това Комисията счита, че всяка „крайна стойност“, която има за цел да отразява бъдещите ползи от маркетинговите услуги след изтичане срока на тези споразумения, следва да остане извън анализа. Комисията също така отбелязва, че Италия не е предвидила „крайна стойност“, която да отчита ползите, получени след изтичане на срока на споразуменията, сключени от So.Ge.A.AL с Alitalia, Meridiana, Volare и Germanwings (вж. съображение 528).
- (487) Освен това Комисията счита, че избраният от Италия подход при определянето на броя пътници и изчисляването въз основа на това на очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности (без да се засяга оценката от предишното съображение относно „крайната стойност“), е надежден. Въпреки че Комисията счита, че предположенията относно прогнозите за трафика обикновено следва да се основават изключително на целите за брой пътници и честотата на полетите по съответните линии, предвидени в СПУ, и на коефициента на натовареност, който би могъл основателно да очаква So.Ge.A.AL по времето на сключване на всяко СПУ с Ryanair, като се има предвид, че към момента на подписването на СПУ от 2006 и 2010 г. So.Ge.A.AL е очаквало трафикът на Ryanair да надвиши минималните цели, определени в споразуменията, Комисията е съгласна, че очакванията на So.Ge.A.AL към момента на подписването на споразуменията, както е предвидено в бизнес плановете, представляват най-точният източник за изготвяне на прогнозите на So.Ge.A.AL за трафика на Ryanair към момента на подписването на СПУ от 2006 и 2010 г.
- (488) Комисията освен това счита, че очакванията на So.Ge.A.AL за коефициента на натовареност на Ryanair към момента на подписването на всяко от споразуменията, са разумни, тъй като те са основани на неговия опит и познания за бизнес модела на авиокомпанията.
- (489) Комисията отбелязва, че според Италия So.Ge.A.AL не е имало за цел да възстанови разходите за новия пътнически терминал от таксите, платени от Ryanair. В това отношение наистина изглежда, че точно развитието на туризма като цяло е това, което е изисквало разширяването на капацитета на терминала на летище Alghero, за да може да поеме очакваното увеличение на трафика. Преди осъществяването на инвестициите на летище Alghero независимо от значителния потенциал развитието на туристическия сектор е било възпрепятствано от липсата на международна свързаност. Летище Alghero се е сблъскало с ограничения в капацитета през 2003 и 2004 г. и поради това са били необходими инвестиции, за да се позволи на летището да обслужва повече пътници. Бизнес планът на So.Ge.A.AL от 2004 г. е предвиждал, че общият брой на пътниците на летището ще се увеличи с приблизително 30 % през 2008 г. в сравнение с нивата преди увеличаването на капацитета на летището през 2004 г. Макар от бизнес плановете, изготвени от So.Ge.A.AL в различни моменти от периода на разследване, да е видно, че летищният оператор е разчитал на нискотарифни авиокомпания като основен двигател на растежа (и че дружеството ще възвърне жизнеспособността си след като получи пълната концесия), тази цел не е била обвързана с отношенията с някоя конкретна авиокомпания. В действителност в нито едно от СПУ с Ryanair не се посочват никакви инвестиции, които да бъдат осъществени от летищния оператор. В този смисъл Комисията отбелязва, че инвестицията в разширението на терминала е била одобрена от Междуправителната комисия за икономическо програмиране (CIPE) през 1997 г. и следователно дълго преди Ryanair да е започнала да извършва полети от летище Alghero. Кандидатстването пред ENAC за пълна концесия е било част от стратегията на So.Ge.A.AL с цел да се подобри секторът на туризма чрез привличането на нискотарифни превозвачи. Тази стратегия е изисквала разширяване на капацитета на терминала, за да може да поеме очаквания ръст на трафика, „пълна“ концесия за гарантиране на ефикасно и ефективно обслужване на летището и договори с нискотарифни превозвачи. Въз основа на това Комисията приема, че инвестиционните разходи, свързани с новия терминал, не могат да бъдат приписани на никое от споразуменията с Ryanair и следователно не представляват част от допълнителните разходи.
- (490) Освен това Комисията отбелязва, че очакваните допълнителни разходи са били оценени от Италия чрез следване на подход „отдолу-нагоре“. Използван е регресивен анализ, за да се установи как оперативните разходи варират с промяната в броя на пътниците с цел оценка на допълнителните разходи, които биха могли да се очакват от So.Ge.A.AL към момента на подписване на СПУ с Ryanair. Като първа стъпка е извършен регресивен

анализ за определяне на въздействието на промяната в броя на пътниците на летището върху оперативните разходи на летището. Като втора стъпка оценката на допълнителните оперативни разходи в резултат на споразуменията с Ryanair е получена от резултатите в първата стъпка, комбинирани с прогнози за броя на пътниците на Ryanair.

- (491) За СПУ от 2006 и 2010 г. данните за допълнителните разходи, използвани при регресията, предшестват датата на сключване на споразуменията, които данни биха били на разположение на So.Ge.A.AL към датата на сключване на въпросните споразумения от летищния оператор. Въпреки това, тъй като данни за разходите са налични само за периода 1998—2010 г., ако подобен подход е следван за споразуменията от 2000, 2002 и 2003 г., би имало съответно само две, три и четири налични точки с данни за провеждане на регресивния анализ. Комисията е съгласна, че това не би било достатъчно, за да се получат надеждни резултати. При отсъствието на достатъчно предварителни данни, които да позволят възпроизвеждането на анализа на рентабилността въз основа на данни, които биха били на разположение на So.Ge.A.AL по времето на подписване на въпросните споразумения, Комисията по изключение (вж. съображение 284) счита, че за тези споразумения регресия, основана на данни за стопанските резултати за целия период 1998—2010 г., е приемлив заместител на това какви биха били разумните очаквания на един оператор в условията на пазарна икономика.
- (492) Въз основа на предположенията, подробно изложени по-горе, Комисията е възпроизвела предварителния анализ на рентабилността на споразуменията с Ryanair въз основа на допълнителните разходи и приходи, които биха могли разумно да се очакват от оператор в условията на пазарна икономика, действаш вместо So.Ge.A.AL по време на сключването на всяко от тези споразумения през разследвания период в настоящия случай. Всъщност от различните бизнес планове, разработени от So.Ge.A.AL, е видно, че летищният оператор е прогнозировал ръста в трафика въз основа на своята стратегия да подсили сектора на туризма чрез привличането на международен трафик от нискотарифни превозвачи, за което се е считало, че ще доведе до значително по-голям пътникопоток отколкото местните дейности <sup>(15)</sup>.
- (493) На таблицата по-долу са представени ННС на паричните потоци, очаквани от споразуменията с Ryanair въз основа на горепосочените предположения.

Таблица 11

**ННС на паричните потоци, очаквани от споразуменията с Ryanair**

Споразумение	Предвиден срок на прилагане на споразумението	ННС за срока на споразумението (в млн. евро) <sup>(1)</sup>
СПУ от 2000 г.	22 юни 2000 г. — 21 юни 2010 г.	[4—8]
СПУ от 2002 г.	1 януари 2002 г. — 31 декември 2012 г.	[3—6]
СПУ от 2003 г.	1 септември 2003 г. — 1 септември 2014 г.	[9—12]
СПУ от 2006 г.	1 януари 2006 г. — 31 декември 2010 г.	[3—6]
СПУ от 2010 г.	1 януари 2010 г. — 31 декември 2013 г.	[2—4]

<sup>(1)</sup> Референтните проценти на Комисията са били приложени за дисконтиране на очакваните парични потоци.

- (494) Тъй като очакваният дисконтиран резултат е положителен за всяко от споразуменията с Ryanair, Комисията е удовлетворена, че всяко от СПУ с Ryanair се е очаквало да бъде рентабилно към момента на сключването му и следователно, сключвайки въпросните споразумения, So.Ge.A.AL не е предоставило икономическо предимство на Ryanair и поради това тези споразумения не представляват държавна помощ.

<sup>(15)</sup> Въпреки че тази стратегия е дала резултати и So.Ge.A.AL е успяло да постигне значителен растеж в обемите на трафика в съответствие със своите очаквания, летищният оператор не е успял да отговори на този ръст в трафика с увеличаване на рентабилността независимо от финансовата подкрепа от публичните органи. Това до голяма степен се е дължало на значителните забавяния при предоставянето на „пълната“ концесия.

Споразумения с превозвачи, различни от Ryanair

Споразумения с Alitalia, Volare, Meridiana и Germanwings

- (495) Комисията разследва споразуменията за наземно обслужване и за маркетинг, сключени от So.Ge.A.AL с Alitalia, Volare, Meridiana и Germanwings, подробно описани в таблица 12:

Таблица 12

**Споразумения на So.Ge.A.AL с Alitalia, Volare, Meridiana и Germanwings**

<i>Alitalia</i>		
30.11.2010 г.	Споразумение за наземно обслужване	1 декември 2010 г. — 1 декември 2015 г.
20.10.2010 г.	Споразумение за маркетинг	7 юни 2010 г. — 30 септември 2010 г.
<i>Volare</i>		
29.11.2007 г.	Споразумение за наземно обслужване	28 октомври 2007 г. — 31 октомври 2010 г.
29.11.2007 г.	Споразумение за маркетинг	28 октомври 2007 г. — 31 октомври 2010 г.
<i>Meridiana</i>		
28.4.2010 г.	Споразумение за наземно обслужване	април 2010 г. — април 2011 г.
20.10.2010 г.	Споразумение за маркетинг	юни 2010 г. — октомври 2010 г.
<i>Germanwings</i>		
19.3.2007 г.	Споразумение за наземно обслужване	25 март 2007 г. — 31 октомври 2009 г.
25.3.2007 г.	Споразумение за маркетинг	2007—2009 г.

i) Относно съвместната оценка на споразуменията за наземно обслужване и маркетинг

- (496) Комисията най-напред отбелязва, че във всеки един случай съществуват ясни признаци, че тези споразумения са били договорени и сключени като част от една сделка и следователно трябва да се оценяват като една мярка. По-специално:
- споразумението за маркетинг с Meridiana, което се е прилагало със задна дата за периода юни—октомври 2010 г., е предвиждало в член 1 „Цел на споразумението“, че: „Meridiana се задължава да обслужва горепосочените маршрути [Милан, Верона, Бари] според предварително определените оперативни програми и следователно да изпълнява комуникационна и маркетингова програма, съгласувана с So.Ge.A.AL“. Освен това в споразумението се определя възможността за подновяване на споразумението, при условие че Meridiana изпълни определени цели за брой пътници;
  - съгласно споразумението за маркетинг, което се е прилагало със задна дата за периода юни—септември 2010 г., Alitalia е трябвало да изготви комуникационна и маркетингова програма, целяща рекламиране на региона, също така и чрез разкриването на нови маршрути (Барселона, Париж и Брюксел);
  - споразуменията за наземно обслужване и за маркетинг с Volare са сключени на една и съща дата. В споразумението за маркетинг с Volare се е предвиждало, че: „Това допълнително споразумение представлява съществена част от стандартното споразумение за наземно обслужване. Следователно то ще остане в сила до прекратяването на стандартното споразумение за наземно обслужване, независимо поради каква причина, в който момент това допълнително споразумение и всички права и задължения, предвидени с настоящото, също се прекратяват“. В споразумението за маркетинг също така се определят цели за брой пътници, които превозвачът се ангажира да постигне;

- г) в споразумението за маркетинг с Germanwings се „определят целите, които да бъдат постигнати от Germanwings според исканията на АНО [Alghero]. Страните потвърждават, че параметрите, използвани за обективно определяне дали са постигнати горепосочените цели, ще се изразяват в годишния брой пътници и полети, извършени от Germanwings от/до АНО [Alghero]“. В споразумението се определят премии за успех, както и еднократна вноска, които са платими от So.Ge.A.AL.
- (497) Поради това Комисията счита, че е налице ясна връзка между споразуменията за летищни услуги и споразуменията за маркетинг, която се изразява в това, че последните се основават на сключването на договора за летищно обслужване и услугите, предоставяни от превозвачите.
- ii) Относно подхода, следван за оценяване на допълнителните разходи и приходи
- (498) So.Ge.A.AL не е извършило какъвто и да било предварителен анализ на рентабилността на споразуменията с тези авиокомпании преди тяхното сключване. Както беше посочено по-горе, с писмо от 25 март 2014 г. Италия предостави на Комисията предварителен анализ на рентабилността на споразуменията, сключени с Air One/Alitalia, Meridiana, Volare, Germanwings, който беше възпроизведен въз основа на данните, с които би разполагал оператор в условията на пазарна икономика, действащ вместо So.Ge.A.AL към момента на сключване на въпросните споразуменията, както и въз основа на предвидимите развития към онзи момент.
- (499) Според Италия подходът, следван за възпроизвеждане на анализа, отразява методологията, която е щяла да бъде възприета от оператор в условията на пазарна икономика, а резултатите от оценката на рентабилността на тези споразуменията биха доказали, че освен това се е очаквало тези споразуменията да бъдат рентабилни за So.Ge.A.AL на *ex ante* основа.
- (500) Анализът се основава на подхода, представен в съображения 501—524.
- (501) Размерът на допълнителните приходи от въздухоплавателни дейности беше получен чрез прилагане на съответните летищни такси, които се очаква да бъдат плащани от всяка авиокомпания, и отчитане на прогнозите за трафика за съответната авиокомпания за всички услуги с изключение на услугите по наземно обслужване. Допълнителните приходи от въздухоплавателни дейности се основават на таксите, договорени между So.Ge.A.AL и всяка авиокомпания. Прогнозите за трафика се основават или на нивата на трафика на авиокомпанията през годината, предшестваща подписването на договора, или на целите за трафика, предвидени в съответните споразумения.
- (502) Допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности се основават на очакванията на So.Ge.A.AL към момента на подписването на договорите от 2007 и 2010 г. с авиокомпаниите за приходи от невъздухоплавателни дейности в размер на приблизително 5,00—6,00 EUR на заминаващ пътник в резултат на изграждането на новия терминал (вж. също таблица 9).
- (503) Допълнителните оперативни разходи са получени, като са взети предвид категориите допълнителни разходи, които So.Ge.A.AL е очаквало към момента на подписването на всяко споразумение с Air One/Alitalia, Volare, Meridiana и Germanwings, и са включвали: допълнителни разходи за персонал, допълнителни разходи за наземно обслужване, допълнителни разходи за стоки, услуги и материали, допълнителни разходи във връзка с концесията, както и еднократните плащания, свързани с нови маршрути, и премията за успех.
- (504) Бил е извършен регресивен анализ на броя пътници и разходите на ниво летище, за да се установи въздействието на промяната в броя на пътниците на летище Alghero върху общите разходи на летището.
- (505) За целите на анализа на рентабилността по отношение на споразуменията от 2010 г. с Alitalia и Meridiana Италия е извършила регресивен анализ на данните за разходите за периода, предхождащ подписването на споразуменията, т.е. 1998—2009 г., с които данни So.Ge.A.AL би разполагало към датата, на която е сключило въпросните споразумения.
- (506) При все това според Италия броят на наличните точки с данни преди подписване на споразуменията от 2007 г. с Germanwings и Volare (1998—2006 г.) е много нисък. Получените стойности от оценките на допълнителните разходи за персонал и материали съответно са в размер от 2,7 EUR и 9,3 EUR на заминаващ пътник, като те се считат за необичайно високи стойности. В този случай добавянето или заличаването на една точка с данни оказва съществено влияние върху резултатите. На тази основа в резултат на анализа на рентабилността се получава отрицателна ННС за Germanwings, докато ННС на споразумението с Alitalia остава положителна. Според Италия оценките от регресивните анализи на разходите стават по-стабилни с увеличаване на броя на точките с данни и поради това, що се отнася до споразуменията от 2007 г. с Germanwings и Volare, регресивният анализ следва да обхване пълния период 1998—2010 г.

- (507) Като втора стъпка оценките на общите допълнителни разходи в резултат на конкретни споразумения между So.Ge.A.AL и съответните авиокомпани са били получени въз основа на резултатите от първата стъпка в комбинация със съответните прогнози за броя на пътниците на всяка авиокомпания.
- а) Очакваните допълнителни разходи за наземно обслужване, стоки, услуги и материали за срока на всяко споразумение се основават на средните разходи за АТМ и средните разходи за стоки, услуги и материали на пътник на летището през годината, която предхожда непосредствено годината на подписване на споразумението. Тези единични разходи са завишени поради очакваната инфлация през всяка година и се умножават по съответните прогнози за трафика за всяка авиокомпания.
- б) Разходите във връзка с концесията варират в зависимост от броя на пътниците. Допълнителните разходи във връзка с концесията се основават на средните разходи във връзка с концесията на пътник на летището през годината, предхождаща годината на подписване на всяко споразумение, умножени по прогнозите за трафика за съответната авиокомпания и завишени с инфлацията.
- (508) Коефициентите на натовареност, възприети в анализа на рентабилността на договорите, сключени с Alitalia, Germanwings, Volare и Meridiana, се основават на натрупаните по-рано от So.Ge.A.AL познания и опит за осъществяваните дейности и бизнес модела на всяка авиокомпания <sup>(116)</sup>, представени подробно в таблица 13.

Таблица 13

**Предположения за коефициентите на натовареност**

Авиокомпания	Коефициент на натовареност
Air One/Alitalia	Неприложимо
Germanwings	60
Volare	50
Meridiana	65

— Air One/Alitalia

- (509) Прогнозите за трафика за Air One/Alitalia за срока на споразумението за наземно обслужване са получени по следния начин:
- а) прогнозите за трафика, свързани със разкриването на трите международни маршрути за/от Барселона, Брюксел и Париж, се основават на споразумението за маркетинг. Предполагаше се, че Air One/Alitalia ще извършва три полета седмично за всеки маршрут;
- б) прогнозите за трафика за вътрешни полети се определят по броя извършени полети от Air One/Alitalia през 2009 г., завишени с предположението, че вътрешният трафик ще се увеличава с 1 % годишно.

<sup>(116)</sup> Що се отнася до Germanwings и Meridiana, коефициентът на натовареност е посочен в споразуменията с So.Ge.A.AL. Що се отнася до Volare, коефициентът на натовареност се основава на натрупаните по-рано от So.Ge.A.AL познания за осъществяваните от авиокомпанията дейности. Тъй като Volare е обслужвала редица вътрешни маршрути, е бил допуснат по-нисък коефициент на натовареност. В случая на Alitalia прогнозите за трафика не са били резултат на конкретно допускане за коефициента на натовареност, тъй като Alitalia е експлоатирала различни модели самолети (с максимален брой на седалките в самолет, вариращ от 90 до 180), в зависимост от деня от седмицата и сезона. Прогнозите за трафика се основават на натрупаните по-рано опит и познания за осъществяваните от авиокомпанията дейности.

- (510) Прогнозите за трафика се използват, за да се получат допълнителните приходи и очакваните допълнителни разходи. Очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности са изчислени въз основа на прогнозите за трафика и публикуваните летищни такси за всички услуги с изключение на наземното обслужване. Таксите за наземно обслужване се основават на споразумението за наземни услуги от 2010 г. Очакваните приходи от невъздухоплавателни дейности са получени, както е описано в съображение 502.
- (511) Очакваните допълнителни разходи са получени въз основа на предположенията, описани в съображения 503—508, и включват еднократно плащане за маркетингови услуги от So.Ge.A.AL с цел стимулиране на пускането от Air One/Alitalia на международни маршрути от летище Alghero.
- (512) Въз основа на тези предположения ННС на паричните потоци, очаквани от споразуменията с Air One/Alitalia от 2010 г., е представена в таблица 14.

Таблица 14

**ННС на паричните потоци, очаквани от споразумението с Air One/Alitalia от 2010 г. (в млн.евро)**

Година	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Допълнителни печалби	[0—1]	[3—6]	[3—6]	[3—6]	[3—6]	[3—6]
ННС <sup>(1)</sup> (за срока на споразумението)	[10—14]					

<sup>(1)</sup> При използване на норма на дисконтиране 2,45 %.

— Volare

- (513) Прогнозите за трафика за Volare се основават на ATM, определени в споразумението за маркетинг, а именно 28 полета през 2007 г., 207 полета за 2008 и 2009 г. и 180 полета за 2010 г.
- (514) Допълнителните приходи от въздухоплавателни дейности са изчислени въз основа на публикуваните летищни такси и споразумението за наземно обслужване, както и въз основа на прогнозите за трафика. Допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности са оценени в съответствие с подхода, описан в съображение 502.
- (515) Допълнителните разходи се изчисляват въз основа на средните разходи на единица и прогнозите за трафика, основани на предположенията, описани в съображения 503—508, и включват еднократно плащане в размер на [...] EUR за първата година от дейността.
- (516) При изчисляването на ННС, показано в таблица 15, регресивният анализ е извършен въз основа на данни за разходите, предшествващи подписването на споразумението, а именно 1998—2006 г.

Таблица 15

**ННС на паричните потоци, очаквани от споразумението с Volare от 2007 г. (в хил. евро)**

Година	2007	2008	2009	2010
Допълнителни печалби	[13—18]	[50—100]	[100—125]	[100—125]
ННС <sup>(1)</sup> (за срока на споразумението)	[250—300]			

<sup>(1)</sup> При използване на норма на дисконтиране 6,42 %.

## — Meridiana

- (517) Прогнозите за трафика на Meridiana, залегнали в основата на предположенията за очакваните нарастващи приходи и допълнителни разходи, се основават на броя на полетите съгласно ATM по линиите до/от Милано, Верона и Бари, както е посочено в споразумението за маркетинг от 2010 г.
- (518) Допълнителните приходи от въздухоплавателни дейности са изчислени въз основа на публикуваните летишни такси и споразумението за наземно обслужване, както и въз основа на прогнозите за трафика. Допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности са оценени в съответствие с подхода, описан в съображение 502.
- (519) Допълнителните разходи се изчисляват въз основа на средните разходи на единица и прогнозите за трафика, описани в съображения 503—508, и включват еднократно плащане в размер на [...] EUR.
- (520) Комисията отбелязва, че споразумението за маркетинг с Meridiana е било предвидено за срок от една година, в периода между юни 2010 г. и октомври 2010 г., като е можело да бъде удължено и за 2011 г. и 2012 г., ако броят на превозените пътници от авиокомпанията превиши определени минимални прагове. Италия обясни, че към момента на подписване на споразуменията So.Ge.A.AL е очаквало, че Meridiana ще постигне необходимото минимално равнище на пътничопоток, така че ще поднови споразумението за маркетинг (следователно и за наземно обслужване) с So.Ge.A.AL при подобни условия.
- (521) Въз основа на тези предположения ННС на паричните потоци, очаквани от споразуменията от 2010 г. с Meridiana, е представена в таблица 16. Както е показано в таблица 16, за целите на анализа на рентабилността Италия е взела под внимание периода 2010—2013 г.

Таблица 16

**ННС на паричните потоци, очаквани от споразумението с Meridiana от 2010 г. за периода 2010—2013 г. (в хил. евро)**

Година	2010	2011	2012	2013
Допълнителни печалби	- [150—200]	[400—450]	[400—450]	[400—450]
ННС <sup>(1)</sup> (за срока на споразумението)	[950—1 100]			

<sup>(1)</sup> При използване на норма на дисконтиране 2,24 %.

## — Germanwings

- (522) Прогнозите за трафика за Germanwings се изчисляват въз основа на целевите ATM, предвидени в споразумението от 2007 г., и оправдават очакванията на So.Ge.A.AL за допълнителни приходи и допълнителни разходи по време на сключването на споразумението.
- (523) Допълнителните приходи от въздухоплавателни дейности са изчислени въз основа на публикуваните летишни такси и споразумението за наземно обслужване от 2007 г., както и въз основа на прогнозите за трафика. Допълнителните приходи от невъздухоплавателни дейности са оценени в съответствие с подхода, описан в съображение 502.
- (524) Допълнителните разходи се изчисляват въз основа на средните разходи на единица и прогнозите за трафика и включват еднократно плащане в размер на [...] EUR през първата година, както и премии за успех (в анализа се предполага, че Germanwings ще изпълни целите за броя пътници). При изчисляването на ННС, показано в таблица 17, регресивният анализ е извършен въз основа на данни за разходите, предхождани подписването на споразумението, а именно 1998—2006 г.



Таблица 17

**ННС на паричните потоци, очаквани от споразумението с Germanwings от 2007 г. (в хил. евро)**

Година	2007	2008	2009
Допълнителни печалби	- [130—150]	- [20—30]	- [5—10]
ННС <sup>(1)</sup> (за срока на споразумението)	- [150—200]		

<sup>(1)</sup> При използване на норма на дисконтиране 6,42 %.

## iii) Оценка

- (525) Комисията приема обосноваността на подхода, възприет от Италия за определянето на броя пътници и изчисляването въз основа на това на очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности.
- (526) Същото е вярно и по отношение на изчисляването на допълнителните разходи, които включват плащания за маркетингови услуги. Въпреки това Комисията счита, че регресивният анализ следва да се извърши въз основа на наличните за So.Ge.A.AL данни към момента на сключването на споразуменията и затова следва да се извърши само за периода, предхождащ подписването на тези споразумения, а именно, в настоящия случай, 1998—2006 г. за споразуменията с Germanwings и Volare и 1998—2009 г. за споразуменията с Alitalia и Meridiana.
- (527) За разлика от споразуменията от 2000, 2002 и 2003 г. с Ryanair, за които Комисията прие, че не може да се направи смислена регресия въз основа на предварителни данни за разходите и затова данните за разходите за периода 1998—2008 г. са използвани като разумна оценка на очакванията на оператор в условията на пазарна икономика към момента на сключването на тези споразумения (вж. съображение 491), в случая на споразумението от 2007 г. с Germanwings и споразумението от 2010 г. с Meridiana вече има повече данни за извършване на регресивен анализ въз основа на предварителните данни за разходите, които данни са били на разположение на So.Ge.A.AL по време на сключването на въпросните споразумения. В допълнение Комисията отбелязва също, че подобен подход Италия е възприела за анализа на споразуменията от 2006 г. с Ryanair, които са сключени преди подписването на споразумението от 2007 г. с Germanwings.
- (528) Освен това Комисията взема под внимание подхода на Италия да не предвижда „крайна стойност“, която да отчита ползите, получени след изтичане на срока на споразуменията, сключени от So.Ge.A.AL с Alitalia, Meridiana, Volare и Germanwings. Този подход е в съответствие с обосновката на Комисията, развита в съображения 445—450.
- (529) Комисията отбелязва също, че подобно СЛУ с Ryanair от 2006 г. и 2010 г., споразуменията за маркетинг с Meridiana и Alitalia са се прилагали със задна дата между юни 2010 г. и октомври 2010 г. So.Ge.A.AL обясни, че по време на този период е обсъждало условия, подобни на споразумението, което по-късно е подписано с Meridiana и Alitalia на 20 октомври 2010 г. Поради това Комисията се съгласява, че този подход е подходящ за оператор в условията на пазарна икономика.
- (530) И накрая, Комисията отбелязва, че споразумението за маркетингови услуги с Meridiana (приложимо за периода между юни 2010 г. и октомври 2010 г.) е можело да бъде удължено и за 2011 г. и 2012 г., ако броят на превозените пътници от авиокомпанията превиши минималните прагове, предвидени в него. Италия обясни, че към момента на подписването на споразуменията So.Ge.A.AL е очаквало, че Meridiana ще постигне необходимото минимално равнище на пътникопоток, така че ще поднови споразумението за маркетингови услуги (следователно и за наземно обслужване) с So.Ge.A.AL при подобни условия.
- (531) Комисията не може да приеме този довод. Първо, в споразумението за наземно обслужване с Meridiana не се предвижда изрична разпоредба относно евентуалното му подновяване. Такава клауза е включена само в споразумението за маркетинг. Въпреки че Комисията приема, че евентуалното удължаване на споразумението за маркетинг, в случай че Meridiana постигне определени цели във връзка с трафика, би довело до удължаване за подобен период на споразумението за наземно обслужване с превозвача, това не променя факта, че към момента на подписването на споразумението за наземно обслужване няма правно задължение, което да обвързва Meridiana да продължи дейността си на летището, освен първоначалния срок на споразумението, а именно април 2011 г. Освен

това споразумението за маркетинг е подписано на 20 октомври 2010 г., т.е. повече от шест месеца след подписването на споразумението за наземни услуги. Комисията счита, че през април 2010 г., когато е подписано споразумението за наземни услуги, So.Ge.A.AL не е можело да разчита на подновяване на някое от споразуменията при подобни условия, след като такова подновяване е било хипотетично. Поради това Комисията счита, че анализът на рентабилността следва да отчита само първоначалния едногодишен срок на споразумението.

- (532) Същевременно Комисията взема под внимание подхода на Италия, с който обосновава очакванията на So.Ge.A.AL по отношение на подновяването на споразумението за наземно обслужване единствено въз основа на възможността за удължаване на споразумението за маркетинг (а не на споразумението за наземно обслужване). Комисията счита, че поради този подход е трудно да се приеме доводът, изразен в хода на разследването от Ryanair и AMS, че споразуменията за маркетингови и летищни услуги лесно могат да бъдат разделени.
- (533) Комисията е възпроизвела анализа въз основа на съображенията, изложени в съображения 525—532. Получените ННС за тези споразумения към момента на тяхното сключване за периода, за който е договорено да се прилагат, са представени в таблица 18.

Таблица 18

**ННС на споразуменията между So.Ge.A.AL и Air One/Alitalia, Meridiana, Volare и Germanwings**

Авиокомпания	Предвиден срок на прилагане на споразумението	ННС за срока на споразумението (в хил. EUR)
Volare	2007—2010 г.	[250—300]
Air One/Alitalia	2010—2015 г.	[12 500—13 000]
Meridiana	2010—2011 г.	– [150—200]
Germanwings	2007—2009 г.	– [150—200]

- (534) Тъй като очакваният дисконтиран резултат за споразуменията с Meridiana и Germanwings е отрицателен, Комисията счита, че при сключването на тези споразумения So.Ge.A.AL не е действало като оператор в условията на пазарна икономика. Летищният оператор не е могъл да очаква да покрие поне допълнителните разходи, произтичащи от всяко от тези споразумения. Тъй като по този начин So.Ge.A.AL не е действало като оператор в условията на пазарна икономика, с решението си да сключи споразуменията при тези условия то е предоставило икономическо предимство на Germanwings и Meridiana.
- (535) Преглед на допълнителните разходи и приходи, които биха могли да се очакват по време на сключването на споразуменията с Meridiana и Germanwings, е включен в обобщен вид в таблица 19.

Таблица 19

**Допълнителна рентабилност на споразуменията с Germanwings и Meridiana**

Germanwings	2007 г.	2008 г.	2009 г.
Очакван брой пътници	15 000	15 000	15 000
Очаквани допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности	[...]	[...]	[...]
Очаквани допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности	[...]	[...]	[...]
Очаквани допълнителни разходи	[...]	[...]	[...]
Разходи за подкрепа за маркетинг	[...]	[...]	[...]
<b>Очакван номинален резултат</b>	<b>– 140 482</b>	<b>– 24 616</b>	<b>– 8 745</b>

Meridiana	2010 г.
Очакван брой пътници	59 631
Очаквани допълнителни приходи от въздухоплавателни дейности	[...]
Очаквани допълнителни приходи от невъздухоплавателни дейности	[...]
Очаквани допълнителни разходи	[...]
Разходи за подкрепа за маркетинг	[...]
<b>Очакван номинален резултат</b>	<b>- 175 174</b>

(536) За разлика от това би могло да се очаква споразуменията с Volare и Alitalia да доведат до положителен дисконтиран резултат. Следователно чрез сключването на тези споразумения So.Ge.A.AL не е предоставило икономическо предимство на тези превозвачи.

iv) Заключение

(537) Въз основа на изпратения от Италия анализ за рентабилността на сключените споразумения между So.Ge.A.AL и Alitalia и Volare, Комисията е удовлетворена, че за оператор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективи за рентабилност, би било разумно да приеме условията на съответните споразумения на датата, на която са били сключени. Следователно тези споразумения не включват помощ за въздушните превозвачи.

(538) При все това въз основа на оценката в съображения 525—536 Комисията заключава, че за So.Ge.A.AL не е било обосновано да сключи споразумения с Meridiana и Germanwings. Всяко от тези споразумения включва икономическо предимство за съответния въздушен превозвач.

Споразумения с bmibaby, Air Italy и Air Vallée

(539) Както беше посочено по-горе, с писмо от 10 юни 2014 г. Италия е предоставила на Комисията предварителен анализ на рентабилността на споразуменията, сключени от So.Ge.A.AL с други авиокомпани, обект на разследването, а именно bmibaby, Air Italy и Air Vallée.

(540) Съответните споразумения за наземно обслужване, сключени между So.Ge.A.AL и Air Italy, Air Vallée и bmibaby, са изложени накратко в таблица 20:

Таблица 20

**Споразумения за наземно обслужване с bmibaby, Air Italy и Air Vallée**

Авиокомпания	Очакван срок на действие на споразумението	Такса за наземно обслужване на ротация
Air Italy	1 юни 2008 г. — 31 декември 2010 г.	600
Air Vallée	9 август 2010 г. — 30 август 2010 г.	300
Bmbaby	29 май 2010 г. — 30 септември 2010 г.	700

(541) Следваната от Италия методология за установяване на допълнителната рентабилност на споразуменията, сключени между So.Ge.A.AL и Air Italy, Air Vallée и bmibaby, е описана подробно в съображения 542—545.

(542) Допълнителните въздухоплавателни приходи включват приходи от такси за кацане, такси за обработване на багаж, такси за обработване на пътници, наземно обслужване на самолети и продажба на билети. Всички такси, различни от таксите за наземно обслужване, са се основавали на публикувания ценоразпис на таксите на летището. Допълнителните невъздухоплавателни приходи са били оценени в съответствие с подхода, описан в съображение 502.

- (543) Очакваните допълнителни разходи включват разходи, свързани с персонала <sup>(117)</sup>, наземното обслужване, стоки, услуги и материали, както и разпределение на разходите, свързани с концесията на So.Ge.A.AL. Тъй като съответните споразумения, сключени от So.Ge.A.AL с Air Vallée и bmibaby, не са включвали маркетингови услуги, при анализа не са взети под внимание плащанията за маркетинг. Извършен е регресивен анализ на броя на пътниците и разходите на ниво летище въз основа на предварителни данни, които би трябвало да бъдат на разположение на So.Ge.A.AL към момента на влизане в сила на въпросните споразумения, а именно 1998—2007 г. за споразумението с Air Italy и 1998—2009 г. за споразуменията с Air Vallée и bmibaby.
- (544) В таблица 21 са изложени накратко допълнителните печалби, които се е очаквало So.Ge.A.AL да получи от споразумението с Air Italy. ННС на допълнителните печалби, които So.Ge.A.AL би могло да очаква от споразумението с Air Italy, възлизат на 99 330 EUR <sup>(118)</sup>.

Таблица 21

**ННС на паричните потоци, очаквани от споразумението с Alitalia от 2008 г. (в евро)**

Година	2008	2009	2010
Допълнителни печалби	[30 000—40 000]	[30 000—40 000]	[30 000—40 000]
ННС <sup>(1)</sup> (за срока на споразумението)	[90 000—110 000]		

<sup>(1)</sup> При използване на норма на дисконтиране 6 %.

- (545) В таблица 22 са изложени накратко допълнителните печалби, които се е очаквало So.Ge.A.AL да получи от споразуменията с Air Vallée и bmibaby. ННС на допълнителните печалби, които So.Ge.A.AL би могло да очаква от споразуменията с Air Vallée и bmibaby, възлизат съответно на 3 399 EUR и 25 330 EUR <sup>(119)</sup>. Според Италия оценките на ННС са относително ниски, тъй като споразуменията, сключени между So.Ge.A.AL, Air Vallée и bmibaby, се е очаквало да обхващат период от само една (или дори по-малко от една) година.

Таблица 22

**ННС на паричните потоци, очаквани от споразуменията с Air Vallée и bmibaby (в евро)**

	Air Vallée	Bmibaby
Допълнителни печалби	[3 000—3 500]	[25 000—26 000]

- (546) Комисията отбелязва, че подходът, възприет от Италия при оценяването на броя на пътниците и изчисляването на очакваните допълнителни приходи от въздухоплавателни и невъздухоплавателни дейности и допълнителните разходи от споразуменията, сключени от So.Ge.A.AL с Air Italy, Air Vallée и bmibaby, е същият като използвания за споразуменията с другите въздушни превозвачи. Предвид гореизложеното Комисията заключава, че по времето, когато са подписани тези споразумения, се е очаквало те да бъдат рентабилни за So.Ge.A.AL.

## 12.2.1.3. Избирателност

- (547) Икономическото предимство, определено в съображение 534, е предоставено на избирателна основа, тъй като само Meridiana и Germanwings са се възползвали от него. Предимството произтича от споразуменията за летищни услуги и маркетинг, договорени индивидуално от двата въздушни превозвача, каквито не са били сключени с

<sup>(117)</sup> Поради ангажименти за нискотарифен трафик не е бил нужен допълнителен персонал за обслужване на Air Vallée и bmibaby.

<sup>(118)</sup> При използване на норма на дисконтиране 5,55 %.

<sup>(119)</sup> При използване на норма на дисконтиране 2,24 %.

другите въздушни превозвачи, осъществяващи дейност на летището при същите условия. В действителност Комисията отбелязва, че всички споразумения, обект на настоящото разследване, се различават съществено и водят до различни парични потоци между So.Ge.A.AL и въздушните превозвачи, осъществяващи дейност на летище Alghero.

#### 12.2.1.4. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията

- (548) За дадена мярка, която е предоставена от държавата, се счита, че нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, когато може да подобри конкурентното положение на получателя в сравнение с други предприятия, с които се конкурира <sup>(120)</sup>. Поради това за всички практически цели може да се приеме, че е налице нарушаване на конкуренцията, веднага след като дадена държава предостави финансово предимство на предприятие в либерализиран сектор, където съществува (поне потенциална) конкуренция. Съгласно установената съдебна практика на европейските съдилища предоставянето на помощ в полза на предприятия, развиващи дейност на вътрешния пазар, може да наруши търговията между държавите членки <sup>(121)</sup>.
- (549) След влизането в сила на третия пакет за либерализирането на въздушния транспорт на 1 януари 1993 г. <sup>(122)</sup> въздушните превозвачи могат да извършват полети, като използват вътрешноевропейските връзки. Както отбелязва Съдът на ЕС:

„когато дадено предприятие работи в сектор, в който се конкурират производители от различни държави членки, всяка помощ, която то може да получи от публичните органи, може да засегне търговията между държавите членки и да засегне конкуренцията, доколкото продължавашото му присъствие на пазара пречи на конкурентите от други държави членки да увеличават пазарния си дял и намалява шансовете им да увеличат износа си към тази държава членка“ <sup>(123)</sup>.

- (550) Комисията констатира, че So.Ge.A.AL е предоставило изборително предимство на Germanwings и Meridiana. Тези авиокомпании осъществяват дейност на либерализиран, конкурентен пазар и полученото от тях предимство е било възможно да подобри конкурентното им положение на пазара на услуги за въздушен транспорт до/от летище Alghero в ущърб на другите въздушни превозвачи от Съюза. В този контекст Комисията смята, че предимството, предоставено на Germanwings и Meridiana, е възможно да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки.

#### 12.2.1.5. Заключение относно споразуменията с авиокомпаниите

- (551) Следователно Комисията заключава, че мерките, приети от So.Ge.A.AL съгласно споразумението от 2010 г. с Meridiana и споразумението от 2007 г. с Germanwings, са включвали държавна помощ за тези авиокомпании, възлизаща съответно на около 175 174 EUR и 140 482 EUR. При положение че помощта, включена във всяко от тези споразумения, е била приведена в действие без да е разрешена от Комисията, тя представлява неправомерна държавна помощ.

#### 12.2.2. Съвместимост на помощта за авиокомпаниите

- (552) Що се отнася до помощта за започване на стопанска дейност, в Насоките за въздухоплаването от 2014 г. се посочва, че:

„Комисията ще прилага принципите, съдържащи се в настоящите насоки по отношение на всички мерки за помощ за започване на стопанска дейност, за които е постъпило уведомление, във връзка с които тя трябва да вземе решение след 4 април 2014 г., дори когато за проектите е подадено уведомление преди тази дата. В съответствие с известието на Комисията за определяне на приложимите правила при оценка на неправомерна държавна помощ Комисията ще прилага по отношение на неправомерната помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите правилата, които са били в сила по времето, когато е отпусната помощта. Следователно тя няма да прилага принципите, съдържащи се в настоящите насоки в случай на неправомерна помощ за започване на стопанска дейност в полза на авиокомпаниите, отпусната преди 4 април 2014 г.“

<sup>(120)</sup> Решение от 17 септември 1980 г. по дело 730/79, Philip Morris Holland BV/Комисия на Европейските общности, Recueil, стр. 2671, точка 11 и решение от 15 юни 2000 г. по съединени дела T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, от T-600/97 до T-607/97, T-1/98, от T-3/98 до T-6/98 и T-23/98, Alzetta Mauro и други/Комисия на Европейските общности, Сборник, стр. II-2325, точка 80.

<sup>(121)</sup> Решение от 17 септември 1980 г. по дело 730/79, Philip Morris Holland BV/Комисия на Европейските общности, Recueil, стр. 2671, точки 11 и 12; решение от 30 април 1998 г. по дело T-214/95, Het Vlaamse Gewest (Фламандския регион)/Комисия на Европейските общности, Recueil, стр. II-717, точки 48–50.

<sup>(122)</sup> Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 1), Регламент (ЕИО) № 2408/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно достъпа на въздушни превозвачи на Общността до вътрешните въздушни трасета на Общността (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 8) и Регламент (ЕИО) № 2409/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно тарифите на самолетните билети и таксите за услуги за въздушен превоз (ОВ L 240, 24.8.1992 г., стр. 15).

<sup>(123)</sup> Решение на Съда от 21 март 1991 г. по дело C-89/1603, Италия/Комисия, Recueil, стр. I-1603, точка 26.

(553) От своя страна в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се предвижда, че:

„Комисията ще оценява съвместимостта на [...] първоначалната помощ, предоставена без нейното разрешение и която следователно нарушава член 88, параграф 3 от Договора [понастоящем член 108, параграф 3 от Договора], въз основа на настоящите насоки, ако изплащането на помощта е започнало след публикуване на насоките в *Официален вестник на Европейския съюз*.“

(554) Тъй като споразуменията с Meridiana и Germanwings са били сключени след публикуването в Официален вестник на 9 декември 2005 г. на Насоките за въздухоплаването от 2005 г., тези насоки представляват приложимото правно основание за оценката на тяхната съвместимост с вътрешния пазар.

#### 12.2.2.1. Оценка на съвместимостта в съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2005 г.

(555) В точка 79 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г. се определят няколко условия, които трябва да са спазени, за да бъде счетена първоначалната помощ за съвместима с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

i) Помощта се предоставя на въздушни превозвачи с валиден лиценз за експлоатация, издаден от държава членка съгласно Регламент (ЕИО) № 2407/92.

(556) В настоящия случай получателите на помощта са въздушни превозвачи съгласно определеното в Регламент (ЕО) № 1008/2008<sup>(124)</sup>. Следователно първото условие, посочено в Насоките за въздухоплаването от 2005 г., е изпълнено.

ii) Помощта се предоставя за линии, свързващи регионално летище категория С или D с друго летище в ЕС.

(557) От 2005 г. насам летище Alghero е категоризирано като регионално летище от категория С в съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Помощта е била предоставена на авиокомпания, откриващи нови маршрути от летище Alghero до други летища, разположени в Съюза. Следователно второто условие е спазено.

iii) Помощта ще се отпуска при откриването на нови линии или нови разписания, както е определено по-долу, които ще доведат до нарастване на пътничеството. Помощта не трябва да стимулира прехвърляне на трафика от една авиокомпания на друга. В частност, тя не трябва да води до преместване на трафика от друго летище в същия град, същата метрополна област<sup>(125)</sup> или същата летищна система<sup>(126)</sup>, която обслужва същата или подобна дестинация при същите условия, което е неоправдано от гледна точка на честота и приложимост на съществуващите услуги.

(558) Помощта е била предоставена с цел насърчаване на авиокомпаниите да разкриват нови маршрути от летище Alghero до една или повече дестинации в Съюза, което да доведе до увеличаване на нетния обем от пътници. Няма друго летище в същия град или метрополна област. Освен това нито един от въпросните маршрути не е бил обслужван от високоскоростна железопътна линия. Следователно третото условие, посочено в Насоките за въздухоплаването от 2005 г., е изпълнено.

iv) В крайна сметка за маршрута, който получава помощта, трябва да се докаже, че е доходоносен, тоест той трябва поне да покрие разходите си без публично финансиране. Поради тази причина първоначалната помощ трябва да бъде прогресивно намаляваща и ограничена по време.

(559) Помощта за Germanwings и Meridiana е била ограничена в рамките на срока на споразуменията, сключени с So. Ge.A.AL, т.е. съответно една и три години. При все това в споразуменията не е наложено условие, съгласно което маршрутите, обслужвани от въздушните превозвачи от летище Alghero, в крайна сметка е трябвало да бъдат рентабилни сами по себе си. Комисията отбелязва също, че макар размерът на помощта, получавана от Germanwings, както се посочва в таблица 19, да е намалявал постепенно, Germanwings е преустановила дейността си на летище Alghero през 2007 г. и следователно никога не е осъществявала дейност без публично финансиране.

<sup>(124)</sup> След влизането в сила на Регламент (ЕО) № 1008/2008 Регламент (ЕИО) № 2407/92 е отменен и съгласно член 27 от Регламент (ЕО) № 1008/2008 позоваванията на отменения регламент се считат за позовавания на Регламент (ЕО) № 1008/2008.

<sup>(125)</sup> Регламент (ЕИО) № 2408/92.

<sup>(126)</sup> Както е определено в член 2, буква м) от Регламент (ЕИО) № 2408/92.

- v) Размерът на помощта трябва да е тясно свързан с допустимите разходи
- (560) Допустимите разходи са определени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. като „допълнителните първоначални разходи, които възникват за въздушния превозвач единствено при откриване на нова линия или честота“. Италия не е заявила, че финансирането за Germanwings и Meridiana е било ограничено до покриването на допустими разходи и че няма да бъдат субсидирани обичайните оперативни разходи. Следователно това условие не е изпълнено.
- vi) Прогресивно намаляващата помощ може да бъде предоставена най-много за период от три години. Годишният размер на помощта не може да надвишава 50 % от общите признати разходи за съответната година, а общата помощ не може да надвишава средно 30 % от признатите разходи.
- (561) В споразуменията с въпросните авиокомпании не се споменават разходите на авиокомпанията и не се предвижда, че помощта трябва да бъде ограничена до определен процент от допустимите разходи. Поради това Комисията счита, че това условие не е изпълнено.
- vii) Във всеки случай периодът, за който е предоставена първоначалната помощ на авиокомпанията, трябва да е значително по-кратък от периода, за който авиокомпанията е поела ангажимент да оперира от даденото летище.
- (562) Комисията отбелязва, че не е било наложено условие за жизнеспособност на разкритите от въздушните превозвачи маршрути след изтичането на периода на подпомагане на осъществяваната от тях дейност.
- viii) Изплащането на помощта трябва да е свързано с нетната промяна на броя на превозените пътници.
- (563) Комисията отбелязва, че е налице ясна връзка между броя на превозените пътници и размера на помощта. По-специално в споразуменията с Germanwings и Meridiana се определят премии за успех, които да се заплащат от So.Ge.A.AL, ако авиокомпанията постигнат предвидените цели по отношение на трафика.
- ix) Всяка публична организация, която планира да отпусне първоначална помощ на авиокомпания за новооткрита линия, независимо дали чрез летище или не, трябва публично, подходящо и навреме да оповести плановете си, за да позволи на заинтересованите авиокомпании да предложат своите услуги. Уведомлението трябва да съдържа описание на маршрута, както и обективните критерии от гледна точка на размера и периода на помощта.
- (564) В хода на разследването Италия заяви, че намерението на летището да сключи споразумения с авиокомпания, проявяващи интерес към откриването на нови маршрути, с изходна точка от летище Alghero, е било популяризирано в достатъчна степен сред потенциалните заинтересовани въздушни превозвачи. При все това не са представени никакви доказателства в това отношение. По-специално не са налице признаци, че летище Alghero е оповестило своевременно и е осигурило подходяща публичност на намерението си да предостави помощ на авиокомпанията, както и на условията за предоставяне на подобна помощ. Следователно процедурата на подбор на въздушните превозвачи не е била достатъчно ясна, за да гарантира недискриминационно разглеждане на кандидатите на заинтересованите въздушни превозвачи.
- x) При подаване на заявление всяка авиокомпания, която предлага услуга на публична организация, отпускаща първоначална помощ, трябва да предостави бизнес план, който да показва приложимостта на маршрута за продължителен период от време, след като изтече периодът на помощта. Преди да предостави първоначалната помощ, публичната организация трябва също така да анализира влиянието на новата линия върху конкурентните линии.
- (565) Нито Италия, нито заинтересованите страни са представили доказателства в хода на разследването, че въздушните превозвачи е трябвало да представят предварително бизнес план за въпросните маршрути, за да докажат самостоятелната жизнеспособност на въпросния маршрут след определен срок. So.Ge.A.AL също не е заявило, че е извършило оценка на въздействието на въпросните нови маршрути върху други маршрути. Следователно това условие не е спазено.
- xi) Държавите трябва да гарантират годишно публикуване на списък с маршрутите, които получават помощ, за всяко летище, като за всеки отделен случай трябва да се посочват източникът на публични средства, компанията получател, размерът на помощта, както и броят на пътниците.
- (566) Няма признаци, че летище Alghero е публикувало ежегоден списък на маршрутите, получаващи публично финансиране, в който се посочват източникът на финансиране, въздушният превозвач, размерът на действително платената помощ и броят на превозените пътници. Следователно това условие не е изпълнено.

- xii) Когато са приложими, трябва да бъдат осигурени и процедури по обжалване на ниво държава членка, за да се обезпечи недискриминационната процедура по предоставяне на помощ.
- (567) Италия не е заявила, че са били въведени процедури за обжалване за разглеждане на жалбите относно предоставянето на помощта на въздушни превозвачи, обслужващи маршрути от летище Alghero. Следователно това условие не е спазено.
- xiii) Наказателните механизми трябва да се прилагат, в случай че въздушният превозвач не изпълнява ангажиментите, които е поел при предоставяне на помощта. Наличието на система за възстановяване на помощта или за отнемане на гаранцията, която авиокомпанията е депозирала в началото, ще позволи на летището да гарантира спазването на ангажиментите от страна на авиокомпанията.
- (568) Комисията отбелязва, че в споразуменията с въздушните превозвачи е установена система от санкции, в случай че авиокомпанията не спазват предвидените в тях цели по отношение на трафика. Следователно това условие е изпълнено.
- xiv) Първоначалната помощ не може да бъде комбинирана с други видове помощ, предоставени за експлоатацията на линия, като например помощ със социален характер, предоставена на определени категории пътници, и компенсации за извършване на обществени услуги. Освен това такава помощ не може да бъде предоставена, когато достъпът до линия е запазен за един превозвач съгласно член 4 от Регламент (ЕИО) № 2408/92, и поспециално съгласно параграф 1, буква г) от посочения член. В съответствие с правилата за пропорционалност такава помощ не може да бъде комбинирана с друга помощ, предоставена за покриване на същите разходи, включително и помощ, изплатена в друга държава.
- (569) Италия потвърди, че въпросната помощ не е била предоставена за разкриването на маршрути, които са предмет на ЗПОУ съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008. Италия обаче не потвърди, че помощта не е била комбинирана с друга помощ за покриване на същите разходи.
- (570) Поради това не може да се счита, че помощта за авиокомпанията представлява съвместима първоначална помощ в съответствие с Насоките за въздухоплаването от 2005 г. Следователно държавната помощ за Meridiana и Germanwings представлява неправомерна и несъвместима държавна помощ, която трябва да бъде възстановена.

### 12.3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (571) Поради това Комисията счита, че:
- Италия е привела в действие инвестиционна помощ в полза на летище Alghero в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора. Тази инвестиционна помощ е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора;
  - субсидиите, посочени в съображение 257, предоставени на оператора на летище Alghero преди 12 декември 2000 г., попадат извън обхвата на настоящото решение;
  - Италия е привела в действие оперативна помощ в полза на летище Alghero в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора. Тази оперативна помощ е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора;
  - споразуменията за летищни услуги (или наземно обслужване) и споразуменията за маркетинг, сключени от So. Ge.A.AL с Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée и Air Italy, не представляват държавна помощ;
  - споразуменията за наземно обслужване и за маркетинг, сключени от So.Ge.A.AL с Meridiana и Germanwings, представляват неправомерна и несъвместима държавна помощ.

### 13. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (572) В съответствие с ДФЕС и установената съдебна практика на Съда на ЕС Комисията е компетентна да реши дали съответната държава членка трябва да отмени или да измени помощта<sup>(127)</sup>, когато се установи, че тя е несъвместима с вътрешния пазар. Съдът също така нееднократно е постановявал, че задължението на дадена

<sup>(127)</sup> Решение от 12 юли 1973 г. по дело C-70/72, Комисия/Федерална република Германия, Recueil, стр. 813, точка 13.



държава да отмени помощ, счестена от Комисията за несъвместима с общия пазар, цели да възстанови съществуващото преди това положение <sup>(128)</sup>. В този контекст Съдът е постановил, че целта е постигната, след като получателят е изплатил сумите, предоставени посредством неправомерна помощ, като по този начин се е отказал от предимството, което е имал пред своите конкуренти на пазара, и положението, съществувало преди предоставянето на помощта, е възстановено <sup>(129)</sup>.

- (573) Следвайки тази съдебна практика, в член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета <sup>(130)</sup> се определя, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя“.
- (574) Поради това държавната помощ за Meridiana и Germanwings, посочена в таблица 19, трябва да бъде възстановена на Италия в степента, до която е била изплатена.
- (575) По отношение на подлежащите на възстановяване суми Комисията ще вземе под внимание предварителния анализ на очакваните допълнителни разходи и приходи от споразуменията, както са посочени в таблица 19, със следните допълнителни съображения:
- за всяко от въпросните споразумения или комбинация от споразумения годишният размер на помощта за възстановяване следва да съответства на годишния отрицателен допълнителен паричен поток по времето, когато е било взето решението за подписване на споразумението, за всяка година от прилагането на договора. Тези отрицателни парични потоци съответстват на сумата на финансирането, което е било необходимо, за да бъде положителна нетната настояща стойност на споразумението, като по този начин споразумението да бъде съобразено с пазара;
  - Комисията счита, че периодът от време, който трябва да се вземе под внимание за анализа на рентабилността на Germanwings, е 2007 г. Както се посочва в съображение 117, Germanwings е осъществявала дейност от летище Alghero само през 2007 г. Всъщност действителното предимство, получено от авиокомпанията, е ограничено до действителния срок на въпросното споразумение, тъй като след прекратяването на споразумението Germanwings повече не е получавала никакво предимство от летището.
- (576) В таблица 23 са посочени ориентировъчните суми за възстановяване (отрицателните допълнителни потоци) със съответните намаления за споразумението с Germanwings, което не е било в сила през целия си срок.

Таблица 23

**Информация относно ориентировъчните размери на получената помощ, на помощта за възстановяване и на вече възстановената помощ**

Самоличност на получателя на помощта	Общ ориентировъчен размер на получената помощ (в евро)	Общ ориентировъчен размер на помощта, която трябва да бъде възстановена (в евро) (главница)	Общ размер на вече възстановената помощ (в евро)	
			Главница	Лихва по възстановяването
Germanwings	140 482	140 482		
Meridiana	175 174	175 174		

- (577) За да се отчете действителното предимство, получено от авиокомпанията и техните дъщерни дружества съгласно споразуменията, посочените в таблица 23 суми могат да бъдат коригирани в съответствие с подкрепящите доказателства, предоставени от Италия, въз основа на: i) разликата между, от една страна, действителните плащания, представени впоследствие, които са направени от авиокомпанията във връзка с летищните такси, и от друга страна, прогнозираните (предварително) парични потоци по тези приходни пера, показани в таблица 19; и ii) разликата между, от една страна, действителните плащания за маркетинг, представени впоследствие, които са платени от авиокомпанията съгласно споразуменията за маркетинг, и от друга страна, разходите за маркетинг, прогнозирани предварително, съответстващи на посочените в таблица 19 суми.

<sup>(128)</sup> Решение от 14 септември 1994 г. по съединени дела C-278/92, C-279/92 и C-280/92, Кралство Испания/Комисия, Recueil, стр. I-4103, точка 75.

<sup>(129)</sup> Решение от 17 юни 1999 г. по дело C-75/97, Кралство Белгия/Комисия, Recueil, стр. I-3671, точки 64 и 65.

<sup>(130)</sup> Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

(578) Освен това Италия трябва да добави към размера на помощта лихвите за възстановяване, изчислени от датата, на която неправомерната помощ е била на разположение на получателя, до датата на нейното възстановяване <sup>(131)</sup> в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията <sup>(132)</sup>. Тъй като в разглеждания случай паричните потоци, съответстващи на сумите на помощта, са сложни и са изплатени на различни дати през годината, и тъй като и двата договора са в били в сила само в продължение на една година, Комисията счита, че за изчисляването на лихвите е приемливо да се счита, че датата на плащането на помощта на Germanwings и Meridiana е датата на (предсрочното) прекратяване на съответните споразумения,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### Член 1

1. Преките безвъзмездни средства за инфраструктура, съоръжения и строителни работи и за оборудване, които Италия е предоставила на летище Alghero, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Държавната помощ е предоставена от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора.
2. Държавната помощ, посочена в параграф 1, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

#### Член 2

1. Вливанията на капитал, които Италия е привела в действие в полза на летище Alghero, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Държавната помощ е предоставена от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора.
2. Държавната помощ, посочена в параграф 1, е съвместима с вътрешния пазар по смисъла на член 107, параграф 3, буква в) от Договора.

#### Член 3

Мерките, които Италия е привела в действие в полза на Ryanair, Air One/Alitalia, Volare, bmibaby, Air Vallée и Air Italy, не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора.

#### Член 4

1. Мерките, които Италия е привела в действие в полза на Meridiana и Germanwings, представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Държавната помощ е била предоставена от Италия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора.
2. Държавната помощ, посочена в параграф 1, е несъвместима с вътрешния пазар.

#### Член 5

1. Италия си възстановява от бенефициерите несъвместимата държавна помощ, посочена в член 4.
2. Върху сумите, подлежащи на възстановяване, се начисляват лихви от датата, на която са били предоставени на разположение на бенефициерите, до датата на действителното им възстановяване.

<sup>(131)</sup> Регламент (ЕО) № 659/1999, цитиран по-горе, член 14, параграф 2.

<sup>(132)</sup> Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004.
4. Италия анулира всички неизвършени плащания на помощта, посочена в член 4, считано от датата на приемане на настоящото решение.

*Член 6*

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 5, се извършва незабавно и ефективно.
2. Италия гарантира изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца от датата, на която е уведомена за него.

*Член 7*

1. В срок от два месеца след уведомлението за настоящото решение Италия изпраща следната информация:
  - а) общия размер на помощта, получена от бенефициерите;
  - б) общата сума (главница и лихви), подлежаща на възстановяване от всеки бенефициер;
  - в) подробно описание на вече предприетите и планирани мерки за спазване на настоящото решение;
  - г) документи, доказващи, че на бенефициерите е наредено да възстановят помощта.
2. Италия информира Комисията за напредъка по националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение, до пълното възстановяване на помощта, посочена в член 4. При поискване от страна на Комисията тя незабавно представя информация за вече предприетите и планираните мерки за спазване на настоящото решение. Тя предоставя също подробна информация относно сумите на помощта и лихвите, които вече са възстановени от получателите.

*Член 8*

Адресат на настоящото решение е Италианската република.

Съставено в Брюксел на 1 октомври 2014 година.

*За Комисията*  
Joaquín ALMUNIA  
*Заместник-председател*

**РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1585 НА КОМИСИЯТА****от 25 ноември 2014 година****относно схема за помощ SA.33995 (2013/C) (ex 2013/NN) [приведена в действие от Германия за подкрепа на електроенергия от възобновяеми източници и на енергоемки потребители]**

(нотифицирано под номер C(2014) 8786)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби <sup>(1)</sup> и като взе предвид тези мнения,

като има предвид, че:

**1. ПРОЦЕДУРА**

- (1) Посредством жалба, получена през декември 2011 г., Комисията бе уведомена, че Германия е привела в действие държавна помощ в подкрепа на електроенергията от възобновяеми източници и на енергоемките потребители („ЕЕП“), като е определила горна граница на допълнителната такса за финансиране на подкрепата за електроенергия от възобновяеми източници (*EEG-Umlage* или „допълнителна такса по EEG“).
- (2) С писмо от 18 декември 2013 г. Комисията уведоми Германия за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора, във връзка с помощта („решение за откриване на процедурата“).
- (3) Решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(2)</sup>. Комисията прикани заинтересованите страни да представят мненията си по отношение на помощта.
- (4) Комисията препрати получените мнения от заинтересованите страни на Германия, на която предостави възможност да отговори. Нейните коментари бяха получени с писма от 20 януари 2014 г. и 14 ноември 2014 г.
- (5) С писмо от 22 септември 2014 г. Германия се отказа от своето право съгласно член 342 от Договора във връзка с член 3 от Регламент (ЕИО) № 1/1958 <sup>(3)</sup> настоящото решение да бъде прието на немски език и се съгласи решението да бъде прието на английски език.

**2. ПОДРОБНО ОПИСАНИЕ НА ПОМОЩТА****2.1. Закон EEG от 2012 г.**

- (6) Законът EEG от 2012 г. (*Erneuerbare-Energien-Gesetz*) беше приет на 28 юли 2011 г. и влезе в сила на 1 януари 2012 г. <sup>(4)</sup> Той бе изменен в съществена степен със Закона EEG от 2014 г. <sup>(5)</sup> На 23 юли 2014 г. Комисията одобри новата схема за помощ, произтичаща от това съществено изменение <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> ОВ С 37, 7.2.2014 г., стр. 73 и ОВ С 250, 1.8.2014 г., стр. 15.

<sup>(2)</sup> Вж. бележка под линия 1.

<sup>(3)</sup> Регламент № 1 на Съвета от 15 април 1958 г. за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ Серии I, том 1952—1958 г., стр. 59).

<sup>(4)</sup> Gesetz für den Vorrang Erneuerbarer Energien (Erneuerbare-Energien-Gesetz — EEG), изменен с Gesetz zur Neuregelung des Rechtsrahmens für die Förderung der Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 1634, и с Gesetz zur Änderung des Rechtsrahmens für Strom aus solarer Strahlungsenergie und zu weiteren Änderungen im Recht der erneuerbaren Energien vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 1754.

<sup>(5)</sup> Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 1066.

<sup>(6)</sup> Дело за държавна помощ SA.38632 (2014/N) — Германия: EEG 2014 — Реформа на закона за енергията от възобновяеми източници (все още не публикувано в ОВ).

- (7) На първото ниво от системата, създадена със Закон EEG от 2012 г., мрежовите оператори (в повечето случаи операторите на разпределителни системи, наричани по-долу „ОПС“) са задължени да купуват електроенергия, произведена в тяхната мрежова зона от възобновяеми енергийни източници („електроенергия от ВЕИ“) и от рудничен газ („електроенергията от ВЕИ“ и електроенергията от рудничен газ се наричат заедно по-долу „електроенергия по EEG“). Покупните цени са определени със закон („преференциални тарифи“). Вместо да изискват заплащане на преференциалните тарифи, производителите на електроенергия от ВЕИ и на електроенергия от рудничен газ разполагат също с възможността да продават произведената от тях електроенергия направо на пазара („пряка продажба“). Когато изберат този вариант, те имат право да получат пазарна премия от мрежовия оператор. Размерът на тази пазарна премия също е определен със закон.
- (8) На второто ниво мрежовите оператори трябва да прехвърлят незабавно електроенергията по EEG на своите съответни оператори на преносни системи („ОПС“), които в Германия са четири на брой, и те на свой ред са задължени да компенсират мрежовите оператори за всички разходи, произтичащи от преференциалните тарифи и пазарните премии.
- (9) Със Закона EEG от 2012 г. се създава също механизъм за уравниване, съгласно който финансовата тежест в резултат на задължението за закупуване се разпределя между четирите ОПС, така че в крайна сметка всеки ОПС покрива разходите за количество електроенергия, което отговаря на средния дял електроенергия по EEG спрямо цялото количество електроенергия, доставена на крайните потребители във всяка област, обслужвани от конкретния ОПС през предходната календарна година (член 36 от Закона EEG от 2012 г.). Описаният механизъм представлява третото ниво.
- (10) ОПС са задължени да продават електроенергията по EEG на спотовия пазар. Те могат да извършват това самостоятелно или заедно. Ако цената, получена на спотовия пазар, не е достатъчна, за да покрие финансовата тежест, произтичаща от задълженията им за плащане спрямо мрежовите оператори, ОПС имат право по закон да изискват от доставчиците на електроенергия да платят част от тази тежест, пропорционална на съответното количество електроенергия, доставена от доставчиците на електроенергия на техните крайни потребители. Тази част трябва да бъде определена по такъв начин, че всеки доставчик на електроенергия да понася едни и същи разходи за киловатчас електроенергия, който е доставил на краен потребител. Тази допълнителна такса трябва да се заплаща чрез авансови месечни плащания. В Закона EEG от 2012 г. изрично се посочва, че тази такса, която ОПС събира от доставчиците на електроенергия, представлява допълнителна такса по EEG (вж. член 37, параграф 2 от Закона EEG от 2012 г.). Четирите ОПС са задължени да посочват всички плащания, които са получили в обща сметка по EEG, и да публикуват тази сметка (член 7 от *AusglMechV* <sup>(7)</sup>). Описаният механизъм представлява четвъртото ниво.
- (11) Четирите ОПС трябва съвместно да определят допълнителната такса по EEG за година  $n+1$  през октомври (член 3, параграф 2 от *AusglMechV*). Методиката, която трябва да използват, и елементите, на които трябва да основат своите изчисления, са определени в *Ausgleichsmechanismusverordnung* (*AusglMechV*) и *Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung* (*AusglMechAV*) <sup>(8)</sup>. Тези правни текстове не оставят никаква свобода на преценка на ОПС. По-специално член 3 от *AusglMechV* гласи следното:

### „Член 3 Допълнителна такса по EEG

- 1) Операторите на преносни системи изчисляват допълнителната такса по EEG в съответствие с член 37, параграф 2 от Закона за енергията от възобновяеми източници [т.е. Закона за EEG от 2012 г.] по прозрачен начин като:
1. разликата между очакваните приходи, посочени в параграф 3, точки 1 и 3, за следващата календарна година и прогнозните разходи, посочени в параграф 4, за следващата календарна година, и
  2. разликата между действителните приходи, посочени в параграф 3, и действителните разходи, посочени в параграф 4, към момента на изчислението.
- 2) Допълнителната такса по EEG за следващата календарна година трябва да бъде публикувана преди 15 октомври всяка календарна година на уебсайта на оператора на преносна система в обобщен вид и трябва да бъде посочена в центове за киловатчас, доставян на потребителите; член 43, параграф 3 от Закона за енергията от възобновяеми източници се прилага по съответния начин.

<sup>(7)</sup> Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus vom 17. Juli 2009, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 2101, изменен с член 2 от Gesetz vom 17. August 2012, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 1754.

<sup>(8)</sup> Verordnung zur Ausführung der Verordnung zur Weiterentwicklung des bundesweiten Ausgleichsmechanismus (Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung — *AusglMechAV*) vom 22. Februar 2010, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 134, изменен с Zweite Verordnung zur Änderung der Ausgleichsmechanismus-Ausführungsverordnung vom 19. Februar 2013, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 310.

- 3) Приходите са:
1. Приходи от продажби за ден напред и в рамките на деня съгласно член 2
  2. Приходи от допълнителната такса по EEG
  - 2а. Приходи от плащания съгласно член 35, параграф 2 от Закона за енергията от възобновяеми източници, при условие че балансирането съгласно член 35, параграф 3 от Закона за енергията от възобновяеми източници води до положителен баланс за оператора на преносна мрежа.
  3. Приходи от лихви, посочени в параграф 5.
  4. Приходи от плащането на балансиращата енергия за балансиращата група по EEG и
  5. Приходи съгласно член 35, параграф 4 или член 38 от Закона за енергията от възобновяеми източници и параграф 6
- 4) Разходите са:
1. Преференциални тарифи и компенсационни плащания съгласно член 16 или член 35, параграф 1 от Закона за енергията от възобновяеми източници,
    - 1а. Плащания на премии съгласно членове 33ж и 33и или член 35, параграф 1а от Закона за енергията от възобновяеми източници,
    - 1б. Плащания съгласно член 35, параграф 1б от Закона за енергията от възобновяеми източници,
  2. Изплащания съгласно параграф 6,
  3. Приходи от лихви, посочени в параграф 5.
  4. Разходи, необходими за плащането на сделки в рамките на деня
  5. Разходи, необходими за плащането на балансирането на енергия за балансиращата група по EEG,
  6. Разходи, необходими за изготвяне на прогнози за ден напред и в рамките на деня
  7. Разходи, необходими за създаване и поддръжка на регистър на инсталациите, при условие че операторът на преносна система е длъжен да води такъв регистър въз основа на наредба, приета съгласно член 64д, номер 2 от Закона за енергията от възобновяеми източници.
- 5) Разликите между приходите и разходите се облагат с лихва. Лихвеният процент за един календарен месец е 0,3 процентни пункта над средния месечен европейски междубанков лихвен процент, определен за едномесечен заем за най-надеждните банки в държавите, участващи в Европейския паричен съюз (EURIBOR), за срок от един месец.
- 6) Ако са налице права на плащане в резултат на несъответствия между месечните плащания съгласно член 37, параграф 2, изречение 3 от Закона за енергията от възобновяеми източници и окончателното плащане съгласно член 48, параграф 2 от Закона за енергията от възобновяеми източници, те трябва да се компенсират до 30 септември на годината след подаването на електроенергия от ВЕИ.
- 7) Когато изготвят прогнози за приходите и разходите, както е посочено в параграф 1, точка 1, за изчисляване на допълнителната такса по EEG, операторите на преносни системи имат право да вземат предвид резерв за ликвидност. Съгласно посочено в параграф 1, точка 1 той не може да надхвърля 10 % от разликата“.
- (12) Следователно четирите ОПС определят съвместно допълнителната такса по EEG въз основа на прогнозните финансови нужди за заплащане на преференциални тарифи и премии, прогнозни приходи за продажбите на електроенергия от EEG на спотовия пазар и прогнозното потребление на електроенергия. В допълнение към това в изчислението трябва да се вземат предвид редица приходи и разходи, свързани с управлението на допълнителната такса по EEG. За 2012 г. допълнителната такса по EEG е била в размер на 3,592 ct/kWh. За 2013 г. тя е била 5,277 ct/kWh. За 2014 г. допълнителната такса възлиза на 6,240 ct/kWh.

- (13) Освен това от описаните в съображение (11) разпоредби следва, че допълнителната такса по EEG гарантира, че всички допълнителни разходи, които мрежовите оператори и ОПС понасят в резултат на своите правни задължения съгласно Закона EEG от 2012 г. съответно спрямо производителите на електроенергия по EEG и мрежовите оператори, се компенсират с допълнителната такса по EEG. Ако в дадена година приходите от допълнителната такса по EEG надхвърлят разходите, излишъкът се прехвърля за следващата година и допълнителната такса по EEG се намалява със съответната сума; в случай на недостиг допълнителната такса по EEG се увеличава със съответната сума. Тези корекции са автоматични и не изискват допълнителна намеса от законодателя или от изпълнителната власт.

## 2.2. Привилегия за зелена електроенергия

- (14) В съответствие с член 39 от Закона EEG от 2012 г. допълнителната такса по EEG се намалява за доставчици на електроенергия за дадена календарна година с 2 цента на киловатчас (ct/kWh), когато електроенергията по EEG, която доставят на всички свои крайни потребители, отговаря на определени условия (т.нар. *привилегия за зелена електроенергия*).
- (15) Намалението се предоставя, когато доставчикът е закупил електроенергия по EEG пряко от националните производители на електроенергия по EEG съгласно договорености за пряка продажба по смисъла на член 33б, номер 2 от Закона EEG от 2012 г. (т.е. договорености за пряка продажба, при които производителят на електроенергия по EEG не кандидатства за подкрепа съгласно Закона EEG от 2012 г.) и количеството на закупената електроенергия по EEG достига следните прагове:
- поне 50 % от електроенергията, която доставчикът доставя на всички свои крайни потребители, е електроенергия по EEG; и
  - поне 20 % от електроенергията е вятърна или слънчева електроенергия по смисъла на членове 29—33 от Закона EEG от 2012 г.
- (16) Намалението с 2 ct/kWh се прилага към целия енергиен портфейл. Това означава, че ако даден доставчик си набавя 50 % от продаваната от него електроенергия от конвенционални източници на енергия, а другата половина е електроенергия по EEG, закупена съгласно договореностите за пряка продажба, описани в съображение (15), на доставчика се плащат 4 ct/kWh. Това плащане може да бъде прехвърлено изцяло или отчасти върху производителите на електроенергия по EEG.
- (17) Във връзка с това Германия обясни, че доставчиците на електроенергия, които кандидатстват за привилегията, получават намалението от 2 ct/kWh върху целия портфейл само ако поне 50 % от него представлява електроенергия по EEG. С оглед да се избегне или сведе до минимум рискът целта от 50 % да не бъде достигната със съвсем малко (в който случай пълната допълнителна такса по EEG ще важи за целия портфейл), доставчиците на електроенергия закупват електроенергията по EEG с предпазен марж, т.е. като се надхвърлят изискваните 50 % и понякога се стига дори до 60 %. В такъв случай за изчисляване на предимството по отношение на разходите, което потенциално може да се прехвърли върху производителите на електроенергия по EEG, полученото за целия портфейл намаление на допълнителната такса по EEG, т.е. 2 ct/kWh, трябва да се раздели на по-голям дял електроенергия по EEG. При дял от 60 % например действителното предимство по отношение на разходите, което потенциално може да се прехвърли, би се равнявало не на 4 ct/kWh, а на едва 3,3 ct/kWh. Средно максималното предимство от *привилегията за зелена електроенергия* е било 3,8 ct/kWh през 2012 г., 3,2 ct/kWh през 2013 г. и 3,9 ct/kWh през 2014 г.
- (18) За да се определи и коригира степента на потенциалната дискриминация за предишни периоди съгласно членове 30 и 110 от Договора, Германия изчисли, че между 1 януари 2012 г. и 31 юли 2014 г., т.е. периодът на действие на Закона EEG от 2012 г., обемът на вносната електроенергия с гаранции за произход, съответстваща на тази от централи за електроенергия по EEG, които биха отговаряли на критериите за подкрепа съгласно Закона EEG от 2012 г., е възлизал на 1,3 TWh.

Година	2012 г.	2013 г.	2014 г.
Допустимо количество на вносната електроенергия по EEG, подкрепена с гаранции за произход (в GWh)	519	283	547

- (19) Германия заявява, че ако целият този внос се беше облагодетелствал от *привилегията за зелена електроенергия*, при ставка от приблизително 4 ct/kWh, пропуснатите приходи съгласно допълнителната такса по EEG от доставчици на електроенергия, които са закупили тази електроенергия, са щели да възлизат на приблизително 50 млн. EUR. Германия се ангажира да реинвестира тази сума в междусистемни връзки и европейски енергийни проекти.

### 2.3. Горна граница на допълнителната такса по EEG за енергоемки предприятия

- (20) Законът EEG от 2012 г. не налага задължение на доставчиците на електроенергия да прехвърлят допълнителната такса по EEG върху потребителите. При все това в Закона EEG от 2012 г. се определя начинът, по който доставчикът на електроенергия трябва да посочи допълнителната такса по EEG във фактурата за електроенергия, когато допълнителната такса по EEG се прехвърля върху потребителя. На практика всички доставчици на електроенергия прехвърлят допълнителната такса по EEG в пълния ѝ размер.
- (21) Член 40 от Закона EEG от 2012 г. ограничава размера на допълнителната такса, който доставчиците на електроенергия могат да прехвърлят върху ЕЕП: при поискване публичният орган *Bundesamt für Wirtschaft und Ausführungskontrolle* („BAFA“) издава административен акт, забраняващ на доставчика на електроенергия да прехвърли цялата допълнителна такса по EEG на краен потребител, когато крайният потребител е производствено предприятие с високо потребление на електроенергия<sup>(9)</sup>. Тази разпоредба се нарича „специалното правило за компенсация“ (*Besondere Ausgleichsregelung*, „BesAR“).
- (22) Член 40 от Закона EEG от 2012 г. гласи, че ограничението цели да намали разходите за електроенергия за въпросните предприятия с цел те да запазят своята международна конкурентоспособност, доколкото това е съвместимо с целите на Закона EEG от 2012 г. и ако наложеното ограничение е съвместимо с интересите на потребителите на електроенергия като цяло.
- (23) Съгласно член 41, параграф 1 от Закона EEG от 2012 г. ограничението на допълнителната такса по EEG подлежи на следните условия:
- а) електроенергията, която е била закупена от доставчик на електроенергия и използвана от самите предприятия, е била поне 1 GWh през предходната финансова година;
  - б) съотношението на разходите за електроенергия, които трябва да поеме предприятието, и неговата брутна добавена стойност е било поне 14 % през предходната финансова година;
  - в) допълнителната такса по EEG е била прехвърлена на предприятието през предходната финансова година;
  - г) предприятието е преминало през сертифициран енергиен одит (това условие не важи за предприятия, чието потребление на електроенергия е под 10 GWh).
- (24) Общото правило в член 41, параграф 3, точка 1 е, че по отношение на ЕЕП за допълнителната такса по EEG се прилага постепенно увеличаваща се горна граница както следва:
- а) потребление до 1 GWh: без горна граница — пълен размер на допълнителната такса по EEG;
  - б) потребление между 1 kWh и 10 kWh: 10 % от допълнителната такса по EEG;
  - в) потребление между 10 kWh и 100 kWh: 1 % от допълнителната такса по EEG;
  - г) потребление над 100 GWh: 0,05 цента/kWh.
- (25) Ако ЕЕП консумира над 100 GWh и ако разходите за електроенергия представляват над 20 % от брутната добавена стойност, различните прагове, описани в съображение (24), не се прилагат и допълнителната такса по EEG се ограничава на 0,05 цента/kWh за цялото потребление на електроенергия на ЕЕП (член 41, параграф 3, точка 2).
- (26) Решението на BAFA е обвързващо не само за доставчика на електроенергия, но и за ОПС. Това означава, че когато BAFA постанови, че ЕЕП трябва да заплаща намалена ставка на допълнителната такса по EEG на своя доставчик на електроенергия, задължението на въпросния доставчик да заплаща допълнителната такса по EEG на ОПС също се намалява по съответния начин. Това ще бъде взето предвид, когато ОПС определя допълнителната такса по EEG. Всички спорове по решенията на BAFA следва да се отнасят до административните съдилища, защото това решение представлява административен акт. Поради това тези решения също така подлежат на незабавно изпълнение.

### 2.4. План за приспособяване

- (27) С оглед да съгласува намаленията на допълнителната такса по EEG с разпоредбите в точки 196 и следващите от Насоките относно държавната помощ за опазване на околната среда и за енергетика за периода 2014—2020 г.<sup>(10)</sup> („Насоките от 2014 г.“), Германия представи план за приспособяване.

<sup>(9)</sup> Горната граница се прилага и спрямо железопътни предприятия. Самата горна граница не се проучва в рамките на настоящото решение. Комисията си запазва правото да оцени член 42 от Закона EEG от 2012 г. в рамките на отделна процедура.

<sup>(10)</sup> ОВ С 200, 28.6.2014 г., стр. 1.



- (28) За предприятия, които са се възползвали от BesAR, но са заплатили по-малко от дължимото съгласно правилата, определени в раздел 3.7.2 от Насоките от 2014 г. (по-специално критериите за допустимост в точки 185, 186 и 187 и критериите за пропорционалност в точки 188 и 189), коригираната допълнителна такса по EEG за 2013 г. не трябва да надхвърля 125 % от допълнителната такса, която предприятията реално са заплатили през тази година. Коригираната допълнителна такса, дължима за 2014 г., не трябва да надхвърля 150 % от същата базова стойност, т.е. реално платената допълнителна такса за 2013 г. С оглед да се ускори възстановяването и тъй като данните за потреблението за съответните години все още не са достъпни за всички предприятия, обхванати от възстановяването, като първа стъпка Германия ще използва данните за потреблението на електроенергия, представени в заявленията, за да изчисли първоначална сума за възстановяване, която се възстановява незабавно, за да се спази изискването съгласно делото *Deggendorf* <sup>(11)</sup>. Като втора стъпка Германия ще използва данните за действителното потребление за съответните години, за да определи окончателните суми за възстановяване, и ще предприеме необходимите стъпки, за да гарантира възстановяване или плащане въз основа на тези окончателни суми.
- (29) Считано от 2015 г., механизмът за приспособяване се изменя. В съответствие с член 103, параграф 3 от Закон EEG от 2014 г. <sup>(12)</sup> BAFA ще ограничава допълнителната такса по EEG, дължима от ЕЕП в периода 2015—2018 г., по такъв начин, че допълнителната такса по EEG за година  $x$  не може да превишава двойния размер на допълнителната такса по EEG, изплатена за финансовата година, предхождаща годината на прилагане ( $x - 2$ ). Поради това, макар че допълнителната такса по EEG ще се коригира нагоре всяка година, дължимата за 2015 г. допълнителна такса ще бъде ограничена до двойния размер на допълнителната такса за 2013 г., и същото ще важи и за допълнителните такси за следващите години до 2018 г.

### 2.5. Прозрачност, сметка по EEG и мониторинг от страна на държавата

- (30) На Федералната мрежова агенция (*Bundesnetzagentur*, „BNetzA“) са поверени известен брой задачи, свързани с контрол, надзор и правоприлагане.
- (31) Производителите на електроенергия по EEG, мрежовите оператори, ОПС и доставчиците на електроенергия са задължени да предоставят един на друг данните, необходими за правилното прилагане на системата по EEG. В Закона EEG от 2012 г. се определя подробно какъв вид информация трябва да се предава системно на други оператори и в кой момент от годината. Мрежовите оператори, ОПС и доставчиците на електроенергия могат да изискват одит на данните от счетоводител.
- (32) В Закона EEG от 2012 г. се определя орган за решаване на спорове, на когото Федералното министерство на околната среда, опазването на природата и ядрената безопасност е поверило задачата да изяснява въпроси и да решава спорове между производителите на електроенергия по EEG, мрежовите оператори, ОПС и доставчиците на електроенергия (*Clearingstelle*).
- (33) В допълнение към това съгласно Закона EEG от 2012 г. и наредбите за изпълнение (*AusglMechV* и *AusglMechAV*) мрежовите оператори и ОПС са задължени да публикуват определени данни на своите уебсайтове (количество закупена електроенергия от EEG и на каква цена). ОПС трябва да регистрират всички свои сделки, свързани със Закона EEG от 2012 г., отделно от останалите си дейности. Те са задължени да водят отделни финансови отчети за всички финансови потоци, свързани със Закона EEG от 2012 г., и трябва да бъде разкрита отделна банкова сметка, управлявана съвместно от четирите ОПС, за всички разходи и приходи, свързани със Закона EEG от 2012 г. (член 5 от *AusglMechAV*).
- (34) ОПС са задължени да публикуват на общ уебсайт, определен като „сметка по EEG“, месечни обобщени приходи в резултат от продажбите на електроенергия по EEG на спотовия пазар и допълнителната такса по EEG, както и обобщени разходи (компенсации за мрежови оператори и други разходи, свързани с управлението на системата). Освен това те са задължени да публикуват предварително прогнозната допълнителна такса по EEG за следващата година.
- (35) В Закона EEG от 2012 г. се определя задължение инсталациите да бъдат регистрирани от публичен орган. Регистрирането представлява условие за правото на получаване на преференциални тарифи. Регистърът все още не е създаден, но вече има отделно задължение инсталациите за слънчева енергия и инсталациите за течна биомаса да бъдат регистрирани, за да могат да се възползват от преференциални тарифи. BNetzA управлява регистъра на инсталациите за слънчева енергия, а *Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung* управлява регистъра на инсталациите за течна биомаса.
- (36) Мрежовите оператори и ОПС трябва да предават на BNetzA данните, които получават от операторите на инсталации (местонахождение на инсталацията, производствена мощност и др.), мрежовото ниво (разпределение или пренос), към което са свързани инсталациите, обобщени или индивидуални тарифи, които се заплащат на инсталациите, окончателните фактури, изпращани на доставчиците на електроенергия, и необходимите данни за проверка на точността на предоставените стойности. Доставчиците на електроенергия са задължени да съобщават

<sup>(11)</sup> Решение от 13 септември 2003 г. по дела *TWD Textilwerke Deggendorf/Комисия*, T-244/93 и T-486/93, ECLI:EU:T:1995:160.

<sup>(12)</sup> Gesetz zur grundlegenden Reform des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und zur Änderung weiterer Bestimmungen des Energiewirtschaftsrechts vom 21. Juli 2014, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 1066.

на BNetzA количеството електроенергия, доставено на техните потребители, и окончателните отчети. BNetzA също така разполага с правомощия да извършва одит на собственици на инсталации за електроенергия по EEG с цел мониторинг дали мрежовите оператори и ОПС спазват своите задължения.

- (37) ОПС също така трябва да предават подробни данни на BNetzA във връзка с определянето на допълнителната такса по EEG. По-специално те трябва да предоставят данни, свързани с различните вписани приходи и разходи, които се използват за изчисляване на допълнителната такса по EEG — член 7, параграф 2 от AusglMechV.
- (38) Тези, които се възползват от намалена допълнителна такса по EEG, трябва при поискване да предоставят на Федералното министерство на околната среда, опазването на природата и ядрената безопасност цялата необходима информация, за да може то да прецени дали ще бъдат спазени целите съгласно член 40.
- (39) BNetzA носи отговорност да гарантира, че:
- ОПС продават на спотовия пазар електроенергията, за която се плащат преференциални тарифи в съответствие с приложимите правила (т.е. AusglMechV),
  - ОПС правилно изчисляват, определят и публикуват допълнителната такса по EEG,
  - ОПС правилно начисляват допълнителната такса по EEG на доставчиците на електроенергия,
  - преференциалните тарифи и премии правилно се начисляват от мрежовите оператори на ОПС,
  - допълнителната такса по EEG се намалява само за доставчици на електроенергия, които изпълняват условията на член 39.
- (40) Що се отнася до определянето на допълнителната такса по EEG, BNetzA има редица правомощия и задачи по правоприлагане, свързани с различните разходни и приходни елементи, които ОПС имат право да включват в изчисляването на допълнителната такса по EEG. Първо, BNetzA разполага с правомощието да определя съвместно с компетентните министри <sup>(13)</sup> правилата за определяне на елементите, които се считат за приходи или разходи за определяне на допълнителната такса по EEG, и приложимия лихвен процент. На тази основа BNetzA определи по-подробно в AusglMechAV кои видове разходи могат да се вземат предвид. Второ, на BNetzA следва да се предоставят всички съответни елементи и документи, свързани с изчисляването на допълнителната такса по EEG. Трето, BNetzA може да изисква допълнителна информация, включително отчетите (член 5, параграф 3 от AusglMechAV). Последно, ОПС са задължени да демонстрират точността и необходимостта на определени разходни елементи, преди да бъдат взети предвид за изчисляването на допълнителната такса по EEG (вж. например член 6, параграф 2 от AusglMechAV).
- (41) BNetzA разполага с правомощие да дава указания на ОПС и да изготвя стандартни формуляри за данните, които ОПС трябва да предоставят.
- (42) BNetzA също така разполага с правомощието да определя изисквания съвместно с Федералното министерство на околната среда, опазването на природата и ядрената безопасност, свързани с предлагането от ОПС на електроенергията по EEG на спотовия пазар и създаване на стимули за възможно най-доброто предлагане на електроенергията на пазара. Това бе извършено посредством AusglMechAV.
- (43) BNetzA разполага и с правомощия за правоприлагане. Тя може например да издава нареждания, когато ОПС не определят допълнителната такса по EEG в съответствие с правилата (вж. член 38, точка 5; член 61, параграф 1, точка 2). Освен това тя може да определя равнището на допълнителната такса по EEG. В член 6, параграф 3 от AusglMechAV се посочва, че разликата по отношение на допълнителната такса по EEG между събираните суми и равнището, разрешено от BNetzA в съответствие с подлежащо на изпълнение решение на BNetzA съгласно член 61, параграф 1, точки 3 и 4 от Закона EEG от 2012 г., също така представлява съответно приход или разход по смисъла на член 3, параграфи 3 и 4 от AusglMechV. Въпреки че Германия твърди обратното, има доказателства, че BNetzA може да постановява решения с изпълнителна сила за коригиране на равнището на допълнителната такса. Правното основание за това е член 61, параграфи 1 и 2 във връзка с членове 65 и следващите от *Energie-wirtschaftsgesetz* (EnWG) <sup>(14)</sup>, които съдържат разпоредби, позволяващи на BNetzA да постановява решения със задължителна сила, които се прилагат към частни оператори. BNetzA може също така да налага санкции (вж. член 62, параграф 1 и параграф 2 от Закона EEG от 2012 г.).
- (44) Самата BNetzA подлежи на определени задължения за отчитане и трябва да съобщава определени данни на Федералното министерство на околната среда, опазването на природата и ядрената безопасност и Федералното министерство на икономиката и технологиите за статистически и свързани с оценката цели.

<sup>(13)</sup> В съответствие с член 11 от AusglMechV може да приема наредби съвместно с Федералното министерство на околната среда, опазването на природата и ядрената безопасност (понастоящем Федералното министерство на околната среда, опазването на природата, строителната и ядрената безопасност) и Федералното министерство на икономиката и технологиите (понастоящем Федералното министерство по икономическите въпроси и енергетиката).

<sup>(14)</sup> Gesetz über die Elektrizitäts- und Gasversorgung (Energiewirtschaftsgesetz — EnWG) vom, 7. Juli 2005, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 1970, 3621, изменен с член 3, параграф 4 от Gesetz vom 4. Oktober 2013, Bundesgesetzblatt, част I, стр. 3746.

- (45) Федералната агенция по околна среда (*Umweltbundesamt*, „УБА“) поддържа регистър на гаранциите за произход съгласно член 15 от Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(15)</sup>. В това отношение УБА е отговорна за издаването, прехвърлянето и анулирането на гаранциите за произход.

### 3. РЕШЕНИЕ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ОФИЦИАЛНА ПРОЦЕДУРА ПО РАЗСЛЕДВАНЕ

- (46) На 18 декември 2013 г. Комисията реши да открие официалната процедура по разследване, тъй като счеете, че Законът EEG от 2012 г. представлява държавна помощ за производителите на електроенергия по EEG, доставчиците на електроенергия, които се възползват от *привилегиата за зелена електроенергия*, и ЕЕП, и изрази съмнения относно съвместимостта на тази помощ с вътрешния пазар.
- (47) Що се отнася до наличието на държавна помощ Комисията достигна до предварителното заключение, че Законът EEG от 2012 г. включва предоставяне на изборителни икономически предимства i) на производителите на електроенергия от ВЕИ и рудничен газ, по-специално чрез преференциалните тарифи, и ii) на енергоемките потребители чрез намаляване на техните допълнителни такси по EEG.
- (48) Комисията също така достигна до предварителното заключение, че тези предимства са били финансирани с държавни ресурси, по-специално предвид факта, че i) германският законодател изглежда е въвел специален налог, предназначен да финансира подкрепата за производството на електроенергия от EEG, т.е. допълнителната такса по EEG, ii) германската законодателна и изпълнителната власт са възложили на ОПС да управляват съвместно допълнителната такса в съответствие с правилата, определени от държавата в Закона EEG от 2012 г. и в наредбите за изпълнение, и iii) ОПС са подлежали на мониторинг във връзка с управлението на този ресурс.
- (49) Докато подкрепата за електроенергията по EEG бе счетена за съвместима с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, Комисията изрази съмнения дали намаленията на допълнителната такса по EEG могат да бъдат счетени за съвместими въз основа на Договора, и по-специално на член 107, параграф 3, букви б) и в) от Договора.
- (50) Накрая, Комисията изрази съмнения дали финансирането на подкрепата за електроенергията по EEG съгласно Закона EEG от 2012 г. отговаря на членове 30 и 110 от Договора, тъй като макар че допълнителната такса по EEG облагодетелства единствено производството на електроенергия по EEG в Германия, тя се начислява и върху потреблението на вносна електроенергия по EEG, чиито производители може би са щели да отговарят на критериите за подкрепа съгласно Закона EEG от 2012 г., ако бяха установени в Германия.

### 4. МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ

- (51) Заинтересованите страни представиха своите мнения относно решението за откриване на процедурата и прилагането на Насоките от 2014 г. към настоящото решение съгласно точка 248 от Насоките от 2014 г.
- (52) Повечето заинтересовани страни заявиха, че не следва да се счита, че Законът EEG от 2012 г. включва държавна помощ, нито на равнището на производителите на електроенергия по EEG, нито в полза на ЕЕП. Те бяха на мнение, че Германия просто е организираща система, основана на (последователни) плащания между частни оператори, в която тези оператори използват свои собствени финансови ресурси. По тяхно мнение частният характер, присъщ на системата, не се променя от факта, че тя произхожда от държавно законодателство (Закона EEG от 2012 г. и разпоредбите за неговото изпълнение) или от участието на BNetzA, Bundesanstalt für Ernährung und Landwirtschaft, UBA и BAFA, чиито функции са предполагаемо ограничени. Този анализ се основава най-вече на решенията на Съда по делата *PreussenElektra* <sup>(16)</sup> и *Doux Élevage* <sup>(17)</sup>. Ако изобщо е налице някаква помощ, заинтересованите страни твърдят, че тя следва да бъде счетена за съществуваща помощ в контекста на решението на Комисията относно предишна схема на Германия, предмет на дело NN 27/2000 <sup>(18)</sup>.
- (53) Освен това заинтересованите страни заявиха, че намаленията на допълнителната такса по EEG са съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, букви б) или в) от Договора. Според тези страни Законът EEG от 2012 г. преследва двойна цел: подкрепа за развитието на производството на електроенергия по EEG и запазване на промишлената основа в Германия и Съюза. Заинтересованите страни заявяват, че всяка евентуална помощ, включена в Закона EEG от 2012 г., представлява подходящо и пропорционално средство за постигане на тази двойна цел. Във всеки случай те заявяват, че Комисията следва да не прилага Насоките от 2014 г. в настоящия случай, защото това прилагане би било със задна дата. Освен това Комисията следва да не нарежда възстановяване поради нуждата да бъдат защитени оправданите правни очаквания на получателите, че помощта е била предоставена законно.

<sup>(15)</sup> Директива 2009/28/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за насърчване използването на енергия от възобновяеми източници и за изменение и впоследствие за отмяна на директиви 2001/77/ЕО и 2003/30/ЕО (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 16).

<sup>(16)</sup> Решение от 13 март 2001 г. по дело *PreussenElektra/Schleswig*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160.

<sup>(17)</sup> Решение от 30 май 2013 г. по дело *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348.

<sup>(18)</sup> ОВ С 164, 10.7.2002 г., стр. 5.

- (54) За разлика от тях германското сдружение на потребителите на енергия (*Bund der Energieverbraucher*), което първоначално подаде жалба до Комисията във връзка с Закона EEG от 2012 г., заяви, че намаленията на допълнителната такса по EEG за енергоемките потребители всъщност представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора и че намаленията вредят на онези германски предприятия и потребители, които трябва да заплащат по-висока допълнителна такса по EEG, без да се възползват от подобни намаления. Освен това сдружението заяви, че намаленията не могат да бъдат сметнати за съвместими с член 107, параграф 3, буква в) от Договора. Тези аргументи бяха изтъкнати и от няколко други германски граждани.
- (55) Аргументите, представени от заинтересованите страни, са представени по-подробно в раздел 7.

#### 5. МНЕНИЕ НА ГЕРМАНИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА И МНЕНИЯТА НА ТРЕТИ СТРАНИ

- (56) Германия изтъква, че повечето от участниците в системата, създадена със Закона EEG от 2012 г., са частни лица, както вече беше случаят в делото *PreussenElektra*, и че тези участници не са част от публичната администрация. Единственото участие на държавата се състои в приемането на законодателството и стриктния контрол на неговото прилагане. Посочва се, че съответните публични органи, по-специално BNetzA и BAFA, стриктно спазват своите ограничени правомощия и не управляват никакви средства. Според Германия тези органи не разполагат със свобода на преценка. Освен това Германия посочва, че допълнителната такса по EEG сама по себе си не се определя от държавата, а се основава на пазарен механизъм, тъй като зависи от приходите в резултат на продажби на електроенергия по EEG на спотовия пазар. На последно място Германия подчертава, че Законът EEG от 2012 г. не изисква от доставчиците да прехвърлят допълнителната такса върху потребителите, което означава, че прехвърлянето е предмет на политиката на ценообразуване, следвана от доставчиците на електроенергия. В допълнение към това нито един от операторите, участващи в системата, не разполага със специални правомощия, произтичащи от публичното законодателство; вместо това те трябва да се обръщат към гражданските съдилища във връзка с изпълнение на техните претенции за плащания едни към други.
- (57) Германия изтъкна следните правни аргументи, които са сходни с представените от заинтересованите страни, а именно
- липсата на избирателни икономически предимства на основание, че подкрепата за електроенергията от EEG отговаря на критериите от решението по делото *Altmark* <sup>(19)</sup> и че намаленията за енергоемките потребители представлява просто смекчаване на съществуващо неблагоприятно положение, в което е поставена индустрията в Германия;
  - липсата на държавни ресурси и държавен контрол поради несъвместимостта на правната и фактическа ситуация в Закона EEG от 2012 г. със ситуацията, проучени от Съда по делата *Essent* <sup>(20)</sup> и *Vent de colère* <sup>(21)</sup>;
  - фактът, че ако извършените съгласно Закона EEG от 2012 г. плащания въобще представляват държавна помощ, те трябва да бъдат сметнати за съществуваща помощ в контекста на решението на Комисията по дело за държавна помощ NN 27/2000;
  - съвместимостта на всяка предоставена помощ с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, букви б) и в);
  - липсата на нарушение на членове 30 и 110 от Договора поради факта, че вносната електроенергия по EEG не може да се съпоставя с произведената в държавата, по-специално с оглед на постановеното наскоро решение по делото *Ålands Vindkraft* <sup>(22)</sup>.

- (58) Аргументите на Германия са анализирани и оборват по-подробно в раздел 7.

#### 6. АНГАЖИМЕНТИ, КОИТО ГЕРМАНИЯ ПРЕДЛАГА ДА ПОЕМЕ

- (59) Както се посочва в съображение (19) по-горе, Германия предложи да поеме следния ангажимент, свързан с реинвестирането на 50 млн. EUR в междусистемни връзки и европейски енергийни проекти:

„По отношение на EEG за 2012 г. може да се предвиди общо решение за *Grünstromprivileg* и проблема съгласно членове 30/110. Решението представлява реинвестиране в междусистемни връзки или сходни европейски енергийни проекти на изчисления размер на предполагаемата дискриминация. Реинвестирането може да бъде извършено паралелно с напредъка по съответния проект. Въз основа на стойностите, съобщени от Германия, реинвестирането следва да възлиза на 50 млн. EUR за периода януари 2012 г. — юли 2014 г. Трябва да се подчертае отново, че Германия предлага да поеме този ангажимент, като запазва своята правна позиция (липса на дискриминация).“

<sup>(19)</sup> Решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

<sup>(20)</sup> Решение от 17 юли 2008 г. по дело *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

<sup>(21)</sup> Решение от 19 декември 2013 г. по дело *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851.

<sup>(22)</sup> Решение от 1 юли 2014 г. по дело *Ålands Vindkraft*, C-573/12, ECLI:EU:C:2014:2037.

- (60) В допълнение към това Германия предложи да поеме следния ангажимент относно плана за приспособяване, посочен в съображение (27) и следващите:

„Възстановяването [подлежащата на възстановяване сума] по отношение на дадено предприятие представлява разликата между съответните разходи по EEG, определени въз основа на Насоките относно държавната помощ за опазване на околната среда и за енергетика за периода 2014—2020 г. („Насоки от 2014 г.“), и разходите по EEG, определени въз основа на Закона EEG от 2012 г. В това отношение планът за приспособяване ограничава плащането, което трябва да бъде извършено въз основа на Насоките от 2014 г., до максимум 125 % (за 2013 г.) и максимум 150 % (за 2014 г.) от плащането, извършено за 2013 г. съгласно Закона EEG от 2012 г. Не се вземат предвид отрицателни суми за възстановяване.“

## 7. ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА

### 7.1. Наличие на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора

- (61) Член 107, параграф 1 от Договора гласи: „Освен когато е предвидено друго в Договорите, 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.“
- (62) Когато определя дали дадена мярка представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, Комисията трябва да приложи следните критерии: мярката трябва да може да бъде приписана на държавата и да е финансирана с държавни ресурси, тя трябва да предоставя предимство на определени предприятия или някои сектори, което нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и е в състояние да засегне търговията между държавите членки.

#### 7.1.1. Наличие на изборително предимство, засягащо търговията и конкуренцията

- (63) В своето решение за откриване на процедурата Комисията заключи, че Законът EEG от 2012 г. включва два вида изборителни предимства, които засягат търговията и конкуренцията.
- (64) Първото предимство е дадено на производителите на електроенергия по EEG. Комисията констатира, че преференциалните тарифи и премията гарантират на производителите на EEG по-висока цена за електроенергията, която произвеждат, в сравнение с пазарната цена. Същото важи за пряката продажба на електроенергия по EEG, който води до право на намалена допълнителна такса по EEG съгласно член 39 от Закона EEG от 2012 г., тъй като тази разпоредба позволява на производителите на електроенергия по EEG да получат по-висока цена за своята електроенергия в сравнение с пазарната цена. Мярката е изборителна, защото от нея се възползват единствено производителите на електроенергия по EEG. Освен това пазарът на електроенергия вече е либерализиран и производителите на електроенергия развиват дейност в сектори, в които се осъществява търговия между държави членки (съображение 76 от решението за откриване на процедурата).
- (65) Второто предимство представлява намаление на допълнителната такса по EEG за определени ЕЕП съгласно BesAR. Комисията констатира, че ЕЕП в производствения сектор се възползват от предимство, тъй като е определена горна граница на размера на тяхната допълнителна такса по EEG. Членове 40—41 от Закона EEG от 2012 г. ги освобождават от тежест, която обичайно трябва да понесат. Всъщност тази горна граница не позволява на ОПС и доставчиците на електроенергия да възстановят допълнителните разходи за подкрепата на електроенергията по EEG от ЕЕП. Мярката също така се счита за изборителна, защото единствено ЕЕП от производствения сектор могат да се възползват от нея. Накрая, мярката е в състояние да наруши конкуренцията и да засегне търговията между държавите членки, защото получателите са производители на енергоемки стоки (например производителите на черни и цветни метали, отраслите за производство на хартия, химическата промишленост, производителите на цимент), които са активни в сектори, в които се осъществява търговия между държавите членки (съображения 77—80 от решението за откриване на процедурата).
- (66) Германия е на мнение, че няма икономическо предимство нито на равнището на производителите на електроенергия по EEG, нито на равнището на ЕЕП, които се възползват от BesAR, поради изброените по-долу причини.
- а) Твърди се, че производителите на електроенергия по EEG не получават никакви икономически предимства в резултат на самата допълнителна такса по EEG и няма да получават такива дори ако таксата бъде счтена за държавен ресурс, тъй като преференциалните тарифи, по които им се плаща, са независими от допълнителната такса по EEG. Вместо това допълнителната такса по EEG просто компенсира загубите, понесени от ОПС. Освен това възнаграденията за производителите на електроенергия по EEG предполагаемо изпълняват критериите на решението по делото *Altmark* <sup>(23)</sup>.

<sup>(23)</sup> Решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, точки 87—93. Критериите по делото *Altmark* бяха определени от Съда, за да се поясни при какви условия компенсация, предоставена от публичен орган за изпълнението на услуга от общ икономически интерес („УОИИ“), се класифицира като държавна помощ съгласно член 107, параграф 1 от Договора.

- б) Що се отнася до ЕЕП, Германия твърди, че BesAR не предоставя икономическо предимство, а вместо това компенсира неблагоприятно положение от гледна точка на конкуренцията, в което са поставени въпросните предприятия, в сравнение с техните конкуренти в други държави членки (чиито разходи за финансиране на ВЕИ са по-ниски) <sup>(24)</sup> и трети страни (които като цяло не поемат съпоставима тежест).
- (67) Някои заинтересовани страни оспориха констатациите, че намаленият размер на допълнителната такса по EEG представлява икономическо предимство, което е в състояние да наруши конкуренцията. Вместо това се твърди, че мярката възстановява равнопоставените условия на конкуренция в Съюза, предвид факта, че разходите за електроенергия за промишлеността са по-високи в Германия от където и да било другаде. В допълнение към това някои заинтересовани страни отбелязват, че потребителите, които консумират повече от 10 GWh годишно, понасят финансови разходи, свързани със задължителни одити на енергийната ефективност.
- (68) Германия и заинтересованите страни също така възразиха срещу констатацията, че икономическите предимства са изборителни и че са в състояние да засегнат конкуренцията и търговията, по-специално защото по отношение на BesAR се твърди, че то се прилага за всички предприятия в производствения сектор и за предприятия от всякакъв размер. Някои заинтересовани страни заявяват, че намаленията не са изборителни, тъй като получателите не се намират в съпоставима ситуация с други предприятия, предвид факта, че основните критерии за допустимост са интензивността на електроенергията и потреблението на електроенергия и че от допълнителната такса по EEG са застрашени в много по-голяма степен енергоемките предприятията, отколкото останалите предприятия. Освен това те заявяват, че дори намалените допълнителни такси да са изборителни *prima facie*, това би се дължало на естеството и логиката на системата за подкрепа на електроенергията по EEG: подкрепата на електроенергията по EEG няма да може да се финансира без намаленията, тъй като ЕЕП ще се преместят извън Германия.
- (69) Аргументите, представени от Германия и заинтересованите страни, са неубедителни.

#### 7.1.1.1. Равнопоставени условия за предприятия в различни държави членки

- (70) Първо, фактът, че дадено предприятие се компенсира за разходи или такси, които вече е понесло, по принцип не изключва наличието на икономическо предимство <sup>(25)</sup>. Наличието на предимство също така не се изключва само поради факта, че конкурентните предприятия в други държави членки са в по-благоприятно положение <sup>(26)</sup>, тъй като понятието за предимство се основава на анализ на финансовото положение на даденото предприятие в неговата собствена правна и фактическа рамка при наличието и липсата на конкретната мярка. Независимо от това, ако се изключат данъците и налозите, цените на електроенергията за промишлени потребители средно са по-ниски в Германия, отколкото в други държави членки.
- (71) Общият съд наскоро потвърди отново принципа, че наличието на предимство трябва да се оценява независимо от условията за конкуренция в други държави членки <sup>(27)</sup>. Общият съд постанови, че самото естество на преференциалната тарифа, т.е. констатацията, че на *Alcoa Trasformazioni* е била възстановявана разликата между тарифата за електроенергия, начислявана от ENEL, и тарифата, предвидена в декрета от 1995 г., е достатъчна, за да се обоснове твърдението, че въпросното предприятие не е понасяло всички разходи, които по принцип е трябвало да бъдат в тежест на неговия бюджет <sup>(28)</sup>. Общият съд също така заключи, че съществуването на предимство е видно от самото описание на механизма за разлики в цените, т.е. компенсаторен механизъм, имащ за цел дадено дружество да бъде освободено от плащането на част от разходите за електроенергия, необходима за производството на търгувани от него стоки на територията на Съюза <sup>(29)</sup>. Освен това Общият съд подчерта отново <sup>(30)</sup> принципа, че държавната помощ трябва да бъде оценявана сама по себе си, а не от гледна точка на цели, свързани например с коригирането на несъвършения конкурентен характер на даден пазар.
- (72) По подобен начин намаленията на допълнителната такса по EEG, предоставяни съгласно BesAR, подобряват финансовото положение на получателите, като ги освобождават от поемането на разходи, които би трябвало да поемат при нормални условия. Всъщност, ако не съществуваша BesAR и решението на ВАФА, те би трябвало да заплащат пълния размер на допълнителната такса по EEG подобно на всеки друг потребител на електроенергия. Германия подчерта необходимостта от намаленията, за да запази конкурентоспособността на получателите в сравнение с ЕЕП в други държави членки и в трети страни. По този начин Германия косвено признава, че за получателите се прилага икономически изгоден третиране.

<sup>(24)</sup> В подкрепа на този аргумент Германия цитира доклада на Съвета на европейските енергийни регулатори (CEER) от 25 юни 2013 г., озаглавен „Преглед на състоянието на схемите за подпомагане на енергията от възобновяеми източници и енергийната ефективност в Европа“ („Status Review of Renewable and Energy Efficiency Support Schemes in Europe“) (и по-специално таблиците на страници 18—20).

<sup>(25)</sup> Решение от 15 март 1994 г. по дело *Banco Exterior de España*, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, точка 13; решение от 19 септември 2000 г. по дело *Германия/Комисия*, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, точка 25; решение от 19 май 1999 г. по дело *Италия/Комисия*, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, точка 15; решение от 3 март 2005 г. по дело *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, точка 36; решение от 20 ноември 2003 г. по дело *GEMO SA*, C-126/01, ECLI:EU:C:2003:622, точки 28—31 относно безплатното събиране и обезвреждане на отпадъци.

<sup>(26)</sup> Решение от 2 юли 1974 г. по дело *Италия/Комисия*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, точка 36. Вж. също така решението от 29 септември 2000 г. по дело *СЕТМ/Комисия*, T-55/99, ECLI:EU:T:2000:223, точка 85.

<sup>(27)</sup> Решение от 16 октомври 2014 г. по дело *Alcoa Trasformazioni/Комисия*, T-177/10, ECLI:EU:T:2014:897, точки 82—85.

<sup>(28)</sup> Решение от 16 октомври 2014 г. по дело *Alcoa Trasformazioni/Комисия*, T-177/10, ECLI:EU:T:2014:897, точка 82.

<sup>(29)</sup> Решение от 16 октомври 2014 г. по дело *Alcoa Trasformazioni/Комисия*, T-177/10, ECLI:EU:T:2014:897, точка 84.

<sup>(30)</sup> Решение от 16 октомври 2014 г. по дело *Alcoa Trasformazioni/Комисия*, T-177/10, ECLI:EU:T:2014:897, точка 85.

## 7.1.1.2. Избирателност

- (73) Що се отнася до твърденията за липсата на избирателност на BesAR, трябва да се припомни, че „*нито големият брой на допустимите предприятия, нито разнообразието и разтерът на отраслите, чиито представители са тези предприятия, представляват достатъчни основания да се направи заключението, че инициатива на държавата представлява обща мярка на икономическата политика*“<sup>(31)</sup>, при условие че други сектори, например на услугите, са изключени от обхвата на получателите. Тук случаят е такъв, тъй като единствено производственият сектор се възползва от помощта (няма нужда Комисията да проучва други причини за избирателност). Поради това намаленията на допълнителната такса по EEG не се прилагат към предприятията, които са в съпоставима ситуация като тази на получателите. Освен това различните намаления на допълнителната такса по EEG в зависимост от потреблението водят до диференциране между предприятията в еднаква правна и фактическа ситуация, т.е. енергоемки потребители, и сами по себе си са избирателни.
- (74) Що се отнася до аргумента, че обхватът на BesAR и диференциацията са обосновани от естеството и общата схема на системата, следва да се припомни, че „*мярка, която предвижда изключения от прилагането на общата данъчна система, може да бъде обоснована, ако тази мярка произтича пряко от основните или ръководните принципи на посочената данъчна система. В това отношение трябва да се разграничават, от една страна, целите, поставени на конкретен данъчен режим и които са външни за него, и от друга страна, които са необходими за постигането на тези цели*“<sup>(32)</sup>. При все това нито опазването на околната среда, нито запазването на конкурентоспособността на отрасъла не се класифицират като основни или ръководни принципи, вътрешноприсъщи на системата на допълнителната такса. Напротив, те представляват външни цели, поставени на тази система. Както и в предишни други дела<sup>(33)</sup>, целта на опазването на околната среда в настоящия случай не може да промени констатацията, че намаленията на допълнителната такса по EEG представляват държавна помощ. Първо, запазването на конкурентоспособността дори не се посочва сред целите на закона в член 1 от Закона EEG от 2012 г. Напротив, в член 40, второ изречение всъщност се посочва, че запазването на конкурентоспособността подлежи на условието, че не се застрашават целите, определени в член 1 от Закона EEG от 2012 г.

## 7.1.1.3. Предимства в резултат на допълнителната такса по EEG; съдебна практика по делото Altmark

- (75) Що се отнася до твърдението на Германия, че допълнителната такса за ВЕИ сама по себе си не представлява предимство за производителите на електроенергия по EEG, Комисията е на мнение, че мерките за подкрепа подобряват финансовото положение на производителите на електроенергия по EEG отвъд това, което биха могли да спечелят, ако продаваха произведената от тях електроенергия на пазарната цена. Допълнителната такса по EEG служи за финансиране на тези мерки за подкрепа. В противовес на твърденията на Германия, фактът, че преференциалните тарифи могат или не могат да се повлияят от равнището на допълнителната такса по EEG, не е от значение за оценката дали тези тарифи представляват икономическо предимство.
- (76) Германия заяви, че подкрепата за производителите на електроенергия по EEG представлява подходяща компенсация за изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга по смисъла на делото Altmark.
- (77) В делото Altmark Съдът на ЕС постанови, че държавна мярка не попада в обхвата на член 107, параграф 1 от Договора, когато тази мярка трябва да се възприема „*като компенсация за извършените доставки на услуги от предприятията получатели, за да изпълнят задължения за обществена услуга, по такъв начин, че в действителност тези предприятия не се възползват от финансово предимство и посочената напеса следователно няма за последица да ги постави в по-благоприятно конкурентно положение спрямо предприятията, които ги конкурират*“<sup>(34)</sup>.
- (78) Това заключение обаче подлежи на четири условия<sup>(35)</sup>:
- „Първо, предприятието получател трябва да бъде действително натоварено с изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга и тези задължения трябва да бъдат ясно определени.“
  - „Второ, параметрите на базата за изчисляване на компенсацията трябва да са установени предварително по обективен и прозрачен начин, за да не се допусне предоставянето на икономическо предимство за предприятието получател, което да го постави в по-благоприятно положение спрямо предприятията конкуренти.“

<sup>(31)</sup> Дело C-143/99, *Adria-Wien Pipeline*, ECLI:EU:C:2001:598, точка 48.

<sup>(32)</sup> Съединени дела C-78/08 до C-80/08, *Paint Graphos*, ECLI:EU:C:2011:550, точка 69.

<sup>(33)</sup> Решение от 17 юни 1999 г. по дело *Белгия/Комисия*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, точки 38 и следващите; решение от 3 март 2005 г. по дело *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130; решение от 22 декември 2008 г. по дело *British Aggregates Association/Комисия*, C-487/06 P, ECLI:EU:C:2008:757, точки 86—92; решение от 8 ноември 2001 г. по дело *Adria-Wien Pipeline*, C-143/99, ECLI:EU:C:2001:598, точки 43, 52 и следващите.

<sup>(34)</sup> Решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, точка 87.

<sup>(35)</sup> Решение от 24 юли 2003 г. по дело *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, точки 89—93.

- в) „Трето, компенсацията не може да надхвърля необходимото за покриване изцяло или отчасти на разходите, направени при изпълнението на задълженията за обществена услуга, като се имат предвид свързаните с тях приходи, както и разумна печалба за изпълнението на тези задължения.“
- г) „Четвърто, ако предприятието носител на задължения за обществени услуги не е определено, като специален случай, чрез процедура по възлагане на обществени поръчки, която създава условия за избор на кандидата, способен да предостави тези услуги при най-ниски разходи за съответната общност, нивото на компенсация трябва да бъде определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с необходимите транспортни средства за изпълнение на необходимите изисквания на обществената услуга, би направило при изпълнение на тези задължения, като се отчитат съответните постъпления и една разумна печалба за изпълнение на задълженията.“
- (79) Германия твърди, че подкрепата за производителите на електроенергия от ВЕИ отговаря на първото условие поради наличието на цел от общ интерес, определена в член 3, параграф 1 от Директива 2009/28/ЕО за насърчаване на използването на енергия от възобновяеми източници. В допълнение към това според Германия член 3, параграф 2 от Директива 2009/72/ЕО на Европейския парламент и на Съвета <sup>(36)</sup> показва, че насърчаването на енергията от възобновяеми източници може да бъде предмет на задължения за обществени услуги, които се налагат на предприятията, работещи в електроенергийния сектор.
- (80) Германия счита, че е изпълнен и вторият критерий по делото *Altmark*. Според Германия параметрите за компенсиране на производителите на електроенергия по EEG са били определени предварително по обективен и прозрачен начин в Закона EEG от 2012 г.
- (81) Германия счита, че третият критерий е изпълнен, тъй като в решението си за откриване на процедурата Комисията е заключила, че производителите на електроенергия по EEG няма да бъдат свръхкомпенсирани.
- (82) На последно място Германия посочва, че равнището на подкрепа за производителите на електроенергия по EEG е било определено въз основа на анализ на разходите, които едно типично предприятие, добре управлявано и осигурено с необходимите средства, би направило при изпълнение на своите задължения. В тази връзка Германия се позовава на заключението на Комисията в оценката на съвместимостта в решението за откриване на процедурата, че мерките за подкрепа на производителите на електроенергия по EEG имат стимулиращ ефект и са пропорционални. Тези два факта предполагаемо демонстрират, че получателите на преференциалните тарифи се управляват добре.
- (83) Комисията счита тези аргументи за неубедителни.
- (84) Съгласно първия критерий по делото *Altmark* на доставчика на обществената услуга трябва да бъде наложено задължение за обществена услуга.
- (85) Съгласно Закона EEG от 2012 г. производителите не са задължени да произвеждат, а реагират на икономически стимули, осигурени от Германия.
- (86) Поради това Комисията достига до заключението, че първият критерий по делото *Altmark* не е спазен.
- (87) Тъй като критериите по *Altmark* са кумулативни, Комисията няма нужда да проучва дали са спазени вторият, третият и четвъртият критерий и заключава, че не може да приеме аргументите на Германия, че преференциалните тарифи за производителите на електроенергия от ВЕИ представляват подходяща компенсация за изпълнението на задължения за извършване на обществена услуга по смисъла на делото *Altmark*.

#### 7.1.1.4 Van der Kooy, Danske Busvognmænd и Hotel Cipriani

- (88) Що се отнася до намаленията на допълнителната такса по EEG съгласно BesAR, Германия и някои заинтересовани страни цитираха решението на Съда по делото *Van der Kooy* и решенията на Общия съд по делата *Danske Busvognmænd* и *Hotel Cipriani*, като заявяват, че намаленията не представляват икономическо предимство <sup>(37)</sup>.

<sup>(36)</sup> Директива 2009/72/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 юли 2009 г. относно общите правила за вътрешния пазар на електроенергия и за отмяна на Директива 2003/54/ЕО, ОВ L 211, 14.8.2009 г., стр. 55.

<sup>(37)</sup> Решение от 2 февруари 1988 г. по съединени дела *Kwekerij Gebroeders van der Kooy и др.*, 67/85, 68/85 и 70/85, ECLI:EU:C:1988:38; решение от 16 март 2004 г. по дело *Danske Busvognmænd/Комисия*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76; решение от 28 ноември 2008 г. по съединени дела *Hotel Cipriani и др./Комисия*, T-254/00, T-270/00 и T-277/00, ECLI:EU:T:2008:537.



- (89) В делото *Van der Kooy* Съдът на ЕС постанови, че преференциална тарифа за природен газ, предоставена на предприятия за парниково градинарство, не представлява помощ, ако тази тарифа е „обективно обоснована от икономически съображения в контекста на съответния пазар, например необходимостта да се устоява на конкуренцията на същия пазар спрямо други източници на енергия с конкурентна цена“<sup>(38)</sup>. При все това, за разлика от твърденията на Германия и други заинтересовани страни, разглежданият въпрос, който бе представен пред Съда, представлява конкуренция между различни горива на един и същи пазар и как продаващо такива горива дружество може да определя своите тарифи съгласно пазара, т.е. прилагането на принципа на частния инвеститор в условията на пазарна икономика. Въпросът е бил дали предприятия за парниково производство биха преминали към въглища поради по-високите цени на природния газ и дали поради това преференциалните тарифи представляват рационално икономическо поведение от страна на газовото дружество. В разглеждания случай няма признаци, че Германия е действала като частен инвеститор и всъщност Германия никога не е твърдяла, че следва да се счита, че предоставените за ЕЕП намаления на допълнителната такса по EEG отговарят на принципа на частния инвеститор.
- (90) В допълнение към това *obiter dicta* в решенията на Общия съд по делата *Danske Busvognmænd*<sup>(39)</sup> и *Hotel Cipriani*<sup>(40)</sup> междувременно бяха отхвърлени от Съда на ЕС и в по-скорошни решения на Общия съд. В решението по делото *Comitato „Venezia vuole vivere“*<sup>(41)</sup> Съдът ясно посочи, че дадена намеса не следва да се разглежда като предимство единствено когато се счита за компенсация, представляваща насрещна престация на осъществените от предприятията, на които е възложено извършването на услуга от общ икономически интерес, престации с оглед на изпълнение на задължения за обществени услуги, ако тези предприятия в действителност не извличат финансово предимство и ако тази намеса няма за резултат да постави тези предприятия в по-благоприятно конкурентно положение спрямо конкурентните предприятия<sup>(42)</sup>. Съдът добави, че обстоятелството, че държава членка иска чрез едностранни мерки да доближи съществуващите в определен икономически сектор условия на конкуренция до тези в други държави членки, не означава, че тези мерки нямат характер на помощи<sup>(43)</sup>. Освен това мерки, с които трябва да бъде компенсирано евентуалното неблагоприятно положение на предприятията, установени в определен регион на държава членка, могат да бъдат квалифицирани като избирателни предимства<sup>(44)</sup>.
- (91) По подобен начин Общият съд постанови, че съдебната практика по делото *Danske Busvognmænd* не се прилага, когато държавата освобождава бюджета на дадено предприятие от такси, които обичайно се поемат. Общият съд изтъкна отново принципа, че обхватът на компенсацията, т.е. премахване на пречки за конкурентоспособността, не води до отпадане на естеството ѝ на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора<sup>(45)</sup>.
- (92) В по-нататъшно решение Общият съд призна, че с целта да се компенсира неблагоприятното конкурентно положение на предприятията, преследвана с намаленията на определени вноски, няма как да отпадне характерът на държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора, който имат тези предимства. Поради това мярката, предназначена да компенсира структурен недостатък, неизбежно ще бъде квалифицирана като държавна помощ, освен ако не са изпълнени условията, определени в решението по делото *Altmark*<sup>(46)</sup>.
- (93) Поради това аргументацията на Германия и някои заинтересовани страни не може да бъде приета.
- (94) Комисията заключава, че мярката включва избирателни предимства за производители на електроенергия по EEG, които има вероятност да засегнат конкуренцията и търговията между държавите членки.
- 7.1.2. Приписване на държавата
- (95) В своето решение за откриване на процедурата Комисията посочи, че предимствата могат да бъдат приписани на Германия, защото преференциалните тарифи и премиите, допълнителната такса по EEG и определянето на горна граница за тази допълнителна такса произтичат от държавно законодателство и наредби за изпълнение и защото ограничаването на допълнителната такса се определя едва след като ВАФА, т.е. публичен орган, провери дали правните условия са спазени.
- (96) Германия и трети страни оспориха приписването, като изтъкнаха твърдението, че държавата единствено е прилагала законодателство и че мрежовите оператори са действали по своя преценка.

<sup>(38)</sup> Решение от 2 февруари 1988 г. по съединени дела *Kwekerij Gebroeders van der Kooy* и др., 67/85, 68/85 и 70/85, ECLI:EU:C:1988:38, точка 30.

<sup>(39)</sup> Решение от 16 март 2004 г. по дело *Danske Busvognmænd/Комисия*, T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, точка 57.

<sup>(40)</sup> Решение от 28 ноември 2008 г. по съединени дела *Hotel Cipriani* и др./Комисия, T-254/00, T-270/00 и T-277/00, ECLI:EU:T:2008:537, точка 185.

<sup>(41)</sup> Решение от 9 юни 2011 г. по дело *Comitato „Venezia vuole vivere“* и др./Комисия, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368.

<sup>(42)</sup> Решение от 9 юни 2011 г. по дело *Comitato „Venezia vuole vivere“* и др./Комисия, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, точка 92.

<sup>(43)</sup> Решение от 9 юни 2011 г. по дело *Comitato „Venezia vuole vivere“* и др./Комисия, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, точка 95.

<sup>(44)</sup> Решение от 9 юни 2011 г. по дело *Comitato „Venezia vuole vivere“* и др./Комисия, C-71/09 P, ECLI:EU:C:2011:368, точка 96.

<sup>(45)</sup> Решение от 16 юли 2014 г. по дело *Германия/Комисия*, T-295/12, ECLI:EU:T:2014:675, точка 144; решение от 16 юли 2014 г. по дело *Zweckverband Tierkörperbeseitigung/Комисия*, T-309/12, ECLI:EU:T:2014:676, точка 261.

<sup>(46)</sup> Решение от 16 септември 2013 г. по дело *British Telecommunications* и др./Комисия, T-226/09, ECLI:EU:T:2013:466, точка 71.

- (97) Въпросът с приписването на държавата може да изисква внимателна оценка, при която се разглежда само поведението на публични предприятия. Няма съмнение обаче относно факта, че действията на държавната публична администрация и на законодателя винаги се приписват на държавата <sup>(47)</sup>.

### 7.1.3. Наличието на държавни ресурси

- (98) Що се отнася до подкрепата за производителите на електроенергия по EEG, в решението за откриване на процедурата Комисията достигна до предварителното заключение, че съгласно Закона EEG от 2012 г. ОПС са били определени от държавата да администрират допълнителната такса по EEG и че приходите от допълнителната такса по EEG представляват държавен ресурс (съображение 138).
- (99) Държавата не само е определила на кого следва да се предоставя предимството, критериите за допустимост и равнището на подкрепа, но също така е осигурила финансовите ресурси, за да покрие разходите за подкрепата за електроенергията по EEG. За разлика от случая в делото *Doux Élevage* <sup>(48)</sup>, допълнителната такса по EEG е създадена и наложена от законодателната власт, т.е. държавната, и не представлява просто частна инициатива на ОПС, която държавата прави задължителна, за да избегне паразитизма. Държавата е определила целта и предназначението на допълнителната такса: тя служи за финансиране на политика за подкрепа, разработена от държавата, и не представлява действие по решение на ОПС. ОПС не са свободни да определят допълнителната такса по своя преценка и подлежат на стриктен мониторинг във връзка с начина, по който се изчислява, налага и управлява допълнителната такса. Начинът, по който продават електроенергията по EEG, също подлежи на мониторинг от държавата. Разпоредбите, които уреждат създаването на допълнителната такса по EEG, гарантират, че допълнителната такса осигурява достатъчно финансово покритие за заплащане за подкрепата за електроенергията по EEG, както и за разходите, произтичащи от управлението на системата. Тези разпоредби не позволяват да се събират допълнителни приходи отвъд покритието на тези разходи. ОПС нямат право да използват допълнителната такса по EEG, за да финансират друг вид дейност, и всички финансови потоци се водят в отделни сметки (съображение 137 от решението за откриване на процедурата).
- (100) В съответствие със съдебната практика на Съда на ЕС в концепцията за държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора се включват както предимствата, които се предоставят пряко от държавата, така и тези, които се предоставят чрез посредничеството на публичен или частен орган, определен или създаден от държавата <sup>(49)</sup>. Поради това фактът, че предимството не се финансира пряко от държавния бюджет, сам по себе си не е достатъчен, за да се изключи възможността за наличие на държавни ресурси <sup>(50)</sup>. Освен това първоначално частното естество на ресурсите не пречи те да бъдат разглеждани като държавни ресурси по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора <sup>(51)</sup>. Фактът, че ресурсите в нито един момент не представляват собственост на държавата, също не пречи те да представляват държавни ресурси, ако се намират под контрола на държавата <sup>(52)</sup> (вж. съображения 82, 83 и 84 от решението за откриване на процедурата).
- (101) Поради това Съдът на ЕС в няколко дела е постановил, че вноски, които се начисляват от частни оператори, могат да представляват държавна помощ поради факта, че специално е определен или създаден орган, който да администрира тези вноски в съответствие със законодателството на държавата <sup>(53)</sup> (вж. съображения 85—89 от решението за откриване на процедурата). Всъщност, „понеже въпросните средства се набавят чрез задължителни вноски, наложени от държавното законодателство, и понеже, както се вижда от случая, тези средства се управляват и разпределят в съответствие с разпоредбите на това законодателство, те трябва да се разглеждат като държавни ресурси по смисъла на [член 107], дори ако са администрирани от институции, които не са публични органи.“ <sup>(54)</sup>
- (102) Поради това в решението за откриване на процедурата Комисията заключи, позовавайки се на заключенията на Общия съд <sup>(55)</sup>, че съответният критерий за оценка дали ресурсите са публични, независимо от първоначалния им произход, е свързан със степента на намеса на публичния орган при определянето на въпросните мерки и методите на финансиране им.
- (103) Макар че Съдът изключи наличието на държавни ресурси в делата *PreussenElektra* и *Doux Élevage*, това се дължи на специфичните обстоятелства в тези две дела. В делото *PreussenElektra* <sup>(56)</sup> нямаше нито допълнителна такса или вноска, нито създаден или определен орган, който да администрира средствата, тъй като наложените на частните оператори задължения е трябвало да бъдат изпълнени с техни собствени средства. В делото *Doux Élevage*

<sup>(47)</sup> Вж. заключенията на генералния адвокат Wathelet, дело C-242/13, *Commerz Nederland*, ECLI:EU:C:2014:308, точки 75 и следващите.

<sup>(48)</sup> Решение от 30 май 2013 г. по дело *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348.

<sup>(49)</sup> Решение от 22 март 1977 г. по дело *Steinike & Weinlig/Германия*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, точка 21.

<sup>(50)</sup> Решение от 30 май 2013 г. по дело *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, точка 35.

<sup>(51)</sup> Решение от 19 декември 2013 г. по дело *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, точки 16—20.

<sup>(52)</sup> Решение от 19 декември 2013 г. по дело *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, точка 21.

<sup>(53)</sup> Решение от 22 март 1977 г. по дело *Steinike & Weinlig/Германия*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, точка 21; решение от 2 юли 1974 г. по дело *Италия/Котисия*, 173/73, EU:C:1974:71, точка 35; решение от 11 ноември 1987 г. по дело *Франция/Котисия*, 259/85, ECLI:EU:C:1987:478, точка 23; решение от 17 юли 2008 г. по дело *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, точка 66.

<sup>(54)</sup> Решение от 2 юли 1974 г. по дело *Италия/Котисия*, 173/73, EU:C:1974:71, точка 35.

<sup>(55)</sup> Решение от 27 септември 2012 г. по дело *Франция/Котисия*, T-139/09, ECLI:EU:T:2012:496, точки 63 и 64.

<sup>(56)</sup> Решение от 13 март 2001 г. по дело *PreussenElektra/Schleswig*, C-379/98, ECLI:EU:C:2001:160.

действително е имало вноски, която държавата е направила задължителна, но частната организация е била свободна да използва приходите от тази вноска както сметне за добре. Поради това не е имало елемент на държавен контрол върху събираните средства.

- (104) Като приложи тези принципи към системата за подкрепа, установена със Закона EEG от 2012 г., Комисията достигна до следните предварителни заключения:
- (105) Чрез Закона EEG от 2012 г. държавата е въвела специален налог, допълнителната такса по EEG, и е определила неговата цел, а именно финансиране на разликата между разходите, които ОПС поемат при закупуване на електроенергия по EEG, и приходите, които генерират от продажбата на тази електроенергия. Методът на изчисление за определяне на равнището на допълнителната такса също е определен в Закона EEG от 2012 г., както и принципът, че недостигът и излишъкът се коригират през следващата година. Това гарантира, че ОПС не понесат загуби, но също така предполага, че те не могат да използват приходите от допълнителната такса за нищо друго освен за финансиране по EEG. Комисията заключи, че за разлика от делото *PreussenElektra*, държавата е осигурила на тези предприятия необходимите финансови ресурси, за да се финансира подкрепата за електроенергията по EEG (вж. съображения 97—103 от решението за откриване на процедурата).
- (106) Освен това Комисията заяви, че ОПС са били определени да администрират допълнителната такса. Те трябва да:
- закупуват електроенергия по EEG, произведена в тяхната област, или директно от производителя, когато той е свързан пряко към преносната линия, или от операторите на разпределителни системи (ОРС) на преференциални тарифи, или заплащат пазарната премия. В резултат на това електроенергията по EEG и финансовата тежест за предоставената подкрепа съгласно Закона EEG от 2012 г. се централизират на равнището на всеки от четирите ОПС;
  - прилагат *привилегията за зелена електроенергия* по отношение на доставчици, които желаят това и изпълняват съответните условия, определени в член 39, параграф 1 от Закона EEG от 2012 г.;
  - изравняват помежду си количеството електроенергия по EEG, така че всеки от тях да закупува еднакъв дял електроенергия по EEG;
  - продават електроенергията по EEG на спотовия пазар съгласно правилата, определени в Закона EEG от 2012 г. и разпоредбите за неговото изпълнение, което могат да правят съвместно;
  - изчисляват съвместно допълнителната такса по EEG, която трябва да бъде еднаква за всеки потребен kWh в Германия, като разликата между приходите от продажбата на електроенергия по EEG и разходите, свързани със закупуването на електроенергия по EEG;
  - публикуват съвместно допълнителната такса по EEG в специфичен формат на общ уебсайт;
  - публикуват и обобщена информация относно електроенергията по EEG;
  - съпоставят прогнозната допълнителна такса по EEG с действителния размер на таксата, какъвто е трябвало да бъде за дадена година, и коригират допълнителната такса за следващата година;
  - публикуват прогнози за няколко години напред;
  - събират допълнителната такса по EEG от доставчиците на електроенергия;
  - (всеки от тях трябва да) завежда всички финансови потоци (разходи и приходи), свързани със Закона EEG от 2012 г., в отделни банков сметки.
- (107) На последно място Комисията заключи, че държавата извършва стриктен мониторинг на ОПС по отношение на администрирането на допълнителната такса (съображения 110—113 от решението за откриване на процедурата). Мониторингът се извършва от BNetzA, която също така разполага с необходимите правомощия за правоприлагане. BNetzA по-специално осъществява мониторинг върху начина, по който ОПС продават на спотовия пазар електроенергията по EEG, за която се плащат преференциални тарифи, дали ОПС правилно изчисляват, определят и публикуват допълнителната такса по EEG, дали ОПС правилно начисляват допълнителната такса по EEG на доставчиците на електроенергия, дали преференциалните тарифи и премии правилно се начисляват на ОПС и дали допълнителната такса по EEG се намалява само за доставчици на електроенергия, които изпълняват условията на член 39 от Закона EEG от 2012 г. BNetzA също така получава информация от ОПС относно подкрепата за електроенергия по EEG и относно таксуването на доставчиците. На последно място BNetzA може да налага санкции и да приема решения, включително решения за промяна на равнището на допълнителната такса по EEG. Комисията също така заключи, че BAFA, която е държавен орган, предоставя правото на ограничена допълнителна такса по EEG за ЕЕП след заявление от потенциалните получатели.

- (108) Германия оспорва наличието на държавни ресурси. Първо, тя заявява, че механизмът за подкрепа по EEG включва единствено частни предприятия, било то операторите на централи за електроенергия по EEG, мрежовите оператори, ОПС или доставчиците на електроенергия, като всяка от тези категории е предимно частна собственост, макар че държавните или публични органи си запазват собствеността върху важен брой от тези предприятия. Когато им се налагат задължения съгласно Закона EEG от 2012 г., не се прави разграничение въз основа на това дали предприятията са частни или публични. Дотолкова доколкото в процеса участват публични органи (BNetzA, BAFA, UBA), те предполагаемо не контролират нито събирането, нито използването на ресурсите, а са ограничени до ролята да следят за законността и функционирането на системата.
- (109) Второ, Германия подчертава, че равнището на допълнителната такса по EEG не се определя от Закона EEG от 2012 г., нито от публичен орган. Равнището на допълнителната такса по EEG се определя от функционирането на пазара, предвид факта, че ОПС първо продават електроенергията по EEG на пазара и след това определят оставащите разходи, които трябва да бъдат покрити от допълнителната такса по EEG.
- (110) Няколко заинтересовани страни изразиха съгласие с анализа на Германия, че Законът EEG от 2012 г. не представлява държавна помощ. По-специално те оспорват предварителните заключения на Комисията, че допълнителната такса по EEG се администрира от частни органи, определени от държавата. Те също така заявяват, че BNetzA не упражнява контрол върху приходите в резултат на допълнителната такса по EEG или равнището на самата допълнителна такса, а по-скоро просто осъществява мониторинг на законността, без да има влияние върху управлението на средствата. На последно място, макар че намаляването на допълнителната такса по EEG се основава на Закона EEG от 2012 г. и се осъществява от BAFA, това предполагаемо не може да промени частното естество на средствата, тъй като плащанията се извършват между частни предприятия и в нито един момент не напускат частния сектор, така че държавата не може да упражнява контрол върху тях. В допълнение към това се твърди, че прехвърлянето на допълнителната такса по EEG от ОПС върху доставчиците на електроенергия и впоследствие от доставчиците върху потребителите на електроенергия се оставя на преценката съответно на ОПС и доставчиците на електроенергия, което прави допълнителната такса елемент от политиката за ценообразуване на частните предприятия и по никакъв начин такса, наложена от държавата.
- (111) При все това тези аргументи не могат да променят предварителното заключение, направено в решението за откриване на процедурата.

#### 7.1.3.1 Наличие на допълнителна такса, въведена от държавата

- (112) Що се отнася до аргумента на Германия, че допълнителната такса по EEG никога не постъпва във и не се разпределя чрез държавния бюджет, е достатъчно да се припомни, както вече бе направено в съображение (100), че фактът, че предимството не се финансира пряко от държавния бюджет, сам по себе си не е достатъчен, за да се изключи възможността за наличие на държавни ресурси, при условие че държавата е определила или установила орган за администриране на средствата.
- (113) Германия подчерта, че плащанията на допълнителната такса по EEG, които доставчиците на електроенергия трябва да извършват към ОПС, са с частен характер, тъй като ОПС нямат нито власт, нито правомощия, произтичащи от публичното право, да налагат своите претенции за компенсация по отношение на доставчиците. Вместо това като всяко друго частно предприятие те трябва да се обърнат към гражданските съдилища. При все това при този анализ не се взема предвид фактът, че въпросните плащания не се основават на свободно сключени договори между засегнатите страни, а на правни задължения (*gesetzliche Schuldverhältnisse*), които държавата е наложила върху тях. Поради това ОПС са задължени по закон да възстановяват допълнителната такса по EEG от доставчиците на електроенергия.
- (114) В това отношение установената съдебна практика<sup>(57)</sup> гласи, че субектите, определени да администрират помощта, могат да бъдат публични или частни органи. Поради това самият факт, че ОПС са частни оператори, не може да изключи възможността за наличие на държавни ресурси. Освен това Съдът постанови, че „разграничението между предоставените от държавата помощи и помощите, предоставени чрез държавни ресурси, има за цел да включи в понятието за помощ не само пряко предоставените от държавата помощи, но и тези, които се предоставят от публични или частни институции, посочени или създадени от държавата“<sup>(58)</sup>. В делото *Sloman Neptun*<sup>(59)</sup> Съдът на ЕС постанови, че има наличие на държавни ресурси, когато разглежданата система цели чрез нейния обект и обща структура да създаде предимство, което би представлявало допълнителна тежест за държавата или за частните органи, определени или установени от държавата<sup>(60)</sup>. Поради това не е достатъчно предимството да намалява ресурсите, на които има право частен орган, за да има наличие на държавни ресурси. Намалената допълнителна такса по EEG, която следва да се заплаща от ЕЕП, оказва точно такъв ефект, като намалява сумите, които доставчиците на електроенергия събират от ЕЕП.

<sup>(57)</sup> Решение от 17 юли 2008 г. по дело *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, точка 70; решение от 19 декември 2013 г. по дело *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, точка 20.

<sup>(58)</sup> Решение от 17 март 1993 г. по дело *Sloman Neptun/Bodo Ziesemer*, C-72/91, ECLI:EU:C:1993:97, точка 19.

<sup>(59)</sup> Решение от 17 март 1993 г. по дело *Sloman Neptun/Bodo Ziesemer*, C-72/91, ECLI:EU:C:1993:97.

<sup>(60)</sup> Решение от 17 март 1993 г. по дело *Sloman Neptun/Bodo Ziesemer*, C-72/91, ECLI:EU:C:1993:97, точка 21.

- (115) Фактът, че доставчиците на електроенергия не са задължени да прехвърлят допълнителната такса по EEG върху потребителите на електроенергия, не води до заключение, че събираните приходи са частни, при условие че самите доставчици на електроенергия са обхванати от задължение, произтичащо от Закона EEG от 2012 г., да заплащат допълнителната такса на ОПС. Трябва да се подчертае отново, че това задължение не се основава на договор, който операторите могат да сключат по своя воля, а представлява правно задължение (*gesetzliches Schuldverhältnis*), произтичащо пряко от законодателството на държавата. Освен това, както се посочва в съображение (100), първоначално частното естество на средствата не пречи те да бъдат разглеждани като държавни средства. За разлика от делото *PreussenElektra*, където частни оператори е трябвало да използват свои собствени ресурси, за да заплащат покупната цена на даден продукт, ОПС са били определени колективно да администрират допълнителна такса, която доставчиците на електроенергия са задължени да заплащат, без да получават равностойна замяна за това.
- (116) Според Германия някои национални съдилища са проучили допълнителната такса по EEG и събраните чрез нея пари и са заключили, че държавата няма контрол върху тях. В едно дело, на което Германия се позовава <sup>(61)</sup>, националният съд е отбелязал, че чрез създаването на самоподдържаща се система за преследване на цел на публичната политика, Германия е трябвало да възложи в известна степен финансирането на подкрепата за ВЕИ на частни оператори. Поради тази причина националният съд е заключил, че допълнителната такса по EEG не представлява специална вноска (*Sonderabgabe*) по смисъла на германското конституционно право, тъй като приходите от допълнителната такса по EEG не се разпределя към държавния бюджет и публичните органи не разполагат със средствата, дори непряко. Поради това Комисията отбелязва, че заключението на националният съд е ограничено до прилагането на националното конституционно право, и по-специално тълкуването на правната концепция за „специална вноска“. Националният съд не е проучил въпроса дали Закона EEG от 2012 г. включва държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора. Макар че може да има някои сходства между теста, използван от националният съд за целите на германското конституционно право, и оценката, която Комисията трябва да извърши съгласно член 107, параграф 1 от Договора, от съдебната практика на Съда на ЕС следва, че не е нужно ресурсите да постъпват в държавния бюджет или да стават държавна собственост, за да бъдат счестени за държавни ресурси. Предвид факта, че може да има наличие на държавни ресурси и когато е бил създаден или определен публичен или частен орган, който да ги администрира, концепцията за държавните ресурси е по-широкообхватна от теста, използван от националният съд съгласно германското конституционно право <sup>(62)</sup>.

#### 7.1.3.2 Определяне на ОПС да администрират допълнителната такса

- (117) Германия оспорва заключението на Комисията, че ОПС са били определени колективно да администрират държавни ресурси. Според Германия ОПС не са били натоварени с изпълнението на задача от държавата. Вместо това различните оператори, обхванати от Закона EEG от 2012 г., подобно на всички оператори в рамките на икономиката, просто уреждат частни претенции помежду си, които произтичат от правата им по закон.
- (118) Комисията обаче счита, че Законът EEG от 2012 г. ясно натоварва ОПС с редица задължения и задачи за мониторинг във връзка със системата по EEG и ги превръща в централното звено от функционирането на системата (вж. съображения 106). Всеки от четирите германски ОПС централизира в своята област цялата електроенергия по EEG и всички разходи, произтичащи от придобиването на електроенергия по EEG и заплащането на пазарни премии, както и разходите в резултат на администрирането на допълнителната такса по EEG. Те също така централизират приходите от допълнителната такса по EEG в своите области. Поради това е ясно, че ОПС не просто уреждат частни претенции помежду си, а изпълняват своите правни задължения съгласно Закона EEG от 2012 г.

#### 7.1.3.3 Мониторинг от държавата, и по-специално от BNetzA

- (119) Германия и заинтересованите страни също така заявиха, че правомощията на публичните органи, и по-специално BNetzA и BAFA, са твърде ограничени, за да им предоставят значима степен на контрол върху допълнителната такса по EEG. BNetzA и BAFA единствено осъществяват надзор на законността на действията на засегнатите частни оператори и при необходимост налагат административни санкции (BNetzA) или определят правото на ЕЕП да се възползват от намалена допълнителна такса (BAFA). Те не могат да повлияят на финансовите потоци и не решават относно равнището на допълнителната такса по EEG. Според Германия фактът, че в Закона EEG от 2012 г. се определя методът за изчисляване на допълнителната такса и изискванията за прозрачност, както и осъществявания надзор от BNetzA, целят единствено да предотвратят неправомерното облагодетелстване на някой от частните оператори във връзка с веригата от плащания. Изпълнението на такова решение обаче трябва да стане от самите частни оператори чрез завеждане на дело пред гражданските съдилища.
- (120) За разлика от твърденията на Германия и заинтересованите страни, BAFA издава административно решение, когато определя правото да се ползва ограничена допълнителна такса по EEG за ЕЕП след подадено заявление от

<sup>(61)</sup> Oberlandesgericht Hamm, решение от 14 май 2013 г., реф. 19 U 180/12.

<sup>(62)</sup> Вж. решение от 22 март 1977 г. по дело *Steinike & Weinlig/Германия*, C-78/76, ECLI:EU:C:1977:52, точка 21.

потенциалните получатели. Това решение може да бъде обжалвано единствено пред германските административни съдилища, а не пред гражданските съдилища, и има непосредствено действие. Освен това BNetzA разполага с важни правомощия за правоприменение съгласно EnWG, които може да използва за санкциониране на всички оператори, участващи в системата, и да наложи спазване на Закона EEG от 2012 г.

- (121) Освен това Съдът на ЕС наскоро потвърди в делото *Elcogás*, че има наличие на държавни ресурси дори когато държавен орган, на който е било поверено разпределението на събраните суми, не разполага със свобода на преценка в това отношение <sup>(63)</sup>.
- (122) По-специално, за разлика от посоченото от Комисията в съображение 134 от решението за откриване на процедурата, Германия и заинтересованите страни заявяват, че BNetzA не може да определя равнището на допълнителната такса по EEG. При все това, както вече бе посочено в съображение (43), член 6, параграф 3 от *AusglMechAV* показва, че BNetzA може да приема решения с изпълнителна сила, с които да коригира равнището на допълнителната такса. Освен това степента, в която BNetzA упражнява своите правомощия, не е от значение, а фактът, че разполага с тях. BNetzA може просто да не е считала за необходимо да взема решения с изпълнителна сила.

#### 7.1.3.4 Финансиране на държавния контрол като цяло

- (123) Германия и няколко заинтересовани страни отправиха критики към Комисията за това, че претполагаемо неправомерно разглежда отделните стъпки и отношения в системата по EEG като едно цяло и така заключава, че системата е под държавен контрол. Те твърдят, че ако Комисията проучи стъпките поотделно и насочи вниманието си към само един набор от отношения в конкретен момент (доставчик на електроенергия по EEG — ОРС/ОПС; ОПС — BNetzA; ОПС — доставчик; доставчик — потребител), Комисията ще трябва да заключи, че няма наличие на държавен контрол. Претполагаемо ролята на BAFA е ограничена до оценка на допустимостта и BAFA не разполага с възможност да упражнява свобода на преценка по този въпрос.
- (124) Напротив, именно Германия и заинтересованите страни грешат, като разглеждат от твърде фрагментирана гледна точка системата за финансиране, създадена със Закона EEG от 2012 г. В делото *Voivugies* Съдът постанови: „Тъй като обаче има различни форми на държавна намеса и тъй като мерките, чрез които тя се извършва, трябва да се преценяват в зависимост от техните последици, не може да се изключи възможността [...] няколко последователни мерки да се разгледат като една-единствена за целите на прилагането на член 107, параграф 1 ДФЕС.“ <sup>(64)</sup> По-нататък Съдът постанови, че „такъв може да е по-конкретен случаят, когато последователните мерки на държавна намеса са така тясно свързани предвид хронологията на приелането им, целта им и положението на предприятието към момента на приелането им, че е невъзможно да бъдат отделени една от друга“ <sup>(65)</sup>. Именно такава е ситуацията със системата по EEG. Законът EEG от 2012 г. и правомощията и действията на BNetzA, BAFA, UBA и Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung са толкова тясно свързани и взаимозависими, че могат да се разглеждат единствено като неразделно цяло.
- (125) Германия също така заявява, че Комисията неправилно е заключила от начина на управление на излишъците и дефицитите по сметката по EEG, че е наличие държавен контрол. Първо, Германия отбелязва, че няма връзка между сметката по EEG и държавния бюджет: държавата не компенсира дефицит по сметката по EEG, нито пък — какъвто е случаят по делото *Essent* — излишъкът се разпределя към държавния бюджет. Всъщност дефицитите и излишъците определят равнището на допълнителната такса по EEG за следващата година. Поради това те се уравниават между участващите частни оператори. Държавата няма думата по този въпрос.
- (126) Комисията обаче счита, че държавният контрол върху ресурсите не означава, че те трябва да представляват потоци от и към държавния бюджет <sup>(66)</sup>, включващи съответните средства. За да упражнява държавата контрол върху ресурсите, е достатъчно да регулира изцяло събитията, които следва да настъпят в случай на дефицит или излишък по сметката по EEG. Ключовият елемент е, че държавата е създавала система, съгласно която понесените от мрежовите оператори разходи се компенсират изцяло от допълнителната такса по EEG и доставчиците на електроенергия са оправомощени да прехвърлят допълнителната такса върху потребителите.
- (127) Германия също така изтъква, че регулирането и надзорът на потоците от частни средства сами по себе си не могат да представляват държавна помощ. Германия сравнява системата, създадена със Закона EEG от 2012 г., с други области на икономическо регулиране, например защитата на потребителите в банковата сфера, задължението на водачите на автомобили да сключват автомобилни застраховки или регулирането на цените на далекосъобщенията и в здравеопазването. Германия твърди, че регулирането на частна икономическа дейност само по себе си не

<sup>(63)</sup> Дело *Elcogás*, C-275/13, ECLI:EU:C:2014:2314, точка 29.

<sup>(64)</sup> Решение от 19 март 2013 г. по дело *Voivugies* и др./Комисия, C-399/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, точка 103.

<sup>(65)</sup> Решение от 19 март 2013 г. по дело *Voivugies* и др./Комисия, C-399/10 P, ECLI:EU:C:2013:175, точка 104.

<sup>(66)</sup> Решение от 19 декември 2013 г. по дело *Association Vent de Colère*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, точка 19; дело *Elcogás*, C-275/13, ECLI:EU:C:2014:2314, точка 24.

предполага държавен контрол. Според Германия BNetzA единствено гарантира защитата на потребителите. При все това съществува значителна разлика между тези области, в които държавата просто осигурява рамка за защита на потребителите, и разглежданата ситуация. В настоящия случай държавата е приела отделен законодателен акт — Законът EEG от 2012 г., чиято основна цел не е защита на потребителите. В настоящия случай държавата гарантира постоянен паричен поток през сектора, за да се обслужват политическите цели на това законодателство. Освен това съгласно установената съдебна практика <sup>(67)</sup> фондове, финансирани от въведени от законодателството на държава членка задължителни вноски, които се управляват и разпределят в съответствие с това законодателство, трябва да се считат за ресурси на държавата по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, дори да са управлявани от различни от публичния орган субекти. Поради това Законът EEG от 2012 г. не може да се сравнява с държавни мерки, на които държавата не влияе или за които не осигурява финансиране.

- (128) Според Германия ситуацията е съпоставима с тази в делото *Doux Élevage*. В делото *Doux Élevage* Съдът постанови, че приходите, събрани от тези вноски, не се разпределят чрез държавния бюджет, че държавата не се отказва от приходи, че средствата запазват своя частноправен характер на всеки от етапите и случаите на неплащане следва да се отнасят до гражданските съдилища <sup>(68)</sup>. Освен това вноските не са „неизменно под контрола на държавата“ и не са „на разположение на държавните органи“ <sup>(69)</sup> и всъщност публичните органи нямат право да упражняват контрол върху вноските „освен за редовност и законосъобразност“ <sup>(70)</sup>. Въпреки твърденията на Германия разглежданият случай не е съпоставим с делото *Doux Élevage*. Разликата се състои във факта, че в делото *Doux Élevage* „съответната междубраншова организация взема решение за използването на тези ресурси, които са изцяло отредени за определените от самата нея цели“ <sup>(71)</sup>. В разглеждания случай целта на допълнителната такса по EEG е определена от държавата и изпълнението се контролира изцяло от държавата. Освен това, докато в делото *Doux Élevage* френските органи са се ограничили до това да направят една предварително съществуваща доброволна вноска задължителна за всички оператори в съответните сектори, в разглеждания случай държавата е създавала целия механизъм на изчисляване и уравниване на разходите между частните оператори.
- (129) При оценката на държавния контрол Германия заявява, че Комисията използва думите „държава/държавен“ по двусмислен начин. Както се вижда от делото *Doux Élevage*, „държава/държавен“ следва да обхващат най-вече изпълнителната власт, т.е. правителството и административните агенции, но не и общоприложимото законодателство, прието от парламента. Фактът, че държавата е приела законодателен акт във връзка с *AusglMechV*, сам по себе си не представлява държавен контрол.
- (130) При все това критерият „държава/държавен“ следва да се разбира в широк смисъл. Първо, Съдът многократно е постановявал, че концепцията за държава естествено обхваща и законодателя <sup>(72)</sup>. Освен това, както се посочва в съображение (124), държавният контрол се упражнява чрез поредица от регулаторни и контролни мерки, които не следва да се оценяват самостоятелно. В разглеждания случай съответното законодателство е дотолкова подробно, че системата гарантира държавен контрол, без да е необходима допълнителна намеса на държавните органи. В допълнение към това BNetzA разполага със значителни правомощия да влияе на процеса.
- (131) За разлика от това Германия твърди, че Законът EEG от 2012 г. се различава съществено от ситуацията в делото *Essent*. В това дело равнището на таксата е било определено със закон независимо от разходите, които е трябвало да покрие. Освен това излишъкът над 400 млн. NLG се е прехвърлял към държавния бюджет. За разлика от това равнището на допълнителната такса по EEG се определя от ОПС въз основа на продажбите на спотовия пазар и държавата няма никаква възможност да влияе на това. Освен това излишъкът по сметката по EEG се запазва в системата, тъй като оказва въздействие върху равнището на допълнителната такса за следващата година.
- (132) Както се посочва в съображение (126), държавният контрол върху ресурсите не означава, че трябва да има потоци от и към държавния бюджет <sup>(73)</sup>, които включват съответните ресурси. Освен това в разглеждания случай равнището на допълнителната такса по EEG се изчислява в съответствие с регулаторни разпоредби, като се взема предвид пазарната цена, получена от ОПС. Както се обяснява в съображение 13 от решението за откриване на процедурата, начинът, по който ОПС изчисляват допълнителната такса по EEG, след като узнаят получената на спотовия пазар цена, е напълно регулиран и определен в Закона EEG от 2012 г.

<sup>(67)</sup> Решение от 19 декември 2013 г. по дело *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, точка 25; решение от 2 юли 1974 г. по дело *Италия/Комисия*, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, точка 35.

<sup>(68)</sup> Решение от 30 май 2013 г. по дело *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, точка 32.

<sup>(69)</sup> Решение от 30 май 2013 г. по дело *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, точка 36.

<sup>(70)</sup> Решение от 30 май 2013 г. по дело *Doux Élevage*, C-677/11, ECLI:EU:C:2013:348, точка 38.

<sup>(71)</sup> Вж. бележка под линия 69.

<sup>(72)</sup> Решение от 8 септември 2011 г. по дело *Комисия/Нидерландия*, C-279/08 P, ECLI:EU:C:2011:551, точки 102—113.

<sup>(73)</sup> Решение от 19 декември 2013 г. по дело *Association Vent de Colère!*, C-262/12, ECLI:EU:C:2013:851, точка 19; дело *Elcogás*, C-275/13, ECLI:EU:C:2014:2314, точка 24.

- (133) Освен това Германия заявява, че докато в делото *Essent* администрирането на таксата е било поверено на един конкретен орган, Законът EEG от 2012 г. всъщност налага задължение на неопределен брой частни оператори, т.е. мрежовите оператори, ОПС и доставчиците на електроенергия, и тези задължения са определени в по-общ план. Това не представлява поверяване на задача и не може да се счита, че толкова голям брой частни оператори са определени от държавата да администрират таксата. Както се посочва в съображение (118), ОПС, а не другите оператори, са субектите, определени да администрират допълнителната такса по EEG. Освен това изглежда няма никакво правно основание, което забранява на държава членка да поверява администрирането на държавни ресурси на повече от един субект.
- (134) Германия и заинтересованите страни също така подчертават предполагаемите разлики между Закона EEG от 2012 г. и постановеното наскоро решение по делото *Vent de colère* <sup>(74)</sup>: във Франция съответната вноска е била събирана от потребителите посредством управляван от държавата фонд, докато в Германия частните ОПС събират допълнителната такса по EEG от частни доставчици, които след това могат да я прехвърлят върху потребителите. Равнището на вноската във Франция се определя с министърски указ, докато в Германия се изчислява от ОПС въз основа на действителните им разходи. В случай на дефицит във Франция държавата се намесва, докато в Германия дефицитът се поема от ОПС, докато бъде компенсиран с увеличение на допълнителната такса за следващата година.
- (135) Със своите твърдения, че има наличие на държавни ресурси само ако изпълнителната власт на държавата разполага със средствата, Германия тълкува погрешно съдебната практика. Както се обяснява в съображение (130), концепцията за държавата не се ограничава до изпълнителната власт, а обхваща и законодателя, нито пък се изисква държавата да разполага със средствата все едно са част от нейния собствен бюджет. Както се посочва в съображения (114), няма значение дали субектът, който администрира държавните ресурси, е частен или публичен. Освен това ОПС изчисляват допълнителната такса въз основа на разходите си по начин, който е определен в Закона EEG от 2012 г., и фактът, че държавата е въвела пазарен механизъм в системата, не засяга наличието на държавни ресурси. Държавата също така определя какво трябва да се направи в случай на дефицит. На практика самата държава не плаща дефицита, но регулира и контролира начина, по който той се покрива, което в крайна сметка също се извършва чрез допълнителната такса по EEG.
- (136) В допълнение към това Германия твърди, че в случая по делото *Vent de colère* се изисква дискреционно правомощие на държавата за разпореждане с финансовите ресурси във всеки един момент, докато в Закона EEG от 2012 г. държавата, която просто е приела законодателен акт, не разполага с такова дискреционно правомощие. Според Германия Комисията не прави достатъчно разграничение между реалните средства за изпълнителен контрол и обикновената законодателна дейност. Държавният контрол предполага, че държавата разполага с дискреционно правомощие за разпореждане с финансовите ресурси. Съдът потвърждава това заключение в решението по делото *Vent de colère*, точка 21.
- (137) Според Германия липсата на държавен контрол се доказва и от факта, че държавата не може да определя равнището на допълнителната такса по EEG. Всъщност с оглед на факта, че равнището на допълнителната такса зависи от приходите, които ОПС генерират от продажбите на електроенергия от EEG на спотовия пазар, това равнище се определя изцяло от пазара. Комисията признава, че държавата невинаги определя точното равнище на допълнителната такса по EEG, но тя определя начина, по който следва да се изчислява таксата, като се взема предвид продажната цена на електроенергията. Освен това държавата може да въвежда пазарни механизми в системата за финансиране, без да се отказва от контрола върху финансирането. В това отношение Комисията не вижда разлика между публична такса, определена от държавните органи, и правно задължение, наложено от държавата чрез законодателството. И в двата случая държавата организира прехвърляне на финансови ресурси чрез законодателството и установява за какви цели могат да се използват тези финансови ресурси.
- (138) Поради това Комисията поддържа своята оценка, че подкрепата за производителите на електроенергия от ВЕИ и за производството на електроенергия от рудничен газ чрез преференциални тарифи се финансира с държавни ресурси.

#### 7.1.4. Ефект на нарушаване на конкуренцията и търговията

- (139) На последно място предимствата за производителите на електроенергия от EEG и за ЕЕП изглежда са в състояние да нарушат конкуренцията и да засегнат търговията, тъй като получателите извършват дейност в сектори, в които пазарите са либерализирани и в които се осъществява търговия между държавите членки.

#### 7.1.5. Заключение относно наличието на държавна помощ

- (140) Поради това Комисията заключава, че Законът EEG от 2012 г. включва държавна помощ по смисъла на член 107 от Договора както в полза на производителите на електроенергия от ВЕИ, така и — чрез BesAR — в полза на ЕЕП.

<sup>(74)</sup> Вж. бележка под линия 21.



## 7.2. Съществуваща помощ/нова помощ и законност на помощта

- (141) В своето решение за откриване на процедурата Комисията заяви, че по отношение на германския закон за енергията от възобновяеми източници, който е влязъл в сила на 1 април 2000 г. („Закон EEG от 2000 г.“), т.е. предходния закон преди Закона EEG от 2012 г., заключението на Комисията е било, че не включва държавна помощ (Решение на Комисията по дело NN 27/2000) <sup>(73)</sup>. При все това Комисията счете, че промените, въведени със Закона EEG от 2012 г., са били значителни и че помощи, предоставени въз основа на Закон EEG от 2012 г., представляват нова помощ, която не е обхваната от предишното решение на Комисията (съображение 150 от решението за откриване на процедурата).
- (142) Германия и няколко заинтересовани страни оспорват това твърдение.
- (143) Германия и заинтересованите страни твърдят, че последователните промени между първоначалната версия на Закона EEG от 2000 г. и Закона EEG от 2012 г. не са изменили значително схемата за помощ, така че Законът EEG от 2012 г. включва съществуваща помощ.
- (144) Независимо от това Германия се съгласява, че има две разлики между Закона EEG от 2012 г. и Закона EEG от 2000 г.:
- а) налице е промяна в механизма за уравниване: първоначалният физически поток от електроенергия по EEG към доставчиците е заменен от задължението на ОПС сами да продават електроенергията по EEG на спотовия пазар. Срещу заплащането на допълнителната такса по EEG за дадено количество електроенергия доставчиците на електроенергия могат да обозначат въпросното количество като електроенергия по EEG. Според Германия това означава, че доставчиците на електроенергия получават характеристиката „възобновяемост“ за електроенергията, а оттам и способността да покажат на потребителите до каква степен са заплатили допълнителната такса (вж. член 53, параграф 1 и член 54, параграф 1 от Закона EEG от 2012 г.).
  - б) BesAR не съществува в Закона EEG от 2000 г.
- (145) Отделно от тези две разлики, според Германия описаният в съображения (7), (8) и (9) механизъм е идентичен с предвидения в Закона EEG от 2000 г. По-специално тя изтъква, че основната характеристика, а именно че доставчиците на електроенергия компенсират допълнителните разходи на ОПС за закупуване на електроенергия по EEG, като използват своите собствени финансови ресурси, вече е била заложена в Закона EEG от 2000 г.
- (146) Комисията поддържа своето заключение, че държавната помощ, предоставена със Закона EEG от 2012 г., представлява нова помощ, защото Законът EEG от 2012 г. съдържа значителни изменения в сравнение със Закона EEG от 2000 г.
- (147) В действителност промените, които Германия признава, а именно промяната в механизма за уравниване и въвеждането на BesAR, представляват значителни изменения.

### 7.2.1 Промяна в механизма за уравниване

- (148) Като предварителна забележка Комисията изтъква, че макар през 2002 г. да е счела, че Законът EEG от 2000 г. не включва прехвърляне на държавни ресурси, тази оценка е била направена скоро след постановяването на решението по делото *PreussenElektra*. При все това последващите решения на Съда поясниха и дори ограничиха решението по делото *PreussenElektra*: въз основа на решенията по делата *Essent*, *Vent de colère* и *Elcogás* изглежда, че още съгласно първоначалния механизъм за уравниване ОПС са били натоварени от държавата с администрирането на схема за помощ, която е била финансирана чрез допълнителна такса, събирана от доставчиците на електроенергия.
- (149) Ключовият елемент е, че механизмът за уравниване е бил изменен в значителна степен. Той вече не представлява верига от задължения за физическо закупуване на електроенергия (мрежовите оператори от производителите на електроенергия по EEG; ОПС от мрежовите оператори; доставчиците на електроенергия от ОПС). Понастоящем физическото прехвърляне е прекъснато на равнището на ОПС, които трябва да предлагат електроенергията по EEG на пазара. Това предлагане на пазара е било отделено от механизма за уравниване. Последният механизъм касае единствено финансовото разпределение на разходите между отделните оператори. Държавата е натоварила ОПС с отговорността да централизират и изчисляват тези разходи, както и да ги събират от доставчиците на електроенергия.
- (150) Освен това в Закона EEG от 2000 г. не се посочва дали потребителите на електроенергия трябва да бъдат задължени да покриват разходите за производството на електроенергията по EEG. Това решение е било оставено на компетентния регулаторен орган, който по онова време все още е разполагал с правомощието да регулира цените на електроенергията за крайните потребители. В закона EEG от 2012 г. на доставчиците изрично се позволява да прехвърлят разходи върху своите потребители и *de facto* всички ги прехвърлят.

<sup>(73)</sup> ОВ С 164, 10.7.2002 г., стр. 5.

- (151) В допълнение към това на BNetzA, която не е изпълнявала никаква роля съгласно Закона EEG от 2000 г., са дадени правомощия да осъществява мониторинг върху тези финансови потоци и да налага спазване на Закона EEG от 2000 г., по-специално за целите на защитата на потребителите. BAFA, която също не е изпълнявала никаква роля съгласно Закона EEG от 2000 г., взема решения дали да разреши намаление на допълнителната такса по EEG за определени предприятия въз основа на критериите, определени в Закона EEG от 2012 г.

### 7.2.2. *Besondere Ausgleichsregelung (BesAR)*

- (152) Логичното заключение от включването на потребителите на електроенергия в поделенията на тежестта е намаляването на допълнителната такса за енергоемките предприятия. Съгласно Закона EEG от 2012 г. BAFA, която не е изпълнявала по-специална роля съгласно Закона EEG от 2000 г., е отговорна за сертифицирането посредством административни решения дали ЕЕП изпълняват условията на BesAR. Някои заинтересовани страни заявиха, че фактът, че някои потребители на електроенергия се възползват от ограничена допълнителна такса, сам по себе си не може да засегне частното естество на финансовите ресурси, които предоставят. Комисията обаче счита, че съществуването на BesAR представлява допълнително доказателство за факта, че Законът EEG от 2012 г. вече не се основава на задължения за закупуване, включващи частни ресурси, а всеобхватна система за разпределяне на разходите, организирана от държавата и подлежаща на мониторинг от държавни органи.
- (153) В заключение, многобройните разлики между Закона EEG от 2000 г. и Закона EEG от 2012 г. са обобщени в таблицата по-долу. Те демонстрират, че Законът EEG от 2012 г. представлява една напълно нова система.

Характеристика	Закон EEG от 2000 г.	Закон EEG от 2012 г.
Прехвърляне на допълнителната такса	Последователни задължения за операторите да закупуват електроенергията по EEG.	Прехвърлянето на разходите е отделено от прехвърлянето на електроенергията по EEG.
Механизъм за уравниване на трето равнище	Уравняването на разходите е свързано със закупуването на електроенергия по EEG.	Уравняването на разходите е резултат от продажбите на електроенергията по EEG на спотовия пазар.
Крайните потребители трябва да поемат разходите, но някои се възползват от намаление.	Не е предвидено.	BesAR: ЕЕП могат да поискат намаление на своята допълнителна такса.
Роля на BNetzA	Без роля.	Надзор и правоприлагане във връзка с определянето на допълнителната такса.
Роля на BAFA	Без роля.	Разрешава намаление на допълнителната такса.
Равнище на допълнителната такса	0,2 ct/kWh (2000 г.)	6,24 ct/kWh (2014 г.)
Преференциални тарифи за електроенергията по EEG	Под 1 млрд. EUR (2000 г.).	Над 20 млрд. EUR (2013 г.).

- (154) Предвид факта, че Законът EEG от 2012 г. се прилага само към намаленията на допълнителната такса по EEG, предоставени за 2013 и 2014 г., единствено намалението през тези две години представлява държавна помощ <sup>(76)</sup>.

### 7.3. Съвместимост с вътрешния пазар

- (155) В решението за откриване на процедурата Комисията заключи, че държавната помощ за производителите на електроенергия по EEG може да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар. Тя обаче изрази съмнения дали предоставянето на тази помощ може да бъде оценено независимо от механизма за финансирането ѝ, т.е. допълнителната такса по EEG. Освен това Комисията достигна до предварителното заключение, че допълнителната такса по EEG нарушава членове 30 или 110 от Договора.

<sup>(76)</sup> Законът EEG от 2012 г. влезе в сила на 1 януари 2012 г., така че първите намаления, за които са могли да кандидатстват ЕЕП съгласно този закон, са били предоставени през 2013 г. Предоставените намаления по отношение на 2012 г. са били основани на различен закон, предшествал Закона EEG от 2012 г., и поради това не се проучват в настоящата процедура.

- (156) В решението за откриване на процедурата Комисията също така изрази съмнения дали BesAR може да бъде сметено за съвместимо с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3 от Договора.

7.3.1. Правно основание и обхват на оценката на съвместимостта на BesAR

- (157) Оценката на съвместимостта обхваща единствено новата помощ, предоставена въз основа на Закона EEG от 2012 г. Правното основание за намалените плащания на допълнителната такса по EEG, предоставени през 2012 г., представлява административният акт, издаден от BAFA в края на 2011 г. Поради това те са обхванати от член 1, буква б), точка ii) от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета (<sup>77</sup>).
- (158) Това решение не обхваща намалените плащания на допълнителната такса по EEG за железопътни предприятия. Комисията си запазва правото да оцени член 42 от Закона EEG от 2012 г. в отделна процедура.
- (159) Комисията оцени съвместимостта BesAR с вътрешния пазар въз основа на раздели 3.7.2 и 3.7.3 от Насоките от 2014 г.
- (160) Комисията прилага Насоките от 2014 г. от 1 юли 2014 г. насам. Тези насоки включват материалноправните норми за оценка на намаления на финансирането на подкрепа за енергия от възобновяеми източници, включително намаления, предоставени преди 1 юли 2014 г. (точка 248). Поради това разглежданата държавна помощ трябва да бъде оценена въз основа на Насоките от 2014 г.
- (161) В съответствие със съдебната практика в специфичната област на държавните помощи Комисията е обвързана от насоките и известията, които публикува, дотолкова доколкото те не се отклоняват от правилата в Договора и се приемат от държавите членки (<sup>78</sup>). Германия прие Насоките от 2014 г. на 31 юли 2014 г. Нито една от страните не е посочвала, че насоките се отклоняват от правилата в Договора.
- (162) Заинтересованите страни обаче оспориха законосъобразността на точка 248. Те считат, че прилагането на Насоките от 2014 г. към помощи, предоставени преди 1 юли 2014 г., противоречи на няколко общи принципа от правото на Съюза, а именно на принципа на правна сигурност и принципа за неприлагане с обратно действие на утежняващи мерки (<sup>79</sup>), както и на принципа, че държавните помощи следва да се оценяват въз основа на правилата, които са били приложими към момента на въвеждане на схемата за помощ.
- (163) Заинтересованите страни обаче грешат в преценката си, че точка 248, параграф 2 представлява прилагане с обратно действие. Съгласно съдебната практика в правото на Съюза се прави разграничение между незабавното прилагане на ново правило към бъдещите последици от текуща ситуация (<sup>80</sup>) и прилагането с обратно действие на новото правило към ситуация, която е настъпила преди влизането му в сила (наричана също така „съществуваща ситуация“) (<sup>81</sup>). В допълнение към това съгласно установената съдебна практика на съдилищата на Съюза операторите не могат да имат оправдани правни очаквания, преди институциите да са приели акт за приключване на административна процедура, който да е станал окончателен (<sup>82</sup>).
- (164) Както постанови Съдът, неправомерната държавна помощ представлява текуща ситуация. Съгласно правилата, които уреждат прилагането на правото във времето, незабавното прилагане на нови правила към съвместимостта на неправомерна помощ не представляват прилагане с обратно действие на тези нови правила (<sup>83</sup>).

(<sup>77</sup>) Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от договора за функционирането на Европейския съюз, ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1.

(<sup>78</sup>) Решение от 11 септември 2008 г. по съединени дела *Германия и други/Kronofrance*, C-75/05 и C-80/05, ECLI:EU:C:2008:482, точка 61, с последващи позовавания.

(<sup>79</sup>) Заинтересованите страни се позоваха на следната съдебна практика: решение от 1 април 1993 г. по дело *Diversint*, C-260/91, ECLI:EU:C:1993:136, точка 9; решение от 10 юли 1984 г. по дело *Regina/Kirk*, C-63/83, ECLI:EU:C:1984:255, точки 21 и следващите; решение от 4 юли 1973 г. по дело *Westzucker*, C-1/73, ECLI:EU:C:1973:78, точка 5; решение от 1 юли 2004 г. по дело *Gerken*, C-295/02, ECLI:EU:C:2004:400, точки 47 и следващите; решение от 11 март 2008 г. по дело *Jager*, C-420/06, ECLI:EU:C:2008:152, точки 59 и следващите; решение от 28 юни 2005 г. по дело *Dansk Rørindustri и др./Комисия*, C-189/02 P, ECLI:EU:C:2005:408, точка 217.

(<sup>80</sup>) Решение от 11 декември 2008 г. по дело *Комисия/Freistaat Sachsen*, C-334/07 P, ECLI:EU:C:2008:709, точка 43; решение от 18 ноември 2004 г. по дело *Ferrière Nord/Комисия*, T-176/01, ECLI:EU:T:2004:336, точка 139.

(<sup>81</sup>) Решение от 14 април 1970 г. по дело *Bundesknappschaft v Brock*, 68/69, ECLI:EU:C:1970:24, точка 6; решение от 4 юли 1973 г. по дело *Westzucker GmbH/Einfuhr- und Vorratsstelle für Zucker*, 1/73, ECLI:EU:C:1973:78, точка 5; решение от 5 декември 1973 г. по дело *SOPAD/FORMA и др.*, 143/73, ECLI:EU:C:1973:145, точка 8; решение от 15 февруари 1978 г. по дело *Vauche*, 96/77, ECLI:EU:C:1978:26, точка 48; решение от 25 октомври 1978 г. по дело *Koninklijke Scholten-Honig NV и др./Floofdproduktschaap voor Akkerbouwprodukten*, 125/77, ECLI:EU:C:1978:187, точка 37; решение от 5 февруари 1981 г. по дело *P/Комисия*, 40/79, ECLI:EU:C:1981:32, точка 12; решение от 10 юли 1986 г. по дело *Licata/ESC*, 270/84, ECLI:EU:C:1986:304, точка 31; решение от 29 юни 1999 г. по дело *Butterfly Music/CEDEM*, C-60/98, ECLI:EU:C:1999:333, точка 24; решение от 11 декември 2008 г. по дело *Комисия/Freistaat Sachsen*, C-334/07 P, ECLI:EU:C:2008:709, точка 53; решение от 19 ноември 2008 г. по дело *Гърция/Комисия*, T-404/05, ECLI:EU:T:2008:510, точка 77.

(<sup>82</sup>) Решение от 14 януари 1997 г. по дело *Испания/Комисия*, C-169/95, ECLI:EU:C:1997:10, точки 51—54; решение от 5 август 2003 г. по съединени дела *P&O European Ferries (Vizcaya) SA/Комисия*, T-116/01 и T-118/01, ECLI:EU:T:2003:217, точка 205.

(<sup>83</sup>) Решение от 9 юни 2011 г. по съединени дела *Diputación Foral de Vizcaya и други/Комисия*, C-465/09 P—C-470/09 P, ECLI:EU:C:2011:372, точки 125, 128.

- (165) Поради тези причини Комисията е длъжна да оцени BesAR въз основа на Насоките от 2014 г. Тя няма право да се отклонява от тези насоки в своята оценка. Тъй като решението за откриване на процедурата беше публикувано в *Официален вестник* преди 1 юли 2014 г., Комисията покани Германия и заинтересованите страни да представят своите мнения относно прилагането на Насоките от 2014 г. към разглеждания случай.

#### 7.3.1.1. Мнения на Германия и трети страни

- (166) Няколко заинтересовани страни заявиха, че Насоките от 2014 г. не следва да се прилагат към ограничените допълнителни такси по EEG, а вместо това Комисията следва да извърши оценка на съвместимостта въз основа на член 107, параграф 3, букви б) или в) от Договора.
- (167) Първо, тези страни твърдят, че намаленията на допълнителната такса по EEG могат да бъдат сметени за съвместими с вътрешния пазар въз основа на член 107, параграф 3, буква б) от Договора, тъй като насърчават изпълнението на важен проект от общ европейски интерес (насърчаването да се използва енергия от възобновяеми източници, както се изисква от Директива 2009/28/ЕО) или, ако това не е така, тъй като са предназначени за преодоляването на сериозни затруднения в икономиката на Германия (запахата от закриване на промишлени отрасли в резултат на разходите за ВЕИ).
- (168) Заинтересованите страни също така заявиха, че намаленията могат да бъдат сметени за съвместими въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора въз основа на факта, че имат за цел насърчаване на развитието на енергията от възобновяеми източници, като същевременно се предотвратява изместването на въглеродни емисии и се запазват промишлена база в Съюза. В това отношение засегнатите заинтересовани страни твърдят, че BesAR е подходящият инструмент за съгласуване на различните аспекти на тази многостранна цел. Те също така заявяват, че този инструмент е пропорционален, тъй като получателите на BesAR продължават да допринасят за финансирането. Освен това те твърдят, че мярката е пропорционална поради факта, че данъците за електроенергия и допълнителната такса по EEG по същество са сходни (и в двата случая става въпрос за такса върху потреблението на електроенергия) и че минималната данъчна ставка върху електроенергията, потребена от предприятията, определена от Съюза и посочена в таблица В от приложение I към Директива 2003/96/ЕО на Съвета<sup>(84)</sup>, е 0,05 ct/kWh, т.е. същата като минималната допълнителна такса по EEG. На последно място тези заинтересовани страни твърдят, че Законът EEG от 2012 г. не нарушава конкуренцията или търговията, тъй като не компенсират напълно нарушението, причинено на първо място от по-високата допълнителна такса по EEG, която германските предприятия е трябвало да заплащат, в сравнение с равностойни данъци или налози за предприятията в други държави членки.
- (169) По отношение на прилагането на член 107, параграф 3, букви б) и в) Германия използва подобни аргументи в своя отговор на решението на Комисията за откриване на процедурата.
- (170) Второ, заинтересованите страни заявяват, че Комисията не може да проучи намаленията отделно съгласно правно основание за съвместимост, различно от използваното за проучването на подкрепата за електроенергията по EEG. Вместо това Комисията е следвало да оцени (и одобри) намаленията, които са част от финансирането, заедно с подкрепата за енергия от възобновяеми източници в решението за откриване на процедурата. Това се обяснява с позоваване на съдебната практика на Съда, съгласно която Комисията трябва да вземе предвид метода на финансиране на помощта в случаите, когато методът представлява неразделна част от мярката<sup>(85)</sup>.
- (171) Трето, дори ако все пак трябва да се прилагат Насоките от 2014 г., заинтересованите страни твърдят, че с оглед на точки 248 и 250 от Насоките от 2014 г. тези насоки могат да се прилагат с обратно действие само към неправомерна помощ, но не и към съществуваща помощ. При все това дори ако ограничените допълнителни такси по EEG все пак бъдат сметени за държавна помощ (което се оспорва), те трябва да бъдат сметени за съществуваща помощ поради тяхното мълчаливо одобрение от Комисията по дело NN 27/2000<sup>(86)</sup>.
- (172) Четвърто, заинтересованите страни твърдят, че Насоките от 2014 г., и по-специално правилата относно плановете за приспособяване в раздел 3.7.3, следва да се тълкуват по начин, чрез който се защитават оправданите правни очаквания на получателите: с други думи постепенното приспособяване следва да бъде достатъчно малко за 2013 и 2014 г., за да се избегне възстановяване. Според заинтересованите страни такива оправдани правни очаквания произтичат от решението на Комисията по дело NN 27/2000.

<sup>(84)</sup> Директива 2003/96/ЕО на Съвета от 27 октомври 2003 г. относно реструктурирането на правната рамката на Общността за данъчно облагане на енергийните продукти и електроенергията, ОВ L 283, 31.10.2003 г., стр. 51.

<sup>(85)</sup> Решение от 21 октомври 2003 г. по дело *Van Calster*, C-261/01, ECLI:EU:C:2003:571, точка 49; решение от 22 декември 2008 г. по дело *Société Régie Networks*, C-333/07, ECLI:EU:C:2008:764, точка 89.

<sup>(86)</sup> Вж. по-горе бележка под линия 75.

## 7.3.1.2. Оценка

- (173) Тези аргументи не могат да променят оценката в настоящото решение на приложимостта на Насоките от 2014 г., представена в съображения (157)—(165).
- (174) Първо, що се отнася до прилагането на член 107, параграф 3, буква в) от Договора, точка (10) от Насоките от 2014 г. гласи, че в тези конкретни насоки „Комисията определя условията, при които помощи в областта на енергетиката и околната среда могат да бъдат счестени за съвместими с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора“. Според Съдът на ЕС „Комисията може да си задава указания за упражняването на своите правомощия за преценка посредством актове като насоките, доколкото посочените актове съдържат поясняващи правила относно подхода, който трябва да следва тази институция, и не се отклоняват от нормите на Договора“<sup>(87)</sup>. Тъй като в Насоките от 2014 г. предварително се определят по общ и прозрачен начин условията за съвместимост за изключението, определено в член 107, параграф 3, буква в) от Договора, Комисията е длъжна да прилага тези насоки.
- (175) Не съществува възможност за прилагане по аналогия на правилата относно данъчното облагане на електроенергията, защото Насоките от 2014 г. съдържат пълен набор от правила за оценката на намаляването на допълнителните такси за ВЕИ.
- (176) Що се отнася до дерогациите в член 107, параграф 3, буква б) от Договора, Насоките от 2014 г. не съдържат никакви критерии за това как Комисията следва да упражнява своята свобода на преценка във връзка с прилагането на член 107, параграф 3, буква б). Вярно е, че Комисията при съобщението „Критерии за анализа на съвместимостта с вътрешния пазар на държавна помощ за насърчване изпълнението на важни проекти от общоевропейски интерес“<sup>(88)</sup>, което се прилага от 1 юли 2014 г. насам. При все това съгласно точка 52 от това съобщение „в случай на помощ, за която не е постъпило уведомление, Комисията прилага настоящото съобщение, ако помощта е предоставена след неговото влизане в сила, а във всички останали случаи — приложимата уредба, която е била в сила към датата на предоставяне на помощта“. Това означава, че критериите, определени в съобщението, не могат да се прилагат към намаленията на допълнителната такса, които се проучват в настоящото решение. Вместо това Комисията трябва да прилага правилата, определени в Насоките от 2008 г.<sup>(89)</sup>.
- (177) В решението за откриване на процедурата Комисията изрази съмнения дали BesAR може да бъде съвместимо с вътрешния пазар съгласно член 107, параграф 3, буква б) от Договора в съответствие с точки 147—150 от Насоките от 2008 г. Тези съмнения бяха изразени по-специално поради факта, че намаленията изглеждат не са свързани с проект и *a fortiori* с проект, който е „специфичен и ясно дефиниран по отношение на изпълнението му“. В допълнение към това във всеки случай остава под въпрос дали такъв проект може да бъде счестен за проект „от общ европейски интерес“, т.е. при който полученото предимство би обхванало целия Съюз. На последно място е под съмнение дали въпросната помощ, а именно намаленията на допълнителната такса по EEG, биха „осигурили стимул за изпълнението на проекта“ (съображения 211 и 212 от решението за откриване на процедурата).
- (178) Тези съмнения не бяха разсеяни. Германия твърди, че както постигането на целите за ВЕИ, така и запазването на промишлената конкурентоспособност, трябва да бъдат счестени за един или дори за няколко проекта от общ европейски интерес. Германия се позовава на стратегията на Комисията „Европа 2020“, в която като приоритет се посочва „насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика с по-ефективно използване на ресурсите“<sup>(90)</sup>. При все това, макар и да представляват важни цели на политиката, развитието на възобновяемите източници на енергия и насърчването на конкурентоспособността не могат да се разбират като конкретни проекти в буквален смисъл. Такива проекти изобщо не биха могли да се дефинират по отношение на изпълнението им, включително участниците, целите и резултатите, както се изисква съгласно точка 147, буква а) от Насоките от 2008 г. Ако концепцията за проект от общ европейски интереси се тълкуваше по начин, който позволява обхващането на самите цели на политиката, приложното поле на член 107, параграф 3, буква б) би обхващало много повече от действителната му формулировка и изискването за определяне на конкретен и добре определен проект би било безсмислено. Това би било в разрез с „необходимостта от по-тясно тълкуване на дерогациите от общия принцип, че държавната помощ е несъвместима с общия пазар“<sup>(91)</sup>.
- (179) Още по-важен е фактът, че както изрично постанови Общият съд по делото *Hotel Cipriani*, „за определена помощ може да се приложи предвидената в [член 107, параграф 3, буква б) от Договора] дерогация само ако тя не осигурява предимство главно за икономическите оператори от една държава членка, а представлява предимство за Общността като цяло“. Този критерий не е изпълнен, когато националната схема за помощ цели единствено

<sup>(87)</sup> Решение от 7 март 2002 г. по дело *Италия/Комисия*, С-310/99, ECLI:EU:C:2002:143, точка 52.

<sup>(88)</sup> ОВ С 188, 20.6.2014 г., стр. 4.

<sup>(89)</sup> Насоки на Общността относно държавната помощ за защита на околната среда от 2008 г., ОВ С 82, 1.4.2008 г., стр. 1.

<sup>(90)</sup> СОМ(2010) 2020 окончателен, стр. 10.

<sup>(91)</sup> Решение от 30 септември 2003 г. по дело *Германия/Комисия*, С-301/96, ECLI:EU:C:2003:509, точка 106.

да подобри конкурентоспособността на засегнатите предприятия<sup>(92)</sup>. В действителност целта на BesAR е единствено да облекчи разходите на енергоемки предприятия в Германия и така да подобри тяхната конкурентоспособност.

- (180) Накрая, с оглед на необходимостта от по-тясно тълкуване на дерогациите от общия принцип, че държавната помощ е несъвместима с общия пазар, посочена в съображение (178), фактът, че разходите за електроенергия се увеличават за голям брой промишлени потребители, сам по себе си не може да се счита за сериозно затруднение в икономиката на засегнатата държава членка.
- (181) Поради това Комисията не би могла да одобри BesAR съгласно член 107, параграф 3, буква б) от Договора.
- (182) Второ, що се отнася до аргумента, обобщен в съображение (170), помощта за енергоемките предприятия чрез намалените допълнителни такси по EEG очевидно е различна и отделна от подкрепата за енергията от възобновяеми източници. Получателите на последната представляват отделна група в сравнение с групата получатели на първата помощ. Освен това намаленията не обслужват непременно целта за финансиране на подкрепата за енергия от възобновяеми източници, а напротив: те всъщност са в разрез с тази цел, тъй като непосредственият резултат от тях е намаляване на приходите за финансиране на ВЕИ. Това се доказва от факта, че допълнителната такса по EEG е трябвало да бъде увеличена за всички други непривилегирани потребители, за да се осигури финансирането.
- (183) Трето, що се отнася до аргумента, обобщен в съображение 171, BesAR трябва да бъде счетено за неправомерна помощ, попадаща в обхвата на точка 248 от Насоките от 2014 г.: в действителност, както вече бе обяснено в съображение 141 и следващите, Законът EEG от 2012 г. е изменил значително схемата за помощ, одобрена с решението на Комисията по дело NN 27/2000.
- (184) Четвъртият аргумент относно оправданите правни очаквания на получателите се проучва по-подробно в съображение 257, тъй като той е свързан единствено с възстановяване.

#### 7.3.1.3. Алтернативна оценка съгласно Насоките от 2008 г.

- (185) Общият съд неколккратно и в разрез със съдебната практика на Съда на ЕС е постановявал, че неправомерната помощ трябва да се оценява въз основа на правилата, които са били в сила към момента на предоставянето ѝ. Поради това Комисията извърши алтернативна оценка съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора въз основа на Насоките от 2008 г.
- (186) Резултатът е, че Комисията е трябвало да обяви цялата оперативна помощ, предоставена въз основа на BesAR, за несъвместима поради причините, посочени в съображение 187 и следващите.
- (187) В решението за откриване на процедурата се посочва, че към момента на приемането му не е имало конкретни правила за държавни помощи, съгласно които освобождаването или намаляването на такси, които служат за финансиране на подкрепа за ВЕИ, могат да бъдат счетени за необходими за постигането на цел от общ интерес и следователно да бъдат разрешени въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от Договора.
- (188) Освен това Комисията забрани подобна оперативна помощ, за която получи уведомление от Австрия през 2011 г.<sup>(93)</sup> Тази забрана е в съответствие със съдебната практика на Съда, съгласно която оперативната помощ сама по себе си засяга условията на търговия до степен, противоречаща на общия интерес, и поради това не може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар<sup>(94)</sup>. В това решение Комисията също така обясни защо не може да се направи аналогия с правилата за данъчно облагане на електроенергията.
- (189) Поради тези причини Комисията не би могла да разреши и разглежданата тук помощ съгласно член 107, параграф 3, буква в) от Договора въз основа на материалноправните норми в сила към момента на предоставянето на помощта.

<sup>(92)</sup> Решение от 28 ноември 2008 г. по съединени дела *Hotel Cipriani и др.*, T-254/00, T-270/00 и T-277/00, ECLI:EU:T:2008:537, точка 337.

<sup>(93)</sup> Мярка за държавна помощ SA.26036 (C24/2009) — Австрия, Държавна помощ за енергоемките предприятия съгласно Закона за екологичната електроенергия в Австрия, OBL 235, 10.9.2011 г., стр. 42.

<sup>(94)</sup> Решение от 5 октомври 2000 г. по дело *Германия/Комисия („Jadekost“)*, C-288/96, ECLI:EU:C:2000:537, точка 77, с допълнителни препратки.

### 7.3.2. Разходи в резултат на подкрепата за енергия от възобновяеми източници

- (190) В съответствие с точка 184 от Насоките от 2014 г. могат да се предоставят единствено намаления на разходи, които се дължат на подкрепата за енергия от възобновяеми източници.
- (191) При все това, както Комисията установи в своето решение по дело SA.38632 (2014/N) относно Закона EEG от 2014 г. („решението относно EEG от 2014 г.“), допълнителната такса по EEG служи и за финансиране на подкрепата за производството на електроенергия от рудничен газ. Рудничният газ не представлява възобновяем енергиен източник по смисъла на точка 19, параграф 5 от Насоките от 2014 г. Намаленията на допълнителните такси, насочени към финансиране на подкрепата за други източници на енергия, не са обхванати от раздел 3.7.2. от Насоките от 2014 г. <sup>(95)</sup>
- (192) В това отношение Германия посочи в контекста на уведомителната процедура по дело SA.38632 (2014/N), че няма да се предоставя намаляване на финансирането на подкрепата за електроенергия от рудничен газ с оглед на факта, че съгласно Закона EEG от 2014 г. енергоемките предприятия трябва да заплащат пълната такса за първия потребен GWh във всяка съответна точка на потребление. В действителност приходите от пълната допълнителна такса върху първия GWh са по-големи от размера на субсидията, която се изплаща във връзка с електроенергията, произведена от рудничен газ <sup>(96)</sup>.
- (193) През 2012 г. размерът на подкрепата за рудничен газ (41,4 млн. EUR) е съставлявал 0,25 % от общия размер на подкрепата в съответствие със Закона EEG от 2012 г. за въпросната година. Прогнозите показват, че количеството рудничен газ вероятно ще остане постоянно в бъдеще или дори леко ще се понижи <sup>(97)</sup>.
- (194) Въз основа на това Комисията заключи, че за получателите по BesAR съгласно Закона EEG от 2014 г. още заплащането на допълнителната такса по EEG върху първия потребен GWh надхвърля значително размера на подкрепата за рудничен газ <sup>(98)</sup>. Освен това Комисията заключи, че когато се умножи процентът на изплащаната за рудничен газ подкрепа по EEG (0,25 %) по допълнителната такса по EEG (6,24 ct/kWh през 2014 г.), резултатът е 0,016 ct/kWh. Тази сума е под минималната допълнителна такса, която получателите по BesAR е трябвало да заплащат след първия потребен GWh (0,05 ct/kWh) <sup>(99)</sup>.
- (195) Законът EEG от 2012 г. съдържа две алтернативни горни граници. Съгласно първата алтернатива (член 41, параграф 3, точка 1), която представлява постепенно намаляваща горна граница, получателите пак трябва да заплатят пълната допълнителна такса за първия потребен GWh и минималната допълнителна такса, дължима за потребление над 100 GWh, е 0,05 ct/kWh. Съгласно втората алтернатива (член 41, параграф 3, точка 2), която касае най-енергоемките предприятия, допълнителната такса се ограничава до 0,05 ct/kWh за цялото потребление на получателя. И в двата случая потребителите заплащат повече от оная част от допълнителната такса, която се разпределя за подкрепата за рудничен газ (0,016 ct/kWh за 2014 г. и съответно 0,013 ct/kWh въз основа на допълнителната такса по EEG в размер на 5,277 ct/kWh за 2013 г.).
- (196) Поради това заплащането на минималната допълнителна такса от 0,05 ct/kWh за 2013 и 2014 г. в допълнение към задължението за плащане на допълнителната такса за първия GWh за някои получатели гарантира, че на енергоемките предприятия не се предоставя намаление от финансирането на електроенергия от рудничен газ <sup>(100)</sup>.

### 7.3.3. Допустимост

- (197) В точка 185 от Насоките от 2014 г. се предвижда, че помощта следва да бъде ограничена до сектори, които са изложени на риск за тяхната конкурентна позиция, поради разходите, произтичащи от финансирането на подкрепата за енергията от възобновяеми източници като функция от тяхната интензивност на електроенергията и излагането им на въздействието на международната търговия. В съответствие с това помощта може да бъде предоставяна само ако предприятието извършва дейност в секторите, изброени в приложение 3 към Насоките от 2014 г.
- (198) В допълнение към това съгласно точка 186 от Насоките от 2014 г. държавите членки могат да включат определено предприятие в своята национална схема за предоставяне на намаления от разходи, произтичащи от подкрепа за възобновяема енергия, ако предприятието има интензивност на електроенергията от поне 20 % и принадлежи към сектор с интензивност на търговията от най-малко 4 % на равнището на Съюза, дори ако не принадлежи към секторите, изброени в приложение 3 към Насоките от 2014 г.

<sup>(95)</sup> Решение относно EEG от 2014 г., съображение 293.

<sup>(96)</sup> Решение относно EEG от 2014 г., съображения 294 и 295.

<sup>(97)</sup> Решение относно EEG от 2014 г., съображение 295.

<sup>(98)</sup> При наличието на 2707 допустими точки на потребление през 2014 г. и допълнителна такса по EEG в размер на 6,24 ct/kWh приходите от допълнителната такса, генерирани от първия потребен GWh, възлизат на 168 916 800 EUR. Вж. решението относно EEG от 2014 г., съображение 296.

<sup>(99)</sup> Решение относно EEG от 2014 г., съображение 296.

<sup>(100)</sup> Вж. решението относно EEG от 2014 г., съображение 297.

- (199) Накрая, в точка 187 от Насоките от 2014 г. се предвижда, че държавите членки могат да налагат допълнителни критерии за допустимост, при условие че в рамките на допустимия сектор изборът на получатели е извършен въз основа на обективни, недискриминационни и прозрачни критерии и че по принцип помощта се отпуска по един и същ начин за всички конкуренти в един и същ отрасъл, ако те се намират в сходно фактическо положение.
- (200) Доколкото помощ под формата на намаляване или освобождаване от тежестта, свързана с подкрепа за финансирането на енергия от възобновяеми източници, е била отпусната преди датата на прилагане на тези насоки на предприятия, които не са допустими съгласно критериите в съображения (197) и (198) от настоящото решение, такава помощ може да бъде обявена за съвместима, ако е в съответствие с план за приспособяване (точка 197 от Насоките от 2014 г.).
- (201) Германия посочи, че само определен брой получатели по BesAR за 2013 и 2014 г. са били допустими за държавна помощ под формата на намаления на финансирането на подкрепа за електроенергия от възобновяеми източници съгласно раздел 3.7.2 от Насоките от 2014 г. Поради това Германия представи план за приспособяване (вж. приложение II), който се разглежда в раздел 7.3.5, за неотговарящите на критериите получатели. Германия също така обясни, че всички получатели, които могат да бъдат включени в националната схема въз основа на точка 186 от Насоките от 2014 г., принадлежат към секторите, изброени в приложение 5 към Насоките от 2014 г.
- (202) За изчисляването на брутната добавена стойност („БДС“), което е необходимо за прилагането на точки 185—192 от Насоките от 2014 г. и се определя в приложение 4 от тях, в член 41 от Закона EEG от 2012 г. се използва БДС по пазарни цени за предходната финансова година преди заявлението за намаляване на допълнителната такса. Съгласно точки 1 и 2 от приложение 4 към Насоките от 2014 г. се изисква използването на БДС по факторни разходи, както и средноаритметичната стойност от последните 3 години, за които има налични данни. Германия обясни, че няма налични такива данни, защото заявленията за намаляване за 2013 и 2014 г. включват само БДС по пазарни цени за предходната финансова година, за която има данни (т.е. 2011 и 2012 г.). По подобен начин Германия обясни във връзка с изчисляването на разходите за електроенергия, че средните цени на електроенергията на дребно не са налични за всички предприятия, поне не за сегментите с по-голямо потребление; вместо това изчисляването на разходите за електроенергия ще се основава на действителните разходи за електроенергия, понесени през 2011 и 2012 г., тъй като това са стойностите, които предприятията са представили в своите заявления за намаления за 2013 и 2014 г. В съответствие с точка (4) от приложение 4 към Насоките от 2014 г. определението за разходите за електроенергия на едно предприятие се основава по-специално на предполагаемата цена на електроенергията за предприятието. Въз основа на обясненията на Германия Комисията заключи в своето решение по дело SA.38632 (2014/N), че преходните правила в Закона EEG от 2014 г., които позволяват използването на данни за БДС по факторни разходи въз основа на последната финансова година или последните две финансови години, както и използването на действителните разходи за електроенергия за последната финансова година, са в съответствие с Насоките от 2014 г., и по-специално с точка 195 (съображения 311—314 от това решение). Това е така, защото данните, т.е. БДС по факторни разходи въз основа на последната година и действителните разходи за електроенергия за последната година, ще се прилагат само временно до събирането на данните, които се изискват съгласно приложение 4 към Насоките от 2014 г. Тази обосновка се прилага *a fortiori* към оценката на намаленията на допълнителната такса по EEG, предоставени за 2013 и 2014 г., и въз основа на тази обосновка също така може да се приеме използването на данни за БДС по пазарни цени с цел оценка на съвместимостта на държавната помощ, предоставена съгласно BesAR през 2013 и 2014 г. под формата на намаления на финансирането на подкрепа за електроенергия от възобновяеми източници съгласно раздел 3.7.2 от Насоките от 2014 г.
- (203) Комисията заключава, че Законът EEG от 2012 г. отговаря само отчасти на правилата за допустимост, определени в точки 185 и 186 от Насоките от 2014 г. Поради това получателите, за които не са изпълнени тези критерии, следва да подлежат на задължение за възстановяване, като подробностите в тази връзка се разглеждат в раздел 7.3.5 относно плана за приспособяване, представен от Германия.

#### 7.3.4. Пропорционалност

- (204) В точка 188 от Насоките от 2014 г. се предвижда, че помощта се счита за пропорционална, ако получателите на помощта заплащат минимум 15 % от допълнителните разходи без намаление.
- (205) При все това държавите членки имат възможността допълнително да ограничат размера на разходите, произтичащи от финансовата помощ за възобновяема енергия, която трябва да бъде платена на равнище предприятия, до 4 % от брутната добавена стойност на съответното предприятие. За предприятията, които имат интензивност на електроенергията от поне 20 %, държавите членки могат да ограничат общата сума, която трябва да се изплати, на 0,5 % от брутната добавена стойност на съответното предприятие. Последно, когато държавите членки решат да приемат ограниченията от съответно 4 % и 0,5 % от брутната добавена стойност, тези ограничения трябва да се прилагат към всички допустими предприятия (точки 189 и 190 от Насоките от 2014 г.).



- (206) Германия посочи, че в някои случаи намалената допълнителна такса по EEG, платена от получателите за 2013 и 2014 г., не е била пропорционална въз основа на критериите в Насоките от 2014 г. <sup>(101)</sup> Поради това Германия представи план за приспособяване (вж. приложение II), който се разглежда в раздел 7.3.5.
- (207) Комисията заключава, че намалените допълнителни такси по EEG изпълняват само отчасти критериите за пропорционалност в точки 188 и 189 от Насоките от 2014 г. Поради това получателите, за които не са изпълнени тези критерии, следва да подлежат на задължение за възстановяване, като подробностите в тази връзка се разглеждат в раздел 7.3.5 относно плана за приспособяване, представен от Германия.

#### 7.3.5. План за приспособяване

- (208) В съответствие с точка 193 и следващите от Насоките от 2014 г. държавите членки трябва да прилагат критериите за допустимост и пропорционалност, предвидени в раздел 3.7.2 от Насоките от 2014 г. и описани по-горе в раздели 7.3.3 и 7.3.4 от настоящото решение, не по-късно от 1 януари 2019 г. Помощта, предоставена по отношение на периода преди тази дата, ще бъде считана за съвместима, ако удовлетворява същите критерии. Освен това Комисията счита, че всички помощи, отпуснати за намаляване на тежестта, свързана с подкрепа за финансирането на енергия от възобновяеми източници, по отношение на годините, предшестващи 2019 г., могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар, доколкото са в съответствие с план за приспособяване.
- (209) Планът за приспособяване трябва да включва постепенно приспособяване към равнищата на помощ, произтичащи от прилагането на критериите за допустимост и пропорционалност, предвидени в раздел 3.7.2 от Насоките от 2014 г. и описани в раздели 7.3.3 и 7.3.4.
- (210) Доколкото тези помощи са предоставени по отношение на периода преди датата на прилагане на настоящите насоки, планът трябва също да предвижда постепенно прилагане на критериите за този период.
- (211) Когато, както се посочва в съображение 200, помощта е била отпусната преди датата на прилагане на Насоките от 2014 г., на предприятията, които не са допустими съгласно критериите, описани в раздел 7.3.3 от настоящото решение, такава помощ може да бъде обявена за съвместима, при условие че планът за приспособяване предвижда минимален собствен принос от 20 % от допълнителните разходи за таксата без намалението, който да бъде въведен постепенно и най-късно до 1 януари 2019 г. (точка 197 от Насоките от 2014 г.).
- (212) Германия представи план за приспособяване (приложение II), описан в съображение (27) и следващите, в който се предвижда постепенно увеличаване на допълнителната такса по EEG за всички получатели, които подлежат на задължение за възстановяване. Отправната точка е допълнителната такса по EEG, която реално е била платена за 2013 г.; тя се получава, като се умножи намалената допълнителна такса по EEG на получателя за 2013 г. по действително потребената електроенергия от получателя за същата година („основната допълнителна такса“). В съответствие с плана за приспособяване допълнителните такси за 2013 и 2014 г. ще бъдат коригирани, така че да не надхвърлят 125 % и 150 % от основната допълнителна такса. Считано от 2015 г., коригирането нагоре потенциално ще се увеличи, тъй като горната граница ще се повиши на 200 % от основната допълнителна такса. В следващите години до 2018 г. допълнителната такса за година  $x$  ще се ограничава по подобен начин на 200 % от допълнителната такса за година  $x - 2$ .
- (213) Що се отнася до разглежданите години в настоящото решение, т.е. 2013 и 2014 г., в плана за приспособяване се предвижда постепенно увеличаване на допълнителната такса по EEG за всички получатели, за които не са спазени критериите за допустимост и пропорционалност от Насоките от 2014 г. Увеличението ще продължи и след 2014 г., така че може да се приеме, че изискваните съгласно Насоките от 2014 г. равнища ще бъдат достигнати към 1 януари 2019 г. както за предприятията, които по принцип са допустими, но не са заплащали достатъчно висока допълнителна такса, така и за предприятията, които не са допустими и поради това трябва да участват с минимален собствен принос от 20 % от допълнителните разходи за допълнителната такса, както е определено в точка 197 от Насоките от 2014 г. В допълнение към това Комисията отбелязва, че в плана за приспособяване се вземат под внимание всички съответни икономически фактори, свързани с политика за енергия от възобновяеми източници, и че Германия е съобщила плана в рамките на крайния срок, посочен в точка 200 от Насоките от 2014 г.
- (214) Поради това що се отнася до 2013 и 2014 г., планът за приспособяване е в съответствие с изискванията в раздел 3.7.3 от Насоките от 2014 г. Поради това намаленията, изменени с плана за приспособяване, могат да бъдат обявени за съвместими с вътрешния пазар в съответствие с точка 194 от Насоките от 2014 г.

<sup>(101)</sup> За прилагането на данните за БДС и данните за интензивност на електроенергията вж. съображение (202) от настоящото решение.

### 7.3.6. Заключение относно съвместимостта

- (215) Намалените допълнителни такси по EEG за енергоемки предприятия за 2013 и 2014 г. са съвместими с вътрешния пазар само ако са спазени следните условия:
- а) намалението на допълнителната такса се предоставя само по отношение на разходи, които произтичат от подкрепата за енергия от възобновяеми източници;
  - б) получателите изпълняват критериите за допустимост, определени в точки 185, 186 и 187 от Насоките от 2014 г., които се разглеждат в раздел 7.3.3 от настоящото решение, и
  - в) намалението на допълнителната такса по EEG е пропорционално съгласно критериите, определени в точки 188 и 189 от Насоките от 2014 г., които се разглеждат в раздел 7.3.4 от настоящото решение.
- (216) За получатели, които не отговарят на едно или повече от условията, описани в съображение 215, Комисията по изключение счита, че държавната помощ, предоставена въз основа на BesAR за 2013 и 2014 г., може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар, при условие че се гарантира, че получателите заплащат поне 125 % от основната допълнителна такса, определена в съображение 212, за 2013 г. и 150 % от основната допълнителна такса за 2014 г. За да се гарантира този резултат, следва да се извърши възстановяване както следва:
- а) по отношение на намалението, предоставено за 2013 г., възстановяването следва да отговаря на разликата между допълнителната такса, която е трябвало да бъде платена, ако бяха спазени всички условия от съображение 215, и допълнителната такса по EEG, която реално е била заплатена през 2013 г.; при все това общият размер на допълнителната такса по EEG заедно възстановената сума за подлежащото на възстановяване предприятие не трябва да надхвърля 125 % от допълнителната такса по EEG, която реално е била заплатена през 2013 г.;
  - б) по отношение на намалението, предоставено за 2014 г., възстановяването следва да отговаря на разликата между допълнителната такса, която е трябвало да бъде платена, ако бяха спазени всички условия от съображение 215, и допълнителната такса по EEG, която реално е била заплатена през 2014 г.; при все това общият размер на допълнителната такса по EEG заедно възстановената сума за подлежащото на възстановяване предприятие не трябва да надхвърля 150 % от допълнителната такса по EEG, която реално е била заплатена през 2013 г.

### 7.4. Съответствие с други разпоредби от Договора

- (217) В съответствие с точка 29 от Насоките от 2014 г., тъй като целта на допълнителната такса по EEG е да финансира подкрепата за електроенергия по EEG, Комисията проучи нейното съответствие с членове 30 и 110 от Договора.
- (218) В съответствие със съдебната практика такса, която се налага на национални и вносни продукти съгласно еднакви критерии, може въпреки това да бъде забранена от Договора, ако приходите от такава такса са предназначени да подпомагат дейности, които специално облагодетелстват облаганите национални продукти.
- (219) Ако предимствата, от които се възползват тези продукти, изцяло компенсират налаганата върху тях тежест, ефектите от тази такса са видими само по отношение на вносните продукти и тази такса представлява такса с равносвален мито ефект в разрез с член 30 от Договора. Ако от друга страна тези предимства само отчасти компенсират налаганата върху националните продукти тежест, въпросната такса представлява дискриминационно данъчно облагане, което е обхванато от член 110 от Договора, и използваният дял за компенсиране на тежестта върху националните продукти ще бъде в разрез с тази разпоредба <sup>(102)</sup>.
- (220) В своята дългогодишна практика по вземане на решения <sup>(103)</sup> и в съответствие със съдебната практика на Съда <sup>(104)</sup> Комисията счита, че финансирането на национални схеми за подкрепа на ВЕИ чрез парафискален налог върху потреблението на електроенергия може да представлява дискриминация срещу вносна електроенергия от ВЕИ. В действителност ако националното производство на електроенергия се подпомага от помощ, която се финансира

<sup>(102)</sup> Решение от 14 април 2005 г. по съединени дела AEM, C-128/03 и C-129/03, ECLI:EU:C:2005:224, точки 44—47; решение от 17 юли 2008 г. по дело *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, точка 42.

<sup>(103)</sup> Решение за държавна помощ N 34/90; решение за държавна помощ N 416/1999; решение за държавна помощ N 490/2000; решение за държавна помощ N 550/2000; решения за държавна помощ N 317/A/2006 и NN 162/A/2003; решения за държавна помощ N 707 и 708/2002; решение за държавна помощ N 789/2002; решение за държавна помощ N 6/A/2001; Решение 2007/580/ЕО на Комисията; Решение 2009/476/ЕО на Комисията; държавна помощ N 437/2009.

<sup>(104)</sup> Решение от 14 април 2005 г. по съединени дела AEM, C-128/03 и C-129/03, ECLI:EU:C:2005:224, точки 44—47; решение от 17 юли 2008 г. по дело *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, точки 58 и 59.

чрез такса върху цялото потребление на електроенергия (което включва потребление на вносна електроенергия), то методът на финансиране, налагащ тежест върху вноската електроенергия, която не се облагодетелства от въпросното финансиране, води до риск от дискриминационен ефект върху вноската електроенергия от възобновяеми енергийни източници и така нарушава членове 30 и/или 110 от Договора <sup>(105)</sup>.

- (221) В допълнение към това в своето решение за откриване на процедурата Комисията отбелязва, че Законът EEG от 2012 г. може *prima facie* да има дискриминационен ефект, тъй като член 39 от Закона EEG от 2012 г. предвижда намаляване на допълнителната такса по EEG в случай на т. нар. директен маркетинг. Намалената ставка се прилага само когато доставчикът е закупил 50 % от енергийното си портфолио от национални производители на електроенергия от EEG и поради това изглежда представлява дискриминационна такса по смисъла на член 110 от Договора.
- (222) Комисията също така счете, че когато допълнителната такса е била наложена на вносни стоки, които не биха се облагодетелствали от подкрепата съгласно Закона EEG от 2012 г., ако бяха произведени в Германия (например електроенергия, произведена от съоръжения, които са в експлоатация от над 20 години), тя е в съответствие с членове 30 и 110 поради факта, че в този конкретен случай няма разлика в третирането на националното производство и вноса.
- (223) Германия оспорва твърдението, че Законът EEG от 2012 г. може да доведе до дискриминация по смисъла на членове 30 и 110 от Договора, поради следните причини. Първо, тя твърди, че няма сходство между вносните продукти, които се облагат с допълнителната такса по EEG, и националните продукти, които се финансират с тази такса. Това е така, защото допълнителната такса по EEG финансира ВЕИ *инсталации*, а се начислява върху потреблението на *електроенергия* от ВЕИ.
- (224) Дори ако бъде счетоно, че допълнителната такса финансира електроенергия от ВЕИ, пак ще има разлика между електроенергията, върху която се налага допълнителната такса, и електроенергията, която се насърчава от допълнителната такса. Причината е, че целта за ВЕИ на Германия, определена в член 3, параграф 3 и част А от приложение I към Директива 2009/28/ЕС, може да бъде изпълнена само от електроенергия от ВЕИ, която е произведена в рамките на страната или е внесена въз основа на механизъм за сътрудничество с държавата членка, в която е произведена (член 5, параграф 3 от тази директива). Поради това при липсата на механизъм за сътрудничество вноската електроенергия от ВЕИ не се отчита за постигането на тази цел. Следователно от гледна точка на потребителите тази електроенергия не може да се счита за сходна на националната електроенергия от ВЕИ.
- (225) Що се отнася до *привилегията за зелена електроенергия* (член 39 от Закона EEG от 2012 г.), Германия твърди, че тя не може да се счита за дискриминационна, защото всъщност с нея се прилага Директива 2009/28/ЕО. В Директива 2009/28/ЕО се определя национална цел за дела на енергията от възобновяеми източници и тя позволява на държавите членки да определят схеми за подпомагане и мерки на сътрудничество (член 3, параграф 3). Съгласно член 5, параграф 3 от директивата електроенергията от ВЕИ, произведена в рамките на страната, се отчита за постигането на целта. Електроенергията от ВЕИ, произведена в други държави членки, по принцип се отчита за постигането на целта, когато е обхваната от споразумение за сътрудничество между съответните държави членки. Сключването на такива споразумения не е задължително, а става по преценка на държавите членки. Според Германия от тези разпоредби на директивата следва, че Германия има право да подпомага само националното производство на електроенергия от ВЕИ. От тези разпоредби също така следва, че Германия не е длъжна нито да предоставя достъп до своите схеми за подпомагане на производители на електроенергия от ВЕИ от други държави членки, нито да позволява на такива производители да се облагодетелства от *привилегията за зелена електроенергия*.
- (226) В допълнение към това Германия твърди, че ако *привилегията за зелена електроенергия* стане достъпна за производители, разположени в други държави членки, съществува риск от свръхкомпенсиране на такива производители, които могат да започнат да избират между отделните национални схеми за подпомагане. Това също така би застрашило механизма за финансиране по Закона EEG от 2012 г., тъй като все повече ненационални производители ще искат да се възползват от *привилегията за зелена енергия* и количеството електроенергия, върху което се начислява допълнителната такса по EEG, постоянно ще намалява, което ще подронва основата на финансирането. На практика това ще бъде в разрез с Директива 2009/28/ЕО, която позволява създаването на национални схеми за подпомагане с цел увеличаване на производството на енергия от възобновяеми източници.
- (227) Според Германия това тълкуване се потвърждава от постановеното наскоро решение по делото *Ålands Vindkraft* <sup>(106)</sup>. Във връзка с това дело, свързано с национална система, която предвижда предоставяне на търгуеми сертификати на производителите на зелена електроенергия по отношение само на зелената електроенергия, произведена на територията на тази държава, Съдът постанови, че такава система представлява мярка с равностоен на количествени ограничения на вноса ефект, която по принцип е несъвместима със задълженията съгласно член 34 от Договора. При все това системата може да се обоснове с императивни изисквания за опазването на околната среда <sup>(107)</sup>.

<sup>(105)</sup> Решение от 25 юни 1970 г. по дело *Франция/Комисия*, 47/69, ECLI:EU:C:1970:60, точка 20; решение относно EEG от 2014 г., съображение 329 и следващите.

<sup>(106)</sup> Решение от 1 юли 2014 г. по дело *Ålands Vindkraft*, C-573/12, ECLI:EU:C:2014:2037.

<sup>(107)</sup> Решение от 1 юли 2014 г. по дело *Ålands Vindkraft*, C-573/12, ECLI:EU:C:2014:2037, точки 75, 119.

- (228) На последно място според Германия допълнителната такса по EEG не представлява такса по смисъла на членове 30 или 110 от Договора. Вместо това тя представлява просто искане за възстановяване от страна на ОПС към доставчиците на електроенергия, тъй като се счита, че ОПС изпълняват услуги за доставчиците. Германия се позовава на съдебната практика на Съда на ЕС, съгласно която „такса, с която се облагат стоки поради факта, че пресичат държавна граница, може да не бъде класифицирана като такса с равностоен на лито ефект, забранена от Договора, ако е свързана с обща система на вътрешни такси, която се прилага систематично и в съответствие с еднакви критерии към национални продукти и към вносни или износни продукти, ако представлява плащане на пропорционална сума за специфична услуга, която действително и индивидуално се предоставя на търговеца, или при определени обстоятелства, ако се налага във връзка с извършени инспекции с цел изпълняване на задълженията съгласно правото на Общността“<sup>(108)</sup>.
- (229) Германия счита, че са изпълнени вторият и третият от алтернативните критерии, посочени в решението на Съда. Първо, Германия твърди, че допълнителната такса по EEG представлява адекватно плащане за предоставена специфична услуга, която се състои във факта, че ОПС прехвърлят характеристиката „възобновяемост“ на подаваната електроенергия от ВЕИ и доставчиците на електроенергия я придобиват, както се описва в съображение (144)<sup>(109)</sup>. Според Германия чрез плащането на допълнителната такса по EEG на ОПС доставчиците на електроенергия получават нещо в замяна и това е фактът, че част от електроенергията се произвежда от възобновяеми енергийни източници. Поради това Германия твърди, че за разлика от ситуацията по делото *Essent*<sup>(110)</sup>, където не се предоставя услуга в замяна на плащанията, допълнителната такса по EEG реално отговаря на предоставена услуга. Второ, допълнителната такса по EEG предполагаемо се начислява, за да се изпълнят задълженията съгласно правото на Съюза, а именно Директива 2009/28/ЕО.
- (230) Комисията не е съгласна с аргументите, представени от Германия.
- (231) Първо, макар да е вярно, че допълнителната такса по EEG финансира създаването на инсталации за енергия от възобновяеми източници, тя подпомага производството на електроенергията, която се генерира от тези инсталации. Това се доказва от факта, че допълнителната такса по EEG се начислява на киловатчас потребена електроенергия. Второ, сходството между електроенергията по EEG местно производство и вносната електроенергия по EEG не се променя от факта, че вносната електроенергия по EEG не се отчита за постигането на целта, определена в Директива 2009/28/ЕО. Според съдебната практика на Съда, това сходство трябва да бъде оценено „въз основа не на критерия за строго идентичното естество на продуктите, а въз основа на критерия за тяхната сходна и съпоставима употреба“<sup>(111)</sup>. Въпросът за сходството трябва да се разграничава от различното третиране: различно третиране е налице само във връзка с вносната електроенергия, която щеше да бъде допустима съгласно Закона EEG от 2012 г., ако беше произведена в Германия. В това отношение не е от значение въпросът дали вносната електроенергия от ВЕИ се отчита за постигането на целта, определена в Директива 2009/28/ЕО.
- (232) Освен това Комисията не е съгласна с твърдението на Германия, че допълнителната такса по EEG не представлява такса по смисъла на членове 30 и 110 от Договора. Първо, както постанови Съдът по делото *Essent*, за прилагането на членове 30 и 110 от Договора няма значение, че таксата не се събира директно от държавата, а от ОПС<sup>(112)</sup>. Второ, изглежда няма услуги или активи, за които заплащаната от доставчиците на електроенергия допълнителна такса по EEG би представлявало адекватно плащане. Самата характеристика „възобновяемост“ не е от полза за доставчиците на електроенергия, тъй като тя се предава отделно от самата електроенергия по EEG. Плащанията от страна на доставчиците също не са пропорционални на предоставената услуга, тъй като техните плащания се различават в зависимост от това колко клиенти без привилегии имат, докато предполагаемата предоставена услуга, а именно фактът, че електроенергията е „възобновяема“, е неделима и е еднаква за всички. Трето, допълнителната такса по EEG не се начислява във връзка с инспекции и също така не се начислява директно във връзка със задължения, произтичащи от правото на Съюза. Директива 2009/28/ЕО задължава Германия да въведе мерки, за да гарантира стабилно увеличаване на дела на енергията от възобновяеми източници (член 3, параграф 2 от директивата); изпълнението се оставя на преценката на Германия както по отношение на специфичните мерки (член 3, параграф 3 от директивата), така и по отношение на начина на финансиране.
- (233) Както Комисията посочи в своето решение за откриване на процедурата, членове 30 и 110 забраняват единствено финансирането на схема за подкрепа за национално производство чрез дискриминационна такса, която се налага върху вносни продукти. Те не задължават държавите членки да разширяват схемата за подкрепа, така че да обхваща вносни продукти. Подобно на предишни решения относно национални схеми за подкрепа на енергията от

<sup>(108)</sup> Решение от 7 юли 1994 г. по дело *Lamaire*, C-130/93, ECLI:EU:C:1994:281, точка 14.

<sup>(109)</sup> Германия обаче признава, че допълнителната такса по EEG не представлява възнаграждение за предоставянето на самата електроенергия от ВЕИ, която се продава на спотовия пазар.

<sup>(110)</sup> Решение от 17 юли 2008 г. по дело *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413.

<sup>(111)</sup> Решение от 27 февруари 1980 г. по дело *Комисия/Дания*, 171/78, ECLI:EU:C:1980:54, точка 5.

<sup>(112)</sup> Решение от 17 юли 2008 г. по дело *Essent Netwerk Noord*, C-206/06, ECLI:EU:C:2008:413, точка 46.

възобновяеми източници <sup>(113)</sup>, в това решение не се поставя под въпрос фактът, че подпомагането съгласно Закона EEG от 2012 г. е ограничено до националното производство. При все това, когато изготвят своите схеми за подкрепа, държавите членки не могат да въведат дискриминационни такси по смисъла на членове 30 и 110 от Договора.

- (234) Решението по делото *Ålands Vindkraft* не променя оценката относно членове 30 и 110 от Договора. Първо, единственият въпрос по това дело е бил дали национална схема за подкрепа за производителите на енергия от възобновяеми източници е трябвало да бъде достъпна за производители, установени в други държави членки (Съдът постанови, че няма такова изискване). Решението не е свързано с въпроса дали освен това такава национална система за подкрепа може да се финансира чрез дискриминационна такса, която се налага и върху икономически оператори, установени в други държави членки. Второ, по искане на шведския съд Съдът направи тълкуване на член 34 относно количествените ограничения за свободното движение на стоки; искането за преюдициално заключение не е било свързано с членове 30 и 110 относно дискриминационни данъци и мита и съответно Съдът не се произнесе в тази връзка. Трето, Съдът постанови, че отказът на Швеция да предостави на ищеца достъп до своята система за сертифициране представлява мярка с равностоен на количествено ограничение ефект, но е обоснована въз основа на политиката за околната среда и е пропорционална за постигане на целите на тази политика <sup>(114)</sup>. При все това дискриминационните мерки в разрез с членове 30 и 110 не са обосновани дори от съображения, свързани с околната среда: според Комисията няма нито един случай, в който опазването на околната среда (или което и да е друго изискване от общ интерес, което има предимство) би могло да се подобри чрез налагането на парично задължение, съгласно което икономически оператори в други държави членки трябва да плащат повече от месните им конкуренти.
- (235) При все това, като поддържа своята позиция, че допълнителната такса по EEG не нарушава членове 30 и 110 от Договора, Германия заяви готовност да поеме ангажимент да инвестира в междусистемни връзки и сходни европейски енергийни проекти (вж. описанието в съображение (19)). Тези инвестиции ще се равняват на изчисления размер на предполагаемата дискриминация.
- (236) Обичайното коригиране на нарушения на членове 30 и 110 от Договора представлява възстановяване на наложените такси. При все това реинвестирането на оная част от приходите от парafискален налог, която е била събрана от внос, в проекти и инфраструктура, които специално облагодетелстват вноса, е признато от Комисията като подходяща мярка за коригиране на потенциална дискриминация в предишни периоди съгласно членове 30 и 110 от Договора <sup>(115)</sup>.
- (237) За да се определи дялът на предишните приходи от допълнителната такса, който трябва да се отдели за такива инвестиции, първата стъпка е да се изчисли вносът на допустима електроенергия по EEG в Германия. Германия посочи, че в периода на прилагане на Закона EEG от 2012 г. между януари 2012 г. и юли 2014 г. дялът на гаранциите за произход, съответстващи на електроенергия от ВЕИ, която може да се подпомага съгласно Закона EEG от 2012 г., е отговарял на приблизително 1 349 GWh електроенергия: 519 GWh за 2012 г., 283 GWh за 2013 г. и 547 GWh за 2014 г. Много по-големият дял на гаранциите за произход, които не са включени в това количество, отговаря на стари големи водноелектрически централи, които не отговарят на критериите по Закона EEG от 2012 г. При все това, тъй като гаранциите за произход могат да се търгуват отделно, сами по себе си те не са достатъчни, за да се определи степента, в която реално се внася електроенергия по EEG. Германия посочи, че действителният внос трябва да е бил по-нисък, но не бе в състояние да предостави информация относно степента, в която посочената изчислена вносна зелена електроенергия би била обхваната от договори за физически внос.
- (238) Втората стъпка е да се оцени степента, в която е била осъществена дискриминация спрямо вноската зелена електроенергия. Дискриминацията се изразява във факта, че макар допълнителната такса по EEG да се налага както върху националното производство на електроенергия по EEG, така и върху вноса по EEG, единствено националното производство на електроенергия по EEG се облагодетелства от тази такса (в рамките на условията за допустимост).
- (239) По този начин дискриминацията може да бъде определена като равнището на допълнителната такса по EEG, налагана върху вноската електроенергия по EEG. Трябва обаче да се отбележи, че възстановяването не обхваща цялата допълнителна такса, а е ограничено до хипотетичната получена форма на подкрепа (преференциални тарифи, пазарни премии или привилегия за зелена електроенергия). В действителност, тъй като националните производители на електроенергия по EEG също заплащат допълнителната такса, но получават и подкрепа по EEG, различно третиране би било налице само когато вносителите трябва да заплащат допълнителната такса, без да получават никаква подкрепа. На практика дискриминацията се равнява на равнището на подкрепа, която не се предоставя по отношение на вноската електроенергия по EEG.

<sup>(113)</sup> Вж. например държавна помощ SA.33384 (2011/N) — Австрия, *Ökostromgesetz 2012*, C(2012) 565 окончателен.

<sup>(114)</sup> Вж. бележка под линия 107.

<sup>(115)</sup> Държавна помощ SA.15876 (N490/2000) — Италия, трудновъзстановими разходи в електроенергийния сектор (ОВ С 250, 8.10.2005 г., стр. 10).

- (240) Що се отнася до преференциалните тарифи и пазарните премии, Комисията отбелязва, че тъй като те варират за отделните технологии по EEG, ще трябва да се установят различните видове и количествата електроенергия по EEG, които действително са били внесени, с цел прилагане на тези форми на подкрепа към вноса. При все това, тъй като Германия обясни, че няма налични данни за действителния внос по EEG, не е възможно да се определи дискриминацията чрез прилагане на специфичната преференциална тарифа или пазарна премия към съответното внесено количество.
- (241) От друга страна предимството от *привилегията за зелена електроенергия* може да се установи по-лесно: Германия посочи, че предимството от *привилегията за зелена електроенергия* на практика е под 4 ct/kWh. Причината е, че доставчиците на електроенергия, които кандидатстват за привилегията, получават намалението от 2 ct/kWh върху целия си портфейл само ако поне 50 % от електроенергията е от ВЕИ. С оглед да се избегне или сведе до минимум рискът целта от 50 % да не бъде достигната със съвсем малко (в който случай пълната допълнителна такса по EEG ще важи за целия портфейл), доставчиците на електроенергия закупват електроенергия от EEG с предпазен марж, т.е. като се надхвърлят изискваните 50 % и понякога се стига дори до 60 %. В такъв случай за изчисляване на предимството по отношение на разходите, което потенциално може да се прехвърли върху производителите на електроенергия от ВЕИ, полученото за целия портфейл намаление на допълнителната такса по EEG, т.е. 2 ct/kWh, трябва да се раздели на по-голям дял електроенергия от ВЕИ. При дял от 60 % например действителното предимство по отношение на разходите, което потенциално може да се прехвърли, би се равнявало не на 4 ct/kWh, а на едва 3,3 ct/kWh. Средно максималното предимство от *привилегията за зелена електроенергия* е било 3,8 ct/kWh през 2012 г., 3,2 ct/kWh през 2013 г. и 3,9 ct/kWh през 2014 г.
- (242) *Привилегията за зелена електроенергия* изглежда е била малко по-висока от допълнителната такса по EEG за 2012 г., но по-ниска от таксите за 2013 и 2014 г. Също така *привилегията за зелена електроенергия* изглежда е била по-ниска от предимството, включено в някои от преференциалните тарифи (след приспадането на пазарната цена), например за слънчева енергия, но по-висока от предимството, включено в други преференциални тарифи, например вятърна енергия. Но дори ако *привилегията* може донякъде да представя по-малка от действителната степен на дискриминация, трябва да се има предвид, че размерът на гаранциите представя по-голяма от действителната степен на вноса. Поради това според Комисията използваният от Германия метод (описан в съображение 238 и следващите) е подходящ. Предимството от *привилегията за зелена електроенергия* в съчетание със количеството внесена електроенергия, обхваната от гаранции за произход, може да бъде сметнено за подходящ заместител на степента на дискриминацията спрямо вносната електроенергия по EEG в резултат на Закона EEG от 2012.
- (243) В съответствие с размера на вноса на допустима електроенергия по EEG, посочен в съображение 237, и размера на *привилегията за зелена електроенергия*, посочен в съображение 241, сумата, която следва да се реинвестира, се равнява на 50 млн. EUR <sup>(116)</sup>. Поради това Комисията счита, че ангажиментът на Германия да инвестира 50 млн. EUR (вж. съображение 19) в междусистемни връзки и европейски енергийни проекти коригира потенциалната дискриминация в предишни периоди съгласно членове 30 и 110 от Договора.

## 8. АВТЕНТИЧНА ЕЗИКОВА ВЕРСИЯ

- (244) Както се посочва в раздел 1 от настоящото решение, Германия се отказва от своето право решението да бъде прието на немски език. Поради това автентичната езикова версия ще бъде на английски език.

## 9. ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (245) Предвид факта, че са отстранени нарушенията на членове 30 и 110 от Договора, извършени в предишни периоди във връзка с допълнителната такса по EEG, Комисията заключава, че подкрепата за производителите на електроенергия по EEG, която бе сметнена за съвместима в съображения 187 и 200 от решението за откриване на процедурата, е съвместима с вътрешния пазар и по отношение на механизма за финансирането ѝ.
- (246) Комисията заключава, че Германия неправомерно е привела в действие помощта за подкрепа на производството на електроенергия по EEG и за енергоемки предприятия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора.
- (247) Помощта следва да се възстанови до степента, в която е несъвместима с вътрешния пазар.
- (248) Възстановяването следва да обхване единствено намаленията на допълнителната такса по EEG, предоставени за 2013 и 2014 г. (наричани по-долу „съответните години“).

<sup>(116)</sup> 19,7 (за 2012 г.) + 9,1 (за 2013 г.) + 21,3 (за 2014 г.) = 50,1 млн. EUR.

- (249) Подлежащите на възстановяване суми следва да се ограничат за всяка от съответните години до разликата между съвместимата сума за тази година, определена съгласно съображения 251, 252 и 253, и размера на допълнителната такса по EEG, която получателят действително е заплатил през съответната година.
- (250) Размерът на допълнителната такса по EEG, която получателят действително е заплатил през съответната година, по принцип се получава чрез прилагане на намалената допълнителна такса за тази година към потребената от получателя електроенергия в същата година. При все това, за да се ускори възстановяването и тъй като все още няма налични данни за потреблението за съответните години за всички предприятия, които са засегнати от възстановяването, като първа стъпка Германия ще използва представените в заявленията данни за потреблението на електроенергия, за да изчисли предварителна сума за възстановяване, която подлежи на незабавно възстановяване. Като втора стъпка Германия ще използва данните за действителното потребление в съответните години, за да определи крайните суми за възстановяване и ще предприеме необходимите стъпки, за да гарантира възстановяване или изплащане въз основа на тези крайни суми (втората стъпка от процеса на възстановяване се нарича „механизъм за корекция“).
- (251) Първата стъпка за определяне на съвместимата сума представлява прилагането на раздел 3.7.2 от Насоките от 2014 г. Предприятието, което се облагодетелства от намалението, трябва да принадлежи към секторите, изброени в приложение 3 към Насоките от 2014 г. (точка 185 от Насоките от 2014 г.) или, ако това не е така, предприятието трябва да има интензивност на електроенергията от поне 20 % и да принадлежи към сектор с интензивност на търговията от най-малко 4 % на равнището на Съюза, дори ако не е част от секторите, изброени в приложение 3 към Насоките от 2014 г. (точка 186 от Насоките от 2014 г.). Както се обяснява в съображение 202, за прилагането на точка 186 от Насоките от 2014 г. могат да се използват данните, представени в подадените заявления за съответните години.
- (252) Освен това, ако предприятието е допустимо въз основа на съображение 251, то трябва да заплаща минимум 15 % от допълнителните разходи без намаление (точка 188 от Насоките от 2014 г.). При все това сумата, която трябва да бъде платена на равнище предприятия, може да бъде ограничена до 4 % от brutната добавена стойност на съответното предприятие. Освен това, за предприятията, които имат интензивност на електроенергията от поне 20 %, сумата, която трябва да се изплати, може да бъде ограничена на 0,5 % от brutната добавена стойност на съответното предприятие (точка 189 от Насоките от 2014 г.). Както се обяснява в съображение 202, за прилагането на точка 189 от Насоките от 2014 г. могат да се използват данните, представени в подадените заявления за съответните години. Ако предприятието не е допустимо въз основа на съображение 251, съгласно раздел 3.7.2 от Насоките от 2014 г. дължимата сума по принцип се равнява на допълнителната такса по EEG без намаление, като подлежи на преходното правило в точка 197 от Насоките от 2014 г.
- (253) Ако дължимата сума за която и да е от съответните години, определена въз основа на съображение 252, е по-висока от действително платената сума от получателя за тази година, ще се прилагат разпоредбите на плана за приспособяване, както е определено в съображение 212: за 2013 г. съвместимата сума не трябва да надхвърля 125 % от действително платената допълнителна такса през 2013 г. (т.е. същата година). За 2014 г. съвместимата сума не трябва да надхвърля 150 % от действително платената допълнителна такса през 2013 г. (т.е. предходната година). Както се обяснява в съображение 250, с цел определяне на предварителната сума за възстановяване, действително платената допълнителна такса през 2013 и 2014 г. може да се основава на данни за потреблението на електроенергия, включени в заявлението на предприятието за намаление за 2013 и 2014 г. За целите на механизма за приспособяване ще се използват данните за действителното потребление за 2013 и 2014 г., когато бъдат налични.
- (254) Ако дължимата сума, определена въз основа на съображения 251, 252 и (253), не е по-висока от действително платената от получателя сума за която и да е от съответните години, не се извършва възстановяване.
- (255) Когато общият размер на предоставената на даден получател помощ е под 200 000 EUR и когато помощта отговаря на всички други критерии от Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията<sup>(117)</sup> или Регламент (ЕО) № 1998/2006 на Комисията<sup>(118)</sup>, следва да се счита, че тази помощ не представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от Договора и поради това не следва да подлежи на възстановяване.
- (256) Когато общият размер на предоставената на даден получател помощ е над 200 000 EUR и от него трябва да се възстанови сума под 200 000 EUR, не се прилагат Регламент (ЕО) № 1998/2006 и Регламент (ЕС) № 1407/2013, защото помощта касае същите допустими разходи и поради се изключва кумулиране (член 5, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1407/2013 и член 2, параграф 5 от Регламент (ЕО) № 1998/2006). Поради това тези суми не следва да подлежат на възстановяване.

<sup>(117)</sup> Регламент (ЕС) № 1407/2013 на Комисията от 18 декември 2013 г. относно прилагането на членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз към помощта *de minimis* (ОВ L 352, 24.12.2013 г., стр. 1).

<sup>(118)</sup> Регламент (ЕО) № 1998/2006 на Комисията от 15 декември 2006 г. за прилагане на членове 87 и 88 от договора към минималната помощ (ОВ L 379, 28.12.2006 г., стр. 5).

(257) Комисията проучи допълнително дали има пречки за възстановяването съгласно член 14 от Регламент (ЕО) № 659/1999. Както се описва в съображение 172, някои заинтересовани страни заявиха, че корекциите за 2013 и 2014 г. следва да бъдат възможно най-малки с цел защита на оправданите правни очаквания на получателите и че не следва да се извършва възстановяване. При все това поради причините, посочени в съображение 146 и следващите, решението на Комисията по дело NN 27/2000 не може да доведе до възникване на правни очаквания от страна на получателите, тъй като Законът EEG от 2012 г. е различен от Закона EEG от 2000 г. и е бил приет над десет години по-късно, както и по-специално защото BesAR не е съществувало в Закона EEG от 2000 г.,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### Член 1

Държавната помощ за подкрепата на производството на електроенергия от възобновяеми източници и от рудничен газ, включително механизма за финансирането ѝ, предоставена въз основа на *Erneuerbare-Energien-Gesetz* 2012 (Закон EEG от 2012 г.), неправомерно приведена в действие от Германия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора, е съвместима с вътрешния пазар, при условие че Германия изпълни ангажимента, определен в приложение I.

#### Член 2

Комисията приема плана за приспособяване, представен от Германия за 2013 г. и 2014 г., определен в приложение II.

#### Член 3

1. Държавната помощ, свързана с намаленията на допълнителната такса за финансирането на подкрепата за електроенергия от възобновяеми източници (допълнителна такса по EEG) за 2013 и 2014 г. за енергоемки потребители (*Besondere Ausgleichsregelung*, BesAR), неправомерно приведена в действие от Германия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора, е съвместима с вътрешния пазар, ако попада в една от четирите категории, описани в настоящия параграф.

Когато държавната помощ е била предоставена на предприятие от сектор, фигуриращ в приложение 3 към Насоките относно държавната помощ за опазване на околната среда и за енергетика за периода 2014—2020 г. (Насоки от 2014 г.), тя е съвместима с вътрешния пазар, ако предприятието е заплатило минимум 15 % от допълнителните разходи, които се понасят от доставчиците на електроенергия във връзка със задължения за закупуване на енергия от възобновяеми източници, които впоследствие се прехвърлят върху техните клиенти. Ако предприятието е заплатило под 15 % от тези допълнителни разходи, държавната помощ въпреки всичко е съвместима, ако предприятието е заплатило сума, която отговаря на минимум 4 % от неговата брутна добавена стойност, или — за предприятия с интензивност на електроенергията от поне 20 % — минимум 0,5 % от брутна добавена стойност.

Когато държавната помощ е била предоставена на предприятие, което не е лежи от сектор, фигуриращ в приложение 3 към Насоките от 2014 г., но е било с интензивност на електроенергията от поне 20 % през 2012 г. и през същата година е било от сектор с интензивност на търговията от най-малко 4 % на равнището на Съюза, тя е съвместима с вътрешния пазар, ако предприятието е заплатило минимум 15 % от допълнителните разходи, които се понасят от доставчиците на електроенергия във връзка със задължения за закупуване на енергия от възобновяеми източници, които впоследствие се прехвърлят върху техните клиенти. Ако предприятието е заплатило под 15 % от тези допълнителни разходи, държавната помощ въпреки всичко е съвместима, ако предприятието е заплатило сума, която отговаря на минимум 4 % от неговата брутна добавена стойност, или — за предприятия с интензивност на електроенергията от поне 20 % — минимум 0,5 % от брутна добавена стойност.

Когато държавната помощ е била предоставена на предприятие, допустимо за съвместима държавна помощ въз основа на втория или третия абзац, но размерът на заплатената от предприятието допълнителна такса по EEG не достига равнището, изисквано съгласно тези абзаци, следните части от помощта са съвместими:

- а) за 2013 г.: дялът от помощта, който надхвърля 125 % от действително заплатената от предприятието допълнителна такса за 2013 г.;
- б) за 2014 г.: дялът от помощта, който надхвърля 150 % от действително заплатената от предприятието допълнителна такса за 2013 г.



Когато държавната помощ е била предоставена на предприятие, недопустимо за съвместима държавна помощ въз основа на втория или третия абзац, и предприятието е заплатило под 20 % от допълнителните разходи за таксата без намалението, следните части от помощта са съвместими:

- а) за 2013 г.: дялът от помощта, който надхвърля 125 % от действително заплатената от предприятието допълнителна такса за 2013 г.;
  - б) за 2014 г.: дялът от помощта, който надхвърля 150 % от действително заплатената от предприятието допълнителна такса за 2013 г.
2. Всички помощи, които не са обхванати от параграф 1, са несъвместими с вътрешния пазар.

#### Член 4

Индивидуална помощ, предоставена въз основа на схемите за помощ, посочени в членове 1 и 3, не представлява помощ, ако към момента на предоставянето ѝ отговаря на условията на регламента, приет съгласно член 2 от Регламент (ЕО) № 994/98 на Съвета <sup>(119)</sup>, който е бил приложен към момента на предоставянето на помощта.

#### Член 5

Индивидуална помощ, предоставена въз основа на схемите за помощ, посочени в членове 1 и 3, която към момента на предоставянето отговаря на условията на регламента, приет съгласно член 1 от Регламент (ЕО) № 994/98, или на условията на одобрена схема за помощ, е съвместима с вътрешния пазар до максималния интензитет на помощта, приложен към този вид помощ.

#### Член 6

1. Германия събира несъвместимата помощ, посочена в член 3, параграф 2, от получателите в съответствие с метода, описан в приложение III.
2. Върху сумите, които подлежат на възстановяване, се начислява лихва, считано от датата, на която са предоставени на разположение на получателите, до действителното им възстановяване.
3. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията <sup>(120)</sup>.
4. Германия отменя всички неизплатени плащания от схемата, посочена в член 3, параграф 2, считано от датата на приемане на настоящото решение.

#### Член 7

1. Възстановяването на несъвместимата помощ, посочена в член 3, параграф 2, е незабавно и ефективно.
2. Германия осигурява изпълнението на настоящото решение в срок от четири месеца от датата, на която е уведомена за него, чрез възстановяване на предоставената несъвместима помощ.
3. В случаите, когато Германия възстановява само предварителните суми за възстановяване, определени в приложение III, точка 4, Германия осигурява изпълнението на механизма за приспособяване, посочен в приложение III, точка 4, в срок от една година от датата, на която е уведомена за настоящото решение.

#### Член 8

1. В срок от два месеца след уведомяването за настоящото решение Германия представя следната информация:
  - а) списък на получателите, които са получили помощ по схемата, посочена в член 3, параграфи 1 и 2, и общия размер на помощта, получена от всеки от тях по схемата;

<sup>(119)</sup> Регламент (ЕО) № 994/98 на Съвета от 7 май 1998 г. по прилагането на членове 92 и 93 от Договора за създаване на Европейската общност към някои категории хоризонтална държавна помощ, ОВ L 142, 14.5.1998 г., стр. 1.

<sup>(120)</sup> Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност, ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1.

- б) общия размер на предварителната сума за възстановяване (главница и лихви при възстановяване), която всеки получател трябва да възстанови;
- в) подробно описание на вече предприетите и планирани мерки за изпълнение на настоящото решение, включително ангажмента, определен в приложение I;
- г) документи, доказващи, че на получателите е наредено да възстановят помощта и че ангажиментът, определен в приложение I, се спазва.

2. Германия информира Комисията за напредъка по националните мерки, предприети за изпълнение на настоящото решение, до окончателното възстановяване на помощта, посочена в член 3, параграф 2, и до пълното изпълнение на ангажмента, определен в приложение I. По искане на Комисията тя предоставя незабавно информация за вече предприетите и планирани мерки за изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация относно размера на помощта и лихвите, които вече са възстановени от получателите.

#### Член 9

Германия е поела ангажимент да реинвестира 50 млн. EUR в междусистемни връзки и в европейски енергийни проекти. Германия информира редовно Комисията за изпълнението на този ангажимент.

#### Член 10

Адресат на настоящото решение е Федерална република Германия.

Съставено в Брюксел на 25 ноември 2014 година.

За Комисията  
Margrethe VESTAGER  
Член на Комисията

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

**АНГАЖИМЕНТ, ПРЕДСТАВЕН ОТ ГЕРМАНИЯ НА 7 ЮЛИ 2014 Г.**

„Проблем съгласно членове 110/30 за съществуващи инсталации и Grünstromprivileg (EEG 2012)

По отношение на EEG 2012 може да се представи общо решение на Grünstromprivileg и проблема съгласно членове 30/110. Решението представлява реинвестиране в междусистемни връзки или сходни европейски енергийни проекти на изчисления размер на предполагаемата дискриминация. Реинвестирането може да се извърши паралелно с напредъка по съответния проект. Въз основа на стойностите, съобщени от Германия, реинвестирането следва да възлиза на 50 млн. EUR за периода януари 2012 г. — юли 2014 г. Трябва да се подчертае отново, че Германия предлага да поеме този ангажимент, като запазва своята правна позиция (липса на дискриминация).“

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ II

## АНГАЖИМЕНТ, ПРЕДСТАВЕН ОТ ГЕРМАНИЯ НА 4 ЮЛИ 2014 Г.

„Die Rückforderung bezogen auf ein Unternehmen ergibt sich aus der Differenz der entsprechenden EEG-Kosten nach Umwelt- und Energiebeihilfeleitlinien (EEAG) und der nach EEG 2012 bemessenen EEG-Kosten. Dabei begrenzt der Anpassungsplan die nach EEAG zu leistende Zahlung auf max. 125 % (für 2013) bzw. max. 150 % (für 2014) der nach EEG 2012 für 2013 geleisteten EEG-Zahlung (vgl. folgende schematische Darstellung). Negative Rückforderungsbeträge werden nicht berücksichtigt.

Schematische Darstellung der Berechnung

$$\text{Rückforderung}_{2013} = \text{Z(Anpassplan)}_{2013} - \text{Z(EEG2012)}_{2013}$$

$$\text{Mit: } \text{Z(Anpassplan)}_{2013} = \text{Minimum von Z(EEAG) und } 125 \% \times \text{Z(EEG2012)}_{2013}$$

Rückforderung<sub>2013</sub>: Rückforderung für das Jahr 2013

Z(Anpassplan)<sub>2013</sub>: Zahlung gemäß Anpassungsplan für 2013

Z(EEAG)<sub>2013</sub>: Zahlung gemäß EEAG für 2013

Z(EEG2012)<sub>2013</sub>: Für 2013 nach EEG2012 tatsächlich geleistete EEG-Zahlung

Aufgrund der Dringlichkeit einerseits und zur Begrenzung des ohnehin als sehr hoch einzuschätzenden administrativen Aufwandes andererseits ist es nötig, für die Berechnung der unternehmensbezogenen Rückforderungsbeträge ausschließlich auf dem BAFA schon vorliegende Zahlen zurückzugreifen. (\*) Daher werden die spezifischen Unternehmensdaten (Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen, Strombezugsmenge, Stromkosten) der Anträge für 2013 bzw. 2014 verwendet („Bescheidaten“), die sich auf das entsprechende Nachweisjahr beziehen (maßgebendes Geschäftsjahr des Unternehmens in 2011 (Voraussetzungsjahr) für Begrenzung in 2013 (Begrenzungsjahr); maßgebendes Geschäftsjahr des Unternehmens in 2012 für Begrenzung in 2014). Demzufolge wird für die Berechnung u. a. jeweils die spezifische Bruttowertschöpfung zu Marktpreisen verwendet, da die Daten für die Bruttowertschöpfung zu Faktorkosten nicht vorliegen. Weiterhin erfordert diese Vorgehensweise, dass der gesamte Berechnungsvergleich auf der angemeldeten Strombezugsmenge im Voraussetzungsjahr beruht, die von der in dem betreffenden Begrenzungsjahr tatsächlich verbrauchten Strommenge abweicht.

#### Jahresbezug der verwendeten Werte:

	Bescheid für 2013	Bescheid für 2014
Bruttowertschöpfung (zu Marktpreisen)	2011	2012
Strommenge	2011	2012
Stromkosten	2011	2012“

(\*) Оригинална бележка под линия: „Die unternehmensbezogenen Daten des Jahres 2013 liegen dem BAFA nicht vor. Unternehmensbezogene Daten des Jahres 2014 existieren naturgemäß noch nicht.“

**Превод**

„Възстановяването [подлежащата на възстановяване сума] по отношение на дадено предприятие представлява разликата между съответните разходи по EEG, определени въз основа на Насоките относно държавната помощ за опазване на околната среда и за енергетика за периода 2014—2020 г. („Насоки от 2014 г.“), и разходите по EEG, определени въз основа на Закона EEG от 2012 г. В това отношение планът за приспособяване ограничава плащането, което трябва да бъде извършено въз основа на Насоките от 2014 г., до максимум 125 % (за 2013 г.) и максимум 150 % (за 2014 г.) от плащането, извършено за 2013 г. съгласно Закона EEG от 2012 г. (вж. диаграмата). Не се вземат предвид отрицателни суми за възстановяване.

Диаграма: метод за изчисляване на възстановяването

$$\text{Възстановяване}_{2013} = \text{P(план за приспособяване)}_{2013} - \text{P(EEG 2012)}_{2013}$$

$$\text{P(план за приспособяване)}_{2013} = \text{Минимум по P(EEAG) и } 125 \% \times \text{P(EEG 2012)}_{2013}$$

Възстановяване<sub>2013</sub>: възстановяване за 2013 г.

P(план за приспособяване)<sub>2013</sub>: дължимо плащане за 2013 г. съгласно плана за приспособяване

P(EEAG)<sub>2013</sub>: дължимо плащане за 2013 г. съгласно Насоките от 2014 г.

P(EEG 2012)<sub>2013</sub>: действително извършено плащане за 2013 г. въз основа на Закона EEG от 2012 г.

С оглед спешно привеждане в действие и с цел да се намалят административните усилия, които се оценяват като много големи, сумите за възстановяване от предприятията трябва да се изчисляват единствено въз основа на данните, с които BAFA вече разполага (\*). Следователно ще се използват специфични за дружествата данни (относно брутната добавена стойност по пазарни цени, потребление на електроенергия и разходи за електроенергия) които са били представени в заявленията на предприятията за 2013 и 2014 г., но отговарят на годината, за която трябва да се представят доказателства (т.е. финансовата 2011 година за намаление, предоставено през 2013 г., и финансовата 2012 година за намаление, предоставено през 2014 г.). В съответствие с това изчислението се основава на брутната добавена стойност по пазарни цени, тъй като не са налични данни относно брутната добавена стойност по факторни разходи. Освен това изчислението чрез съпоставяне трябва да се основава на данните за потребление на електроенергия, които са били представени в заявленията и отговарят на годината, за която трябва да се представят доказателства. Тези данни за потреблението на електроенергия са различни от данните за действително потребената електроенергия в годината, за която е предоставено намалението.

**Референтни години на използваните стойности:**

	Решение на BAFA за 2013 г.	Решение на BAFA за 2014 г.
Брутна добавена стойност по пазарни цени	2011 г.	2012 г.
Потребена електроенергия	2011 г.	2012 г.
Разходи за електроенергия	2011 г.	2012 г.“

(\* ) Оригинална бележка под линия: „BAFA не разполага със специфични данни за дружествата за 2013 г. Все още не съществуват специфични данни за дружествата за 2014 г.“

## ПРИЛОЖЕНИЕ III

## МЕТОД ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

1. Възстановяването обхваща единствено намаленията на допълнителната такса по EEG, предоставени за 2013 и 2014 г. („съответните години“).

2. Подлежащата на възстановяване сума се равнява за всяка от съответните години на разликата между съвместимата сума за тази година, определена съгласно точки 5—8, и размера на действително платената от получателя допълнителна такса по EEG за съответната година, определен съгласно точки 3 и 4.

*Размер на действително платената от получателя допълнителна такса по EEG за съответната година*

3. Размерът на действително платената от получателя допълнителна такса по EEG за съответната година се получава, като намалената допълнителна такса за тази година се приложи към потребената от получателя електроенергия за същата година.

4. Чрез дерогация от точка 3 като първа стъпка Германия може да използва потребената електроенергия, посочена в заявлението на получателя за съответната година, за да изчисли предварителна сума за възстановяване. В такъв случай предварителната сума за възстановяване подлежи на незабавно възстановяване и като втора стъпка Германия определя крайната сума за възстановяване въз основа на данни за действителното потребление и предприема необходимите стъпки, за да гарантира възстановяване или изплащане въз основа на тази крайна сума („механизъм за приспособяване“).

*Съвместима сума*

5. Ако получателят принадлежи към сектор, изброен в приложение 3 към Насоките от 2014 г. (точка 185 от Насоките от 2014 г.), или ако получателят има интензивност на електроенергията от поне 20 % и принадлежи към сектор с интензивност на търговията от най-малко 4 % на равнището на Съюза, дори ако не е част от секторите, изброени в приложение 3 към Насоките от 2014 г. (точка 186 от Насоките от 2014 г.), получателят е допустим за помощта под формата на намаления на финансирането на подкрепа за електроенергия от възобновяеми източници. За прилагането на точка 186 от Насоките от 2014 г. могат да се използват данните, представени в заявлението за съответната година.

6. Ако получателят е допустим въз основа на точка 5, съвместимата сума се равнява на 15 % от допълнителната такса по EEG без намаление (точка 188 от Насоките от 2014 г.). При все това съвместимата сума може да бъде ограничена на равнище предприятия на 4 % от брутната добавена стойност на съответното предприятие. Освен това за предприятия с интензивност на електроенергията от поне 20 % съвместимата сума може да бъде ограничена на 0,5 % от брутната добавена стойност на съответното предприятие (точка 189 от Насоките от 2014 г.). За прилагането на точка 189 от Насоките от 2014 г. могат да се използват данните, представени в заявлението за съответната година.

7. Ако получателят не е допустим въз основа на точка 5, съвместимата сума се равнява на 20 % от допълнителната такса по EEG без намаление (точка 197 от Насоките от 2014 г.).

8. Ако съвместимата сума за която и да е от съответните години, определена въз основа на точки 6 и 7, е по-голяма от размера на действително платената от получателя допълнителна такса по EEG за съответната година, съвместимата сума се ограничава както следва:

а) за 2013 г. съвместимата сума не надхвърля 125 % от размера на действително платената от получателя допълнителна такса по EEG за 2013 г. (т.е. същата година).

б) за 2014 г. съвместимата сума не надхвърля 150 % от размера на действително платената от получателя допълнителна такса по EEG за 2013 г. (т.е. предходната година).

**РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1586 НА КОМИСИЯТА****от 26 февруари 2015 г.****относно мярка SA.35388 (13/C) (ex 13/NN и ex 12/N) — Полша — Изграждане на летище  
Гдиня—Косаково**

(нотифицирано под номер C(2015) 1281)

(само текстът на полски 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, алинея първа от него,

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

като призова заинтересованите страни да представят своите мнения съгласно посочените по-горе разпоредби <sup>(1)</sup>,

като има предвид, че:

**1. ПРОЦЕДУРА****1.1. Производство пред Комисията**

- (1) С писмо от 7 септември 2012 г. Полша уведоми Комисията, от съображения за правна сигурност, за планове за финансиране на преобразуването на военно летище в близост до Гдиня в северна Полша в гражданско летище. Мярката е регистрирана под № SA.35388.
- (2) С писма от 7 ноември 2012 г. и 6 февруари 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация за мярката, предмет на уведомлението. На 7 декември 2012 г. и на 15 март 2013 г. Полша предостави допълнителна информация. На 17 април 2013 г. се състои среща между Комисията и Полша. На тази среща Полша потвърждава, че финансирането, предмет на уведомлението, вече е неотменимо отпуснато.
- (3) С писмо от 15 май 2013 г. Комисията информира Полша, че прехвърля делото в регистъра на помощите, за които не е постъпило уведомление, тъй като по-голямата част от финансирането, за което е подадено уведомление до Комисията, вече е била неотменимо отпусната. С писмо от 16 май 2013 г. Полша предостави допълнителна информация.
- (4) С писмо от 2 юли 2013 г. Комисията уведоми Полша за решението си да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) <sup>(2)</sup> (наричано по-нататък „решение за откриване на процедура“) по отношение на отпуснатото финансиране за Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o. o. (наричано по-нататък „Gdynia-Kosakowo Airport Ltd“ или „летищен оператор“) от град Гдиня (наричан по-нататък „Гдиня“) и община Косаково (наричана по-нататък „Косаково“). На 6 август 2013 г. Полша предоставя своите коментари относно решението за откриване на процедура.
- (5) Решението на Комисията за откриване на процедура бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(3)</sup>. Комисията прикани заинтересованите страни да предоставят своите коментари относно въпросната мярка в рамките на един месец след датата на публикуването.

<sup>(1)</sup> ОВ С 243, 23.8.2013 г., стр. 25.

<sup>(2)</sup> Считано от 1 декември 2009 г., членове 87 и 88 от Договора за ЕО стават съответно членове 107 и 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС). Двете групи от разпоредби по същество са идентични. За целите на настоящото решение позоваванията на членове 107 и 108 от ДФЕС следва да се разбират като позовавания на членове 87 и 88 от Договора за ЕО, когато е уместно. Освен това ДФЕС въвежда някои терминологични промени, като например замяната на „Общност“ със „Съюз“ и на „общ пазар“ с „вътрешен пазар“. Терминологията от ДФЕС ще се използва навсякъде в настоящото решение.

<sup>(3)</sup> Решението по дело C(2013) 4045 final, за което Полша е уведомена, беше публикувано в резюме в ОВ С 243, 23.8.2013 г., стр. 25.

- (6) Комисията не получи коментари от заинтересованите страни. Полша бе уведомена за това с писмо от 9 октомври 2013 г.
- (7) С писмо от 30 октомври 2013 г. Комисията поиска допълнителна информация. Полша предостави допълнителна информация с писма от 4 и от 15 ноември 2013 г. На 26 ноември 2013 г. се състоя среща между Комисията и Полша. Полша предостави допълнителна информация с писма от 3 декември 2013 г. и 2 януари 2014 г.
- (8) На 11 февруари 2014 г. Комисията прие Решение 2014/883/ЕС<sup>(4)</sup>, постановяващо, че държавната помощ, която Полша незаконно е предоставила на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, и държавната помощ, която Полша е планирала да предостави на този летищен оператор, са несъвместими с вътрешния пазар. Решението постановява Полша да изиска от Gdynia-Kosakowo Airport Ltd да възстанови вече предоставената помощ.

### 1.2. Производство пред Общия съд и процес на възстановяване

- (9) На 9 април 2014 г. Косаково, след което на 16 април 2014 г. Гдиня и летищният оператор, обжалваха Решение 2014/883/ЕС пред Общия съд, изисквайки неговата отмяна<sup>(5)</sup>. Жалбоподателите заявиха, *inter alia*, че Комисията погрешно е включила в подлежащата на възстановяване сума разходи за дейности, попадащи в обхвата на публичната политика.
- (10) На 8 и 9 април 2014 г. съответно Гдиня, заедно с летищния оператор, и Косаково поискаха временни мерки по тези дела.
- (11) На 7 май 2014 г. Окръжен съд Гданск—Север издаде решение, с което обявява Gdynia-Kosakowo Airport Ltd в несъстоятелност и постановява неговата ликвидация. Всички кредитори бяха поканени да предявят своите иски в рамките на срок от три месеца. На 5 юни 2014 г. Косаково подаде иск за 6,28 милиона полски злоти (около 1,57 милиона евро), плюс лихвите. На 22 август 2014 г. Гдиня подаде иск за 85,44 милиона полски злоти (около 21,36 милиона евро) плюс лихвите.
- (12) Исканията за временни мерки бяха отхвърлени с определения на председателя на Общия съд от 20 август 2014 г.<sup>(6)</sup> По-специално, председателят на Общия съд констатира, че Решение 2014/883/ЕС не може да се счита за решаващата причина за вреда вследствие на несъстоятелността на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, предвид факта, че самото дружество е подало искане за обявяване в несъстоятелност много преди полските органи да приемат задължителни мерки за изпълнение на решението на Комисията.
- (13) На 15 октомври 2014 г. Полша се намеси по двете основни дела, пледирайки, че Решение 2014/883/ЕС трябва да бъде отменено, що се отнася до възстановяването на финансовите ресурси, разпределени на летищния оператор и използвани за финансиране на дейности, попадащи в обхвата на публичната политика, както е описано в точка 3.1.1 от решението за откриване на процедура.
- (14) Според предоставена от Полша информация в рамките на продължаващото производството по несъстоятелност, включващо ликвидацията на активите на дружеството, летище Гдиня—Косаково се управлява от синдик<sup>(7)</sup>.

### 1.3. Отмяна

- (15) В хода на производството пред Общия съд стана ясно, че помощта, която Решение 2014/883/ЕС обявява за несъвместима с вътрешния пазар, включва определени инвестиции, които не представляват държавна помощ съгласно решението за откриване на процедура.

<sup>(4)</sup> Решение 2014/883/ЕС на Комисията от 11 февруари 2014 г. относно мярка SA.35388 (13/C) (ex 13/NN и ex 12/N) — Полша — Изграждане на летище Гдиня—Косаково (ОВ L 357, 12.12.2014 г., стр. 51).

<sup>(5)</sup> Тези жалби бяха заведени съответно като дело T-215/14 и дело T-217/14.

<sup>(6)</sup> Определение на председателя на Общия съд по дело T-215/14 R Gmina Miasto Gdynia и Port Lotniczy Gdynia Kosakowo/Комисия, (EU:T:2014:733); Определение на председателя на Общия съд по дело T-217/14 R Gmina Kosakowo/Комисия, непубликувано.

<sup>(7)</sup> Писма от председателя на Службата за конкуренция и защита на потребителите от 30.6.2014 г. и 8.1.2015 г.



- (16) На практика в съображение 25 от решението за откриване на процедура Комисията стигна до заключението, че инвестициите в сгради и оборудване за нуждите на противопожарните служби, митниците, летищната охрана, полицията и граничната охрана попадат в обхвата на публичната политика, поради което не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Следователно официалната процедура по разследване не е свързана с тази инвестиция.
- (17) В Решение 2014/883/ЕС обаче Комисията констатира, че полското законодателство задължава летищните оператори да финансират такива инвестиции със собствени ресурси. В този смисъл един частен пазарен оператор би отчел тези разходи, когато взема решение дали да инвестира в летището (както е направено в представените от Полша проучвания), и публичното финансиране на тази инвестиция би могло да представлява държавна помощ.
- (18) Имайки предвид, че решението за откриване на процедура констатира, че инвестициите в сгради и оборудване за нуждите на противопожарните служби, митниците, летищната охрана, полицията и граничната охрана не представляват държавна помощ, Комисията счита, че не трябва да поставя под съмнение това заключение при издаването на окончателното си решение относно мярката. Поради това Решение 2014/883/ЕС трябва да бъде отменено и заменено от настоящото решение. Тъй като всички необходими елементи за оценка на мярката са налични в досието, не съществува необходимост официалната процедура по разследване да бъде възобновена.

## 2. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ И ОСНОВАНИЯ ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРАТА

### 2.1. Контекст на разследването

- (19) Целото се отнася за финансирането на ново гражданско летище в Померания (Поморска провинция) на границата между град Гдиня и община Косаково, на разстояние 25 км от летище Гданск<sup>(8)</sup>. Новото летище се управлява от Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Операторът на летището е изцяло собственост на общините Гдиня и Косаково.
- (20) Целта на инвестиционния проект е да създаде второ летище в Померания, като се използва инфраструктурата на военно летище, разположено в Косаково<sup>(9)</sup>. Новото летище ще обслужва основно трафик в рамките на общата авиация (напр. частни реактивни самолети, безмоторни самолети/леки спортни въздухоплавателни средства), нискотарифни превозвачи (наричани по-нататък „НТП“) и чартърни полети. Към момента на уведомяването се очаква летището да започне дейност в началото на 2014 г. Доклад на PricewaterhouseCoopers (наричано по-нататък „PWC“) от 2012 г. предоставя следните прогнози за пътническия трафик през първите години от дейността: около [...] през 2014 г., [...] през 2017 г., [...] през 2020 г. и около [...] през 2028 г.
- (21) Проектът води началото си от април 2005 г., когато различни регионални органи, Министерството на отбраната и представители на летище Гданск<sup>(10)</sup> подписват писмо за намерения за създаване на ново летище в Померания, като се използва инфраструктурата на военното летище в Косаково.
- (22) Това писмо предвижда управлението на бъдещото летище Гдиня—Косаково да се възложи на летище Гданск. Решението е одобрено от министъра на транспорта и министъра на националната отбрана през август 2006 г.

<sup>(8)</sup> В зависимост от избрания маршрут разстоянието с автомобил между летищата Гдиня и Гданск е 26—29 км; източник: Google maps, Bing maps. Летище Гданск е собственост и се управлява от Gdansk Lech Wałęsa Airport Ltd, дружество, учредено от публични субекти. Дяловият капитал на дружеството е разпределен по следния начин: град Гданск (32 %), Поморска провинция (32 %), Държавно предприятие „Полски летища“ (31 %), град Сопот (3 %) и град Гдиня (2 %). Летище Лех Валенса, Гданск (наричано по-нататък „летище Гданск“) е третото най-голямо летище в Полша. През 2012 г. то е обслужило 2,9 млн. пътници (2,7 млн. по редовни въздушни линии и 0,2 млн. по чартърни полети).

Следните осем авиокомпании предлагат редовни въздухоплавателни услуги от летище Гданск (към януари 2014 г.): Wizzair (22 дестинации), Ryanair (7 дестинации), EuroLOT (4 дестинации), LOT (2 дестинации), Lufthansa (2 дестинации), SAS (2 дестинации), Air Berlin (1 дестинация), Norwegian (1 дестинация). След откриването на нов терминал през месец май 2012 г. летище Гданск има капацитет да обслужва 5 млн. пътници годишно. Съгласно предоставена от Полша информация разширяването на терминала (планирано за 2013—2015 г.) ще увеличи капацитета на летището до 7 млн. пътници. Инвестицията в летище Гданск също е финансирана чрез използване на държавна помощ (вж. Решение на Комисията от 2008 г. по дело за държавна помощ № 153/08 — 1,7 млн. евро (ОВ С 46, 25.2.2009 г., стр. 7); Решение на Комисията от 2009 г. по дело за държавна помощ № 472/08, в резултат на което Полша е отпуснала около 33 млн. евро за летище Гданск (ОВ С 79, 2.4.2009 г., стр. 2).

<sup>(9)</sup> Съществуващият военен аеродром Гдиня—Оксивие се намира на границата между град Гдиня и община Косаково.

<sup>(10)</sup> Споразумението е подписано от органите на Померания, градовете Гданск, Гдиня и Сопот, община Косаково и представители на полското правителство (войводата на Померания, Министерство на националната отбрана и Министерство на транспорта) и летище Гданск.

- (23) През юли 2007 г. местните органи в Гдиня и Косаково основават дружество с наименование Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. През декември 2009 г. Гдиня и Косаково получават одобрение от Министерството на транспорта Gdynia-Kosakowo Airport Ltd да отговаря в бъдеще за новото летище.
- (24) На 10 юли 2008 г. полският парламент приема изменение <sup>(11)</sup> на Закона от 30 май 1996 г. за управлението на определени активи на държавната хазна и за Агенцията за военното имущество (наричан по-нататък „Закон от 30 май 1996 г. с неговите изменения“), което позволява преобразуването на военни летища в граждански.
- (25) На 24 декември 2008 г. полското правителство приема акт за изпълнение към Закона от 30 май 1996 г. с неговите изменения (наричан по-нататък „акт за изпълнение“), съдържащ списъка на военни летища или на части от тях, които могат да бъдат използвани за изграждане или разширяване на граждански летища. Актът за изпълнение посочва военното летище Гдиня — Косаково (по-специално части от него) сред военните летища, които могат, съгласно Закона от 30 май 1996 г. с неговите изменения, да бъдат отдадени под наем на местен орган за период от най-малко 30 години с единствена цел изграждане или разширяване на гражданско летище. В Закона от 30 май 1996 г. с неговите изменения се посочва, че местен орган може, ако реши да не изгражда летище самостоятелно, да отдаде от своя страна под аренда или под наем наетото имущество за период от най-малко 30 години на субект, изграждащ или управляващ гражданско летище.
- (26) По силата на Закона от 30 май 1996 г. и неговите изменения и на акта за изпълнение на 9 септември 2010 г. управителят на Поморска провинция, в качеството си на представител на държавната хазна, сключва с Косаково договор за наем за срок от 30 години (от 9 септември 2010 г. до 9 септември 2040 г.) на терена с площ от 253 хектара, върху който е разположено военното летище. По силата на договора за наем Косаково се задължава да прехвърли 30 % от наема на Фонда за модернизация на въоръжените сили <sup>(12)</sup>.
- (27) На 11 март 2011 г. Косаково отдава под аренда земята за срок от 30 години (до 9 септември 2040 г.) на летищния оператор Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Договорът за отдаване под аренда регламентира правата и задълженията на страните и сумата на наема, който летищният оператор трябва да заплаща на Косаково.
- (28) С друго споразумение, подписано на 11 март 2011 г., акционерите (Гдиня и Косаково) определят финансовите условия за инвестицията за изграждане на гражданско летище. В това споразумение Гдиня се ангажира да инжектира общо 59 милиона полски злоти за периода 2011—2013 г. От своя страна Косаково се ангажира да предостави непарична вноска под формата на замяна на дълг срещу собствен капитал за периода 2011—2040 г.
- (29) В допълнение към това, на 7 март 2011 г. е подписано оперативно споразумение с военните, използващи летището, с цел определяне на правила за съвместното използване на летището и неговата инфраструктура от страна на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd и военните, използващи летището <sup>(13)</sup>.

#### *Инвестиционен проект <sup>(14)</sup>*

- (30) Тъй като съществуващото военно летище Гдиня—Косаково (Гдиня—Оксивие) първоначално е било използвано изключително за военни цели, операторът на новото летище може да използва съществуващата инфраструктура (като например писта от 2 500 метра, писти за рулиране, перон, навигационно оборудване и др.). Общите инвестиционни разходи за проекта за преобразуване се оценяват на 164,9 млн. полски злоти (41,2 млн. евро <sup>(15)</sup>) в номинално изражение и на 148,4 млн. полски злоти (37,1 млн. евро) в реално изражение. Таблица 1 предоставя преглед на постепенното разработване на летището, което е разделено на четири фази. Според Полша общите инвестиционни разходи включват също инвестиция, свързана с извършването на задачи, които попадат в сферата на публичната политика <sup>(16)</sup>, възлизащи на около [...] млн. полски злоти ([...] млн. евро) общо (за четирите фази).

<sup>(11)</sup> Държавен вестник от 2008 г., № 144, т. 901 (Dz. U. № 144, poz. 901).

<sup>(12)</sup> Чрез тази клауза се прилага член 4з, параграф 2 от Закона от 30 май 1996 г. с неговите изменения.

<sup>(13)</sup> Оперативното споразумение посочва, че споделянето на оперативните разходи ще се регулира от отделно споразумение (параграф 5, точка 5), докато споделянето на инвестиционните разходи и разходите за реновация ще са обект на отделни споразумения, сключвани от двете страни преди всяка нова инвестиция или реновация (параграф 9, точка 7).

<sup>(14)</sup> Представените в тази част инвестиционни разходи съответстват на инвестиционния проект, представен в подаденото от Полша уведомление на 7.9.2012 г., и на проучването относно ПИУПИ от 2012 г., приложено към уведомлението.

<sup>(15)</sup> Използваният обменен курс за целите на настоящото решение е 1 EUR = 4 PLN, който отговаря на средния седмичен обменен курс за 2010 г. Източник: Евростат.

<sup>(16)</sup> Според Полша инвестицията, попадаща в обхвата на публичната политика, включва сгради и оборудване за противопожарни служби, митнически служби, летищна охрана, полиция и гранична охрана, ограда по периметъра на летището с видео наблюдение и др.

Таблица 1

## Общи номинални инвестиционни разходи за летище Гдиня — Косаково през 2007—2030 г.

Инвестиционен проект	Разходи в млн. PLN	Разходи в млн. EUR
Фаза I: 2007 – 2011 г.	[...]	[...]
Подготвителни работи (напр. разчистване на терена, премахване на стари сгради и дървета) и предпроектни проучвания, планиране		
Фаза II: 2012 – 2013 г.	[...]	[...]
— Терминал (който да бъде завършен през юни 2013 г. и първоначално използван за обща авиация) — Сграда за летищната администрация и противопожарната служба — Реновиране на перона, — Енергийна инфраструктура, навигационни светлини и летищна ограда — Летищна поддръжка и оборудване за сигурност — Адаптиране на навигационното оборудване — Пътища за достъп, бензиностанция и паркинг за автомобили		
Фаза III: 2014 – 2019 г.	[...]	[...]
— Инвестиции, необходими за обслужване на по-големи самолети (напр. Boeing 737 или Airbus A320), като например удължаване на пистата за рулиране, перон и летищно оборудване — Други инвестиции, свързани с пътнически услуги (напр. разширяване на паркинга за		
Фаза III: 2020 – 2030 г.	[...]	[...]
— Разширяване на терминала — Разширяване на сградата на летищната администрация и на противопожарната служба — Разширяване на перони, писти за рулиране и паркинги за автомобили		
Ощи инвестиионни разходи	164,90	41,02

Източник: информация, предоставена от Полша.

## Финансиране на инвестиционния проект

- (31) Инвестиционният проект се финансира чрез капиталови инжекции от публичните акционери (т.е. Гдиня и Косаково). Капиталовите инжекции имат за цел да обхванат както инвестиционните разходи, така и оперативните разходи на летището по време на първоначалната фаза от неговата експлоатация (т.е. периода до края на 2019 г.). Публичните акционери очакват летищният оператор да започне да генерира печалба и по този начин да бъде в състояние да финансира всички свои дейности чрез собствени приходи през 2020 г.
- (32) Преди Комисията да бъде уведомена за проекта (т.е. преди 7 септември 2012 г.) публичните акционери в Gdynia-Kosakowo Airport Ltd се споразумяват да предоставят общо около 207,48 млн. полски злоти<sup>(17)</sup> (около 51,87 млн. евро) за целите на изпълнението на инвестиционния проект и покриването на загубите на летището в ранните години от неговата експлоатация. От Гдиня се е очаквало да предостави 142,48 млн. полски злоти (около

<sup>(17)</sup> В номинално изражение.

35,62 млн. евро) в брой през периода 2007—2019 г. Косаково е предоставила парична вноса от 0,1 млн. полски злоти (25 000 EUR) при учредяването на дружеството. През периода 2011—2040 г. от Косаково също се е очаквало да направи непарична вноса от 64,9 млн. полски злоти (около 16,2 млн. евро) чрез замяна на част от годишната аренда, платима от летище Гдиня по силата на договора за аренда, за акции в летището (вж. таблица 2).

Таблица 2

**Финансиране на инвестиционния проект чрез увеличаване на капитала**

	млн. PLN	млн. EUR
Преди 18 юни 2012 г.		
Парични капиталови инжекции от Гдиня	60,73	15,18
Парични капиталови инжекции от Косаково	0,10	0,03
Замяна на дълг срещу собствен капитал от Косаково	3,98	1,00
Общи вноски преди 18 юни 2012 г.	64,81	16,20
Предвидени за периода след 18 юни 2012 г.		
Парични капиталови инжекции от Гдиня:	81,75	20,44
от които:		
през 2013:	29,90	7,48
през 2014:	[...]	[...]
през 2015:	[...]	[...]
през 2016:	[...]	[...]
през 2017:	[...]	[...]
през 2018:	[...]	[...]
през 2019:	[...]	[...]
Замяна на дълг срещу собствен капитал от Косаково:	60,92	15,23
от която:		
през 2013—2039 г. (27* [...] PLN)	[...]	[...]
през 2040 г.	[...]	[...]
Общо предвидени вноски за периода след 18 юни 2012 г.	142,67	35,67
Общо предвиден капитал на Gdynia-Kosakowo airport Ltd	207,48	51,87

Източник: въз основа на информация, предоставена от Полша.

**2.2. Основания за откриване на официалната процедура по разследване и за първоначалната оценка****2.2.1. Заключение**

(33) Решението за откриване на процедура е поставило следните въпроси:

— Първо, дали публичното финансиране на инвестиционния проект съответства на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика (наричан по-нататък „ПИУПИ“), по-специално по отношение на (i) своевременното прилагане на ПИУПИ, методологията за прилагане на ПИУПИ и (ii) дали анализът на ПИУПИ, извършен от полските органи, сочи положителна нетна настояща стойност (наричана по-нататък „NPV“) <sup>(18)</sup>, се основава на реалистични и достоверни допускания;

<sup>(18)</sup> Нетната настояща стойност показва дали възвръщаемостта от даден проект надвишава (алтернативната) цена на капитала. Един проект се счита за икономически жизнеспособна инвестиция, ако генерира положителна NPV. Инвестиции, които генерират по-ниска възвръщаемост от (алтернативната) цена на капитала, не са икономически жизнеспособни. (Алтернативната) цена на капитала се изразява чрез нормата на дисконтиране.

— Второ, дали оперативната и инвестиционната помощ за летище Гдиня могат да се сметат за съвместими с вътрешния пазар.

### 2.2.2. Прилагане на ПИУПИ

- (34) По отношение на първия въпрос, Комисията е изразила съмнения дали проучването относно ПИУПИ, проведено през 2012 г., т.е. след като публичните акционери са взели неотменимо решение за финансиране на преобразуването на летището, може да се използва за целите на преценката за наличието на държавна помощ. Поради това Комисията е изразила съмнения дали съпоставителният сценарий, в който се предполага, че инвестицията приключва през 2012 г., е уместен.
- (35) Предвид факта, че летище Гдиня ще прилага подобен бизнес модел (насочен основно към НТП, чартърни полети и обща авиация) като този на съществуващото летище Гданск, което все още притежава резервен капацитет и има планове за допълнително разширяване, и което се намира само на разстояние от 25 км, Комисията е изразила съмнения дали прогнозата за приходите на летище Гдиня се основава на реалистични предположения, по-специално по отношение на размера на летищните такси и обема на очаквания пътнически трафик. По-специално Комисията е отбелязала, че бизнес планът за летище Гдиня предвижда по-висока пътническа такса (след приспадането на съответните отстъпки/намаления) от прилаганата на летище Гданск и други сравними регионални летища в Полша.
- (36) Комисията е изразила също така съмнения дали бизнес планът е взел под внимание всички планирани стимули (като например маркетингова подкрепа, отстъпки или всякакви други стимули за развитие на въздушните линии и др.), предоставяни директно от летище Гдиня, неговите акционери или други регионални органи с цел поощряване на авиокомпаниите да откриват нови въздушни линии, обслужвани от летището.
- (37) Тъй като темпът на растеж на предприятията обикновено не превишава този на икономиката, в условията на която те функционират (т.е. от гледна точка на ръста на БВП), Комисията е изразила съмнения дали темпът на нарастване на оборота от [...], използван за изчисляване на крайната стойност, е подходящ<sup>(19)</sup>. Това съмнение оказва пряко влияние върху оценката на рентабилността на инвестиционния проект, тъй като стойността на собствения капитал на новото летище става положителна единствено спрямо крайната стойност на проекта през 2040 г. (кумулятивните дисконтирани парични потоци за прогнозния период 2010—2040 г. са отрицателни).
- (38) Поради това Комисията е счела, че публичното финансиране за инвестиционния проект поражда избирателни икономически ползи за оператора на летище Гдиня. Също така публичното финансиране е предоставено чрез държавни ресурси и е вменяемо на държавата. Освен това то нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и търговията между държавите членки. Тъй като са изпълнени всички кумулативни критерии по отношение на понятието за помощ, Комисията е счела, че публичното финансиране представлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

### 2.2.3. Съвместимост на помощта

- (39) Що се отнася до втория въпрос, Комисията е изразила съмнения дали инвестиционната и оперативната помощ за летищния оператор могат да се сметат за съвместими с вътрешния пазар.
- (40) По отношение на инвестиционната помощ Комисията е изразила съмнения дали са спазени всички критерии за съвместимост по отношение на инвестиционна помощ за летища<sup>(20)</sup>, заложи в Насоките за въздухоплаването от 2005 г. По-специално Комисията е изразила съмнения дали въпросната инвестиция съответства на ясно определена цел от общ интерес, дали инфраструктурата е необходима и пропорционална и дали тя предлага задоволителни средносрочни перспективи за използване. Освен това Комисията е изразила съмнения дали въздействието върху развитието на търговията е съвместимо с общия интерес.

<sup>(19)</sup> Крайната стойност е настоящата стойност на всички парични потоци, генерирани след края на прогнозния период. Това предполага безсрочен проект и предварително определен темп на растеж (в този случай — въз основа на стойността на собствения капитал на летищния оператор през последната година съгласно представения бизнес план).

<sup>(20)</sup> Съобщение на Комисията — Насоки на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпаниите, опериращи на регионални летища (ОВ С 312, 9.12.2005 г., стр. 1).

- (41) По отношение на оперативната помощ под формата на финансиране на оперативните загуби на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd през първите години от дейността, Комисията е изразила съмнения дали такава помощ отговаря на изискванията за дерогацията, предвидена в член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС. По-специално Комисията е изразила съмнения дали оперативната помощ може да се счита за съвместима с Насоките за национална регионална помощ за 2007—2013 г. <sup>(21)</sup> (наричани по-нататък „НРП“).

### 3. КОМЕНТАРИ НА ПОЛША

#### 3.1. Прилагане на ПИУПИ и наличие на помощ

- (42) Полша поддържа своята позиция, че публичното финансиране на инвестицията в летище Гдиня съответства на принципа на инвеститора в условията на пазарна икономика (ПИУПИ) и следователно не представлява държавна помощ. В тази връзка Полша се позовава на проучванията относно ПИУПИ, проведени във връзка с инвестицията в периода 2010—2012 г. Полша заявява, че всички проучвания относно ПИУПИ сочат положителна нетна настояща стойност и вътрешна норма на възвращаемост <sup>(22)</sup> (наричана по-нататък „IRR“), по-висока от цената на капитала.

##### 3.1.1. Процес на вземане на решения и методологична обосновааност на проучването относно ПИУПИ

- (43) Полша обяснява, че дискусиите и работата по преобразуването на военното летище Гдиня/Косаково в гражданско летище са започнали още през 2005 г. Тогава участват и други партньори (като например летище Гданск). Полша обяснява също така, че през 2007 г. Гдиня и Косаково учредяват дружеството Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, което оттогава отговаря за инвестициите.
- (44) В хода на производството Полша е предоставила три проучвания относно ПИУПИ, проведени от PWC. Първото проучване относно ПИУПИ (от 16 юли 2010 г., наричано по-нататък „проучване относно ПИУПИ от 2010 г.“) е проведено през юли 2010 г. Впоследствие PWC извършва две актуализации на ПИУПИ: първата през май 2011 г. (от 13 май 2011 г., наричана по-нататък „проучване относно ПИУПИ от 2011 г.“) и втората през юли 2012 г. (от 13 юли 2012 г., наричана по-нататък „проучване относно ПИУПИ от 2012 г.“). Тези актуализации включват нови прогнози за пътническия трафик, промени в обхвата на проекта, промени в инвестиционните параметри и промени в методологията и основните изходни данни за изчисляването на NPV (като например коефициента бета и нормата на дисконтиране). През ноември 2013 г. Полша предоставя допълнителна информация, която сочи, че нови източници на приходи (т.е. продажбата на гориво и предоставянето на навигационни услуги) ще повишат NPV на проекта. Към датата, на която е прието решението за откриване на процедура, Полша е предоставила единствено проучването относно ПИУПИ от 2012 г.
- (45) Полша обяснява също така времевата рамка за проекта на Гдиня и Косаково за инвестиция в летище Гдиня. В тази връзка Полша подчертава, че инвестиционният процес може да бъде разделен на две фази на изпълнение на проекта:
- i. *Първата фаза (2007—2009 г.) обхваща подготвителните работи и предпроектните проучвания за целите на изграждането на новото летище (т.е. фаза 1, както е описана в таблица 1):*
- (46) Полша обяснява, че през първата фаза дружеството, учредено от Гдиня и Косаково, изпълнява подготвителни задачи (напр. изготвяне на генерален план за инвестицията, необходимите документи за получаване на статут на летищен оператор, доклад за въздействието на инвестицията върху околната среда, проектна документация и др.).
- (47) Полша счита, че по време на първата фаза не е осъществена значителна капиталова инвестиция и че публичното финансиране, предоставено на летищния оператор, съответства на правилата за минимална помощ <sup>(23)</sup>. Полша посочва, че капиталовите инжекции в дружеството преди 26 юни 2009 г. възлизат на 1,691 млн. полски злоти (около 423 000 EUR).

<sup>(21)</sup> Насоки за национална регионална помощ за 2007—2013 г. (ОВ С 54, 4.3.2006 г., стр. 13).

<sup>(22)</sup> Вътрешната норма на възвръщаемост на дадена инвестиция е дисконтовият процент, при който нетната настояща стойност е нулева величина. IRR обикновено се сравнява с цената на капитала.

<sup>(23)</sup> Приложимите към този момент правила са заложи в Регламент (ЕО) № 1998/2006 на Комисията от 15 декември 2006 г. за прилагане на членове 87 и 88 от Договора към минималната помощ (ОВ L 379, 28.12.2006 г., стр. 5).

ii. Втората фаза (след 2010 г.) обхваща самото преобразуване на летището (т.е. фази II — IV, както са описани в таблица 1):

- (48) В допълнение Полша обяснява, че първата подготвителна фаза приключва през 2010 г., когато както генералният план <sup>(24)</sup>, така и първото проучване относно ПИУПИ от 2010 г. за летище Гдиня са финализирани. Полша подчертава, че проучването относно ПИУПИ от 2010 г. показва, че инвестицията от двата местни органа ще бъде извършена при пазарни условия (т.е. няма да представлява държавна помощ), увеличавайки дяловия капитал на дружеството до 6.05 млн. полски злоти (около 1,5 млн. евро).
- (49) Проучването относно ПИУПИ от 2010 г. изчислява NPV за инвестиционния проект, използвайки метода на свободния паричен поток на дружеството (FCFF) <sup>(25)</sup>. Тази калкулация на NPV се основава на предположението, че всички капиталови инжекции, предвидени в инвестиционния план, ще бъдат направени с цел изпълнение на инвестиционния проект. Този метод за оценка се използва за изчисляване на паричните потоци на всички притежатели на капитал в дружеството (както притежателите на собствен капитал, така и притежателите на облигации) в прогнозния период. Като следваща стъпка прогнозите за паричните потоци се дисконтират чрез средно претеглената цена на капитала (WACC) <sup>(26)</sup>, за да се получи дисконтираният паричен поток на дружеството (DCF) в прогнозния период. След това крайната стойност се изчислява чрез използване на метода на постоянен растеж (който предполага тенденция на устойчив растеж въз основа на FCFF от последния прогнозен период). NPV се основава на сумата от DCF за прогнозния период и крайната стойност. В този случай, проучването относно ПИУПИ от 2010 г. предоставя оценки за паричните потоци за периода 2010—2040 г., използвайки WACC от [...] % <sup>(27)</sup>. Въз основа на тези изходни данни проучването установява DCF от минус [...] млн. полски злоти ([...] млн. евро) за периода 2010—2040 г. и (дисконтирана) крайна стойност от около [...] млн. полски злоти ([...] млн. евро). По този начин NPV на цялостния проект възлиза на [...] млн. полски злоти (или [...] млн. евро), допускайки че летището постоянно ще генерира устойчива печалба, считано от 2040 г., с годишен темп на растеж от [...] %.
- (50) Същевременно с това Полша добавя, че акционерите, въпреки че проучването относно ПИУПИ показва, че инвестицията не представлява държавна помощ, са започнали изготвянето на уведомление до Комисията, което е трябвало да бъде предоставено единствено от съображения за правна сигурност.
- (51) Полша обяснява, че ново проучване относно ПИУПИ е проведено през май 2011 г. Полша посочва в допълнение, че това проучване относно ПИУПИ е актуализация на проучването относно ПИУПИ от 2010 г., проведено с оглед на напредъка в подготовката и наличието на по-точни данни за инвестиционния план, неговия времеви график и финансиране. Полша обяснява, че в периода между изготвянето на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. и проучването относно ПИУПИ от 2011 г.:
- акционерите са подписали споразумение на 11 март 2011 г., което очертава финансовите условия за инвестицията в изграждането на гражданско летище. В това споразумение Гдиня се ангажира да инжектира общо 59 млн. полски злоти в периода 2011—2013 г. От своя страна Косаково се ангажира да осигури непарична вноска под формата на замяна на дълг срещу собствен капитал (както е описана в таблица 2) в периода 2011—2040 г.,
  - в същия ден, 11 март 2011 г., дружеството, което отговаря за изграждането на летище Гдиня—Косаково, сключва договор с Косаково за аренда на земята (което посочва обхвата на отдадената под аренда земя, условията за извършване на арендните вноски, данъчни въпроси и др.),
  - инвестиционните разходи, включени в инвестиционния план, са определени и актуализирани.
- (52) Полша обяснява, че проучването относно ПИУПИ от 2011 г. също така установява положителна NPV. В допълнение Полша посочва, че публичните акционери на летищния оператор са направили последващи капиталови инжекции на тази основа. Полша изтъква, че собственият капитал на дружеството е увеличен до 33, 801 млн. полски злоти (8,45 млн. евро) през юли 2011 г. и до 64,810 млн. полски злоти (16,20 млн. евро) през април 2013 г.

<sup>(24)</sup> Генералният план за инвестиционния проект е идентифицирал различните мерки, необходими за преобразуването на летището.

<sup>(25)</sup> FCFF се използва за изчисляване на печалбата на фирмата преди лихви и данъци всяка година (ЕВИТ), добавяйки обезценки и амортизации (тъй като те са непарични разходи) и приспадайки инвестиционните потребности, промените в оборотния капитал и данъците (вж. таблица 5 от проучването относно ПИУПИ от 2010 г.).

<sup>(26)</sup> Среднопретеглената цена на капитала (WACC) е цената на финансиране на дружеството, платима в полза на всички негови акционери.

<sup>(27)</sup> Тази стойност се основава на безрискова норма на възвръщаемост от [...] %, премия за кредитен риск от [...] %, ставка на корпоративния данък от 19 %, коефициент бета от [...], пазарна рискова премия от [...] % и капиталова структура от [...] % дълг и [...] % собствен капитал (вж. раздел 4.4 на стр. 21 от проучването относно ПИУПИ от 2010 г.). Комисията отбелязва, че предоставените от Полша изчисления показват, че за проучването относно ПИУПИ явно е използвана WACC с намаляваща крива на доходността.

- (53) В проучването относно ПИУПИ от 2011 г. DCF е изчислен на базата на DCF за прогнозния период 2011—2040 г. Актуализираният DCF се запазва на равнище от (– [...]) млн. полски злоти (– [...] млн. евро), като предполага по-големи загуби, докато крайната стойност е намалена до [...] млн. полски злоти (около [...] млн. евро). По този начин NPV е намалена до [...] млн. полски злоти (или по-малко от [...] млн. евро). WACC е намалена до [...] % <sup>(28)</sup>, а темпът на устойчив растеж по отношение на крайната стойност е намален от [...] % на [...] %. Тези калкулации изключват разходи, попадащи в обхвата на публичната политика, което означава, че прогнозите за рентабилността на инвестицията не вземат под внимание капитала, необходим за финансиране на онази част от инфраструктурата, за която се предполага, че попада в обхвата на публичната политика.
- (54) Полша посочва, че промяна в макроикономическата ситуация (финансовата криза и икономическият спад) е наложила извършването на повторна оценка на проекта през 2012 г., която е довела до ново проучване относно ПИУПИ (а именно проучването относно ПИУПИ от 2012 г.). Полша посочва, че за целите на проучването относно ПИУПИ от 2012 г. са направени следните промени в допусканията в предходните проучвания относно ПИУПИ:
- Прогнозиран е по-малък пътнически трафик за летище Гдиня.
  - Намален е обхватът на инвестицията, като инвестиционните разходи са съкратени с [...] млн. полски злоти ([...] млн. евро).
  - Идеята за изграждане на главен терминал (заедно със съответното разработване на пътна инфраструктура и паркинги за автомобили) е отпаднала. Вместо това е взето решение за разширяване на капацитета на терминала за обща авиация с [...] % през втората инвестиционна фаза.
  - След проведен анализ на пазарната ситуация се налага инвестиционните разходи, свързани със сигурността, да бъдат увеличени с [...] млн. полски злоти ([...] млн. евро).
  - Намалението на инвестицията е довело до по-кратък период на възвращаемост на инвестицията (в номинално изражение с [...] години, от [...] години и [...] месеца на [...] години и [...] месеца).
- (55) Полша посочва също така, че методологията, използвана за предходните проучвания относно ПИУПИ, е модифицирана за целите на проучването относно ПИУПИ от 2012 г.:
- с цел по-добро отразяване на структурата на финансиране и разходите за обслужване на дълга методът на свободния паричен поток на фирмата е заменен с метода на свободния паричен поток на акционерите (наричан по-нататък „FCFE“) <sup>(29)</sup>,
  - след промени на финансов (фондов) пазар безрисковият лихвен процент и коефициентът бета са актуализирани. Освен това дружества извън Европа са изключени от сравнителните анализи. Това е довело до нова норма на дисконтиране,
  - нормата на дисконтиране за изчисляване на NPV е определена въз основа на анализ на сравними дружества, обхващащи както дружества — оператори на летища, така и дружества, предоставящи услуги в летища (чиито финансови резултати са тясно свързани с представянето на дружествата — оператори на летища) <sup>(30)</sup>,
  - направено е допускането, че проектът ще се финансира предимно чрез ресурси на акционерите и едва на второ място от външни източници (заеми за работен капитал) и оперативни приходи.
- (56) В проучването относно ПИУПИ от 2012 г. DCF е изчислен на базата на DCF за прогнозния период 2012—2030 г. (т.е. прогнозният период, използван за предходното проучване, е намален с 10 години). Актуализираният DCF възлиза на (– [...]) млн. полски злоти (около (– [...]) млн. евро), докато крайната стойност е

<sup>(28)</sup> Безрисковата норма на възвръщаемост е увеличена до [...] %, а коефициентът бета е увеличен до [...]. Капиталовата структура е изменена, като е увеличен дялът на дълга ([...] %) и е намален този на собствения капитал ([...] %).

<sup>(29)</sup> FCFE = FCFF + взети кредити и заеми – погасени кредити и заеми – лихва по кредити и заеми. В сравнение с FCFF, FCFE е дисконтиран с норма на възвръщаемост на собствения капитал, която винаги е по-висока от WACC. В резултат на това NPV показва каква част от възвръщаемостта на инвестицията е на разположение на акционерите (капиталовите инвеститори). Поради това изчислената въз основа на FCFE NPV не отразява общата възвръщаемост на инвестицията, т.е. възвръщаемостта за акционерите и възвръщаемостта за кредиторите.

<sup>(30)</sup> С цел отразяване на различията в типичната структура на финансиране на дружества — оператори на летища, и на дружества, предоставящи услуги в летища, нормата на възвръщаемост на собствения капитал на последните е увеличена преди изчисляването на средните стойности.



претърпяла значително увеличение, покачвайки се до [...] млн. полски злоти ([...] млн. евро). Капитализираната стойност на вече направените инвестиции ([...] млн. полски злоти) е приспаднала. След актуализацията от 2012 г. NPV възлиза на [...] млн. полски злоти (или [...] млн. евро). С цел изчисляване на NPV е използвана цена на капитала от [...] % <sup>(31)</sup>, а темпът на устойчив растеж за целите на изчисляването на крайната стойност е намален допълнително от [...] % на [...] %.

- (57) Полша посочва, че резултатите от проучването относно ПИУПИ от 2012 г. са все още положителни и са довели до допълнителни капиталови инжекции от акционерите. Полша посочва, че капиталът на компанията е увеличен до 91,310 млн. полски злоти (22,8 млн. евро) до април 2013 г. и не е претърпял допълнителни промени през 2013 г., както е обобщено в таблица 3.

Таблица 3

## Увеличаване на капитала на оператора на летище Гдиня от страна на Гдиня и Косаково

Дата на решението за вписване в националния съдебен регистър	Дата на решението за увеличаване на капитала	Акционер	Предмет на решението	Стойност на акциите	Дялов капитал	Кумулативен дял в общото увеличение на капитала, извършено до края на 2013 г.
				(млн. PLN)	(млн. PLN)	
28.8.2007 г.	23.7.2007 г.	Гдиня	емитиране на нови акции	0,030	0,030	0,03 %
28.8.2007 г.	23.7.2007 г.	Косаково	емитиране на нови акции	0,020	0,050	0,05 %
4.3.2008 г.	6.12.2007 г.	Гдиня	емитиране на нови акции	0,120	0,170	0,19 %
4.3.2008 г.	6.12.2007 г.	Косаково	емитиране на нови акции	0,080	0,250	0,27 %
11.9.2008 г.	21.7.2008 г.	Гдиня	емитиране на нови акции	0,500	0,750	0,82 %
28.7.2009 г.	26.6.2009 г.	Гдиня	440 акции, притежавани от община Гдиня, са обезсилени, без акционерът да бъде обезщетен	- 0,404	0,346	0,38 %
28.7.2009 г.	26.6.2009 г.	Гдиня	емитиране на нови акции	1,345	1,691	1,85 %
8.12.2010 г.	29.7.2010 г.	Гдиня	емитиране на нови акции	4,361	6,052	6,63 %
8.7.2011 г.	7.6.2011 г.	Гдиня	емитиране на нови акции	25,970	32,022	35,07 %
1.9.2011 г.	26.7.2011 г.	Косаково	емитиране на нови акции	1,779	33,801	37,02 %
25.4.2012 г.	5.4.2012 г.	Гдиня	емитиране на нови акции	28,809	62,610	68,57 %
25.4.2012 г.	5.4.2012 г.	Косаково	емитиране на нови акции	2,200	64,810	70,98 %
27.5.2013 г.	8.4.2013 г.	Гдиня	емитиране на нови акции	4,269	69,079	75,65 %
27.5.2013 г.	8.4.2013 г.	Косаково	емитиране на нови акции	2,200	71,279	78,06 %
17.6.2013 г.	25.4.2013 г.	Гдиня	емитиране на нови акции	20,031	91,310	100,00 %

Източник: информация, предоставена от Полша.

<sup>(31)</sup> Безрисковата норма на възвръщаемост е намалена до [...] %, а коефициентът бета е намален до [...].

- (58) Обобщавайки, Полша посочва, че макар и местните органи да са предприели първоначални стъпки за изграждане на летище Гдиня още през 2005 г., проектът не придобива своя окончателен вид преди изготвянето на генералния план и първото проучване относно ПИУПИ, т.е. през 2010 г. Полша обяснява, че първоначалните допускания във връзка с проекта са съществено преразгледани в резултат на промените на външните обстоятелства. Полша твърди, че окончателното решение на публичните акционери за изпълнението на проекта и окончателния му вид е взето през 2012 г. Полша подчертава също така, че и трите версии на проучването относно ПИУПИ потвърждават жизнеспособността на проекта и демонстрират, че инвеститор в условията на пазарна икономика би осъществил проекта.
- (59) По отношение на съпоставителния сценарий Полша твърди, че националното законодателство дава право на Косаково да използва земята, върху която е разположено летище Гдиня, само за изграждането на ново гражданско летище. В тази връзка Полша обяснява, че теренът на летището е отдаден под аренда на Косаково за период от 30 години. Полша посочва, че договорът за наем задължава Косаково да отдава под аренда земята само на субект, отговарящ за изграждането и/или експлоатацията на гражданско летище. Според Полша е съществувала възможност земята да бъде взета обратно от държавата, ако Косаково не е отдала под аренда земята за изграждане на гражданско летище в рамките на 6 месеца, ако земята е използвана за други цели или ако летището не е започнало дейност в рамките на 3 години. Поради факта, че сценарият, при който теренът на летище Гдиня се използва/отдава под аренда за различни от авиационни цели, не е възможен, той не може да бъде използван като съпоставителен сценарий.

### 3.1.2. Надеждност на ключовите допускания за проучването относно ПИУПИ от 2012 г.

#### Прогнози за трафика и приходите

- (60) Полша обяснява, че планираните летищни такси се основават на публично достъпни тарифи, прилагани от други летища, за да не настъпят пазарни смущения, като същевременно с това се гарантира подходящо ниво на рентабилност на проекта въз основа на прогнозирания обем на пътническия трафик. Според Полша таксите не се различават значително от стандартните такси, събирани от малки летища. По-специално две новооткрити регионални летища Варшава—Модлин и Люблин прилагат стандартни летищни такси, сходни с прогнозираните за летище Гдиня в проучването относно ПИУПИ.
- (61) В отговор на коментара на Комисията, че прогнозираните такси за летище Гдиня (25 PLN (6,25 EUR) през първите две години и 40 PLN (10 EUR) в периода след това, изчислени за заминаващ пътник) са по-високи от дисконтираните такси, прилагани в летище Гданск (24 PLN (т.е. 6 EUR) за заминаващ пътник със самолет тип НТП по международна авиолиния, обслужвана най-малко два пъти седмично; като тарифата за вътрешна авиолиния би била 12,5 PLN (3,1 EUR), Полша посочва, че нивото на таксите в бизнес плана се осреднява за целия прогнозен период (2014—2030 г.) и взема под внимание факта, че таксите на летище Гданск ще трябва да се увеличат в дългосрочен план вследствие на повишаване на стандартите на обслужване на това летище.
- (62) Освен това Полша посочва, че маржът на печалбата на проекта, преразгледаната (малко по-висока) прогноза за въздушния трафик и споделянето на някои оперативни разходи от военните означават, че летище Гдиня следва да е в състояние да поддържа намалени пътнически такси за по-дълъг период (намалените такси могат да се прилагат до края на 2021 г.), като същевременно с това поддържа положителна NPV за публичните акционери.
- (63) Полша твърди също така, че актуализираната (през март 2013 г.) прогноза за трафика за Померания предполага по-висок трафик, отколкото проучването относно ПИУПИ от 2012 г. По последни данни летище Гдиня ще обслужва 1 149 978 пътници през 2030 г., а не 1 083 746. За Померания като цяло се предвижда броят на пътниците да се увеличи от 7,8 на 9 млн. пътници през 2030 г.
- (64) По мнение на Полша тези данни потвърждават, че е осъществимо летище Гданск и летище Гдиня да съществуват едновременно и да работят съвместно на пазара на Померания. Според тях дори и летище Гданск да се разшири, за да достигне планирания капацитет от 7 млн. пътници, съществува възможност на развиващия се авиационен пазар на Померания да функционира още едно малко регионално летище (с капацитет от 1 млн.), което ще допълва услугите, предоставяни от летище Гданск.

Таблица 4

**Сравнение на прогнозите за трафика съгласно проучването относно ПИУПИ от 2012 г. с актуализираните прогнози за трафика (от март 2013 г.) за летище Гдиня**

Година	Търговски трафик		Търговски трафик		Обща авиация	
	Пътници (000)		Въздухоплавателни операции		Въздухоплавателни операции	
	прогноза съгласно проучването относно ПИУПИ от 2012 г.	Актуализирана прогноза	прогноза съгласно проучването относно ПИУПИ от 2012 г.	Актуализирана прогноза	прогноза съгласно проучването относно ПИУПИ от 2012 г.	Актуализирана прогноза
	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо	Общо
2009 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2010 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2011 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2013 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2014 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2015 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2016 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2017 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2018 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2019 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2020 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2021 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2022 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2023 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2024 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2025 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2026 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2027 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2028 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2029 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
2030 г.	1 083 746	1 149 978	[...]	[...]	[...]	[...]

Източник: въз основа на информация, предоставена от Полша.

Оперативни разходи (стимули за авиокомпаниите, разходи, свързани с военната дейност на летището)

- (65) Полша обяснява, че проучването относно ПИУПИ взема под внимание маркетинговите и промоционалните мерки на летището при определянето на:
- i. оперативните разходи, като тези разходи се определят въз основа на наличните финансови отчети за всички ключови летища на Полша,
  - ii. други разходи по видове, които са с консервативно висока прогнозна стойност за летище Гдиня, като се вземат също така под внимание съответните разходи на други летища.
- (66) Полша посочва също така, че проучването относно ПИУПИ предполага, че всички оперативни разходи ще се поемат от инвеститора, при което не се взема под внимание никакво споделяне на оперативни разходи от военните, използващи летището. Полша твърди, че предполагаемото съотношение на разделяне на оперативните разходи за споделяна инфраструктура е [...] за съответния брой граждански и военни полети. Полша обяснява също така, че разходите за обновяване и ремонт ще бъдат [...]. Полша подчертава, че приемането на правила за съвместното използване на летището (които все още не са официално съгласувани с военните, използващи летището) ще доведе до намаление на разходите, свързани с външни услуги и трудови възнаграждения, в размер на най-малко [...]. Според Полша включването на този фактор в проучванията относно ПИУПИ ще доведе до по-висока прогнозна рентабилност на проекта.

Дългосрочен темп на растеж

- (67) Полша обяснява, че темпът на растеж от [...] %, заложен в проучването относно ПИУПИ, се отнася за крайната стойност в номинално изражение.
- (68) Полша посочва също така, че темпът на растеж от [...] % е равен на целевото равнище на инфлацията, определено за Полша от Съвета за валутна политика (орган за вземане на решения към Националната банка на Полша). Полша отбелязва, че според последната прогноза на Международния валутен фонд от юли 2013 г. БВП на Полша ще нараства с темп от 2,2 % през 2014 г., 3 % през 2015 г., 3,3 % през 2017 г. и 3,8 % през 2018 г.

Актуализация от ноември 2013 г.

- (69) През ноември 2013 г. Полша докладва, че летищният оператор е получил административните решения от митническата служба и от енергийния регулаторен орган, които го упълномощават да извършва директни продажби на гориво на самолетни компании. Продажбата на гориво от летищния оператор ще представлява допълнителен източник на приходи и ще подобри финансовите резултати, заложи в бизнес плана.
- (70) Според Полша всички проучвания относно ПИУПИ, проведени до момента, предвиждат продажба на гориво чрез външен оператор. Продажбата на гориво от летищния оператор ще повиши маржа на печалбата на дружеството от тази дейност от [...] PLN ([...] EUR) за литър (в случаите, когато горивото се продава чрез външен оператор) на [...] PLN ([...] EUR) (в случаите, когато горивото се продава директно от летищния оператор).
- (71) По мнение на Полша тези допълнителни приходи ще подобрят резултата на актуализацията на проучването относно ПИУПИ от 2012 г. Полша подчертава, че по този начин NPV на проекта се очаква да се повиши от [...] млн. полски злоти ([...] млн. евро) до [...] млн. полски злоти ([...] млн. евро). В допълнение Полша обяснява, че IRR ще се повиши от [...] % на [...] %.
- (72) Полша твърди, че освен това допълнителните приходи ще позволят летищните такси за авиокомпаниите да не се повишават в дългосрочен план.
- (73) Полша е потвърдила, че поради използването на разумен подход пряката продажба на гориво на летищни оператори не е включена в проучванията относно ПИУПИ. Към момента на извършване на тези проучвания летищният оператор не е разполагал с необходимите пълномощия или с някаква гаранция, че ще има възможност да ги получи.

- (74) В допълнение Полша посочва, че дружеството възнамерява да предоставя навигационни услуги на авиокомпания (вместо Полската агенция за аеронавигационни услуги). Полша подчертава, че това ще даде възможност крайната такса, заплащана от авиокомпанията (понастоящем заплащана на агенцията), да бъде намалена, благодарение на което летище Гдиня ще стане по-атрактивно за авиокомпанията. По този начин летищният оператор ще бъде в състояние да предложи на авиокомпанията по-конкурентоспособни летищни такси в сравнение със съседните летища.

### 3.2. Оценка на съвместимостта

#### 3.2.1. Инвестиционна помощ

- (75) Според Полша всички критерии за съвместимост по отношение на инвестиционна помощ за летища, заложи в Насоките за въздухоплаването от 2005 г., са изпълнени.

Изпълнение на ясно определена цел от общ интерес

- (76) Полша твърди, че изграждането на летище Гдиня, като елемент от транспортната система на Померания, оптимизира използването на наличната инфраструктура и ще окаже положително въздействие върху регионалното развитие, по-специално чрез увеличаване на заетостта в летищния сектор, доходите от веригата на доставки на авиационния пазар и развитието на туризма.
- (77) Полша се позовава на „Регионалната стратегия за развитие на транспорта в Померания за периода 2007—2020 г.“, която се основава на прогнозите за въздушния трафик за региона и признава необходимостта от изграждане на комплекс от летища, работещи в тясно сътрудничество, за да посрещнат потребностите на населението от Зоната на трите града <sup>(32)</sup>.
- (78) Според Полша основните аргументи за изграждането на комплекс от летища в Зоната на трите града са: увеличаването на въздушния трафик в Полша, липсата на обхват за увеличаване на капацитета на летище Гданск и разширяването на агломерацията на разстояние от близо 60 км. (или 100 км., ако градовете Тчев и Вейхерово бъдат включени). Полша твърди, че макар и летище Гданск понастоящем да притежава капацитет от около 5 млн. пътници, някои прогнози за въздушния трафик предвиждат, че потенциалният пътнически трафик на това летище може да надвиши 6 млн. пътници през 2035 г. От една страна, Полша твърди в своите коментари, че екологични ограничения и наличието на жилищни квартали в съседство на летище Гданск ограничават възможностите за неговото по-нататъшно разширяване. От друга страна, в своите коментари от 6 декември 2012 г., Полша се позовава на генералния план за летище Гданск, за да се аргументира, че не съществуват ограничения за разширяването на летище Гданск.
- (79) Полша посочва, че въздушната сигурност също оправдава изграждането на комплекс от летища в Зоната на трите града, като летище Гдиня служи като резервно летище за аварийно кацане (приземяването на летище Гдиня е възможно в около 80 % от случаите, когато ниската облачност и видимостта не позволяват кацането на летище Гданск).
- (80) На последно място Полша твърди, че развитието на летище Гдиня съответства на целите на националната и регионалната стратегия относно развитието на авиационната инфраструктура в Полша. Полша обяснява, че развитието на летище Гдиня се очаква да окаже положително въздействие върху развитието на Померания и използването на съществуващата военна инфраструктура, както и че то се явява допълващо за летище Гданск.

Необходимост и пропорционалност на инфраструктурата

- (81) Полша твърди, че инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел поради малкия обхват на летищните операции (дял от 1,55 % от полския авиационен пазар през 2030 г.), прогнозите за обема на пътническия трафик, превишаващ капацитета за разширяване на летище Гданск, туристическата привлекателност на региона и прогнозираният висок ръст на развитие на Померания.

<sup>(32)</sup> Зоната на трите града е градска зона, състояща се от три големи града в Померания (Гданск, Гдиня и Сопот). Понастоящем съществуват три летища в Зоната на трите града: летище Лех Валенса в Гданск, военният аеродром в Прущ Гдански и военният аеродром на границата между Гдиня и Косаково (Гдиня—Оксивие).

- (82) Полша подчертава стратегическата роля на военното летище Гдиня в региона и отбелязва, че използването на съществуващата инфраструктура минимизира инвестиционните разходи и максимизира положителното въздействие върху регионалното развитие.
- (83) Полша посочва също така, че тези разходи са сведени до минимум и ефективността на инвестицията е увеличена чрез прилагането на технически решения, като например изграждането на общ авиационен терминал както за общо въздухоплаване, така и за пътнически трафик, разполагане на по-голямата част от летищните услуги (гранична охрана, митнически служби, полиция, противопожарни служби, управление) в една единствена сграда и адаптиране на други съществуващи сгради с цел оптимизиране на тяхното използване. В допълнение към това оперативните разходи за инфраструктурата ще се споделят с армията.

#### Задоволителни средносрочни перспективи за използване

- (84) Полша подчертава, че средносрочните перспективи за използване на летище Гдиня—Косаково са задоволителни поради ръста на БВП в Померания, който се очаква да надхвърли средния за Полша и ЕС, туристическата атрактивност на региона, неговият статут на притегателен център за чуждестранни инвестиции и прогнозите за растеж на въздушния трафик.
- (85) Полша подчертава, че планираното сътрудничество с летище Гданск и взаимодопълняемостта на услугите, предлагани от двете летища (летище Гдиня ще бъде специализирано предимно в трафик в рамките на общата авиация), допълнително засилват средносрочните и дългосрочните перспективи за летище Гдиня—Косаково.
- (86) В допълнение Полша обяснява, че летището планира също така да развива специализирани дейности, свързани с авиацията, в рамките на зоната на летището, като например производство на базови сервизни части, ремонт на самолетни части или производство на други компоненти/продукти, доставяни на принципа „точно навреме“.
- (87) Полша се позовава на писмо за намерения, подписано от търговска банка и изразяващо желанието на банката да започне разговори за финансиране на инвестиция в летище Гдиня—Косаково, като допълнително доказателство за атрактивността на проекта.

#### Въздействие върху развитието на търговията в противовес на общия интерес

- (88) Поради факта, че летище Гдиня—Косаково ще бъде летище с малък пазарен дял (обслужващо по-малко от 1 млн. пътници годишно), Полша не счита че въздействието на проекта върху търговията е в противовес на общия интерес. С оглед на прогнозирания растеж на въздушния трафик Полша очаква летищата Гданск и Гдиня да сформират център за авиационно сътрудничество, обслужващ Зоната на трите града в Померания и предлагащ взаимодопълващи се услуги.
- (89) Полша подчертава, че летище Гдиня няма да е конкурентно на летище Гданск, тъй като ще се насочи предимно към предоставяне на услуги за сектора на общата авиация (поддръжка, ремонт и основен ремонт, летателна академия) и сътрудничество с морско пристанище Гдиня.
- (90) Освен това Полша заявява, че чартърният и нискотарифният трафик на летище Гдиня—Косаково няма да бъде за сметка на летище Гданск, а ще произлиза от общото увеличение на благосъстоянието и мобилността. Полша подчертава, че темпът на растеж на летище Гданск и характерът на въздухоплавателните операции, осъществявани от летището, свидетелстват, че броят на обслужваните полети рано или късно ще трябва да бъде ограничен. Полша посочва, че тези заключения са представени в доклада за оценката на въздействието върху околната среда за проекта „Разширяване на летище Лех Валенса, Гданск“.
- (91) Полша обяснява, че инвестицията в летище Гдиня—Косаково може да ограничи финансовите и социалните разходи, свързани с ограничаване на дейността на летище Гданск. Полша изтъква, че пренасочването на част от въздушния трафик от летище Гданск към летище Гдиня ще доведе до по-добро използване на капацитета на двете летища.

Необходимост от помощ и стимулиращ ефект

- (92) Полша заявява, че дружеството не би реализирало проекта без публично финансиране. Полша отбелязва, че помощта е сведена до минимум и че разходите за проекта са намалени и оптимизирани чрез използване на съществуващата военна инфраструктура.
- (93) По мнение на Полша капиталовите инжекции в летище Гдиня са необходими и сведени до минимум, както се потвърждава от:
- вътрешната норма на възвръщаемост на проекта от [...] %, само малко по-висока от нормата на дисконтиране (стойността на собствения капитал), която възлиза на [...] % (въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2012 г.);
  - необходимостта, предвидена във финансовите прогнози, от заем за оборотен капитал за финансиране на летищните операции, тъй като в противен случай Gdynia-Kosakowo Airport Ltd може да загуби ликвидност;
  - факта, че общото финансиране със собствен капитал е по-ниско от общите капиталови разходи (финансирането със собствен капитал възлиза на по-малко от [...] от общите парични разходи в прогнозния период, включително общите капиталови разходи).
- (94) В допълнение Полша обяснява пропорционалността на мярката за помощ, сравнявайки нейното публично финансиране (около 148 PLN в реално изражение) с това за инвестиция „на зелено“ (летище Люблин-Швидник, за което нетните разходи за строителство са около 420 млн. полски злоти) и инвестиция на база военен аеродром (летище Варшава-Модлин, чието изграждане до момента струва почти 454 млн. полски злоти).

### 3.2.2. Оперативна помощ

- (95) Полша твърди, че проектът отговаря на заложените в НРП критерии за съвместимост по отношение на оперативна помощ в регион, обхванат от член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС. Според Полша оперативната помощ за проекта:
- е предназначена за финансиране на предварително определена група от разходи;
  - е ограничена до необходимия минимум и се предоставя на временна база (помощта за оперативни разходи се предоставя в степента и за периода, необходими за пускане на летището в експлоатация, т.е. до края на 2018 г.);
  - е низходяща и намалява от [...] % от капиталовите разходи през 2013 г. на [...] % през 2018 г.;
  - е предназначена да изпълни целите на проекта за регионално развитие и облекчаване на съществуващите ограничения. Вземайки под внимание размера на помощта спрямо нейните благоприятни ефекти върху развитието на Померания, Полша смята, че помощта трябва да се счита за пропорционална.
- (96) Полша подчертава също така, че помощта е предназначена за малко летище с максимален капацитет от 1 млн. пътници годишно, което означава, че рискът от нарушаване на конкуренцията и от оказване на ефект в противовес на общия интерес е минимален, особено вземайки под внимание планираното сътрудничество между летища Гдиня и Гданск и взаимната допълняемост на тяхното сътрудничество.
- (97) Полша посочва също така, че договаряното в момента сътрудничество с военните, използващи летището, и участието на последните в оперативните разходи на летището ще намали загубите и оперативните разходи на дружеството.

## 4. МНЕНИЯ НА ТРЕТИ СТРАНИ

- (98) Комисията не е получила никакви мнения от трети страни след публикуването на своето решение за откриване на процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от ДФЕС, по отношение на финансирането, предоставено на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd от Гдиня и Косаково.

## 5. ОЦЕНКА

### 5.1. Наличие на държавна помощ

- (99) 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“.
- (100) Критериите, посочени в член 107, параграф 1 от ДФЕС са кумулативни. С оглед на това, за да се определи дали въпросната мярка представлява помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, всички от следните условия трябва да бъдат изпълнени. А именно финансовата помощ трябва:
- да бъде предоставена от държавата или чрез държавни ресурси.
  - поставя в по-благоприятно положение определени предприятия или производството на някои стоки.
  - нарушава или заплашва да наруши конкуренцията, както и
  - засяга търговията между държави членки.

#### 5.1.1. Икономическа дейност и понятие за предприятие

- (101) Съгласно установената съдебна практика Комисията трябва първо да установи дали Gdynia-Kosakowo Airport Ltd е предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Концепцията за предприятие обхваща всеки субект, осъществяващ икономическа дейност, независимо от неговия правен статут и начин на финансиране<sup>(33)</sup>. Всяка дейност, състояща се в предлагане на стоки или услуги на даден пазар, представлява икономическа дейност<sup>(34)</sup>.
- (102) В свое решение по делото „Lipsk-Halle airport“ Съдът потвърждава, че експлоатацията на летище за търговски цели и изграждането на летищна инфраструктура представляват икономическа дейност<sup>(35)</sup>. След като летищен оператор започне да осъществява икономически дейности чрез предлагане на летищни услуги срещу заплащане, независимо от неговия правен статут или начин на финансиране, той представлява предприятие по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, поради което правилата на Договора по отношение на държавните помощи могат да се прилагат по отношение на привилегии, предоставяни на този летищен оператор от държавата или чрез държавни ресурси<sup>(36)</sup>.
- (103) В тази връзка Комисията отбелязва, че инфраструктурата, предмет на настоящото решение, трябва да се експлоатира на търговска основа от летищния оператор Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Поради факта, че летищният оператор ще таксува потребителите за използването на тази инфраструктура, последната трябва да се счита за пригодна за търговска експлоатация. Следователно субектът, който експлоатира тази инфраструктура, представлява предприятие за целите на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (104) Въпреки това не е задължително всички дейности на летищния оператор да са с икономически характер<sup>(37)</sup>. Съдът е постановил, че задължения, които обикновено попадат под отговорността на държавата по силата на нейните суверенни правомощия, нямат икономически характер и не попадат на правилата за държавната помощ. По отношение на летищната дейности като контрол на въздушния трафик, полиция, митници, противопожарни служби, дейности, необходими за защита на гражданското въздухоплаване срещу незаконна намеса, и инвестициите, свързани с инфраструктурата и оборудването, необходими за осъществяването на тези дейности, се

<sup>(33)</sup> Дело C-35/96 *Комисията срещу Италия* [1998], EU:C:1998:303/[1998] ECR I-3851; C-41/90 *Höfner and Elser* [1991], EU:C:1991:161/[1991], ECR I-1979; Дело C-244/94 *Fédération Française des Sociétés d'Assurances* срещу *Ministère de l'Agriculture et de la Pêche* [1995], EU:C:1995:392/[1995] ECR I-4013; Дело C-55/96 *Job Centre*, EU:C:1997:603/[1997] ECR I-7119.

<sup>(34)</sup> Дело C-118/85 *Комисията срещу Италия* [1987], EU:C:1987:283/[1987] ECR 2599; Дело C-35/96 *Комисията срещу Италия* [1998], EU:C:1998:303/[1998] ECR I-3851.

<sup>(35)</sup> Съединени дела T-455/08 *Flughafen Leipzig-Halle GmbH* и *Mitteldeutsche Flughafen AG* срещу *Комисията* и T-443/08 *Freistaat Sachsen* и *Land Sachsen-Anhalt* срещу *Комисията*, EU:T:2011:117/[2011] ECR II-01311, потвърдени от CEO, Дело C-288/11 P *Mitteldeutsche Flughafen* и *Flughafen Leipzig-Halle* срещу *Комисията*, EU:C:2012:821; вж. също Дело T-128/98 *Aéroports de Paris* срещу *Комисията*, EU:T:2000:290/[2000] ECR II-3929, потвърдено от CEO, Дело C-82/01P, EU:C:2002:617/[2002] ECR I-9297 и Дело T-196/04 *Ryanair* срещу *Комисията*, EU:T:2008:585/[2008] ECR II-3643.

<sup>(36)</sup> Дела C-159/91 и C-160/91, *Poucet* срещу *AGV* и *Pistre* срещу *Cancave*, EU:C:1993:63/[1993] ECR I-637.

<sup>(37)</sup> Дело C-364/92 *SAT Fluggesellschaft* срещу *Eurocontro*, EU:C:1994:7/[1994] ECR I-43.



считат най-общо за дейности с неикономически характер<sup>(38)</sup>. Макар и публичното финансиране на такива дейности с неикономически характер да не представлява държавна помощ, то трябва да бъде строго ограничено до възстановяване на разходите, възникнали в резултат на тези дейности, и не може да бъде използвано за покриване на разходи, свързани с друг вид икономическа дейност<sup>(39)</sup>.

- (105) Действително, установена съдебна практика е съществуването на предимство в случаите, когато публичните органи освобождават предприятията от разходите, свързани с техните икономически дейности<sup>(40)</sup>. Поради това, ако дадена правна система по принцип изисква летищните оператори да поемат разходите за определени услуги, то летищните оператори, които не са задължени да поемат тези разходи, могат да се ползват с предимство дори и ако тези услуги се считат, сами по себе си, за неикономически. В този смисъл е необходим анализ на правната рамка, приложима за съответния летищен оператор, за да се прецени дали съгласно тази правна рамка летищните оператори са задължени да поемат разходите за предоставяне на някои дейности, които, сами по себе си, могат да са неикономически, но са свързани с извършването на икономическите дейности на тези субекти.
- (106) Комисията отбелязва, че в решението за откриване на процедура от 2 юли 2013 г. тя не е взела под внимание дали полското законодателство изисква летищните оператори да поемат разходите за услугите, заявени като неикономически. Това решение изрично посочва, че инвестициите в сгради и оборудване за нуждите на противопожарните служби, митниците, летищната охрана, полицията и граничната охрана, попадат в обхвата на публичната политика, поради което не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС<sup>(41)</sup>. Както е обяснено в съображение 18, Комисията счита, че при тези специални обстоятелства тя не следва да поставя под съмнение това заключение при издаването на окончателното си решение.
- (107) Сумата от [...] милиона полски злоти ([...] милиона евро), посочена в решението за откриване на процедура относно инвестиционните разходи за сгради и оборудване, попадащи в обхвата на публичната политика, се отнася за проучването относно ПИУПИ от 2012 г. В рамките на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. разходите, попадащи в обхвата на публичната политика, биха възлезли на [...] милиона полски злоти ([...] милиона евро)<sup>(42)</sup>, а проучването относно ПИУПИ от 2011 г. посочва сума от [...] милиона полски злоти ([...] милиона евро)<sup>(43)</sup>.
- (108) Поради това, с оглед на гореизложеното, при оценката на проучванията относно ПИУПИ от 2010 и 2011 г. Комисията ще изключи тази част от инвестициите, която е свързана с дейности, заявени като попадащи в обхвата на публичната политика. Поради факта, че финансирането на тази част от инвестициите не се счита за държавна помощ, Комисията няма да постанови неговото възстановяване.

#### 5.1.2. Държавни ресурси и вменяване на отговорност на държавата

- (109) Концепцията за държавна помощ се прилага за всяко предимство, предоставено чрез държавни ресурси от самата държава или чрез посреднически орган, действащ по силата на предоставени му правомощия<sup>(44)</sup>. За целите на член 107 от ДФЕС ресурсите на местните органи са държавни ресурси<sup>(45)</sup>. В настоящия случай инжектираният в Gdynia-Kosakowo Airport Ltd капитал произлиза от бюджетите на двата местни органа, Гдиня и Косаково. Поради това Комисията счита, че ресурсите на тези две общини са държавни ресурси.
- (110) Комисията счита, че е без значение дали мярката е под формата на пряка помощ (парична вноска от Гдиня и Косаково) или на замяна на част от дълга на летищния оператор към някой от неговите публични акционери (наема, дължим на Косаково) за собствен капитал. Приходът от наем е част от финансовите ресурси на Косаково, поради което представлява държавни ресурси.

<sup>(38)</sup> Вж. по-специално Дело C-364/92 *SAT Fluggesellschaft* срещу *Eurocontrol* [1994] ECR I-43, точка 30 и Дело C-113/07 *P Selex Sistemi Integrati* срещу *Комисията*, EU:C:2009:191/[2009] ECR I-2207, точка 71.

<sup>(39)</sup> Case C-343/95 *Cali & Figli* срещу *Servizi ecologici porto di Genova*, EU:C:1997:160/[1997] ECR I-1547; Решение на Комисията № 309/2002 of 19 март 2003 г.; Решение на Комисията № 438/2002 от 16 октомври 2002 г., Помощ в подкрепа на функциите на публичната власт в белгийския пристанищен сектор.

<sup>(40)</sup> Вж. i.a. Дело C-172/03 *Wolfgang Heiser* срещу *Finanzamt Innsbruck*, EU:C:2005:130/[2005] ECR I-01627, точка 36 и цитираната съдебна практика.

<sup>(41)</sup> Съображение 25 от решението за откриване на процедура.

<sup>(42)</sup> Проучването относно ПИУПИ от 2010 г. не посочва каква част от инвестициите би попаднала в обхвата на публичната политика. Поради това Комисията е използвала подхода, възприет в проучването относно ПИУПИ от 2011 г., за определяне на сумата на инвестициите, които биха попаднали в обхвата на публичната политика. Вж. съображение 132.

<sup>(43)</sup> В хода на производството пред Общия съд Косаково посочи, че са изразходвани [...] милиона полски злоти ([...] милиона евро) за инвестиции, предполагаемо попадащи в обхвата на публичната политика.

<sup>(44)</sup> Дело C-482/99 *Франция* срещу *Комисията*, EU:C:2002:294/[2002] ECR I-4397.

<sup>(45)</sup> Решение от 12 май 2011 г. по съединени дела T-267/08 и T-279/08, *Nord-Pas-de-Calais*, EU:T:2011:209/[2011] ECR II-01999, т. 108.

- (111) С оглед на това Комисията счита, че капиталът, инжектиран в Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, е финансиран чрез държавни ресурси и че държавата е отговорна за него.

### 5.1.3. Икономическо предимство

#### 5.1.3.1. Заключение

- (112) Комисията отбелязва, че, от една страна, Полша заявява, че капиталовите инжекции са в съответствие с ПИУПИ, докато от друга страна, счита помощта за съвместима, тъй като летищният оператор не би извършил инвестиция без наличието на публичното финансиране.
- (113) За да определи дали въпросната мярка в този случай предоставя на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd предимство, което компанията не би получила при нормални пазарни условия, Комисията трябва да сравни поведението на публичните акционери на летищния оператор с това на инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективите за рентабилност в по-дългосрочен план <sup>(46)</sup>.
- (114) Всякакви положителни последици за икономиката в региона, в който е разположено летището, трябва да се пренебрегнат в оценката, тъй като Съдът е обяснил, че уместният въпрос при прилагането на проучването относно ПИУПИ е „дали при сходни обстоятелства един частен акционер, като се вземат предвид предвидимата възвращаемост и като се оставят настрана съображения от социален характер и съображенията, свързани с регионалната политика и конкретния отрасъл, би записал този капитал“ <sup>(47)</sup>.
- (115) Полша заявява, че въпросните мерки не предоставят икономическо предимство на летище Гдиня, тъй като те съответстват на ПИУПИ. Както е посочено в раздел 3.1, за да подкрепи това становище, Полша е предоставила резултатите от проучванията относно ПИУПИ, извършени от PWC <sup>(48)</sup>. През ноември 2013 г. Полша предостави допълнителна информация, сочеща, че нови източници на приходи (т.е. продажбата на гориво и навигационни услуги) ще повишат NPV на проекта. Към момента на вземането на решение за откриване на процедура Полша е предоставила единствено проучването относно ПИУПИ от 2012 г.
- (116) Въпреки факта, че споразумението на акционерите от 2011 г. задължава Гдиня и Косаково да предоставят парични и непарични вноски за финансиране на инвестиционния проект до 2040 г., Полша заявява, че единствено проучването относно ПИУПИ от 2012 г. и последващата информация за допълнителните потоци от приходи са уместни при преценката дали капиталовите инжекции са съвместими с вътрешния пазар.
- (117) По-долу Комисията ще разгледа първо аргумента на полските органи, че въпросът дали летищният оператор е получил предимство следва да бъде разглеждан на фона на проучването относно ПИУПИ от 2012 г. и последващата информация, а не, в този смисъл, въз основа на проучванията относно ПИУПИ от 2010 и 2011 г. (раздел 5.1.3.2). След това Комисията ще оцени дали ПИУПИ е спазен въз основа съответно на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. (раздел 5.1.3.3), проучването относно ПИУПИ от 2011 г. и проучването относно ПИУПИ от 2012 г. (раздел 5.1.3.4).

#### 5.1.3.2. Значение на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. за оценката на икономическото предимство

- (118) В своето решение по делото *Stardust Marine* Съдът е заявил, че, „[...] за да се установи дали държавата е действала като далновиден инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика, е необходимо случаят да се постави в контекста на периода, в който са били предприети мерките за финансова подкрепа, за да се оцени икономическата рационалност на поведението на държавата и по този начин да се избегне евентуална оценка на базата на последваща ситуация“ <sup>(49)</sup>.

<sup>(46)</sup> Дело C-305/89 *Италия срещу Комисията* („Alfa Romeo“), EU:C:1991:142/[1991] ECR I-1603; Дело T-296/97 *Alitalia* срещу *Комисията*, EU:T:2000:289/[2000] ECR II-3871.

<sup>(47)</sup> Дело 40/85 *Белгия срещу Комисията*, EU:C:1986:305/[1986] ECR I-2321.

<sup>(48)</sup> Макар и Комисията да изиска от полските органи да предоставят използваните за калкулациите основни таблици във формат Excel със съответните формули, полските органи предоставиха таблиците във формат Excel без формулите.

<sup>(49)</sup> Дело C-482/99 *Франция срещу Комисията*, EU:C:2002:294/[2002] ECR I-4397.

- (119) Освен това в своето решение по делото *EDF Съдът* е постановил, че „[...] за да се демонстрира, че преди или успоредно с предоставянето на предимство, държавата членка е взела това решение в ролята си на акционер, не може да се разчита единствено на икономическите оценки, направени след предоставянето на предимството, на констатация със задна дата, че направената от въпросната държава членка инвестиция действително е била рентабилна, или на последващи обосновки на реално избрания курс на действие“<sup>(50)</sup>.
- (120) За да може да приложи ПИУПИ, Комисията трябва да се постави в контекста на периода, през който са взети отделните решения за преобразуването на бившия военен аеродром в гражданско летище. Комисията трябва също така да базира своята оценка на информацията и допусканията, с които публичните акционери разполагат към момента на вземане на решение относно финансовите условия за инвестиционния проект.
- (121) Комисията счита, че проучването относно ПИУПИ от 2010 г. е най-уместно за целите на преценката дали общините Гдиня и Косаково са действали като частен инвеститор. Действително, оценката дали държавната намеса е в съответствие с пазарните условия следва да се извършва въз основа на *ex-ante* анализ, използвайки информацията и данните, налични към момента на вземане на решение за инвестицията.
- (122) Комисията отбелязва, че в периода до 2010 г. са проведени единствено проучвания и подготвителни работи за въпросния инвестиционен проект. Те включват генералния план за инвестиционния проект, екологичния доклад, проектната документация за терминала за обща авиация, проектната документация за административната сграда и за сградата на противопожарната служба, специализирана авиационна документация и други проучвания. В периода до края на 2010 г. разходите за тези проучвания възлизат на [...] млн. полски злоти ([...] EUR)<sup>(51)</sup>.
- (123) Освен това, както посочва Полша, през 2010 г. публичните акционери на летищния оператор приключват подготовката за въпросния инвестиционен проект. През същата година публичните акционери увеличават акционерния капитал на дружеството до 6,05 млн. полски злоти (около 1,5 млн. евро) с оглед изпълнение на инвестиционния проект. Основните инвестиции в дълготрайни активи (като например изграждането на терминала за обща авиация) са предвидени да започнат през 2011 г., но на практика започват през 2012 г. Комисията е убедена, че всеки частен инвеститор би оценил очакваната рентабилност на проекта към този момент. Ако инвестиционният план не е показал приемлива норма на възвръщаемост, или ако е основан на съмнителни предположения, един частен инвеститор не би започнал изпълнението на плана и не би изразходвал допълнителни средства за него в допълнение към вече изразходваните за подготвителните работи, посочени в съображение 122. По отношение на капиталовите инжекции Комисията отбелязва, че решението за първата важна капиталова инжекция от 4,4 милиона полски злоти е взето на 29 юли 2010 г. (увеличавайки почти четирикратно наличния капитал от 1,7 млн. полски злоти), веднага след като проучването относно ПИУПИ от 2010 г. е приключило на 16 юли 2010 г. В допълнение към това решението на акционерите за допълнителните увеличения на акционерния капитал на дружеството до 2040 г. (посочено в съображение 28) е подписано на 11 март 2011 г.<sup>(52)</sup> (т.е. преди приключването на второто проучване относно ПИУПИ на 13 май 2011 г.). В същото време са сключени оперативното споразумение с военните, използващи летището, и споразумението за отдаване под аренда на земята (както в посочено в съображение 27), съответно на 7 и 11 март 2011 г. Освен това на 9 септември 2010 г., няколко месеца след проучването относно ПИУПИ от 2010 г. (вж. съображение 26) е сключено споразумение между Косаково и държавната хазна за отдаване под аренда на земята, върху която е разположено военното летище. Тази земя може да бъде използвана единствено за изграждане на ново гражданско летище (вж. съображения 25 и 59).
- (124) Комисията подчертава също така, че Полша е потвърдила<sup>(53)</sup>, че взетото на 29 юли 2010 г. решение за капиталова инжекция се основава на икономическата оценка на проекта, съдържаща се в проучването относно ПИУПИ от 2010 г. Поради това става ясно, че на този етап публичните акционери недвусмислено са се ангажирали с въпросния инвестиционен проект, предвиждащ 30-годишен срок за изпълнение и клауза за неустойка за неизпълнение на задълженията на страните до приключването му през септември 2040 г., както е предвидено в споразумението между акционерите (посочено в съображение 28).

<sup>(50)</sup> Дело C-124/10P *Европейска комисия срещу Électricité de France (EDF)*, EU:C:2012:318, т 85.

<sup>(51)</sup> Вж. раздел 4.7.5. от проучването относно ПИУПИ от 2012 г. Съгласно предоставени от Полша коментари към 26 юни 2009 г. капиталовите инжекции в летище Гдиня възлизат общо на 1,691 млн. полски злоти. (около 423 000 EUR). Едва [...] млн. полски злоти (около [...] EUR) са използвани за финансиране на различни проучвания, предприети при подготовката на проекта.

<sup>(52)</sup> Споразумението предвижда Гдиня да направи парични вноски с общ размер от 59,048 милиона полски злоти (14,8 милиона евро) за периода 2011—2013 г., а Косаково да направи непарична вноска (замяна на годишни арендни вноски срещу акции) в периода 2011—2040 г.

<sup>(53)</sup> Писмо от 6 август 2013 г.

- (125) Към момента на извършване на първата актуализация на ПИУПИ през 2011 г. публичните акционери вече са инжектирали 6,05 млн. полски злоти в дружеството (вж. таблица 3). Към момента на приключване на втората актуализация на проучването относно ПИУПИ през юли 2012 г. публичните акционери са инжектирали общо 64,810 млн. полски злоти (т.е. около 70 % от целия инжектиран капитал).
- (126) В допълнение към капиталовите инжекции в летищния оператор, посочени по-горе, различните проучвания относно ПИУПИ, предоставени от полските органи, описват също така прогнозираните капиталови разходи („КР“) (т.е. изходящите капиталови потоци) в периода до 2030 г. По-специално, както е описано в таблица 1, проучването относно ПИУПИ от 2012 г. показва, че инвестициите в дълготрайни активи са разделени на 4 фази. Следва да се отбележи, че според предоставената от Полша информация капиталовите разходи през 2012 г. възлизат на [...] млн. полски злоти (повече от половината от които са изразходвани още преди актуализацията на проучването от 2012 г. да започне). Фигура 1 показва (номиналните) КР, както са представени в проучването относно ПИУПИ от 2012 г. (но разходите, попадащи в обхвата на публичната политика, са изключени).

#### Фигура 1

#### Годишни КР (проучване относно ПИУПИ от 2012 г., с изключение на разходите, попадащи в обхвата на публичната политика)

[...]

- (127) Проучването относно ПИУПИ от 2011 г. и проучването относно ПИУПИ от 2012 г. оценяват единствено изменението на първоначалното решение за предприемане на инвестиционния проект, взето през 2010 г. въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. Двете последващи проучвания показват, че акционерите са се ръководили от пазарното развитие и са адаптирали обхвата на проекта спрямо него (в посока на разширяване или стесняване, в зависимост от вида инвестиция). Въпреки това тези промени са били незначителни спрямо цялостното решение за преобразуване на военната база в гражданско летище. Фигура 2 показва (номиналните) капиталови разходи, както са представени в проучванията относно ПИУПИ от 2010, 2011 и 2012 г. (с изключение на разходите, попадащи в обхвата на публичната политика). Както е видно, макар и времевият график и размерът на инвестициите да са актуализирани както през 2011, така и през 2012 г., тези промени не са значителни спрямо цялостния мащаб на проекта. През 2010 г. номиналните КР са изчислени на около [...] милиона полски злоти и тази цифра е увеличена до около [...] милиона полски злоти през 2011 г. (най-вече поради нова инвестиция в пътна инфраструктура).

#### Фигура 2

#### КР (в хиляди полски злоти), както са прогнозирани в проучванията относно ПИУПИ от 2010, 2011 и 2012 г. (с изключение на разходите, попадащи в обхвата на публичната политика)

[...]

- (128) В съображения 122 и 127 Комисията счита, че, за да прецени дали Гдиня и Косаково са действали като разумен частен инвеститор в условията на пазарна икономика, тя трябва да базира своята преценка предимно на проучването относно ПИУПИ от 2010 г., пренебрегвайки всякакви по-нататъшни обстоятелства и информация, с която тези публични акционери не са разполагали към момента на вземане на своето решение за изпълнение на въпросния инвестиционен проект.
- (129) Може да се очаква, че един частен инвеститор би адаптирал един инвестиционен план в хода на неговото изпълнение в съответствие с променящите се обстоятелства. Въпреки това в този случай Комисията трябва да прецени дали един частен инвеститор би предприел проекта за преобразуване на военно летище в гражданско летище. За тази цел е необходимо да се определи точният момент, в който основното решение за изпълнение на проекта е било взето на практика. Наличните в досието сведения (капиталови инжекции, споразумението за отдаване под наем и споразумението за отдаване под аренда) сочат, че ключовите стъпки вече са били предприети преди проучването относно ПИУПИ от 2011 г. Имайки предвид, че всеки частен инвеститор би извършил предварителна оценка на финансовата рентабилност на даден проект, преди да задели значителни ресурси или да сключи обвързващи договорни споразумения, проучването относно ПИУПИ от 2010 г. е най-подходящият анализ за оценката на пазарната съвместимост на инвестицията.

- (130) Проучванията относно ПИУПИ от 2011 и 2012 г. внасят промени в първоначалния инвестиционен план, въз основа на който е взето първоначалното решение за предприемане на проекта за преобразуване на военното летище. Следователно капиталовите инжекции, направени след тези последващи проучвания относно ПИУПИ, не могат да се разглеждат изолирано.

#### 5.1.3.3. Прилагане на ПИУПИ въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2010 г.

- (131) Проучването относно ПИУПИ за 2010 г. се основава на бизнес план, прогнозиращ бъдещи парични потоци за периода 2010—2040 г. Към момента на провеждане на проучването относно ПИУПИ Полша очаква летището да започне да обслужва трафика в рамките на общата авиация през 2011 г., чартърни полети през 2013 г. и полети на НТП през 2015 г. Това ще доведе до постоянно нарастване на броя на обслужените пътници от [...] пътници през 2013 г. до почти [...] млн. през 2024 г. и 1.753 млн. през 2040 г. (както е показано в таблица 5 по-долу).

Таблица 5

#### Прогнози за трафика на летище Гдиня, използвани в проучването относно ПИУПИ от 2010 г. (в хиляди)

Очаквано развитие на пътническия трафик (проучване относно ПИУПИ от 2010 г.)										
Година	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2020 г.	2024 г.	2028 г.	2032	2036 г.	2040 г.
Брой пътници	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 752 835

- (132) Проучването относно ПИУПИ от 2010 г., предоставено от Полша, включва необходимия капитал за финансиране на разходи, заявени като попадащи в обхвата на публичната политика, но не извършва количествена оценка на тези разходи. От друга страна проучването относно ПИУПИ от 2011 г. изключва тези капиталови разходи, но им дава количествена оценка. По същество обхватът на инвестиционния проект съгласно проучванията относно ПИУПИ от 2010 и 2011 г. е еднакъв. Освен че изключва разходи в обхвата на публичната политика, проучването относно ПИУПИ от 2011 г. се различава от проучването относно ПИУПИ от 2010 г. само по това, че съдържа актуализирани данни за разходите и дисконтовия процент, утвърдените разходи за пътна инфраструктура, финансовия резултат от споразумението за отдаване под аренда, подписано от Косаково и летищния оператор, и схемата за капиталови инжекции, съгласувана между Косаково и Гдиня. Следователно, за да изключи разходите, предполагаемо попадащи в обхвата на публичната политика, от изчисленията за NPV в проучването относно ПИУПИ от 2010 г., Комисията приложи същата методология като приложената при проучването относно ПИУПИ от 2011 г. за определянето на дела на капиталовата инвестиция, съответстващ на разходи, попадащи в обхвата на публичната политика. По-специално, проучването относно ПИУПИ от 2011 г. посочва <sup>(54)</sup>, че [...] % от разходите за терминали (пътническият терминал и терминалът за авиацията с общо предназначение) се считат за попадащи в обхвата на публичната политика; [...] % от разходите за многофункционалната сграда, в която се помещава противопожарната служба, попадат в обхвата на публичната политика, както и всички разходи, свързани с летищните огради, оборудването за наблюдение, оборудването за проверка на багажа, оборудването за летищна охрана (на обща стойност [...] милиона полски злоти [...] милиона евро). Изключвайки същите видове капиталови разходи и използвайки същия дял разходи, попадащи в обхвата на публичната политика, за различни сгради (тъй като тези цифри се основават на етажните площи в тези сгради, предназначени за охранителни дейности, които не са се променили в интервала между двете проучвания), Комисията изчисли дела на инвестиционните разходи съгласно проучването относно ПИУПИ от 2010 г., който, за целите на настоящото решение, следва да бъде изключен от ПИУПИ, тъй като попада в обхвата на публичната политика. Тези разходи възлизат на [...] милиона полски злоти (или [...] милиона евро).
- (133) Освен това, според проучването относно ПИУПИ от 2010 г., дружеството ще реализира печалби на ниво ЕВГТДА (печалба преди лихви, данъци и амортизации), считано от 2018 г. Въпреки това, на кумулативна база (т.е. добавяйки всяка година паричните потоци за предходните години), общият дисконтиран паричен поток (DCF) за целия период 2010—2040 г. се очаква да бъде отрицателен (както се вижда от фигура 3). С други думи, положителните парични потоци, които се очаква да бъдат генерирани от 2018 г., не са достатъчно високи, за да неутрализират силно отрицателните парични потоци за ранните инвестиционни периоди. Както е видно, кумулативният дисконтиран паричен поток на проекта ще остане отрицателен до 2040 г.

<sup>(54)</sup> Вж. стр. 35 от проучването относно ПИУПИ от 2011 г.

## Фигура 3

## Кумулативен DCF в хиляди полски злоти (проучване относно ПИУПИ от 2010 г.)

[...]

Източник: въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. и при изключване на разходи, попадащи в обхвата на публичната политика

- (134) Очакванията са, че след 2040 г. летищният оператор ще реализира непрекъснат растеж при устойчив темп на нарастване на свободния паричен поток от [...] %. На базата на това допускане Полша изчислява крайната стойност на летищния оператор през 2040 г. Дисконтираната крайна стойност възлиза на [...] млн. полски злоти. Първоначалното проучване относно ПИУПИ от 2010 г. сочи положителна стойност на собствения капитал <sup>(55)</sup> от [...] млн. полски злоти (т.е. около [...] милиона евро). Тази положителна стойност на собствения капитал се дължи на разликата спрямо крайната стойност от [...] милиона полски злоти, чиято абсолютна стойност е по-голяма от NPV на свободния паричен поток на дружеството (FCFF), изчислен на [...] милиона полски злоти за периода 2010—2040 г. IRR на инвестиционния проект е изчислена на [...] %, което надвишава предполагаемата цена на капитала на летищния оператор [...] %. Когато разходите, попадащи в обхвата на публичната политика, бъдат изключени, NPV на свободния паричен поток на дружеството (FCFF) остава отрицателна стойност, възлизаща на [...] милиона полски злоти, а проектът става рентабилен единствено благодарение на изчислената крайна стойност от [...] милиона полски злоти. Поради това положителната стойност на собствения капитал за проекта (при изключване на разходите, попадащи в обхвата на публичната политика) възлиза на [...] милиона полски злоти (т.е. около [...] милиона евро).
- (135) В този смисъл проектът става рентабилен само ако се допусне, че след 30-годишния период на отдаване под наем летищният оператор ще продължи да експлоатира летището за неограничен срок и ще реализира растеж при устойчив темп от [...] % годишно (т.е. крайната стойност <sup>(56)</sup>). Въпреки това, както е посочено в съображения 25—27, полската държава притежава земята, върху която е построено летището, и я е отдала под наем на Косаково за период от 30 години, до септември 2040 г. Впоследствие Косаково отдава земята под аренда за 30 години на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Поради това, съгласно приложимото полско законодателство (членове 48 и 191 от Гражданския кодекс), всички сгради и съоръжения, изградени върху наетото имущество, които са трайно прикрепени към земята, са притежание на собственика на имота (държавната хазна), а не на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd или Косаково. Съгласно споразумението за отдаване под наем наетият имот трябва да бъде върнат на собственика в рамките на [...] след изтичането на споразумението за отдаване под наем (§ 4(16)). Споразумението за отдаване под наем не предвижда едностранно право на удължаване на срока на наемане след този период или право на получаване на компенсация за инвестиции в летищната инфраструктура. Също така далеч не е ясно дали такива права могат да бъдат предявявани съгласно общите разпоредби на полското гражданско законодателство. Освен това споразумението за отдаване под наем (§ 4(11)) и споразумението за отдаване под аренда (§ 5(4)) посочват, че ако летищният оператор прекрати своята икономическа дейност, инфраструктурата трябва да бъде предадена на държавата без компенсация. В този смисъл изглежда неоправдано точната сума, посочена в проучването, да се приема за даденост, тъй като съгласно условията на споразумението за отдаване под наем от 9 септември 2010 г. нито летищният оператор, нито акционерите притежават летищната инфраструктура. В този смисъл заложената в проучванията относно ПИУПИ крайна стойност на инвестицията е недостоверна и вероятно до голяма степен надценена.
- (136) Освен това Комисията отбелязва, че ключовият фактор за повишаване на стойността на бъдещите парични потоци на оператора на летище Гдиня са очакваните приходи, които ще зависят от броя пътници и от размера на летищните такси, заплащани от авиокомпаниите. Съгласно проучването относно ПИУПИ от 2010 г. приходите от НТП и чартърни полети (пътнически такси, такси за приземяване и паркиране) заемат [80 — 90] % от всички приходи през 2040 г. и средно [80 — 90] % от всички приходи за целия разглеждан период, а именно от 2010 до 2040 г. Това е в противоречие със становищата на Полша, че дейностите на летище Гдиня ще допълват тези на летище Гданск, тъй като летище Гдиня ще се насочи предимно към дейности в сферата на общата авиация. На практика, както се вижда от представените по-горе данни, НТП и чартърните полети са основният източник на приходи през повечето години, обхванати от прогнозата. Въпреки това, както ще бъде обяснено по-подробно по-долу, по-голямата част от приходите на летище Гданск също произлиза от НТП и чартърни полети (вж. съображение 140).
- (137) Отчитайки търсенето от страна на пътници и въздушни превозвачи, Комисията отбелязва, че летище Гдиня ще има същия обхват на обслужване като летище Гданск, което се намира само на 25 км от летище Гдиня—Косаково. След разширението от 2012 г. летище Гданск може да обслужва до 5 млн. пътници, а за 2015 г. е предвидено

<sup>(55)</sup> Тази стойност на собствения капитал включва нетната настояща стойност на паричните потоци през 2012—2040 г., както и дисконтираната крайна стойност на летище Гдиня, изчислена към 2040 г.

<sup>(56)</sup> Крайната стойност е изчислена въз основа на прогнозирания паричен поток за последната година от обстойната прогноза, коригиран с оглед отчитане на заместващата инвестиция, необходима, за да се гарантира продължаването на експлоатацията на инфраструктурата.

допълнително разширяване на капацитета до 7 млн. пътници. През 2010 г., т.е. към момента на изготвяне на проучването относно ПИУПИ от 2010 г., този план за разширение вече е публично оповестен<sup>(57)</sup>. Освен това публичното финансиране за разширяването на капацитета на летище Гданск до 5 млн. пътници също е оповестено на Комисията на 24 септември 2008 г. в рамките на дело № N 472/08 за държавна помощ и е одобрено от Комисията на 5 февруари 2009 г.<sup>(58)</sup>

- (138) Полша информира Комисията, че генералният план, изготвен за летище Гданск през 2010 г.<sup>(59)</sup>, предвижда удължаване на пистата, перони и друга летишна инфраструктура, в резултат на което в бъдеще летище Гданск ще може да обслужва над 10 млн. пътници годишно.
- (139) В допълнение към това Комисията отбелязва, че през 2010 г. летище Гданск е обслужвало 2,2 млн. пътници (т.е. то е използвало 45 % от своя капацитет, включително капацитета в процес на изграждане). Според предоставените от летище Гданск прогнози в периода до 2020 г. ще се използват само между 50 и 60 % от наличния капацитет<sup>(60)</sup>. Тези прогнози не вземат под внимание пускането в експлоатация на летище Гдиня (т.е. предполага се, че цялото търсене в обхвата на обслужване ще бъде задоволено от летище Гданск). Комисията отбелязва, че летище Гданск ще бъде в състояние да задоволява търсенето в региона за дълъг период от време, т.е. най-малко до 2030 г., дори и при допускането за динамичен ръст на пътническия трафик.
- (140) Както е посочено по-горе, проучването относно ПИУПИ от 2010 г. за летище Гдиня предвижда по-голямата част от приходите (средно [80—90] % за целия период 2012—2040 г.) да бъде генериран от НТП и чартърни авиокомпаниии. В тази връзка Комисията отбелязва, че летище Гданск също обслужва предимно НТП и чартърен трафик. През 2010 г. полетите на НТП и чартърните полети заемат дял от 72 % от целия пътнически поток, обслужван от летище Гданск<sup>(61)</sup>.
- (141) С оглед на непосредствената близост до друго утвърдено и ненатоварено летище, следващо същия бизнес модел и разполагащо със значителен резервен капацитет в дългосрочен план, Комисията счита, че способността на оператора на летище Гдиня да привлече трафик и пътници ще зависи до голяма степен от размера на предлаганите на авиокомпаниите летищни такси, по-специално в сравнение с тези на най-преките конкуренти.
- (142) В тази връзка Комисията отбелязва, че проучването относно ПИУПИ от 2010 г. предвижда пътническа такса за чартърни полети и за полети на НТП в размер на 25 PLN/PAX (6,25 EUR) до 2014 г. и 40 PLN/PAX (10 EUR) от 2015 г. (до 2040 г.). Таксата за приземяване за такива полети е установена на 25 PLN/тон (6,25 EUR) за целия период (при допускане, че средното MTOW (максимално излетно тегло) е 70 тона), докато таксата за паркиране се определя на 4 PLN (1,0 EUR) за 24 ч/тон (при средно MTOW от 70 тона). Според проучването относно ПИУПИ от 2010 г. определените ценови равнища са сравними с тези на други регионални летища към момента на провеждане на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. Цените на летище Гдиня също са определени въз основа на допускането, че няма да съществува конкуренция от страна на летище Гданск.
- (143) Комисията отбелязва също така, че тарифните ставки, прилагани от летище Гданск от 31 декември 2008 г., фиксират стандартната пътническа такса на 48 PLN/PAX (12,0 EUR), стандартната такса за приземяване на летателен апарат с тонаж над 2 тона (т.е. включително всички чартърни самолети и самолети на НТП) на 25 PLN/тон (6,25 EUR) и таксата за паркиране на 4,5 PLN/24 ч/тон (1,25 EUR).
- (144) Въпреки това Комисията отбелязва, че тарифните ставки, прилагани на летище Гданск, предлагат също така различни намаления и отстъпки по отношение на, *inter alia*, полети на НТП. Летище Гданск прилага намалена пътническа такса от 24 PLN/PAX (6 EUR) за всички нови въздушни линии (считано от 1 януари 2004 г.) и за

<sup>(57)</sup> Вж. например Решение № C(2009) 4445 на Комисията от 3 юни 2009 г. за отпускане на финансова помощ от Общността в областта на трансевропейските транспортни мрежи.

<sup>(58)</sup> Вж. бележка под линия 9.

<sup>(59)</sup> Генералният план е възложен през февруари 2010 г. и е представен през ноември 2010 г.

<sup>(60)</sup> Пътнически трафик (в '000 пътници годишно) на летище Гданск.

#### Действителен брой пътници

Година	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Брой пътници	466	672	1 256	1 715	1 954	1 911	2 232	2 463	2 906

#### Предвидено увеличение на броя пътници

Година	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Брой пътници	3 153	3 311	3 477	3 616	3 760	3 911	4 067	4 230

<sup>(61)</sup> НТП — 64,5 %, чартърни полети — 7,5 %. Както през 2009 г., така и през 2011 г. тази стойност е 70 %.

всички увеличения на честотата на полетите на летателни апарати с MTOW между 50 и 100 тона (напр. Airbus A320 и Boeing 737 и други летателни апарати, използвани от НТП). Таксата за приземяване, прилагана за такива въздушни линии, също е намалена с 50 % (т.е. до 12,5 PLN/тон). Таксата за паркиране отпада напълно, ако честотата на полетите по дадена въздушна линия е най-малко 6 пъти седмично. В допълнение към това стандартната пътническа такса е намалена първоначално с 23 PLN за всички заминаващи пътници по редовни вътрешни линии. Впоследствие се прилага съответната отстъпка. Вземайки под внимание намалението и отстъпките, прилагани от летище Гданск, Комисията счита, че средно летищни такси, предвидени за летище Гдиня, са значително по-високи от тези на утвърденото съседно летище. Прилагайки въпросните летищни такси, летище Гдиня, като нов участник, няма да бъде в състояние да привлече значителен трафик, когато в същия обхват на обслужване съществува утвърдено летище, което разполага с резервен капацитет и прилага по-ниски нетни такси за нови линии и увеличаване на честотата на полетите по съществуващите линии. Комисията отбелязва също така, че тарифата на летищните такси на летище Гданск предвижда намалените такси да се прилагат до 31 декември 2028 г. Поради факта, че проучването относно ПИУПИ от 2010 г. (въз основа на бизнес плана на летищния оператор към този момент) разглежда летищните такси като основния източник на приходи за летищния оператор, Комисията счита това решение за доказателство, че проучването относно ПИУПИ от 2010 г. не е достатъчно надеждно и убедително, за да демонстрира, че въпросният инвестиционен проект би бил реализиран от частен инвеститор.

- (145) Имайки предвид, че както летище Гдиня, така и летище Гданск ще се насочат предимно към нискотарифни и чартърни превозвачи, че летище Гданск не използва своя пълен капацитет, че неговите действащи такси са по-ниски от заложените в бизнес плана на летище Гдиня, както и непосредствената близост на двете летища, Комисията счита също така, че предположението, че няма да съществува ценова конкуренция между двете летища, е погрешно.
- (146) Комисията отбелязва също така, че към момента на изготвяне на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. нетните такси (стандартни такси след приспадане на приложимите отстъпки), прилагани на летище Бидгощч (разположено на 196 километра и 2 часа и 19 минути с автомобил от летище Гдиня) и летище Шчечин (разположено на 296 километра и 4 часа и 24 минути с автомобил от летище Гдиня), второто и третото най-близки полски регионални летища, са значително по-ниски <sup>(62)</sup>.
- (147) С оглед на гореизложеното и предвид непосредствената близост на друго ненатоварено летище, следващо същия бизнес модел, Комисията счита че летищните такси, заложили в проучването относно ПИУПИ от 2010 г., които са по-високи от прилаганите от летище Гданск и други близки регионални летища, са нереалистични. Имайки предвид нивото на конкурентоспособност на летище Гдиня, може да се заключи, че прогнозите за трафика, заложили в проучването относно ПИУПИ от 2010 г., се основават на нереалистични предположения.
- (148) Следва да се отбележи също така, че проучването относно ПИУПИ от 2010 г. не включва нито анализ на чувствителността, нито оценка на вероятността за даден резултат (най-песимистичен, най-оптимистичен и базов сценарий). Поради това Комисията стига до заключението, че сценарият, представен в проучването относно ПИУПИ от 2010 г., изглежда се основава на твърде оптимистични предположения по отношение на обема на пътническия трафик и размера на таксите.
- (149) Комисията извърши няколко изчисления за чувствителността и отбелязва, че намаляването на годишните приходи от пътнически такси, свързани с НТП и чартърния трафик, с [...] % (през прогнозния период 2010—2040 г.), само по себе си прави проекта нерентабилен въпреки значителната крайна стойност, която също е спорна, както е обяснено в съображение 135. Такъв спад на приходите може да възникне ако таксите и/или трафикът са по-ниски от предполагаемото. В тази връзка следва да се отбележи, че летищните такси съгласно бизнес плана за целите на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. вече са с [...] % по-високи от тези на летище Гданск <sup>(63)</sup>. В този смисъл

<sup>(62)</sup> Летище Бидгощч: Стандартната такса за заминаващ пътник е 30 PLN (7,5 EUR); стандартната такса за приземяване е 45 PLN/тон (11,25 EUR) за първите 2 тона MTOW, 40 PLN/тон (10 EUR) за 2—15 тона MTOW, 35 PLN/тон (8,75 EUR) за 15—40 тона MTOW, 30 PLN/тон (7,5 EUR) за 40—60 тона MTOW, 25 PLN/тон (6,25 EUR) за 60—80 тона MTOW и 20 PLN/тон (5 EUR) за всеки тон над 80 тона MTOW; стандартната такса за паркиране е 8 PLN/тон/24 ч (2 EUR); не се прилага такса за първите 4 часа). Отстъпки: Пътническите такси могат да бъдат намалени между 5 % (ако въздушният превозвач обслужва 100—300 пътници месечно, заминаващи от летище Бидгощч) и 50 % (ако въздушният превозвач обслужва повече от 8 000 пътници месечно, заминаващи от летище Бидгощч); такса за приземяване — отстъпка от 50 % през първите 12 месеца от обслужването на дадена въздушна линия, 50 % за приземяване между 14.00 и 20.00 ч; такси за приземяване и паркиране: 10 % за превозвач, извършващ 4—10 полета месечно, 15 % за 11—30 полета месечно, 20 % за повече от 31 полета месечно. Летище Шчечин: Стандартната такса за заминаващ пътник е 35 PLN (8,75 EUR); стандартната такса за приземяване е 70 PLN/тон (17,5 EUR); стандартната такса за паркиране е 8 PLN/тон/24 ч (не се прилага такса за първите 2 часа). Отстъпки: от 20 % (ако въздушният превозвач предлага на заминаващите пътници повече от 800 места седмично) до 90 % (ако се предлагат повече от 1 300 места).

<sup>(63)</sup> Изчисляване на пътнически такси за НТП.



много малко вероятно е летище Гдиня да бъде в състояние да привлече трафик, без да предложи значително намаление на таксата от 40 PLN (10 EUR) съгласно бизнес плана. Поради това високата чувствителност на NPV спрямо привидно незначителното намаление на летищните такси (в резултат на реалистични предположения) поражда значително съмнение за правдоподобността на първоначалния бизнес план.

- (150) Макар и проучването относно ПИУПИ от 2010 г. да се основава на прогнози за трафика, налични към този момент, и да не следва да се използва *ex-post* информация за пряка оценка на проучването относно ПИУПИ, Комисията въпреки това отбелязва степента, в която тези прогнози са прекалено оптимистични. Действително, сравнението на прогнозите за трафика от 2010 и 2012 г. показва значителни различия. Освен че началото на проекта е забавено, през периода на положителна ЕВИТДА всяка година прогнозите за трафика са занижавани с [...] до [...] %. Тази значителна корекция само след две години и без наличието на значителна промяна на обстоятелствата представлява полезна проверка на достоверността на първоначалните предположения. Тя допълнително потвърждава факта, че проведените от Комисията проверки на чувствителността (които са с много по-малък обхват) подчертават нереалистичния характер на предположенията, на базата на които е направено заключението, че проектът е целесъобразен.

Таблица 6

**Сравнение на прогнозите за пътническия трафик, използвани в проучването относно ПИУПИ от 2010 г. и проучването относно ПИУПИ от 2012 г.**

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Общо РАХ в проучването относно ПИУПИ от 2010 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Общо РАХ в проучването относно ПИУПИ от 2012 г.	—	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Разлика		– 53 %	– 69 %	– 55 %	– 38 %	– 36 %	– 29 %	– 27 %	– 25 %
	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.
Общо РАХ в проучването относно ПИУПИ от 2010 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 343 234
Общо РАХ в проучването относно ПИУПИ от 2012 г.	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083 746
Разлика	– 23 %	– 21 %	– 19 %	– 17 %	– 17 %	– 18 %	– 18 %	– 19 %	– 19 %

- (151) Допълнителните тестове за чувствителността сочат, че проектът би станал нерентабилен при спадане на общите годишни приходи само с [...] % за целия прогнозен период или при спадане на приходите с [...] % и увеличаване на оперативните разходи с [...] %. Следователно рентабилността на инвестицията е силно чувствителна спрямо малки промени в базовите предположения. Комисията счита, че тези промени са несъществени в сравнение с промените, направени в следващите проучвания относно ПИУПИ.

- (152) Освен това Комисията отбелязва, че положителните резултати от проучването относно ПИУПИ от 2010 г. зависят също така до голяма степен от крайната стойност на инвестицията в края на периода, обхванат от бизнес плана (т.е. през 2040 г.). Действително дисконтираният паричен поток на дружеството за периода 2010—2040 г. е отрицателен и възлиза на (– [...]) млн. полски злоти. Дисконтираната крайна стойност към 30 юни 2010 г. възлиза на [...] млн. полски злоти.

- (153) Що се отнася до предположенията, върху които се основават изчисленията, крайната стойност е изчислена на базата на предположенията, че годишният темп на растеж на паричния поток на инвестицията след 2040 г. ще възлиза постоянно на [...] %. Съгласно стандартната практика темпът на растеж на дадено предприятие не следва да превишава този на икономиката, в условията на която то функционира (т.е. от гледна точка на ръста на БВП). Действително крайната стойност се изчислява към момента, когато се очаква фирмата да достигне зрялост и следователно периодът на интензивен растеж на фирмата е приключил. Имайки предвид, че икономиката обхваща както предприятия с динамичен растеж, така и предприятия със стабилен растеж, темпът на растеж на зрелите фирми би следвало да бъде по-нисък от средния темп на растеж за икономиката като цяло. В своите коментари Полша не е посочила базата, на която е избрала дългосрочен темп на растеж от [...] %, но е обяснила, че дългосрочният темп на растеж представлява номинален темп на растеж. Въз основа на информация, предоставена от МВФ, Комисията е констатирала, че прогнозите за ръста на реалния БВП в Полша от началото на 2010 г. показват, че номиналният темп на растеж на полската икономика ще варира от 5,6 % през 2011 г. до 6,6 % през 2015 г. При равнище на инфлацията от порядъка на 2,5 % може да се очаква реалният БВП да нарасне с 4 %. Следователно изборът на номинален темп на растеж от [...] % за летище Гдиня може на пръв поглед да съответства на наличната към момента информация и на стандартната практика да се избира по-нисък темп на растеж от растежа на икономиката. Въпреки това, избирайки дългосрочен темп на растеж, по-висок от ръста на инфлацията (която се изчислява на 2,5 % през април 2010 г.), бизнес планът предвижда, че летището ще продължи да бележи ръст всяка година след 2040 г.

Таблица 7

## Данни и прогнози за БВП и инфлацията, предоставени от МВФ през април 2010 г.

	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.
% ръст на БВП (текущи цени)	1,70	2,70	3,20	3,90	4,00	4,00	4,00
% ръст на БВП (текущи цени)	5,50	4,40	5,60	6,20	6,60	6,50	6,60
% инфлация	4,20	3,50	2,30	2,40	2,50	2,50	2,50

Източник: Международен валутен фонд, База данни „Световна икономическа перспектива“, април 2010 г. (изтеглено от <http://www.imf.org/external/data.htm>).

- (154) Освен това Комисията отбелязва, че в този случай, с оглед особено дългия прогнозен период и отдалечеността на датата, за която е изчислена крайната стойност, задачата за определяне на най-подходящия темп на растеж става още по-сложна, а несигурността още по-голяма. На практика прогнозите за ръста на БВП рядко се правят за период, по-голям от пет години, докато в този случай моделът трябва да прогнозира разумен темп на растеж за летището след период на експлоатация от 30 години. Този факт показва, че един разумен инвеститор би предприел серия от тестове за чувствителност.
- (155) Моделът на темп на устойчив растеж, използван за изчисляване на крайната стойност в този случай, изисква също така да се направят предположения за датата, на която фирмата ще започне да бележи ръст с устойчив темп, който може да поддържа постоянно. В проучването относно ПИУПИ от 2010 г. тази дата е определена на 2040 г., което означава прогнозен период от 30 години (2010—2040 г.). В проучването относно ПИУПИ от 2012 г. прогнозният период е намален до 18 години (2012—2030 г.), а крайната стойност е изчислена съответно за 2030 г. Ако същият времеви хоризонт се приложи за проучването относно ПИУПИ от 2010 г., NPV на проекта значително спада ([...] милиона полски злоти или [...] милиона евро).
- (156) Комисията посочва също така, че проучването относно ПИУПИ от 2012 г. изрично отбелязва, че един разумен инвеститор би взел под внимание факта, че проектът е свързан с особено дълъг времеви хоризонт преди достигането на рентабилност (вж. раздел 4.10.1.2 от проучването относно ПИУПИ от 2012 г., в което се прави заключението, че „Получената положителна нетна настояща стойност доказва, че инвестицията в летище Гдиня—Косаково може да представлява бизнес интерес за потенциални инвеститори. При все това, преди да се вземат каквито и да е решения, инвеститорите ще трябва да вземат под внимание също така дългосрочния инвестиционен хоризонт, характерен за инфраструктурните инвестиционни проекти“).

*Заклучение*

- (157) Проектът за преобразуването на летище Гдиня—Косаково е свързан със значителни инвестиции и дълъг период на отрицателни парични потоци. В действителност бизнес планът показва, че кумулативният дисконтиран паричен поток за прогнозния период 2010—2040 г. е отрицателен (– [...] млн. или — [...] млн. евро). Според бизнес плана проектът бележи положителни стойности единствено от гледна точка на дисконтираната крайна стойност от [...] млн. полски злоти, изчислена за 2040 г. и за целия последващ период, допускайки, че летището бележи ежегодно и постоянно след това ръст с номинален темп от [...] %. Въпреки това, както е обяснено в съображение 135, изглежда, че нито летищният оператор, нито неговите акционери притежават земята, тъй като тя остава собственост на държавната хазна, поради което представената за летището крайна стойност не е достоверна. Освен това, въпреки значителната несигурност, характерна за такъв дългосрочен проект, бизнес планът не съдържа анализ на чувствителността и поради това се различава от анализа, който един разумен инвеститор би предприел по отношение на такъв проект.
- (158) Освен това в анализа на Комисията се стига до заключението, че бизнес планът се основава на редица предположения, които са твърде оптимистични и нереалистични с оглед на близостта на летище Гданск, което има същия бизнес модел, резервен капацитет и планове за разширяване. Няколко теста за чувствителност показват, че NPV на проекта става отрицателна в случай на незначителни и реалистични промени на основните предположения.
- (159) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че частният инвеститор не би решил да предприеме въпросния инвестиционен проект въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2010 г. Поради това решението на общините Гдиня и Косаково за финансиране на преобразуването на летището в гражданско летище предоставя на летищния оператор икономическо предимство, което той не би получил при нормални пазарни условия.

5.1.3.4. Прилагане на ПИУПИ въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2011 г. и проучването относно ПИУПИ от 2012 г.

*Прилагане на ПИУПИ въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2011 г.*

- (160) Първата актуализация на проучването относно ПИУПИ е проведена през май 2011 г. Макар и капиталовите инжекции, направени след провеждането на това проучване относно ПИУПИ, да са заложили преди май 2011 г. (в допълнение към това вж. съображение 51 по-горе), въз основа на съдържащата се в това икономическо проучване информация Комисията е направила също така преценка дали е възможно да се счита, че капиталовите инжекции отразяват поведението на частен инвеститор, извършващ дейност в условията на пазарна икономика. В проучването относно ПИУПИ от 2011 г. приходите от проекта остават непроменени, но капиталовите разходи са увеличени (вж. фигура 2, посочваща кумулативните инвестиционни разходи). Това проучване също така взема под внимание предходните капиталови инжекции и вече направени капиталови разходи. WACC е слабо намалена (от [...] % на [...] %), а дългосрочният темп на растеж е намален от [...] % на [...] %. Тези актуализации водят до значително по-ниска NPV от [...] млн. полски злоти (около [...] евро). Това се дължи на по-високи загуби (дисконтираният паричен поток за периода 2011—2030 г. би възлязъл на – [...] млн. полски злоти), а крайната стойност би спаднала слабо до [...] млн. полски злоти.
- (161) По отношение на търсенето от страна на пътниците Комисията счита, че аргументите, представени в съображения 136—141, относно конкуренцията между летище Гдиня и летище Гданск за авиолинии и за пътници, са приложими също така за оценката на проучването относно ПИУПИ от 2011 г.
- (162) Комисията отбелязва по-специално, че размерът на летищните такси, посочени в проучването относно ПИУПИ от 2011 г., е същият като заложен в проучването относно ПИУПИ от 2010 г.
- (163) Тъй като през 2011 г. летищата в Гданск, Бидгощ и Щечин са прилагали същите тарифи като през 2010 г. (включително същите отстъпки), оценката на Комисията за размера на таксите, посочени в проучването относно ПИУПИ от 2011 г. за летище Гдиня, е същата като тази по отношение на проучванията относно ПИУПИ от 2010 г. (вж. съображения 141—147).

- (164) Комисията счита, че един инвеститор в условията на пазарна икономика, ръководен от перспективата за рентабилност, не би взел инвестиционно решение по отношение на въпросния проект, базирайки се на такси, които са значително по-високи от нетните такси, прилагани от други регионални летища в Полша <sup>(64)</sup>, особено от летище Гданск.
- (165) В тази връзка Комисията отбелязва, че една намалена летищна такса, сравнима с летищните такси, заплащани на други регионални летища в Полша (напр. Гданск, Бидгощч, Шчечин, Люблин), би довела до отрицателна стойност на собствения капитал.
- (166) Комисията извърши няколко изчисления за чувствителността и отбелязва, че намаляването на годишните приходи от пътнически такси, свързани с НТП и чартърния трафик, с едва [...] % (през прогнозния период 2010—2040 г.) само по себе си прави проекта нерентабилен въпреки значителната крайна стойност.
- (167) Допълнителните тестове за чувствителността сочат, че проектът би станал нерентабилен при спадане на общите годишни приходи само с [...] % за целия прогнозен период или при спадане на приходите с [...] % и увеличаване на оперативните разходи с [...] %. Следователно рентабилността на инвестицията е силно чувствителна спрямо малки промени в базовите предположения.
- (168) Освен това Комисията отбелязва, че положителните резултати от проучването относно ПИУПИ от 2011 г. зависят също така до голяма степен от крайната стойност на инвестицията в края на периода, обхванат от бизнес плана (т.е. през 2040 г.). Както е обяснено в съображение 135, спорно е дали летищният оператор и неговите акционери се ползват с крайната стойност на инфраструктурата изцяло или дори частично.
- (169) Поради това Комисията стига до заключението, че точно както проучването относно ПИУПИ от 2010 г., проучването относно ПИУПИ от 2011 г. се основава на нереалистични предположения, по-специално що се отнася до прогнозите за трафика и летищните такси. Следователно, също и въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2011 г., решението на общините Гдиня и Косаково да финансират преобразуването на летище Гдиня—Косаково (Гдиня—Оксивие) в гражданско летище не съответства на ПИУПИ и по този начин предоставя на летищния оператор икономическо предимство, което той не би получил при нормални пазарни условия.

*Прилагането на ПИУПИ въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2012 г.*

- (170) Полша счита, че Комисията следва да направи преценка за съответствието с ПИУПИ въз основа на проучването относно ПИУПИ от 2012 г. Комисията отбелязва, че проучването относно ПИУПИ от 2012 г. взема под внимание предходните капиталови инжекции и вече направените капиталови разходи. Проучването относно ПИУПИ от 2012 г. показва, че предоставеното на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd финансиране води до положителна стойност на собствения капитал от [...] млн. полски злоти (около [...] млн. евро) за неговите акционери. В допълнение към това IRR на инвестиционния проект от [...] % е по-висока от прогнозираната от летищния оператор цена на капитала [...] % <sup>(65)</sup>.
- (171) Проучването относно ПИУПИ от 2012 г. сравнява стойността на собствения капитал на дружеството при допълнителни инвестиции и в случай че новото летище бъде пуснато в експлоатация („базов сценарий“) със стойността на собствения капитал на дружеството при липса на допълнителни инвестиции и в случай че инвестиционният проект бъде прекратен през юни 2012 г. („съпоставителен сценарий“) <sup>(66)</sup>.

<sup>(64)</sup> В допълнение към таксите на летища Гданск, Бидгощч и Шчечин Комисията е анализираща също така летищните такси на летище Люблин — регионално летище, открито през декември 2012 г. Стандартната такса за заминаващ пътник на летище Люблин е 34 PLN (8,5 EUR); стандартната такса за приземяване е 36 PLN/тон; стандартната такса за паркиране е 15 PLN/тон/24 ч (не се прилага такса за първите 4 часа). Отстъпки: ако въздушен оператор открие оперативна база на летище Люблин, стандартната такса за заминаващ пътник е между 4,21 PLN (1,05 EUR) и 5,76 PLN (1,44 EUR) за първите 5 сезона (2,5 години); прилага се отстъпка от 99 % за таксите за паркиране и приземяване. След петия сезон отстъпки се прилагат за нови въздушни линии. Отстъпките за пътническите такси и за таксите за приземяване и за паркиране варират от 95 % през първата година на експлоатация на дадена въздушна линия до 25—65 % през петата година (в зависимост от броя пътници). След петата година се прилага отстъпка от 60 %, ако въздушният превозвач обслужва повече от 250 000 заминаващи пътници от летище Люблин.

<sup>(65)</sup> Тези изчисления включват разходи, попадащи в обхвата на публичната политика.

<sup>(66)</sup> Тъй като проучването относно ПИУПИ е проведено през юни 2012 г., анализът е към тази дата.

- (172) Този подход е в основата си погрешен за целите на извършването на оценка дали преобразуването на военното летище в гражданско летище е свързано с държавна помощ, тъй като той пренебрегва значителния капитал, вече инвестиран в летището. Правилният съпоставителен сценарий би бил изпълнението на проекта изобщо да не бъде започнато. Комисията отбелязва, че един частен инвеститор изобщо не би инвестирал в проекта, ако планът за разработване на ново гражданско летище в областта не е показал реалистична възможност за реализиране на печалба от такава инвестиция. Поради това съпоставителният сценарий, описан в проучването относно ПИУПИ от 2012 г., е нарушен от предходни решения, които не отразяват поведението на частен инвеститор. Подобно на предходните капиталови инжекции, представляващи държавна помощ, тъй като един частен пазарен оператор не би ги реализирал, последващите капиталови инжекции в рамките на същия проект също представляват държавна помощ.
- (173) Комисията отбелязва, че базовият сценарий съгласно проучването относно ПИУПИ от 2012 г., предоставена от Полша, се основава на бизнес план, предвиждащ бъдещи парични потоци към капиталовите инвеститори за периода 2012—2030 г. (т.е. период на висок растеж) <sup>(67)</sup>. Очакваните бъдещи парични потоци се основават на предположението, че летището ще започне своята дейност през 2013 г. Към момента, когато се провежда проучването относно ПИУПИ от 2012 г., Полша очаква летището да обслужва около [...] пътници през 2014 г. и постепенно да разширява своята дейност, така че да обслужва до [...] пътници през 2020 г. и около [...] през 2028 г. (вж. прогнозата за развитие на пътническия трафик в таблица 8).

Таблица 8

**Прогнози за пътническия трафик за летище Гдиня (в хиляди)**

Очакван ръст на броя пътници										
Година	2013	2014	2015	2017	2018	2019	2020	2023	2026	2030
Общо	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	1 083,7

- (174) Съгласно проучването относно ПИУПИ от 2012 г. се очаква след 2030 г. летищният оператор да бележи непрекъснат растеж при темп на устойчив растеж от [...]. На базата на това предположение Полша е изчислила крайната стойност за летищния оператор през 2030 г.
- (175) Комисията отбелязва, че, както е посочено в проучванията относно ПИУПИ от 2010 и 2011 г., ключовият фактор за повишаване на стойността на бъдещите парични потоци на оператора на летище Гдиня са очакваните авиационни приходи, които ще зависят от броя пътници и от размера на летищните такси, заплащани от авиокомпаниите.
- (176) Що се отнася до очакваното развитие на пътническия трафик, Полша твърди, че търсенето на услуги за въздушен превоз на пътници ще се увеличава в бъдеще и предвид очаквания ръст на БВП на Полша и развитието на региона. Поради това Полша счита, че прогнозите за трафика са консервативни, както и че реалният трафик би могъл да бъде по-висок от прогнозирания. Според Полша извършената през март 2013 г. актуализация на прогнозата за трафика в региона предвижда по-висок трафик, отколкото проучването относно ПИУПИ от 2012 г.
- (177) Полша заявява, че бизнес планът прогнозира, че летище Гдиня ще обслужва по-малко от [...] % от пътническия трафик в региона. Освен това Полша счита, че развитието на пазара за въздухоплавателни услуги в Померания позволява също така съществуването на едно допълнително малко летище, допълващо предлаганите от летище Гданск услуги.
- (178) По отношение на търсенето от страна на пътниците и свързаните приходи, Комисията счита, че аргументите във връзка с проучванията относно ПИУПИ от 2010 и 2011 г., представени в съображения 136—147 и 161—165 по-горе, са приложими също така за оценката на проучването относно ПИУПИ от 2012 г.

<sup>(67)</sup> Широко използван метод за оценка на решения за капиталови инвестиции е отчитането на стойността на собствения капитал на дружеството. Стойността на собствения капитал е стойността на дружеството за неговите собственици или акционери. Тя се изчислява чрез събиране на всички налични за капиталовите инвеститори бъдещи парични потоци, дисконтирани с подходяща норма на възвръщаемост. За норма на дисконтиране обикновено се използва цената на собствения капитал, която отразява риска на паричните потоци.

- (179) Комисията счита, че един инвеститор в условията на пазарна икономика не би установил по-висок размер на своите такси въз основа на предположението, че таксите на летище Гданск ще се увеличават в дългосрочен план. В тази връзка Комисията отбелязва, че тарифните ставки, използвани от летище Гданск, предвиждат прилагането на отстъпки до 2028 г. (т.е. за период само с две години по-кратък от този, заложен в бизнес плана съгласно проучването относно ПИУПИ от 2012 г.). На тази основа, дори и ако летищните такси на летище Гданск бъдат увеличени след 2028 г., Комисията счита, че прогнозираните средни летищни такси за периода на бизнес плана (т.е. до 2030 г.) остават по-високи от средното равнище за конкурентното летище.
- (180) Полша е потвърдила, че проучването относно ПИУПИ от 2012 г. взема под внимание оперативните разходи, свързани с военната дейност на летището. Очаква се тези разходи да бъдат компенсирани от държавата. Полша е потвърдила също така, че все още не е постигнато официално споразумение за споделяне на разходите (както оперативните, така и инвестиционните разходи) между летище Гдиня и военните, използващи летището.
- (181) Комисията счита, че един инвеститор в условията на пазарна икономика би базирал своята оценка единствено на резултати, предвидими към момента на вземане на инвестиционното решение. Поради това Комисията счита, че при оценката на съответствието на инвестицията с ПИУПИ не трябва да се взема под внимание възможното намаление на разходите чрез споделянето на разходите с военните, използващи летището (и въздействието върху общите разходи и приходи на летището). В действителност проучването относно ПИУПИ от 2012 г. не определя количествено намаленията на разходите, които летищният оператор би могъл да реализира в тази връзка.
- (182) Както и при проучването относно ПИУПИ от 2010 г., общият DCF за проекта за периода 2012—2030 г. е отрицателен, както е показано на фигура 4. Летището ще започне да генерира положителни парични потоци за пръв път през 2020 г., но дългият инвестиционен период означава, че кумулативният (дисконтиран) паричен поток ще остане отрицателен за прогнозния период.

#### Фигура 4

#### **Кумулативен DCF (в PLN) — проучване относно ПИУПИ от 2012 г. (с изключение на разходи, попадащи в обхвата на публичната политика)**

[...]

- (183) Следователно Комисията стига до заключението, че проучването относно ПИУПИ от 2012 г. не може да се счита за правилен тест за оценка дали решението на общините Гдиня и Косаково да финансират преобразуването на летище Гдиня в гражданско летище съответства на ПИУПИ. Към момента на провеждане на проучването относно ПИУПИ от 2012 г. инвестиционните решения на акционерите вече са били взети. Комисията счита също така, че капиталовите инжекции, направени след провеждането на проучването относно ПИУПИ от 2012 г., не могат да се считат за решения за автономни инвестиции, разглеждани отделно, тъй като те се отнасят за същия инвестиционен проект, стартиран от публичните акционери не по-късно от 2010 г., и проучването относно ПИУПИ от 2012 г. само отразява корекции или изменения на първоначалния проект.

*Актуализация от ноември 2013 г.*

- (184) Комисията счита също така, че измененията в инвестиционния план, насочени към генериране на допълнителни приходи от продажбата на гориво от летището (без намесата на външен оператор) и предлагане на навигационни услуги, не трябва да се вземат под внимание при извършването на прещенка дали инвестицията съответства на ПИУПИ. Полша е потвърдила, че тези възможни допълнителни източници на приходи не са включени нито в проучването относно ПИУПИ от 2010 г., нито в проучването относно ПИУПИ от 2011 г. или проучването относно ПИУПИ от 2012 г. за летище Гдиня, тъй като към момента на изготвяне на тези проучвания публичните акционери и дружеството са имали толкова големи резерви относно получаването на всички разрешения и концесии, необходими за предоставянето на такива услуги, че не са включили тези приходи в своите собствени прогнози (дори и под формата на оптимистичен сценарий). Поради слабата вероятност необходимите разрешения и концесии да бъдат получени към момента на провеждане на проучванията относно ПИУПИ Комисията не може да ги вземе под внимание със задна дата.

*Заклучение*

- (185) Публичното финансиране, предоставено от Гдиня и Косаково на летищния оператор, е несъвместимо с ПИУПИ. Поради това Комисията счита, че въпросната мярка предоставя на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd икономическо предимство, което дружеството не би получило при нормални пазарни условия.

*5.1.4. Избирателност*

- (186) Съгласно член 107, параграф 1 от ДФЕС, за да бъде дадена мярка определена като държавна помощ, тя трябва да облагодетелства „определени предприятия или производството на определени стоки“. В конкретния случай Комисията отбелязва, че капиталовите инжекции се отнасят единствено за Gdynia-Kosakowo Airport Ltd. Поради това те са по дефиниция, избирателни по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

*5.1.5. Нарушаване на конкуренцията и въздействие върху търговията*

- (187) Когато предоставена от държава членка помощ укрепва позициите на едно предприятие спрямо други конкурентни предприятия в рамките на вътрешния пазар, се счита, че последните са засегнати от помощта <sup>(68)</sup>. Икономическото предимство, предоставено чрез въпросната мярка, укрепва икономическите позициите на летищния оператор, тъй като летищният оператор ще може да започне своя стопанска дейност, без да извършва присъщите инвестиционни и оперативни разходи.
- (188) Както е посочено в раздел 5.1.1, експлоатацията на дадено летище представлява икономическа дейност. Съществува конкуренция, от една страна, между летищата за привличане на авиокомпаниите и съответния въздушен трафик (пътнически и товарен) и, от друга страна, между летищните оператори, които могат да се конкурират помежду си да им бъде възложено управлението на дадено летище. Освен това Комисията подчертава, по-специално по отношение на НТП, че летищата, разположени в различни обхвати на обслужване и в различни държави членки, също могат да се конкурират помежду си за привличане на тези авиокомпаниите. Комисията отбелязва, че летище Гдиня ще обслужва около [...] 000 пътници до 2020 г. и до 1 млн. пътници през 2030 г.
- (189) Както е отбелязано в параграф 40 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г., не е възможно да се изключат дори и малки летища от приложното поле на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тъй като те се конкурират с други малки летища за привличането на НТП и чартърен трафик. Комисията счита, че конкуренцията и търговията между държавите членки могат да бъдат засегнати.
- (190) Въз основа на аргументите, представени в съображения 187—189, предоставеното на оператора на летище Гдиня икономическо предимство укрепва позициите му спрямо неговите конкуренти на пазара на доставчици на летищни услуги на Съюза. Поради това разглежданото публично финансиране нарушава или заплашва да наруши конкуренцията и засяга търговията между държавите членки.

*5.1.6. Заклучение*

- (191) С оглед на аргументите, представени в съображения 101—190, Комисията счита, че предоставените на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd капиталовите инжекции представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Тъй като финансирането вече е било предоставено на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, Комисията счита също така, че Полша е нарушила забраната, посочена в член 108, параграф 3 от ДФЕС <sup>(69)</sup>.

<sup>(68)</sup> Дело T-214/95 *Het Vlaamse Gewest* срещу *Комисията*, EU:T:1998:77/[1998] ECR II-717.

<sup>(69)</sup> Дело T 109/01 *Fleuren Compost* срещу *Комисията*, EU:T:2004:4/[2004] ECR II-127.

## 5.2. Съвместимост на помощта

- (192) Комисията е извършила преценка дали въпросната помощ може да се счита за съвместима с вътрешния пазар. Както е описано по-горе, помощта се състои във финансиране на инвестиционните разходи, свързани със започването на дейността на летище Гдиня, и на оперативните загуби през първите години от експлоатацията на летището (т.е. до 2019 г., включително, както съгласно проучването относно ПИУПИ от 2010 г., така и съгласно проучването относно ПИУПИ от 2012 г.).

### 5.2.1. Приложимост на Насоките за въздухоплаването от 2014 и 2005 г.

- (193) Член 107, параграф 3 от ДФЕС предвижда някои изключения от общото правило, определено в член 107, параграф 1 от ДФЕС, че държавната помощ е несъвместима с вътрешния пазар. За въпросната помощ може да се направи преценка въз основа на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, който предвижда, че: „помощите, които имат за цел да улеснят развитието на някои икономически дейности или на някои икономически региони, доколкото тези помощи не засягат по неблагоприятен начин условията на търговия до степен, която противоречи на общия интерес“, могат да се считат за съвместими с вътрешния пазар.
- (194) В това отношение Насоките за въздухоплаването от 2005 г. и Насоките относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите от 31 март 2014 г. („Насоки за въздухоплаването от 2014 г.“) <sup>(70)</sup> предоставят рамки за оценка дали помощите за летища могат да се считат за съвместими съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС.
- (195) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. известието на Комисията относно определянето на приложимите правила при оценка на неправомерно предоставена държавна помощ <sup>(71)</sup> е приложимо за неправомерна инвестиционна помощ за летища. В този смисъл, ако преди 4 април 2014 г. е предоставена неправомерна инвестиционна помощ, Комисията ще приложи правилата за съвместимост, действащи към момента на предоставяне на неправомерната инвестиционна помощ. Съответно Комисията ще приложи принципите, заложиени в Насоките за въздухоплаването от 2005 г., по отношение на неправомерната инвестиционна помощ за летища, предоставена преди 4 април 2014 г. <sup>(72)</sup>
- (196) Съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г. условията на известието относно определянето на приложимите правила при оценка на неправомерно предоставена държавна помощ не следва да се прилагат за висящи случаи на незаконна оперативна помощ за летища, предоставена преди 4 април 2014 г. Вместо това Комисията ще приложи принципите, заложиени в Насоките за въздухоплаването от 2014 г., за всички случаи, касаещи оперативна помощ (висящи процедури по уведомление и неправомерна помощ, за която не е направено уведомление) за летища, дори и ако помощта е предоставена преди 4 април 2014 г. <sup>(73)</sup>
- (197) Капиталовите инжекции представляват неправомерна държавна помощ в полза на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, предоставена преди 4 април 2014 г. (вж. съображение 191).

### 5.2.2. Разграничение между инвестиция и оперативна помощ

- (198) Съгласно условията на Насоките за въздухоплаването от 2014 г., посочени в съображения 196—197, Комисията трябва да определи дали въпросната мярка представлява неправомерна инвестиция или оперативна помощ.
- (199) Съгласно точка 25, подточка 18 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г. инвестиционната помощ се определя като „помощ за финансирането на дълготрайни капиталови активи, по-конкретно за покриване на недостига на финансиране на капиталови разходи“.
- (200) Оперативна помощ, от друга страна, означава помощ, покриваща разликата между приходите на летището и оперативните разходи на летището, като последните се определят като „съответните разходи (...) по отношение предоставянето на летищни услуги, включително категории разходи като разходите за персонал, услугите,

<sup>(70)</sup> Съобщение на Комисията — Насоки относно държавните помощи за летища и авиокомпаниите (ОВ С 99, 4.4.2014 г., стр. 3).

<sup>(71)</sup> ОВ С 119, 22.5.2002 г., стр. 22.

<sup>(72)</sup> Точка 173 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

<sup>(73)</sup> Точка 172 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.



поверени на външен изпълнител, комуникациите, управлението на отпадъци, енергията, поддръжката, наемите и администрацията, но от тях се изключват капиталовите разходи, подкрепата за търговска реализация и други стимули, предоставени на авиокомпаниите от летището, както и разходите за дейности, свързани с изпълнението на задача на публичната власт".<sup>(74)</sup>

- (201) Съгласно тези определения държавната помощ в полза на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd трябва да се счита за инвестиционна помощ, тъй като тя е била предназначена за финансиране на дълготрайни капиталови активи. Частта от годишните капиталови инжекции, покриваща загуби на летищния оператор, които все още не са включени в EBITDA (т.е. годишната амортизация на активи, разходи за финансиране и др.), след приспадане на разходи, попадащи в обхвата на публичната политика, както са посочени в съображения 102—107, също представлява инвестиционна помощ.
- (202) За разлика от това, частта от годишните капиталови инжекции, използвана за покриване на годишни оперативни загуби<sup>(75)</sup> на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, след приспадане на включени в EBITDA разходи, които се считат за попадащи в обхвата на публичната политика съгласно съображения 102—107, представлява оперативна помощ в полза на летищния оператор.

### 5.2.3. Инвестиционна помощ

- (203) Държавна помощ за финансиране на летищна инфраструктура е съвместима с член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, ако отговаря на условията, предвидени в параграф 61 от Насоките за въздухоплаването от 2005 г.:
- (i) изграждането и експлоатацията на инфраструктурата са в съответствие с ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и др.);
  - (ii) инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел;
  - (iii) инфраструктурата има задоволителни средносрочни перспективи за използване, особено по отношение на използването на съществуващата инфраструктура;
  - (iv) всички потенциални потребители имат равен и недискриминиращ достъп до нея;
  - (v) развитието на търговията не е повлияно в степен, която да противоречи на интереса на Съюза.
- (204) Освен това, за да бъде съвместима с вътрешния пазар, държавната помощ за летища, като всяка друга мярка за държавна помощ, следва да има стимулиращ ефект и да бъде необходима и пропорционална на поставената правомерна цел.
- (205) Полша е на мнение, че публичното финансиране на проекта за преобразуване на аеродром Гдиня отговаря на всички критерии за инвестиционна помощ, заложили в Насоките за въздухоплаването от 2005 г.
- (i) *Изграждането и експлоатацията на инфраструктурата са в съответствие с ясно определена цел от общ интерес (регионално развитие, достъпност и др.)*
- (206) Комисията отбелязва, че Померания вече е ефективно обслужвана от летище Гданск, което е на разстояние само от около 25 км от планираното ново летище.
- (207) Летище Гданск е разположено непосредствено до околновръстния път на Зоната на трите града, който е част от високоскоростния път S6, заобикалящ Гдиня, Сопот и Гданск, и предоставя на голяма част от жителите на Померания лесен достъп до летището. Дори за жителите на Гдиня изграждането на ново летище, само по себе си, не би довело до значително подобрение на свързаността, тъй като и летище Гдиня, и летище Гданск се намират на разстояние от около 20—25 минути с автомобил от центъра на Гдиня.

<sup>(74)</sup> Точка 25, подточки 21, 22 и 23 от Насоките за въздухоплаването от 2014 г.

<sup>(75)</sup> Изразени като печалба преди лихви, данъци и амортизации (EBITDA).

- (208) Комисията отбелязва също така, че метрополната железопътна връзка в Зоната на трите града, която понастоящем се изгражда със съфинансиране от структурните фондове на Съюза, ще позволи на гражданите и на Гданск, и на Гдиня да пътуват директно от центъра на своя град до летище Гданск за около 25 минути. Метрополната железница в Зоната на трите града ще предостави също така на хората от други области на Померания директни или индиректни железопътни връзки до летище Гданск.
- (209) Комисията отбелязва също така, че понастоящем летище Гданск има капацитет от 5 млн. пътници годишно, докато реалният пътнически трафик за периода 2010—2013 г. е следният: 2010 г. — 2,2 млн., 2011 г. — 2,5 млн., 2012 г. — 2,9 млн., 2013 г. — 2,8 млн. Комисията отбелязва също така, че в момента летище Гданск се разширява, за да обслужва 7 млн. пътници годишно. Тази инвестиция ще бъде завършена през 2015 г.
- (210) Освен това, съгласно предоставената от Полша прогноза за трафика за Померания, използвана за изготвянето на проучването относно ПИУПИ от 2012 г., общото търсене в региона ще възлиза на [...] млн. пътници годишно [...].

Таблица 9

**Прогнози за трафика за Померания (в милиони)**

2013 г.	2015 г.	2017 г.	2019 г.	2020 г.	2023 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2030 г.
2,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	7,7

- (211) Комисията отбелязва също така, че съгласно предоставената от Полша информация, генералният план за летище Гданск предвижда допълнително разширяване на летището, за да обслужва над 10 млн. пътници годишно. В зависимост от развитието на трафика в бъдеще може да се вземе решение за разширяване на капацитета на летище Гданск над 7 млн. пътници.
- (212) Според Полша актуализираната прогноза (изготвена през март 2013 г.) показва, че търсенето в обхвата на обслужване се очаква да бъде по-високо от прогнозите за трафика от 2012 г. Според изменените прогнози търсенето в обхвата на обслужване ще бъде 9 млн. пътници през 2030 г. Въпреки това, дори и тази прогноза показва, че летище Гданск, само по себе си, ще бъде в състояние, без извършването на допълнителни инвестиции, да задоволи търсенето в региона най-малко до 2025 г. (въз основа на коригираните прогнози за трафика, посочени в съображение 63).
- (213) Освен това, съгласно предоставената от Полша информация, настоящият капацитет на пистата на летище Гданск възлиза на 40—44 кацания и излитания на час, въпреки че използваният понастоящем капацитет е средно 4,7 кацания и излитания на час.
- (214) Въз основа на предоставената от Полша информация (вж. съображения 209—213 по-горе) Комисията отбелязва, че през следващите години ще бъде използван само 50—60 % от капацитета на летище Гданск. Вследствие на това, дори при бърз ръст на броя на пътниците в Померания, летище Гданск ще е в състояние да задоволи търсенето от страна на авиокомпаниите и пътниците в дългосрочен план.
- (215) Освен това Комисията отбелязва, че летище Гданск предлага повече от 40 национални и международни дестинации (както преки връзки от точка до точка, така и връзки до летищни възли за прикачване като Франкфурт, Мюнхен, Варшава и Копенхаген).
- (216) Както е посочено в съображение 78, Полша твърди, от една страна, че обхватът за разширяване на капацитета на летище Гданск е ограничен поради проектантски и екологични причини. От друга страна, тя твърди също така, че не съществуват никакви ограничения на обхвата за разширяване на капацитета на летище Гданск. Тъй като аргументите относно ограниченията за разширяване на капацитета са противоречиви и необосновани, Комисията счита, че не може да базира своята оценка на тях.

- (217) С оглед на резервния капацитет на летище Гданск, който в дългосрочен план няма да бъде използван напълно, и на плана за допълнително разширяване на капацитета на това летище, ако това е необходимо в дългосрочен план, Комисията не счита, че създаването на друго летище в Померания ще допринесе за развитието на региона. В допълнение към това, Комисията отбелязва, че Померания вече притежава добра свързаност благодарение на летище Гданск и че едно ново летище няма да подобри връзките с този регион.
- (218) Комисията отбелязва също така, че бизнес моделът за летище Гдиня предполага, че то ще се конкурира с летище Гданск за привличане на пътници на пазарите на НТП, чартърните полети и общата авиация. Освен това, създаването на ново летище, което да служи като резервно летище за аварийно кацане, не може да оправдае мащаба на инвестицията на летище Гдиня.
- (219) Както е посочено в съображение 77, Полша се позовава на „Регионалната стратегия за развитие на транспорта в Поморска провинция за периода 2007—2020 г.“, която според Полша признава необходимостта от изграждане на комплекс от обслужващи Померания летища, работещи в тясно сътрудничество.
- (220) Комисията обаче отбелязва, че „Регионалната стратегия за развитие на транспорта в Поморска провинция за периода 2007—2020 г.“ представя само възможните стратегически направления, в които транспортът в региона може или следва да бъде развиван. Заключениеята относно летище Гдиня са с твърде общ характер. Освен това документът не посочва никакви практически стъпки, гарантиращи използването на летище Гдиня за целите на гражданското въздухоплаване, нито налага никакви задължения във връзка с тази цел. Напротив, документът подчертава, че „Плановите за развитие на търговски дейности в летище Гдиня—Косаково или Слупск—Редзиково следва да са насочени основно към капацитет, който е икономически жизнеспособен и задоволява съществуващото търсене и възможността за обработка на товари в случаите, в които това е рентабилно.“
- (221) Аналогично, писмото за намерения, подписано на 29 април 2005 г. от Министерството на националната отбрана, Министерството на транспорта, летище Гданск и различни регионални органи (посочени в съображение 21 от настоящото решение), е с твърде общ характер, изразявайки единствено намерението за въвеждане на гражданско въздухоплаване във военното летище Косаково.
- (222) Комисията отбелязва също така, че след приемането на Решение 2014/883/ЕС управителят на Поморска провинция, заедно с кметовете на Гданск и Сопот (два от трите най-големи града в региона и акционери в летище Гданск), са изготвили писмено становище. В това становище те заявяват, че не са подписали писмото от 29 април 2005 г. с намерението да започнат изграждането на ново летище в Гдиня. Съгласно това становище писмото за намерения е подписано само с цел запазване на инфраструктурата на съществуващото военно летище за целите на бъдещото сътрудничество на това военно летище с летище Гданск. В този контекст летище Гдиня би могло да обслужва само трафик на авиация с общо предназначение.
- (223) Местните органи подчертават също така, че решението за изграждане на летище Гдиня е самостоятелно решение на Гдиня и Косаково, които многократно са били информирани, че тази инвестиция е икономически неоправдана.
- (224) С писмо от 6 август 2013 г. Полша информира, че на 30 юли 2013 г. (т.е. след откриването на официалната процедура по разследване) акционерите в летище Гданск (включително Гдиня) са взели решение да сформират работна група за анализиране на възможните сценарии за сътрудничество между летище Гдиня и летище Гданск. С писмо от 30 октомври 2013 г. (предоставено на Комисията на 4 ноември 2013 г.) кметът на Гдиня докладва, че работната група е препоръчала на акционерите на летище Гданск двете летища в Померания да бъдат слети (чрез придобиването на летище Гдиня от летище Гданск). Кметът също така е докладвал, че детайлите, свързани с това сливане, все още се анализират.
- (225) Според Комисията сформирването на работната група е продиктувано единствено от откриването на официалната процедура по разследване и не може да се разглежда като доказателство за изпълнението на регионалната транспортна стратегия. Следва също така да се подчертае, че Комисията не е била информирана за никакви по-ранни или по-късни действия относно сътрудничеството между двете летища в Померания. Комисията отбелязва също така, че сътрудничеството между летище Гдиня и летище Гданск в рамките на комплекс не би премахнало дублирането на инфраструктура, за която не съществуват реални транспортни нужди.

(226) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че инвестицията в летище Гдиня просто ще доведе до дублиране на инфраструктура в региона, което не е в съответствие с ясно определена цел от общ интерес.

*(ii) Инфраструктурата е необходима и пропорционална на поставената цел*

(227) Както е посочено в съображения 206—226, Комисията счита, че обхватът на обслужване на летище Гдиня е и ще продължи да бъде ефективно осъществяван от летище Гданск. В допълнение към това двете летища ще следват сходен бизнес модел и ще се насочат предимно към полети на НТП и чартърни полети.

(228) Отчитайки липсата на ясно формулирана цел от общ интерес, Комисията счита, че инфраструктурата не може да бъде счетена за необходима и пропорционална на цел от общ интерес (вж. също съображение 226).

*(iii) Средносрочните перспективи за използване на инфраструктурата са задоволителни, по-специално по отношение на използването на съществуваща инфраструктура*

(229) Както е посочено в точка (i), летище Гдиня се намира само на 25 км от съществуващото летище Гданск и двете летища имат един и същ обхват на обслужване и сходен бизнес модел.

(230) Понастоящем летище Гданск използва по-малко от 60 % от своя капацитет. Като се вземат под внимание извършваните в момента инвестиции, летище Гданск е в състояние, само по себе си, да задоволи търсенето в региона най-малко до 2025—2028 г., в зависимост от използваните прогнози, и неговото по-нататъшно разширяване е осъществимо.

(231) Комисията отбелязва също така, че бизнес планът за летище Гдиня показва, че летището би генерирало около [80—90] % от своите приходи от обслужване на нискотарифни и чартърни превозвачи. Това означава, че то вероятно ще се насочи предимно към пазарите, представляващи основната дейност на летище Гданск.

(232) В този контекст Комисията отбелязва също така, че Полша не е предоставила никакво доказателство за възможно сътрудничество между двете летища (вж. също съображения 224 и 225).

(233) Плановете за генериране на приходи от други авиационни и неавиационни дейности (производство и услуги) също не биха били достатъчни, сами по себе си, за да се покрият високите оперативни разходи, свързани с експлоатацията на летище Гдиня.

(234) Поради това Комисията счита, че летище Гдиня не предлага задоволителни средносрочни перспективи за използване.

*(iv) Всички потенциални потребители на инфраструктурата имат достъп до нея при равни и недискриминационни условия*

(235) Полша е потвърдила, че всички потенциални потребители ще имат достъп до летищната инфраструктура при равни и недискриминационни условия, без каквато и да е икономически необоснована дискриминация.

*(v) Развитието на търговията не е засегнато до степен, която противоречи на общия интерес*

(236) Комисията отбелязва, че Полша не е предоставила никакво доказателство, че летищата Гдиня и Гданск ще сформират център за авиационно сътрудничество. Логиката сочи, че двете летища на практика ще трябва да се конкурират за привличане по същество на едни и същи пътници.

- (237) В допълнение Комисията отбелязва, че бизнес планът на летище Гдиня (според който около [80—90] % от приходите се генерират от нискотарифни и чартърни полети) и мащабът на инвестицията (напр. терминал с капацитет от 0,5 млн. пътници годишно, който допълнително ще се разширява в бъдеще) не подкрепят твърдението, че летище Гдиня ще се насочи предимно към трафик в рамките на общата авиация и ще предоставя единствено или предимно услуги на сектора на общата авиация.
- (238) С оглед на гореизложеното и на факта, че двете летища ще се насочат предимно към НТП и чартърни полети, Комисията счита, че помощта е ориентирана към летище, което пряко ще се конкурира с друго летище в същия обхват на обслужване, без да съществува никакво търсене на летищни услуги, което да не може да бъде задоволено от съществуващото летище.
- (239) Поради това Комисията счита, че въпросната помощ би засегнала търговията до степен, която противоречи на общия интерес. Това заключение се потвърждава от липсата на цел от общ интерес, която да бъде постигната чрез помощта.

(vi) *Необходимост от помощ и стимулиращ ефект*

- (240) Въз основа на предоставената от Полша информация Комисията счита, че инвестиционните разходи могат да бъдат по-ниски от тези за изграждането на други сравними регионални летища в Полша. Това се дължи предимно на използването на съществуващата инфраструктура на военното летище. Освен това Полша заявява, че без помощта инвестицията не би била предприета от летищния оператор.
- (241) Комисията отбелязва също така, че дългият период, необходим за достигане на прага на рентабилност за този вид инвестиция, означава, че би било необходимо публично финансиране с цел промяна на поведението на получателя, така че той да осъществи инвестицията. Освен това, поради факта, че очакваната рентабилност на инвестиционния проект не може да бъде установена (вж. съображение 185) и един инвеститор в условията на пазарна икономика не би осъществил такъв проект, наистина има вероятност помощта да влияе върху поведението на летищния оператор.
- (242) Въпреки това, при липсата на ясно определена цел от общ интерес, Комисията заключава, че помощта не може да бъде счетена за необходима и пропорционална на тази цел.
- (243) Поради това Комисията счита, че инвестиционната помощ от Гдиня и Косаково в полза на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd не съответства на изискванията на Насоките за въздухоплаването от 2005 г. и не може да бъде счетена за съвместима с вътрешния пазар.

5.2.4. *Оперативна помощ*

- (244) Комисията основа своята оценка на оперативната помощ в съображение 227 от Решение 2014/883/ЕС върху констатацията, че „предоставянето на оперативна помощ с цел осигуряване изпълнението на инвестиционен проект, който се възползва от несъвместима инвестиционна помощ, е по същество несъвместимо с вътрешния пазар“. Без несъвместимата инвестиционна помощ летище Гдиня не би съществувало, тъй като то е изцяло финансирано от тази помощ, а за несъществуваща летищна инфраструктура не може да бъде предоставяна оперативна помощ.
- (245) Това заключение съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г. е еднакво валидно по смисъла на Насоките за въздухоплаването от 2014 г. и е достатъчно основание да се заключи, че оперативната помощ, предоставена на летищния оператор, е несъвместима с вътрешния пазар.
- (246) Освен това първото условие за съвместимост съгласно Насоките за въздухоплаването от 2014 г., според което една оперативна помощ може да бъде счетена за съвместима, ако тя допринася за ясно дефинирана цел от общ интерес под формата на нарастваща мобилност на гражданите в Съюза и свързаност на регионите или благоприятства регионалното развитие, очевидно не е спазено, ако въпросната оперативна помощ има за цел осигуряване функционирането на летище, изградено изключително с инвестиционна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар.

- (247) Съответно Комисията счита, че съображения 203 et seq. (които демонстрират, че инвестиционната помощ, предоставена на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, поради дублирането на летищни инфраструктури, не съответства на ясно определена цел от общ интерес и поради това е несъвместима с вътрешния пазар съгласно Насоките за въздухоплаването от 2005 г.) също демонстрират, че оперативната помощ, предоставена на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, е еднакво несъвместима с вътрешния пазар, както вече е заключено в Решение 2014/883/ЕС. Оперативната помощ, предоставена на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd (точно както и инвестиционната помощ), ще доведе единствено до дублиране на летищна инфраструктура в регион, който изглежда вече е добре обслужван от едно непретоварено летище, и поради това не допринася за ясно определена цел от общ интерес.
- (248) От съображения за изчерпателност Комисията отбелязва, че до същото заключение би се достигнало, ако оперативната помощ трябва да бъде оценена от гледна точка на правилата за регионална помощ, на които Полша се позовава. В такъв случай Комисията би трябвало да вземе под внимание факта, че летище Гдиня се намира в необлагодетелстван регион, за който се прилага дерогацията, посочена в член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС, при което Комисията би трябвало да прецени дали въпросната оперативна помощ може да бъде сметнена за съвместима по силата на НРП.
- (249) Според параграф 76 от НРП в региони, за които се прилага дерогация съгласно член 107, параграф 3, буква а) от ДФЕС, може да бъде предоставяна оперативна помощ, ако са изпълнени следните кумулативни критерии: (i) тя е обоснована по отношение на приноса ѝ за регионалното развитие и характера ѝ и (ii) тя е пропорционална по степен на проблемите, които цели да облекчи..
- (250) Полша счита, че оперативната помощ е съвместима с параграф 76 от НРП (вж. съображения 95—97).
- (251) Тъй като Померания вече се обслужва от летище Гданск и новото летище няма да подобри връзките с този регион, Комисията не би могла да стигне до заключението, че помощта ще допринесе за регионалното развитие.
- (252) Поради това Комисията счита, че оперативната помощ не може да бъде считана за пропорционална на проблемите, които цели да облекчи, тъй като Померания явно не изпитва проблеми по отношение на свързаността.
- (253) Освен това Комисията е на мнение, че оперативната помощ — предмет на оценката, е била предоставена за финансиране на предварително определена група от разходи. Въпреки това, с оглед на проведените от Комисията оценки на бизнес плана за летище Гдиня и на размера на прогнозираните приходи и разходи, представени в раздел 5.1.3, не може да се направи заключението, че помощта ще бъде ограничена до необходимия минимум, предоставена на временна основа и прогресивно намаляваща. По-специално, вземайки под внимание несигурността относно очакваната рентабилност на летищния оператор (вж. раздела относно съществуването на помощ), временният характер и прогресивното намаляване на помощта не могат да бъдат гарантирани.
- (254) Поради това Комисията счита, че оперативната помощ в полза на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, предоставена от Гдиня и Косаково, е несъвместима с вътрешния пазар, тъй като има за цел да осигури функционирането на летище, което съществува единствено благодарение на несъвместима инвестиционна помощ и (точно като тази инвестиционна помощ) води единствено до дублиране на летищна инфраструктура.

#### 5.2.5. Заключение относно съвместимостта

- (255) Следователно Комисията стига до заключението, че държавната помощ, предоставена на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, е несъвместима с вътрешния пазар.
- (256) Комисията не е установила друга разпоредба относно съвместимостта с вътрешния пазар, въз основа на която въпросната помощ може да бъде сметнена за съвместима с Договора. Полша също не се е позовала на разпоредба относно съвместимостта с вътрешния пазар или изтъкнала съществени аргументи, които биха позволили на Комисията да счете тази помощ за съвместима.

- (257) Инвестиционната и оперативната помощ, която Полша е предоставила или възнамерява да предостави на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd, е несъвместима с вътрешния пазар. Полша е предоставила неправомерно помощта в нарушение на разпоредбите на член 108, параграф 3 от ДФЕС.

## 6. ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ

- (258) В съответствие с ДФЕС и установената съдебна практика на Съда на ЕО, Комисията е компетентна да реши дали съответната държава членка трябва да отмени или да измени помощта, когато се установи, че тя е несъвместима с вътрешния пазар <sup>(76)</sup>. Освен това Съдът последователно постановява, че задължението за дадена държава да забрани помощ, която се счита от Комисията за несъвместима с вътрешния пазар, е предназначено да възстанови съществуващото преди това положение <sup>(77)</sup>. В този контекст Съдът е постановил, че целта е постигната, след като получателят е изплатил сумите, предоставени посредством неправомерна помощ, като така се е отказал от предимството, което е имал пред своите конкуренти на пазара, и положението, съществувало преди предоставянето на помощта, е възстановено <sup>(78)</sup>.
- (259) Въз основа на тази съдебна практика член 14 от Регламент (ЕО) № 659/99 на Съвета <sup>(79)</sup> регламентира, че „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки за възстановяване на помощта от получателя“.
- (260) С оглед на това посочената по-горе държавна помощ трябва да бъде възстановена на полските органи, доколкото същата е изплатена.
- (261) Комисията припомня, че съгласно установената съдебна практика фактът, че предприятия са в затруднения или във фалит, не засяга задължението на държавата членка за възстановяване на помощ <sup>(80)</sup>. В тези случаи възстановяването на предходната ситуация и премахването на нарушаването на конкуренцията вследствие на неправомерно изплатената помощ може принципно да бъде постигнато чрез регистриране на задължението, свързано с възстановяването на тази помощ, в списъка на задълженията <sup>(81)</sup>. В случаите, когато държавните органи не могат да възстановят пълния размер на помощта, регистрирането на задължението изпълнява задължението за възстановяване само ако процедури по несъстоятелност водят до ликвидация на въпросното предприятие, т.е. до окончателното прекратяване на неговите дейности <sup>(82)</sup>.

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

### Член 1

Решение 2014/883/ЕС се отменя.

### Член 2

1. Капиталовите инжекции в полза на Gdynia-Kosakowo Airport Ltd между 28 август 2007 г. и 17 юни 2013 г. представляват държавна помощ, неправомерно отпусната от Полша в нарушение на разпоредбите на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз и несъвместима с вътрешния пазар, освен доколкото тези капиталови инжекции са изразходвани за инвестиции, необходими за извършването на дейностите, които, съгласно Решение C(2013) 4045 final, трябва да се считат за попадащи в обхвата на публичната политика.

<sup>(76)</sup> Дело С-70/72 *Комисията срещу Германия*, EU:C:1973:87/[1973] ECR 813, т. 13.

<sup>(77)</sup> Съединени дела С-278/92, С-279/92 и С-280/92 *Испания срещу Комисията*, EU:C:1994:325/[1994] ECR I-04103, т. 75.

<sup>(78)</sup> Дело С-75/97 *Белгия срещу Комисията*, EU:C:1999:311/[1999] ECR I-03671, т. 64—65.

<sup>(79)</sup> Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 108 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

<sup>(80)</sup> Дело С-42/93 *Испания срещу Комисията* (Merco), EU:C:1994:326/[1994] ECR I-4175, т. 33; Дело С-496/09 *Комисията срещу Италия*, EU:C:2011:740/[2011] I-11483, т. 72.

<sup>(81)</sup> Дело С-277/00 *Германия срещу Комисията* (SMI), EU:C:2004:238/[2004] ECR I-4355, т. 85; Дело 52/84 *Комисията срещу Белгия*, EU:C:1986:3/[1986] 89, т. 14; Дело С-142/87 *Белгия срещу Комисията* (Tubemeuse), EU:C:1990:125/[1990] I-959, т. 60—62.

<sup>(82)</sup> Решение по дело С-610/10 *Комисията срещу Испания* (Magesfa), EU:C:2012:781, т. 104 и цитираната съдебна практика.

2. Капиталовите инжекции, които Полша планира да предостави на Gdynia Kosakowo Airport Ltd след 17 юни 2013 г. за преобразуването на военното летище Гдиня—Косаково в гражданско летище, представляват държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар. Съответно държавната помощ не може да бъде приведена в действие.

#### Член 3

1. Полша възстановява посочената в член 2, параграф 1 помощ от получателя.
2. Върху подлежащите на възстановяване суми се начислява лихва от датата, на която те са предоставени на разположение на получателя до фактическото им възстановяване. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията.<sup>(83)</sup>
3. Полша отменя всички неизплатени до момента плащания по помощта, посочена в член 2, параграф 2, считано от датата на уведомяване за настоящото решение.

#### Член 4

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 2, параграф 1, и на лихвата, посочена в член 3, параграф 2, е незабавно и ефективно.
2. Полша прави необходимото настоящото решение да бъде изпълнено в срок от четири месеца след датата, на която е уведомена за него.

#### Член 5

1. В срок от два месеца след уведомяването за настоящото решение Полша представя на Комисията следната информация:
  - а) общата сума (главница и лихва), която получателят трябва да възстанови;
  - б) подробно описание на предприетите и планираните мерки за спазване на настоящото решение;
  - в) документи, доказващи, че на получателя е разпоредено да възстанови помощта.
2. Полша информира редовно Комисията за напредъка по националните мерки, предприети в изпълнение на настоящото решение, до окончателното възстановяване на помощта, посочена в член 2, параграф 1, и лихвата, посочена в член 3, параграф 2. По искане на Комисията тя предоставя незабавно информация относно предприетите и планираните мерки за спазване на настоящото решение. Тя предоставя също така подробна информация за размерите на помощта и лихвата, които вече са възстановени от получателя.

#### Член 6

Адресат на настоящото решение е Република Полша.

Съставено в Брюксел на 26 февруари 2015 година.

За Комисията  
Margrethe VESTAGER  
Член на Комисията

<sup>(83)</sup> Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 г. за прилагане на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).



## ПРИЛОЖЕНИЕ

## ИНФОРМАЦИЯ ЗА РАЗМЕРА НА ПОЛУЧЕНИТЕ, ПОДЛЕЖАЩИТЕ НА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ И ВЕЧЕ ВЪЗСТАНОВЕНИТЕ ПОМОЩИ

Самоличност на получателя	Общ размер на получената помощ (*)	Общ размер на подлежащата на възстановяване помощ (*) (главница)	Общ размер на вече възстановената помощ (*)	
			Главница	Лихва

(\*) в млн. национална валута.

**РЕШЕНИЕ (ЕС) 2015/1587 НА КОМИСИЯТА****от 7 май 2015 година****относно Държавна помощ SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN), приведена в действие от Португалия за Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A.**

(нотифицирано под номер C(2015) 3036)

(само текстът на английски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

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

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

като взе предвид решението, с което Комисията взе решение да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на помощ SA.35546 (2013/C), (ex 2012/NN) <sup>(1)</sup>,

като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените по-горе разпоредби,

като има предвид, че:

**1. ПРОЦЕДУРА**

- (1) С електронна поща от 3 октомври 2012 г. португалските органи предадоха неофициално на Комисията кратък меморандум относно държавните мерки, чиято цел е максимално увеличение на приходите от приватизацията на Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. („ENVC“). Въз основа на предоставената информация Комисията реши да започне разследване по служебна инициатива на 5 октомври 2012 г., регистрирано под номер SA.35546 (2012/CP). Португалия беше информирана за откриването на разследването с писмо от 11 октомври 2012 г.
- (2) Комисията поиска допълнителна информация с писмо от 12 октомври 2012 г., на което Португалия отговори по електронна поща на 9 ноември 2012 г. и с писмо от 20 ноември 2012 г. От посочената информация става ясно, че в миналото ENVC се е възползвало от няколко мерки, които биха могли да представляват държавна помощ. На 16 октомври 2012 г. се проведе конферентен телефонен разговор с португалските органи. По искане на португалските органи на 11 декември 2012 г. беше проведена среща между тях и Комисията. Португалия предостави допълнителна информация с писмо от 28 декември 2012 г. и по електронна поща от 18 януари 2013 г.
- (3) С писмо от 23 януари 2013 г. Комисията уведоми Португалия, че е решила да открие процедурата, предвидена в член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз („ДФЕС“), по отношение на помощта (наричано по-нататък „решението за откриване“).
- (4) Решението на Комисията да започне процедурата бе публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* <sup>(2)</sup>, като с него се приканват заинтересованите страни да представят коментарите си относно мерките. Португалия представи своите коментари относно решението за откриване с писмо от 12 март 2013 г. Комисията не получи никакви наблюдения от заинтересовани страни.
- (5) По време на цялата официална процедура по разследване в редица случаи Португалия предостави информация в отговор на исканията на Комисията за предоставяне на информация. Освен това Комисията и португалските органи проведоха конферентни телефонни разговори на 27 май 2013 г., 29 юли 2013 г., 13 ноември 2013 г. и 20 януари 2015 г. На 17 март 2014 г. се проведе още една среща между Комисията и португалските органи.

<sup>(1)</sup> Държавна помощ — Португалия — Държавна помощ SA.35546 (2013/C) (ex 2012/NN) — Мерки, предприети в миналото от Estaleiros Navais de Viana do Castelo S.A. — Покана за представяне на мнения съгласно член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ОВ С 95, 3.4.2013 г., стр. 118).

<sup>(2)</sup> Вж. бележка под линия 1.

- (6) С писмо от 27 февруари 2015 г. Португалия поиска от Комисията да потвърди, че WestSea няма да бъде обхванато от удължаване на потенциални задължения за възстановяване. В същото писмо Португалия се съгласи да се откаже от правата си, произтичащи от член 342 ДФЕС във връзка с член 3 от Регламент № 1/1958<sup>(3)</sup>, и както и настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език.

## 2. ИСТОРИЯ НА ДОСИЕТО

### 2.1. Бенефициерът

- (7) ENVC е португалска корабостроителница, основана през 1944 г. и национализирана през 1975 г. Тя е изцяло държавна собственост посредством EMPORDEF — *Empresa Portuguesa de Defesa (SGPS, S.A. („Empordef“))*, холдингово дружество, притежавано 100 % от държавата, което контролира няколко държавни предприятия в сектора на отбраната.
- (8) Към момента на решението на Комисията за откриване (вж. съображение(3) above) ENVC работят около 638 служители и то е единствената корабостроителница в Португалия, която имат капацитет за изграждане на военни плавателни съдове<sup>(4)</sup>. Към този момент портфейлът на ENVC в сектора на корабостроенето е бил ограничен до изграждането на два асфалтовоза, поръчани от *Petróleos de Venezuela S.A („PDVSA“)*, дружество, което е 100 % собственост на венецуелската държава.
- (9) Дейностите на ENVC се извършвали на земя, отдадена на концесия. Концесията е била предоставена на ENVC за пръв път през 1946 г. и впоследствие е била изменена през 1948 г., 1949 г. и 1974 г. През 1989 г. предоставената концесионна площ е била разширена по размер и продължителност — първоначално до 2006 г., а впоследствие до 2031 г.<sup>(5)</sup>.

### 2.2. Процесът на приватизация

- (10) Към момента на решението за откриване ENVC е все още активна на пазара. С Декрет-закон 186/2012 от 13 август 2012 г. правителството решава да приватизира повторно дружеството<sup>(6)</sup>.
- (11) Приватизационният процес е трябвало да бъде извършен в рамките на португалския Закон за приватизацията<sup>(7)</sup>. Специалните правила, регламентиращи процеса, т.е. Декрет-закон 186/2012 и Резолюция 73/2012 на Съвета на министрите на Португалия, бяха публикувани в португалския държавен вестник, съответно на 13 и на 29 август 2012 г.<sup>(8)</sup>. В Резолюцията на Съвета на министрите № 73/2012 се пояснява, че приватизацията трябва да се извърши чрез пряка продажба, а не чрез търг, в размер до 95 % от дружествения капитал на ENVC.
- (12) Португалия изтъкна, че EMPORDEF и неговият финансов консултант са установили наличието на около 70 потенциални инвеститори. Три инвеститора предоставиха обвързващи оферти до крайния срок на 5 ноември 2012 г., но само две от тях бяха оценени като допустими: Бразилската *Rio Nave Serviços Navais* и руската *JSC River Sea Industrial Trading*<sup>(9)</sup>.
- (13) С решение на Министерски съвет № 27/2013 от 17 април 2013 г. португалското правителство реши да отхвърли единствената валидна оферта на *JSC River Sea Industrial Trading* (междувременно срокът на офертата на *Rio Nave Serviços Navais* е бил изтекъл), твърдейки, че техните условия са твърде високи и не биха могли да бъдат изпълнени.

<sup>(3)</sup> Регламент № 1 относно определянето на езиковия режим на Европейската икономическа общност (ОВ L 7, 6.10.1958 г., стр. 385/58).

<sup>(4)</sup> Въз основа на информацията, предоставена от Португалия, изглежда, че капацитетът по отношение на работната сила, предназначена за строителство на плавателни съдове за военни цели достига своя връх през 2005 г. — 33 % от общата дейност на ENVC (включително корабостроене, ремонт и др.). От 2006 до 2011 г. средният капацитет, посветен на строителството на военни кораби, е бил около 11 %, но през 2012 г. спада до нула поради отмяната на поръчка на португалската армия за строителството на военни плавателни съдове.

<sup>(5)</sup> Договорът за концесия е бил изменен също така през 2005 г. и 2007 г., за да се позволи на ENVC да отдаде на концесия част от земята за производство на вятърни турбини.

<sup>(6)</sup> Този процес не е бил обхванат от меморандума за разбирателство относно специфичните условия, свързани с икономическата политика, подписан между Португалия и Комисията, Международния валутен фонд и Европейската централна банка.

<sup>(7)</sup> *Lei Quadro das Privatizações*, одобрен със Закон № 11/90 от 5 април 1990 г. и публикуван отново със Закон № 50/2011 от 13 септември 2011 г.

<sup>(8)</sup> *Diário da República* № 156, 13.8.2012 г., стр. 4364, и *Diário da República* № 167, 29.8.2012 г., стр. 4838 съответно.

<sup>(9)</sup> Въпреки че *Volstad Maritime* е подало обвързваща оферта на 5 ноември 2012 г., то не е било допуснато, тъй като частът не изпращане е бил след крайният срок в 10 часа сутринта.

- (14) С Декрет-закон 98/2013 от 24 юли 2013 г. португалското правителство разрешава на ENVC да пристъпи към отдаване на концесия на земята, която управлява. Процедурата по отдаване на концесия започва на 31 юли 2013 г. Двама оференти подават оферти, но само тази на Martifer-Energy Systems SGPS, S.A. съвместно с Navalria-Docas, Construções e Reparações Navais, S.A. (чрез тяхното съвместно дъщерно дружество WestSea) е сметена за допустима. Португалия потвърди, че офертата на WestSea е била избрана на 11 октомври 2013 г.
- (15) С оглед на финансовото положение на ENVC, което до средата на 2013 г. е натрупало загуби в размер на над 264 млн. EUR, португалското правителство реши да ликвидира ENVC с резолюция на Съвета на министрите № 86/2013 от 5 декември 2013 г. В същото време правителството възложи на ENVC в Съвета на директорите на ENVC да започне да продава активите на дружеството и да увеличи максимално стойността им посредством прозрачни продажби.
- (16) На 4 март 2014 г. ENVC проведе общо събрание, по време на което EMPORDEF, като единствен акционер на ENVC, потвърди решението да се пристъпи към продажба на активите на ENVC, както и към съкращаването на около 607 служители към този момент, за да се ликвидира и закрие дружеството във възможно най-кратък срок.
- (17) След извършване на необходимите дейности с цел съобразяване с решението на Общото събрание на ENVC за продажба на активи и съкращаване на служителите, португалското правителство поиска от *Comissão de Recrutamento e Selecção para a Administração Pública — CRESAP* (Португалската агенция за подбор и набиране на висши административни служители) да определи ликвидационния екип, отговарящ за ликвидацията на ENVC. Португалските органи потвърдиха, че ENVC ще бъде ликвидирано през идните месеци.

### 3. ОПИСАНИЕ НА МЕРКИТЕ

- (18) Въз основа на информацията, предоставена от Португалия в хода на официалната процедура по разследване изглежда, че ENVC се е ползвало от няколко мерки за помощ в миналото („**мерките, предприети в миналото**“).
- (19) Някои от мерките, предприети в миналото, бяха предоставени от EMPORDEF или от държавната хазна на Португалия с цел покриване на оперативни разходи и/или загуби на ENVC между 2006 и 2013. Тези мерки са обобщени в таблица 1 по-долу.

Таблица 1

#### Мерки, предприети в миналото, за покриване на оперативни разходи и/или загуби на ENVC

Дата	Мярка	Доставчик	Размер (в евро)
11 май 2006 г.	Увеличение на капитала на ENVC	EMPORDEF	24 875 000
2012/2013 г.	Лихвени заеми за покриване на оперативни разходи — за повече подробности вж. приложение I	EMPORDEF	101 118 066,03
i) 31 януари 2006 г. ii) 11 декември 2008 г. iii) 28 април 2010 г. iv) 27 април 2011 г.	Заеми за справяне с оперативните разходи	Direção-Geral do Tesouro e Finanças (DGTF)	i) 30 000 000 ii) 8 000 000 iii) 5 000 000 iv) 13 000 000

- (20) На 11 май 2006 г. Общото събрание на ENVC (чиито единствен съдружник е бил EMPORDEF) реши да пристъпи към увеличаване на капитала на ENVC с 24,875 млн. EUR („увеличението на капитала от 2006 г.“) <sup>(10)</sup>. Според Португалия увеличението на капитала от 2006 г. е било необходимо, за да позволи на ENVC да изпълни своите финансови и търговски задължения (по-специално с португалския военноморски флот) и е било извършено съгласно план за реструктуриране на ENVC от 17 август 2005 г. (вж. съображение 47). Португалия също така отбелязва, че увеличението на капитала от 2006 г. е било необходимо, за да се спазят разпоредбите на член 35 от Кодекса на португалските дружества („Código das Sociedades Comerciais“), като алтернативите за ENVC са били намаляване на капитала или ликвидация на предприятието.
- (21) През 2012 г. и в началото на 2013 г. няколко банки спират да предоставят кредити в полза на ENVC, като са били съгласни да го направят само по отношение на EMPORDEF. В резултат на това с цел да се осигури продължаване на дейностите на ENVC, EMPORDEF, — като негов единствен акционер — предоставената финансова подкрепа на ENVC под формата на няколко лихвени заема в размер на общо 101 118 066,03 EUR („заемите от 2012 г. и 2013 г.“) <sup>(11)</sup>. Португалия обясни, че тези заеми са били отпуснати за покриване на оперативните разходи и за гарантиране на запазването на равнището на банкови заеми. Приложимия лихвен процент за заемите от 2012 г. и 2013 г. зависи от всеки конкретен договор. Португалия твърди, че лихвените проценти, прилагани от EMPORDEF за ENVC, възпроизвеждат лихвените проценти на свързаните с нея заеми за EMPORDEF. Считано от февруари 2014 г. ENVC не е възстановило нито заемите от 2012 г. и 2013 г., нито е платило лихви.
- (22) Накрая, през 2006, 2008, 2010 и 2011 г., ENVC е получило финансиране за общо 56 млн. EUR от държавната хазна на Португалия („Direcção-Geral do Tesouro e Finanças“— DGTF) под формата на няколко споразумения за заем („заемите от DGTF“). Португалия заявява, че приложимите лихвени проценти са били EURIBOR плюс променлив спред в зависимост от договора. На заемите от DGTF са били отпуснати за покриване на предишни нерешени финансови отговорности и за потребностите от парични средства за покриване на оперативните разходи на ENVC. Португалия потвърди, че заемите от DGTF не са били възстановени <sup>(12)</sup>.
- (23) Португалия предостави също така информация за редица други мерки, предоставени в миналото в полза на ENVC. Тези мерки са обобщени в таблица 2 по-долу.

Таблица 2

Други мерки, предприети в миналото в полза на ENVC <sup>(1)</sup>

Дата	Мярка	Доставчик	Размер (в евро)
29 ноември 2011 г.	Уверително писмо за заем, предоставен от Banco Comercial Português (BCP)	EMPORDEF	990 000
3 ноември 2011 г.	Уверително писмо за заем, предоставен от BCP	EMPORDEF	400 000
30 септември 2010 г.	Уверително писмо за заем, предоставен от BCP	EMPORDEF	12 500 000
31 август 2010 г.	Предоставяне на уверителни писма за два стендбай акредитиви, издадени от Caixa Geral de Depósitos (CGD)	EMPORDEF	12 890 000 <sup>(2)</sup>
24 юни 2010 г.	Уверително писмо за заем, предоставен от BCP	EMPORDEF	5 000 000

<sup>(10)</sup> В мнението си, изпратено на 28 декември 2012 г., Португалия се позовава на увеличаване на капитала, извършено вероятно през 2009 г. Въпреки това, в хода на официалната процедура по разследване, Португалия потвърди, че не е имало увеличение на капитала през 2009 г.

<sup>(11)</sup> Тази мярка включва поемането от страна на EMPORDEF на дълга на ENVC към Parvalorem в размер на 5 111 910,08 EUR, както и начислената неплатена лихва в размер на 5 281 882,02 EUR.

<sup>(12)</sup> Португалия отбелязва, че ENVC е изплащало лихви във връзка със заемите от DGTF от 2006 г. и 2008 г. на при пет пъти между 2006 г. и 2010 г., за обща сума в размер на 3 291 293,50 EUR.

Дата	Мярка	Доставчик	Размер (в евро)
25 ноември 2009 г.	Уверително писмо за револвиращ заем, предоставен от CGD	EMPORDEF	15 000 000
7 септември 2009 г.	Уверително писмо за револвиращ кредит от Banco Espírito Santo (BES)	EMPORDEF	4 500 000
26 юни 2008 г.	Уверително писмо за ВСП под формата на гаранции за изпълнение във връзка с два договора за корабостроене	EMPORDEF	14 512 500
8 януари 2007 г.	Уверително писмо за револвиращ заем, предоставен от CGD	EMPORDEF	5 000 000
—	Помощ за корабостроенето 2000—2005 г. <sup>(3)</sup> — за повече подробности вж. приложение II	DGTF	27 129 933,20
—	Помощ за професионално обучение 2005—2006 г. <sup>(4)</sup>	DGTF	257 791
23 декември 2009 г.	Заем за изграждането на кораба Atlântida	EMPORDEF	37 000 000

<sup>(1)</sup> Решението за откриване е включвало освен другите мерки уверително писмо от EMPORDEF във връзка с писмо за подкрепа за заем, издадени от CGD, в размер на 12 890 000 EUR. По време на официалната процедура по разследване Португалия поясни, че тази мярка е мярката, описана в съображение 24.

<sup>(2)</sup> По време на официалната процедура по разследване Португалия поясни, че сумата, предмет на стендбай акредитиви, е в размер на 12 890 000 EUR, т.е. 10 % от разходите за изграждането на два асфалтовози (128 900 000 EUR). Освен това Португалия поясни, че договорът за емисията на стендбай акредитиви, е бил сключен през 2010 г., а не през 2012 г., както е посочено в решението за откриване на процедурата.

<sup>(3)</sup> Съгласно информацията, предоставена от Португалия, помощта за корабостроенето цели е била предоставена под формата на субсидии, свързани с 14 договора в периода 2000—2005 г., а не 2000—2007 г., както е посочено в решението за откриване на процедурата.

<sup>(4)</sup> Португалия поясни, че помощта за професионално обучение е била предоставена през 2005 и 2006 г., а не в периода 2000—2007 г., както е посочено в решението за откриване на процедурата.

(24) През 2010 г. ENVC е сключила договор с PDVSA за изграждането на два асфалтовози. Стойността на поръчката за всеки от тях е възлизала на 64,45 млн. EUR, на обща стойност 128,9 млн. EUR. Според договора за строителство PDVSA е трябвало да извърши предварително авансово плащане за ENVC в размер на 10 % от общата цена на настоящия договор, т.е. 12,89 млн. EUR, с прецедентното условие за получаване на два стендбай акредитиви, които обслужват целта за гарантиране на авансово плащане на PDVSA в случай, че ENVC не е в състояние да изпълни договорните си задължения. Двата стендбай акредитиви, издадени от CGD въз основа на уверителните писма от EMPORDEF, бяха отгелени на 28 февруари 2014 г. и 31 март 2014 г.

(25) Португалия също така обясни, че между 2007 г. и 2011 г. EMPORDEF е издало редица други уверителни писма и гаранции в подкрепа на споразумения за финансиране между ENVC и търговски банки (уверителните писма, описани подробно в съображение(24) above и в настоящото съображение се наричат заедно „уверителните писма“, като общият им размер в 70 792 500 EUR). Португалия отбелязва, че EMPORDEF никога не изисквало от ENVC да плати за уверителните писма.

(26) Между 2000 и 2005 г. ENVC е получило многобройни субсидии за корабостроителни дейности в размер на 27 129 933,20 EUR („корабостроителни субсидии“). Тази сума съответства на множество безвъзмездни субсидии за изграждане на определен брой плавателни съдове и танкери, които Португалия твърди, са били предоставени в съответствие с Декрет-закон 296/89 за прилагане на Директива 87/167/ЕИО на Съвета <sup>(13)</sup>.

<sup>(13)</sup> Директива 87/167/ЕИО на Съвета от 26 януари 1987 г. относно помощите в областта на корабостроенето (ОВ L 69, 12.3.1987 г., стр. 55).

- (27) ENVC също е получило финансова помощ за професионално обучение, възлизаща на 257 791 EUR („субсидии за професионално обучение“) през 2005 г. и 2006 г. по оперативната програма за заетост, обучение и социално развитие (POEFDS), спонсорирана от Европейския социален фонд.
- (28) Във връзка с плавателния съд Atlântida Португалия обясни, че строежът е бил предмет на международен публичен търг през 2006 г., в който са участвали само ENVC и още едно дружество. Въпреки това двете предложения бяха отхвърлени, тъй като те не са отговаряли на необходимите изисквания на обществената поръчка. Строителството на корабите е било възложено на ENVC на по-късен етап чрез пряко договаряне с Atlanticoline, държавно дружество с дейности в областта на океанския превоз на Азорските острови. Първоначалната стойност на договора за плавателния съд Atlântida е била 39,95 млн. EUR, като впоследствие се е увеличила на 45,35 млн. EUR. На по-късен етап Atlanticoline прекратява своя договор с ENVC, като твърди, че плавателният съд Atlântida кораб не е в състояние да достигне определената в договора скорост.
- (29) С цел да се сложи край на конфликта между Atlanticoline и ENVC EMPORDEF получава заем от CGD в размер на 37 млн. EUR на 23 декември 2009 г. В кредитното споразумение се уточнява, че заемът е трябвало да бъде използван от EMPORDEF, за да може ENVC да получи необходимите средства за прекратяване на спора с Atlanticoline. Начисленият лихвен процент е 6-месечен EURIBOR плюс спред от 2 % („заемът за плавателния съд Atlântida“).
- (30) През 2014 г. готовият плавателен съд е бил предмет на тръжна процедура. Процедурата за продажба е била рекламирана в национални и международни вестници, като цената е била единственият критерий за избор на победителя в търга. Договорът за продажба с купувача (Mystic Cruises SA) в размер на 8,75 млн. EUR беше подписан на 30 септември 2014 г.

#### 4. РЕШЕНИЕ ЗА ОТКРИВАНЕ

- (31) На 23 януари 2013 г. Комисията реши да открие официалната процедура по разследване. В решението си за откриване на процедура Комисията изрази предварително становище, че ENVC би могло да се счита за предприятие в затруднение по смисъла на Насоките на Общността от 2004 г. за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение <sup>(14)</sup> („Насоките за ОиП от 2004 г.“), по-специално с оглед на значителните загуби на ENVC поне от 2000 г. насам.
- (32) Въпреки че Комисията подчерта в своето решение за откриване, че е получила само ограничена информация относно мерките, предприети в миналото, тя стигна до предварителното становище, че всички мерки са включвали държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата <sup>(15)</sup>. Предварителното становище на Комисията бе също така, че с мерки на ENVC, предприети в миналото, е било предоставено неправомерно предимство, като се има предвид, че изглежда е малко вероятно някой рационален частен инвеститор да предостави на ENVC последните мерки предвид затрудненията на ENVC в този момент. Предимството е избирателно по своя характер с оглед на това, че негов единствен бенефициер е било ENVC.
- (33) Комисията отбеляза също така, че предходните мерки вероятно са засегнали търговията между държавите членки, тъй като ENVC се е конкурирало с корабостроителници от други държави членки на Европейския съюз, като и с други държави по целия свят. Следователно мерките, предприети в миналото, са позволили на ENVC да функционира, така че то не е било принудено да се изправи пред последиците, които обичайно произтичат от лоши финансови резултати, за разлика от други конкуренти.
- (34) Въз основа на горепосоченото Комисията изрази предварителното становище, че мерките, предприети в миналото, изглежда представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС. Също така тъй като мерките, предприети в миналото, са били отпуснати в нарушение на изискванията за информиране и непредприемане на действия, посочени в член 108, параграф 3 от ДФЕС, Комисията отбелязва, че те вероятно представляват неправомерно отпусната държавна помощ.

<sup>(14)</sup> ОВ С 244, 1.10.2004 г., стр. 2. На 1 август 2014 г. влязоха в сила Насоките за държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение (ОВ С 249, 31.7.2014 г., стр. 1) („Насоките за ОиП от 2014 г.“). Съгласно точка 135 от Насоките за ОиП от 2014 г. Комисията ще прилага настоящите насоки от 1 август 2014 г. до 31 декември 2020 г. В съответствие с точка 138 от Насоките за ОиП от 2014 г. обаче мерките, предприети в миналото, които са предмет на настоящото решение, следва да бъдат оценявани в съответствие с насоките, които са се прилагали към момента на отпускане на помощта, т.е. Насоките за ОиП от 2004 г. (или, когато е приложимо, насоките на Общността от 1999 г. относно държавните помощи за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднение (ОВ С 288, 9.10.1999 г., стр. 2 — „Насоките за ОиП от 1999 г.“).

<sup>(15)</sup> Що се отнася до EMPORDEF Комисията посочва в съображения 46 — 48 от решението за откриване, че изглежда неговите решения могат да бъдат приписани на португалската държава по смисъла на съдебната практика по дело *Stardust Marine* (Решение по дело Франция/Колтисия, С-482/99, ЕУ:С:2002:294).

- (35) Комисията също така изрази съмнения относно съвместимостта с вътрешния пазар на мерките, предприети в миналото, по-специално поради факта, че португалските органи не са представили всички възможни основания за съвместимост.
- (36) Независимо от това Комисията прецени дали някои от възможните основания за съвместимост, посочени в ДФЕС, са приложими *prima facie* по отношение на предходните мерки. След като отхвърли въпросът за приложимостта на изключенията, посочени в член 107, параграф 2 от ДФЕС, Комисията предварително установи, че само изключението, посочено в член 107, параграф 3, буква в), би могло да се прилага.
- (37) Комисията отбеляза, че мерките, предприети в миналото, изглежда не са били предоставени съгласно конкретните правила за държавните помощи, приложими за корабостроенето, към момента на прилагане на мерките, предприети в миналото, т.е. Рамката за държавната помощ за корабостроенето<sup>(16)</sup> или нейните предшественици<sup>(17)</sup>. Предвид факта, че вероятно ENVC е било предприятие в затруднено положение по смисъла на Насоките за ОиП от 2004 г. към момента на прилагане на мерките, предприети в миналото, Комисията отбеляза, че единствените критерии от значение за съвместимостта изглежда са правилата относно помощта за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднено положение по силата на член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС, т.е. Насоките за ОиП от 2004 г.
- (38) Комисията отбеляза, че условията за помощ за оздравяване, определени в точка 3.1 от Насоките за ОиП от 2004 г., не са изпълнени. Що се отнася също така до помощта за реструктуриране, съгласно определението ѝ в точка 3.2 от Насоките за ОиП от 2004 г., Комисията отбелязва, че Португалия не е изпълнила задължението си да докаже, че са били налице някои от необходимите елементи, за да може мерките да се разглеждат като помощ за реструктуриране (план за реструктуриране, собствен принос, компенсаторни мерки и т.н.). Поради това Комисията не е разполагала с доказателства за това дали някои от мерките, предприети в миналото, могат да бъдат счестени за съвместими въз основа на Насоките за ОиП като помощ за оздравяване или реструктуриране.
- (39) С оглед на гореизложеното Комисията изразява съмнения относно съвместимостта на мерките, предприети в миналото, в полза на ENVC с вътрешния пазар.
- (40) В допълнение, Комисията направи няколко забележки относно мерките, планирани от Португалия в контекста на приватизацията на ENVC. Въпреки че планираните мерки, придружаващи приватизацията на ENVC, не са предмет на решението за откриване на процедурата, Комисията, предвид икономическото положение на ENVC и естеството на планираните мерки, счита, че има вероятност тези мерки да съдържат елементи на държавна помощ. Въпреки това Комисията отбелязва, че Португалия е отхвърлила единствената валидна оферта за приватизацията на ENVC, и че е решила да ликвидира дружеството вместо това (вж. съображения 14 — 15). Въз основа на това Комисията счита, че планираните мерки, придружаващи приватизацията на ENVC, не бяха представени и поради това няма да се разглеждат в настоящото решение.

##### 5. МНЕНИЯ НА ПОРТУГАЛИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРА

- (41) В своите мнения относно решението за откриване на Комисията Португалия отбеляза, че въпреки че ENVC е натрупало загуби от 2000 г. насам, и по-специално след 2009 г., решението за поддръжане на дейността на дружеството чрез предоставянето на достатъчно средства е било разумен вариант за EMPORDEF в съответствие с логиката на оператора на условията на пазарна икономика („ОУПИ“).
- (42) Що се отнася до затрудненията на ENVC, Португалия отбеляза, че сериозността на финансовото му положение е станала очевидна едва през 2009—2010 г. и неговата необратимост е призната само в годишните отчети на предприятието за 2012 г.
- (43) Португалия също така обясни, че **увеличението на капитала от 2006 г.** се дължи на правно задължение на основание член 35 от Кодекса на португалските дружества. Съгласно тази разпоредба, когато дадено дружество е загубило половината от дяловия си капитал, i) дружеството трябва да бъде закрито, ii) дяловият капитал трябва да бъде намален в размер не по-малък от собствения капитал („*capital próprio*“) на дружеството или iii) акционерите на дружеството трябва да вляят средства в дяловия капитал. Именно на тази основа акционерите на ENVC решиха през 2006 г. да вляят капитал в размер на 24,875 млн. EUR в дружеството.

<sup>(16)</sup> ОВ С 364, 14.12.2011 г., стр. 9.

<sup>(17)</sup> По-специално Рамка за държавните помощи за корабостроенето от 2004 г. (ОВ С 317, 30.12.2003 г., стр. 11) и Регламент (ЕО) № 1540/98 на Съвета от 29 юни 1998 г. за установяване на нови правила за помощ за корабостроенето (ОВ L 202, 18.7.1998 г., стр. 1).



- (44) Според Португалия това решение е било взето с убеждението, че алтернативните варианти по силата на член 35 от Кодекса на португалските дружества е нямало да позволят на ENVC да изпълни своите финансови и търговски задължения (по-специално с португалския военноморски флот). Считано от 2006 г. ENVC е имало в своята книга за поръчки 15 строителни проекта за обща сума в размер на 386 млн. EUR.
- (45) Португалия твърди, че инвеститор в условията на пазарна икономика също би избрал да увеличи капитала на ENVC и да му позволи да продължи да функционира, като по този начин засилва конкурентоспособността на предприятието на корабостроителния пазар.
- (46) В писмото си от 14 февруари 2014 г. Португалия посочи, че решението да се пристъпи към увеличението на капитала през 2006 г. е взето при отчитане не само на портфейла на дружеството, но и на план за реструктуриране на ENVC от август 2005 г.
- (47) Планът за реструктуриране, чийто проект беше предоставен, беше изготвен от Banco Português de Investimento S.A. (BPI) и обхваща периода 2005—2009 г. Според плана за реструктуриране ENVC трябва да се съсредоточи върху военните дейности, за да си възвърне жизнеспособността, въпреки че се признава, че финансовата и икономическата устойчивост на ENVC зависят от наличието на капацитет за управление, от изпълнението на съществуващите договори и от развитието на корабостроителния пазар.
- (48) В плана за реструктуриране не се посочват разходите, свързани с неизпълнението на договорите, по които ENVC е страна по това време. Разходите, свързани със закриването на предприятието (включително съкращаването на служителите и уреждането на задълженията), обаче се оценяват на 175 млн. EUR. Според Португалия, тъй като ликвидацията е по-обременяваща от увеличението на капитала, тя не е избрана като вариант за действие.
- (49) Португалия обяснява също, че в плана за реструктуриране се признава необходимостта от подпомагане на ENVC, тъй като предприятието не е в състояние само да продължи да функционира през периода 2005—2007 г. Португалия отбелязва обаче, че в доклад от 2009 г. на *Inspecção-Geral de Finanças* — IGF (субектът, който упражнява надзор върху португалските държавни дружества) се отбелязва, че планът за реструктуриране на ENVC не е изпълнен в достатъчна степен и че финансовите и икономическите прогнози за периода 2008—2011 г. са прекалено оптимистични.
- (50) Във връзка със **заемите от 2012 и 2013 г.** Португалия твърди, че лихвените проценти, прилагани за ENVC, са същите като тези, които EMPORDEF е успяло да получи от пазара. Поради това лихвените проценти следва да се разглеждат при пазарни условия и като несъдържащи помощ. Според Португалия, тъй като EMPORDEF е единствен акционер на ENVC, EMPORDEF може да се счита за отговорно на последна инстанция за дълговете и пасивите на ENVC. Поради това Португалия твърди, че EMPORDEF не е увеличило нейния риск, като е увеличило още повече експозицията ѝ по отношение на ENVC чрез заемите от 2012 и 2013 г.
- (51) В писмото си от 14 февруари 2014 г. Португалия поясни, че от февруари 2014 г. ENVC е спряло да изплаща заемите от 2012 и 2013 г. и лихвите. Освен това Португалия отбелязва също, че заемите за ENVC са били, при необходимост, придружени от писма за подкрепа от EMPORDEF.
- (52) Що се отнася до **заемите от DGTF**, отпуснати през 2006, 2008, 2010 и 2011 г., според Португалия те са предоставени при пазарни условия, тъй като приложеният лихвен процент е EURIBOR плюс променлив спред в зависимост от всеки договор за заем. Португалия отбелязва също така, че заемите от DGTF са предоставени, като е взета предвид книгата за поръчки на ENVC, което води до основателни очаквания, че ENVC ще бъде в състояние да изплати заемите.
- (53) Португалия подчертава, че използването на **писма за подкрепа** е нормална практика между частните оператори като механизъм за гарантиране на достъп до финансовите пазари за предприятията с по-нисък капацитет за вземане на заеми. Португалия отбелязва, че EMPORDEF при всички случаи ще бъде считано за отговорно на последна инстанция за дълговете на ENVC, тъй като е единствен акционер на предприятието. Във всеки случай Португалия признава, че EMPORDEF никога не е искало заплащане от ENVC за писмата за подкрепа.

- (54) Що се отнася до **корабостроителните субсидии**, Португалия твърди, че те са предоставени съгласно Наредба-закон 296/89 — за прилагане на Директива 87/167/ЕИО и че поради това представляват съвместима помощ за сектора на корабостроенето. Що се отнася до **субсидиите за професионално обучение**, Португалия твърди, че те са предоставени на всички предприятия, които отговарят на нормативните условия, и че поради това те нямаше да предоставят на ENVC неправомерно избирателно предимство.
- (55) Във връзка с **кораба Atlântida** Португалия отбелязва, че към юни 2012 г. неговата пазарна стойност е 29,24 млн. EUR, като се вземат предвид, наред с друго, икономическото остаряване и физическата и функционалната амортизация на кораба. В този контекст според Португалия няма причини да се смята, че строителството на кораба води до неправомерно предимство за ENVC, поради това че разходите за строителството надвишават договорната цена.

## 6. ОЦЕНКА НА МЕРКИТЕ

- (56) Настоящото решение разглежда като предварителна точка въпроса дали ENVC е предприятие в затруднение по смисъла на Насоките за ОиП от 2004 г. <sup>(18)</sup> След това се анализира въпросът дали разглежданите мерки включват държавна помощ в полза на ENVC по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, както и дали тази помощ, ако такава е налице, е законосъобразна и съвместима с вътрешния пазар.

### 6.1. Затруднения на ENVC

- (57) Както е посочено по-горе в съображение 42, според Португалия сериозността на финансовото положение на ENVC е станала очевидна едва през 2009/2010 г. и неговата необратимост е призната само в годишните отчети на предприятието за 2012 г.
- (58) Комисията повтаря становищата, които изрази в решението си за откриване на процедурата. Според съображение 9 от Насоките за ОиП от 2004 г. Комисията счита, че дадено предприятие е в затруднение, когато е неспособно, било чрез собствени ресурси или чрез средства, които може да получи от своите собственици/акционери или кредитори, да се справи със загуби, които без външна намеса от страна на публичните органи почти сигурно го обричат на оттегляне от бизнеса в краткосрочен или средносрочен план.
- (59) В съображение 10 от Насоките за ОиП от 2004 г. се пояснява, че за дружество с ограничена отговорност се смята, че е в затруднение, когато над половината от регистрирания му капитал е изразходван и над една четвърт от този капитал е загубена през предходните 12 месеца или когато дружеството отговаря на критериите по националното право за откриване на общо производство по несъстоятелност.
- (60) В съображение 11 от Насоките за ОиП от 2004 г. се добавя, че дори и да не са изпълнени условията, предвидени в съображение 10, едно предприятие може да бъде считано за намиращо се в затруднение особено когато са налице обичайните признаци за предприятие в затруднение, като например нарастващи загуби, намаляващ оборот, увеличаваша се нереализирана продукция, свръхпроизводство, намаляващ паричен поток, нарастващи дългове, нарастващи лихви и намаляващи или нулеви нетни стойности на активите.
- (61) Комисията отбелязва, че ENVC е дружество с ограничена отговорност, което постоянно отчита значителни по размер загуби поне от 2000 г. (вж. таблица 3 по-долу):

Таблица 3

#### Нетни резултати на ENVC между 2000 и 2013 г.

	Нетен резултат (в млн. EUR)
2000 г.	- 2,72
2001 г.	- 4,98
2002 г.	- 11,12

<sup>(18)</sup> Вж. бележка под линия 14 по-горе.

	Нетен резултат (в млн. EUR)
2003 г.	- 26,87
2004 г.	- 27,02
2005 г.	- 14,38
2006 г.	- 5,26
2007 г.	- 8,04
2008 г.	- 12,07
2009 г.	- 22,26
2010 г.	- 41,90
2011 г.	- 22,70
2012 г.	- 8,78
2013 г.	- 52,42

Източник : годишни отчети на EMPORDEF за 2006, 2007, 2008, 2012 и 2013 г. (на адрес <http://www.empordef.pt/main.html>), годишни отчети на ENVC за 2001, 2002, 2003, 2009, 2010 и 2011 г.

- (62) В допълнение към значителните загуби на ENVC, които представляват първи индикатор за затрудненията на дружеството, са налице и някои от другите обичайни признаци за предприятие в затруднение по смисъла на Насоките за ОиП от 2004 г. Например оборотът на ENVC намалява постоянно поне от 2008 г. — от 129,62 млн. EUR през посочената година на 55,58 млн. EUR през 2009 г., на 20,22 млн. EUR през 2010 г. и на 15,11 млн. EUR през 2011 г. Въпреки че през 2012 г. оборотът нараства (30,38 млн. EUR) поради допълнителни строителни работи за кораб за логистична подкрепа<sup>(19)</sup>, това събитие е еднократно и през 2013 г. оборотът отново намалява драстично на 3,79 млн. EUR.
- (63) Освен това стойността на собствения капитал на ENVC е отрицателна поне от 2009 г.: - 25,62 млн. EUR през 2009 г., - 74,49 млн. EUR през 2010 г., - 129,63 млн. EUR през 2011 г., - 142,45 млн. EUR през 2012 г. и - 193,46 млн. EUR през 2013 г.<sup>(20)</sup>
- (64) Според Португалия (вж. съображение 43 по-горе) увеличението на капитала от 2006 г. е било необходимо, за да бъде спазен член 35 от Кодекса на португалските дружества, като другите възможни варианти за ENVC са намаляване на капитала на ENVC или ликвидация на предприятието. Освен това в изготвения от ВРІ план за реструктуриране от август 2005 г. (вж. съображение 47 по-горе) се изтъква, че от края на 2003 г. ENVC е било в състояние на техническа несъстоятелност („*falência técnica*“). На последно място, Комисията отбелязва, че докладът от 2009 г. на IGF сочи, че от 31 декември 2005 г. и в края на 2008 г. ENVC отново е било в състояние на техническа несъстоятелност. Следователно изглежда, че във времевите моменти, в които ENVC е било в техническата несъстоятелност, то е имало всички признаци на несъстоятелността, с изключение на това, че не е било официално обявено в несъстоятелност от компетентния съд. Това предполага, че предприятието е отговаряло на критериите по националното законодателство, за да бъде предмет на общо производство по несъстоятелност, в съответствие със съображение 10 от Насоките за ОиП от 2004 г., поне в края на 2003, 2005 и 2008 г.
- (65) Като има предвид горното, Комисията стига до заключението, че ENVC е било предприятие в затруднение по смисъла на Насоките за ОиП от 2004 г. към момента на предоставяне на всички минали мерки.

<sup>(19)</sup> Източник: годишни отчети на EMPORDEF за 2012 г.

<sup>(20)</sup> Източник: годишни отчети на EMPORDEF за 2012 г. и за 2013 г. От годишните отчети на ENVC за 2001, 2002 и 2003 г. следва, че ENVC е имало отрицателен общ собствен капитал през 2000 г. (- 5,99 млн. EUR), 2001 г. (- 10,97 млн. EUR), 2002 г. (- 22,09 млн. EUR) и 2003 г. (- 48,97 млн. EUR).

## 6.2. Наличие на помощ

- (66) 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.
- (67) За да се установи дали е налице държавна помощ, трябва следователно да се прецени дали кумулативните критерии, посочени в член 107, параграф 1 от ДФЕС (т.е. прехвърляне на държавни ресурси, избиращо предимство, потенциално нарушаване на конкуренцията и засягане на търговията в рамките на ЕС), са изпълнени за идентифицираните мерки.
- (68) В това отношение Комисията отбелязва, че Португалия не оспорва характера на държавна помощ на **корабостроителните субсидии**, тъй като те са, според португалските органи, предоставени съгласно Наредба-закон 296/89 за прилагане на Директива 87/167/ЕИО. Комисията ще разгледа тяхната съвместимост с вътрешния пазар в част 6.4 по-долу.
- (69) Що се отнася до **субсидиите за професионално обучение**, предоставени през 2005 и 2006 г., на стойност 257 791 EUR, Португалия заявява, че те са предоставени по линия на оперативната програма за заетост, обучение и социално развитие (POEFDS), финансирана от Европейския социален фонд. Комисията отбелязва, че тези средства представляват сами по себе си държавна помощ, тъй като са предоставени от държавата членка в контекста на структурните фондове за периода 2000—2006 г. Поради това Комисията ще разгледа директно тяхната съвместимост с вътрешния пазар в част 6.4 below по-долу.

### 6.2.1. Държавни ресурси и възможност за приписване на държавата

- (70) Португалия не оспорва предварителните констатации на Комисията, изложени в решението за откриване на процедурата, по отношение на наличието на държавни ресурси и възможността за приписване на държавата.
- (71) На първо място, Комисията подчертава, че заемите от DGTF, корабостроителните субсидии и субсидиите за професионално обучение са предоставени директно от държавния бюджет (главно чрез DGTF) и следователно не съществува съмнение, че тези минали мерки съдържат държавни ресурси и могат да бъдат приписани на държавата.
- (72) Що се отнася до EMPORDEF, Комисията счита също така, че неговите действия включват държавни ресурси (поради това че бюджетът на EMPORDEF се осигурява пряко от държавата) и че тези действия могат да бъдат приписани на държавата по смисъла на съдебната практика по делото Stardust Marine <sup>(21)</sup>. На първо място, Комисията отбелязва, че това е публичен холдинг, изцяло притежаван от държавата: единственият акционер на EMPORDEF от името на държавата е DGTF. Освен това EMPORDEF е под прекия надзор на Министерството на финансите и публичната администрация, що се отнася до финансовия надзор, и на Министерството на националната отбрана, що се отнася до секторния надзор <sup>(22)</sup>.
- (73) Освен това, според уеб страницата на EMPORDEF, неговите дейности отговарят на целите, политиките и резултатите, определени от единствения му акционер, т.е. държавата <sup>(23)</sup>. В допълнение към това президентът и изпълнителните директори на EMPORDEF се назначават пряко от министъра на националната отбрана <sup>(24)</sup>.

<sup>(21)</sup> Съдебно решение по дело *Франция/Комисия*, C-482/99, EU:C:2002:29.

<sup>(22)</sup> Източник: <http://www.empordef.pt/main.html>.

<sup>(23)</sup> Източник: <http://www.empordef.pt/uk/main.html>.

<sup>(24)</sup> Вж. списъка на предложените кандидати на уеб страницата на Министерството на националната отбрана (<http://www.portugal.gov.pt/pt/o-governo/nomeacoes/ministerio-da-defesa-nacional.aspx>). Вж. също уеб страницата на EMPORDEF (<http://www.empordef.pt/main.html>) и няколко съобщения за медиите, например [http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content\\_id=1768612](http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1768612) или [http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content\\_id=1950754](http://www.dn.pt/inicio/portugal/interior.aspx?content_id=1950754).

- (74) В допълнение към горното в правилата във връзка с планираната приватизация на ENVC (вж. част 2.2 above-горе) ясно се посочва, че окончателното решение ще бъде взето от португалското правителство, а не от EMPORDEF. Що се отнася до косвените доказателства, Комисията отбелязва, че на 4 януари 2012 г. Министерството на националната отбрана на Португалия е излязло със съобщение за медиите, в което се заявява: „на 2 юли 2011 г. Министерството на националната отбрана реши да спре извеждането на [ENVC] от експлоатация. През август Министерството на националната отбрана възложи на новата администрация на EMPORDEF да намери решение, с което да се избегнат извеждането от експлоатация и закриването на ENVC“<sup>(25)</sup>. Освен това министърът на националната отбрана няколко пъти публично обяви мерките, които следва да бъдат предприети по отношение на планираната приватизация на ENVC<sup>(26)</sup>. Когато плановете за приватизация бяха отхвърлени, португалското правителство оправомощи EMPORDEF да предприеме необходимите мерки по отношение на ENVC<sup>(27)</sup>.
- (75) Като се има предвид упоменатото по-горе, Комисията стига до заключението, че действията на EMPORDEF могат да бъдат приписани на държавата и че мерките, предоставени в миналото от държавата на ENVC, включват държавни ресурси.

#### 6.2.2. Избирателно предимство

- (76) Що се отнася до това дали предоставените в миналото мерки са осигурили на ENVC неправомерно избирателно предимство, Комисията отбелязва, че според Португалия това не е така за по-голямата част от миналите мерки, тъй като те съответстват на принципа на ОУПИ.
- (77) В решението си за откриване на процедурата Комисията посочи, че въпреки ограничената информация, налична към момента, изглежда малко вероятно рационален частен оператор да предостави на ENVC мерките, предоставени в миналото. Освен това, като се имат предвид затрудненията на ENVC по това време, Комисията изрази предварително становище, че рационален пазарен оператор, действащ при пазарни условия, нямаше да предостави такова финансиране на предприятие като ENVC. Комисията формулира също предварителното заключение, че предимството щеше да бъде избирателно, тъй като единственият получател на финансирането е ENVC.
- (78) Що се отнася до **увеличението на капитала от 2006 г.**, Комисията не споделя мнението на Португалия, че ОУПИ щеше да предпочете капиталът на ENVC да бъде увеличен — вместо да ликвидира предприятието — за да се позволи на предприятието да продължи да развива дейност на пазара на корабостроенето, по-специално поради книгата за поръчки към този момент, съдържаща 15 строителни проекта на стойност 386 млн. EUR (вж. съображение 44 по-горе).
- (79) На първо място, Комисията отбелязва, че рационален пазарен оператор щеше да обмисли дали е по-рационално от икономическа гледна точка предприятието да бъде ликвидирано или да му се предостави допълнителен капитал, като отчита слабите финансови резултати на ENVC между 2000 и 2006 г. и мерките, вече предоставени от държавата на ENVC преди увеличението на капитала от 2006 г. (т.е. един от заемите от DGTF на стойност 30 млн. EUR, отпуснат през януари/февруари 2006 г., корабостроителните субсидии на стойност над 27 млн. EUR и субсидиите за професионално обучение).
- (80) Въпреки че изглеждаше, че сумата в книгата за поръчки надвишава сумата вследствие на тези минали мерки, Комисията е на мнение, че рационален пазарен оператор щеше да вземе също под внимание вероятността ENVC да е в състояние да извърши строителните дейности с печалба и/или в определените в договорите срокове, за да се

<sup>(25)</sup> Оригиналният текст на португалски е, както следва: „[...] no passado dia 2 de julho de 2011 o Ministério da Defesa Nacional decidiu suspender o desmantelamento dos Estaleiros Navais de Viana do Castelo. Em agosto, o Ministério da Defesa Nacional mandou a nova administração da Empordef para que fosse encontrada uma solução que evitasse esse desmantelamento e encerramento dos ENVC“. Вж. <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120104-mdn-envc.aspx>.

<sup>(26)</sup> Вж. например <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120319-mdn-modelo-reprivatizacao.aspx>, <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120502-mdn-envc.aspx> и <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20120713-seamdn-envc.aspx>.

<sup>(27)</sup> Вж. например <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministro-da-presidencia-e-dos-assuntos-parlamentares/documentos-oficiais/20131205-comunicado-sm.aspx>. Участието на държавата в действията на EMPORDEF се вижда също от следното съобщение за медиите на португалското правителство: <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/ministerio-da-defesa-nacional/mantenha-se-actualizado/20140205-mdn-comunicado-estaleiros.aspx>.

избегне плащането на неустойки. <sup>(28)</sup> Според предоставената от Португалия информация нищо не сочи, че EMPORDEF е отчело тези елементи в момента на извършване на увеличението на капитала през 2006 г.

- (81) Освен това Португалия отбелязва, че според плана за реструктуриране, изготвен от ВРІ през август 2005 г., разходите, свързани със закриването на ENVC, се оценяват на 175 млн. EUR. Според Португалия, тъй като ликвидацията е по-обременяваща от увеличението на капитала, тя не е избрана като вариант за действие.
- (82) Във връзка с това Комисията отбелязва, че направената от ВРІ оценка в плана за реструктуриране не е подкрепена с доказателства. На тази база Комисията не е в състояние да оцени точността на тази оценка и да прецени дали наистина за EMPORDEF е било икономически по-рационално да увеличи капитала, отколкото да пристъпи към ликвидация на предприятието.
- (83) Освен това Комисията отбелязва, че в плана за реструктуриране, изготвен от ВРІ, се посочва, че самостоятелно ENVC не разполага с капацитет, с който да възвърне жизнеспособността си, и че предприятието се нуждае от външни средства в размер на 45—50 млн. EUR при базов сценарий и 70—80 млн. EUR при песимистичен сценарий. Размерът на увеличението на капитала от 2006 г. (24,875 млн. EUR) остава значително по-нисък от тези оценки и нямаше да позволи на ENVC да възвърне жизнеспособността си.
- (84) На последно място, Комисията отбелязва, че ENVC се е нуждало от задълбочено реструктуриране, както се признава в изготвения от ВРІ план за реструктуриране. Въпреки че планът за реструктуриране не е окончателен документ, в него вече се посочват затрудненията на ENVC и необходимостта от допълнителни външни средства. В плана за реструктуриране обаче се изтъква ясно, че възстановяването на жизнеспособността на ENVC ще зависи в голяма степен от способността на ръководството на предприятието да изпълнява сключените договори и от развитието на пазарите на корабостроенето. В това отношение Комисията отбелязва, че Португалия не е представила доказателства, че EMPORDEF е взело тези елементи под внимание при извършването на увеличението на капитала от 2006 г., което при всички случаи щеше да е по-малко от сумите, посочени в плана за реструктуриране като необходими, за да може предприятието да стане отново жизнеспособно.
- (85) С оглед на горепосоченото Комисията стига до заключението, че предпазлив оператор в условията на пазарна икономика нямаше да предостави увеличението на капитала от 2006 г. и по тази причина това увеличение на капитала е довело до неправомерно предимство за ENVC.
- (86) Що се отнася до предоставените от EMPORDEF **заеми от 2012 и 2013 г.** на обща стойност 101 118 066,03 EUR, въз основа на информацията, предоставена от Португалия, следва, че в хода на 2012 г. EMPORDEF е подписало 70 договора с ENVC — обикновено краткосрочни със срок 90 дни. Заемите са отпуснати за няколко различни суми и са с различни лихвени проценти, предимно 3-месечен EURIBOR плюс марж. При все това някои договори са с фиксиран лихвен процент, по-специално договорите, подписани от октомври 2012 г. нататък (вж. например договорите, подписани на 30 март 2012 г. за 16,7 млн. EUR с лихвен процент от 2 %, на 2 ноември 2012 г. за 10,570 млн. EUR с лихвен процент от 5,871 % или на 1 декември 2012 г. за 1 млн. EUR със същия лихвен процент — 5,871 %). Изглежда също, че по договорите за заем не е осигурено обезпечение.
- (87) Според Португалия заемите от DGTF не съдържат помощ, тъй като EMPORDEF е приложило спрямо ENVC същите лихвени проценти, които е получило от пазара. Тъй като при всички случаи EMPORDEF ще се счита за отговорно за дълговете и пасивите на ENVC, тъй като беше единственият акционер на ENVC, Португалия твърди, че EMPORDEF не е увеличило нейния риск чрез по-голяма експозиция на ENVC.
- (88) Първо, изглежда, че EMPORDEF няма да носи отговорност за всички дългове и пасиви на ENVC, тъй като EMPORDEF и ENVC са дружества с ограничена отговорност („*sociedade anónima*“). Съгласно общото правило, в дружествата с ограничена отговорност отговорността на членовете (притежателите на дялове) е ограничена до номиналната стойност на техните акции съгласно член 271 от Кодекса на португалските дружества <sup>(29)</sup>. На тази база чрез предоставяне на ENVC на заемите от 2012 и 2013 г. рисковете за EMPORDEF нарастват и надхвърлят акциите му в предприятието.

<sup>(28)</sup> Във връзка с това Комисията отбелязва като последващо доказателство, че в доклада на IGF от 2009 г. (вж. съображение 49) се изтъква, че през периода 2005—2007 г. ENVC е доставило 11 кораба, чиито строителни разходи надвишават с 15,4 % на одобрените договорни разходи (следва да бъде отбелязано, че още разходите, предвидени от ENVC в бюджета, надвишават с 4,1 % определените в договора разходи, което означава, че при всички случаи предприятието щеше да построи корабите на загуба).

<sup>(29)</sup> Източник: [http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes\\_accounting\\_report\\_2011/portugal\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/policies/sme/business-environment/files/annexes_accounting_report_2011/portugal_en.pdf).

- (89) Във всеки случай, независимо от горепосоченото, Комисията счита, че EMPORDEF не е действало като рационален пазарен инвеститор при предоставянето на ENVC на заемите от 2012 и 2013 г. В този момент финансовото положение на ENVC е било изключително тежко: загубите му през предходната година са достигнали 22,70 млн. EUR (вж. таблица 3 по-горе) и отрицателният му собствен капитал е в размер на -129,63 млн. EUR (вж. съображение 63 по-горе). Поради затрудненията на ENVC Комисията счита, че инвеститор в условията на пазарна икономика щеше да разгледа финансовото положение на ENVC и да анализира способността на предприятието да изплати заемите и лихвите. В това отношение Комисията отбелязва, че няколко финансови институции — по отношение на които Комисията няма основания да подозира, че не са действали като пазарни инвеститори — са отказали да предоставят заеми директно на ENVC. Този факт сам по себе си показва, че пазарите вече не са вярвали, че ENVC ще може да върне заемите.
- (90) Като просто е използвало лихвите, които е получило за заемите на пазара, EMPORDEF е предоставило на ENVC неправомерно предимство, тъй като ENVC нямаше да успее да получи тези условия — всъщност ENVC не е получило нито един от заемите от пазара. Въпреки че някои от лихвените проценти, прилагани от EMPORDEF спрямо ENVC, могат да изглеждат сравнително високи (напр. 3-месечен EURIBOR плюс 8,431 % за договора, подписан на 30 май 2012 г.), според Комисията никоя частна финансова институция нямаше да предостави такъв заем без обезпечение на предприятието в очевидно затруднение.
- (91) Комисията отбелязва също, че след изтичане на 90-дневния срок до падежа на първите договори EMPORDEF щеше да установи, че ENVC не е изплатило нито главницата, нито е плащало лихви (вж. съображение 51 по-горе). Въз основа на това Комисията счита, че рационален пазарен оператор нямаше да предостави допълнителни заеми на ENVC.
- (92) По тази причина Комисията заключава, че заемите от 2012 и 2013 г. са довели до неправомерно предимство за ENVC.
- (93) Сега Комисията ще разгледа дали **заемите от DGTF** в размер на 56 млн. EUR са осигурили на ENVC неправомерно предимство. Португалия посочва, че лихвеният процент за тези заеми е 6-месечният EURIBOR плюс променлив спред в зависимост от всеки договор. Според Португалия това възнаграждение щеше да бъде приемливо за инвеститор, като по този начин се изключва наличието на неправомерно предимство и на държавна помощ. Португалия отбелязва също, че заемите от DGTF са предоставени, като е взета под внимание книгата за поръчки на ENVC.
- (94) Комисията не споделя мнението на Португалия, че тъй като лихвеният процент съответства на 6-месечен EURIBOR плюс променлив спред, заемите от DGTF отговарят на пазарните условия. В таблица 4 по-долу се обобщава общият лихвен процент, приложим за заемите от DGTF към момента на подписването им:

Таблица 4

**Общ лихвен процент, приложим за заемите от DGTF**

Дата на подписване на договора	Размер в евро	6-месечен EURIBOR (а) (%)	Спред <sup>(1)</sup> (б)	Общ лихвен процент (а) + (б) (%)
31 януари 2006 г.	30 000 000	2,698	150бп	4,198 <sup>(2)</sup>
11 декември 2008 г.	8 000 000	3,417	100бп	4,417
28 април 2010 г.	5 000 000	0,964	100бп	1,964
27 април 2011 г. (изплатени на два транша през април 2011 г. и през юни 2011 г.)	13 000 000	1,661	3,907 % (април 2011 г.) 3,580 % (юни 2011 г.)	5,568 (април 2011 г.) 5,241 (юни 2011 г.)

<sup>(1)</sup> За договора, подписан на 27 април 2011 г., приложимият спред бе спредът на Mid Asset Swap на публичния дълг на Португалия с еквивалентен срок (данни, предоставени от Португалия).

<sup>(2)</sup> Към 2010 г. лихвеният процент бе изравнен с този за заема от 11 декември 2008 г.

- (95) С цел да установи дали лихвените проценти по заемите от DGTF отговарят на пазарните условия Комисията ще използва най-добрия наличен заместител — референтните проценти, произтичащи от действащите към онзи момент правила.
- (96) Първо, както беше посочено в раздел 6.1 above, Комисията счита, че през 2006 г. и 2008 г. ENVC би могло да бъде квалифицирано като предприятие в затруднено положение. Що се отнася по-специално до заема от DGTF от 2006 г., Комисията отбелязва, че съгласно доклада от 2009 г. на IGF, ENVC е било в състояние на техническа несъстоятелност, считано от 31 декември 2005 г. Що се отнася до заема от DGTF от 2008 г., същият доклад сочи, че към края на 2008 г. ENVC отново е било в състояние на техническа несъстоятелност (вж. съображение 64).
- (97) По-специално, във връзка със заема от DGTF от 2006 г., според Известието на Комисията относно метода за определяне на референтните и сконтни лихвени проценти от 1997 г. <sup>(30)</sup>, приложими към онзи момент, се установи, че основният лихвен процент (3,70 % в Португалия през януари 2006 г.) <sup>(31)</sup> е трябвало да бъде увеличен от 400 базисни пункта или повече в ситуации, свързани с особен риск. В това отношение Комисията подчертава затрудненията на ENVC по онова време и фактът, че дружеството е било в състояние на техническа несъстоятелност. Също според договора за заема от DGTF от 2006 г. ENVC се съгласило да приеме като обезпечение приходите, произтичащи от изграждането на някои кораби за португалския военноморски флот. Не е ясно обаче дали пазарно ориентиран кредитор би приел подобно обезпечение с оглед на проблемите на ENVC строи с печалба и/или да спази сроковете на договорите (вж. в тази връзка съображение 80 и бележка под линия 28). При всички случаи на Комисията не са предоставени доказателства, които да позволят тя да разгледа тези договори за строителство. По тази причина Комисията счита, че прилагането на марж от минимум 400 базисни пункта би било разумно. В резултат на това приложимият основен лихвен процент трябва да бъде най-малко 7,70 %, което е значително над лихвения процент от 4,198 %, който DGTF действително е приложило.
- (98) Що се отнася до заема от DGTF от 2008 г., според Съобщението на Комисията относно преразглеждането на метода за определяне на референтните и сконтни лихвени проценти от 2008 г. <sup>(32)</sup>, приложими към онзи момент, се установи, че към основния лихвен процент (2,05 % в Португалия през декември 2008 г.) <sup>(33)</sup> е трябвало да бъде приложен марж в зависимост от рейтинга на съответното предприятие и равнището на предложеното обезпечение. С оглед на затрудненията на ENVC по онова време и ниското равнище на обезпечението (вж. съображение 97, което се прилага *mutatis mutandis*), приложимият марж е трябвало да бъде най-малко 1 000 базисни пункта. В резултат на това приложимият основен лихвен процент трябва да бъде най-малко 12,05 %, което също е над лихвения процент от 4,417 %, който DGTF действително е приложило.
- (99) Що се отнася до заемите от DGTF от 2010 г. и 2011 г., Комисията изразява отново мнението си, че ENVC може да бъде квалифицирано като предприятие в затруднено положение към момента на отпускането на заемите (вж. раздел 6.1 above). Съгласно Съобщението на Комисията относно преразглеждането на метода за определяне на референтните и сконтни лихвени проценти от 2008 г., приложими към онзи момент, основният лихвен процент, приложим за Португалия е бил 1,24 % през април 2008 г. и 1,49 % през април 2011 г.
- (100) Що се отнася до заема от DGTF от 2010 г., Комисията отбелязва, че няма строго определено обезпечение, а само обещание от ENVC да използват приходите, произтичащи от определен рамков договор с Министерството на отбраната, за да погаси заема с тях. Въз основа на това и като се има предвид затрудненията на ENVC по онова време, Комисията е на мнение, че приложимият марж следва да бъде най-малко 1 000 базисни пункта. Поради това приложимият основен лихвен процент трябва да бъде най-малко 11,24 % в сравнение с много по-ниския 1,964 %, начисляван от DGTF.
- (101) Накрая, що се отнася до заема от DGTF от 2011 г., Комисията отбелязва, че както в случая със заема от DGTF от 2010 г., строго погледнато няма обезпечение, а само обещание от ENVC да използва приходите, произтичащи от определен рамков договор с Министерството на отбраната, за да погаси заема с тях, което обещание освен това е трябвало още да бъде потвърдено от административния съвет на ENVC и одобрено от Министерството на отбраната. Поради това е малко вероятно това равнище на обезпечение да бъде счтено за подходящо от пазарно ориентиран кредитор. Поради това, като се има предвид, че по онова време ENVC е било предприятие в затруднено положение, Комисията счита, че приложимият марж следва да бъде най-малко 1 000 базисни пункта, което води до референтен лихвен процент от най-малко 11,49 %, много по-висок от лихвения процент, действително приложен към ENVC (5,568 % през април 2011 г. и 5,241 % през юни 2011 г.).
- (102) Предвид на горното Комисията стига до заключението, че заемите от DGTF в полза на ENVC му осигуряват неправомерно предимство.

<sup>(30)</sup> ОВ С 273, 9.9.1997 г., стр. 3.

<sup>(31)</sup> Източник: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/reference\\_rates\\_eu25\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/reference_rates_eu25_en.pdf).

<sup>(32)</sup> ОВ С 14, 19.1.2008 г., стр. 6.

<sup>(33)</sup> Източник: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/base\\_rates\\_eu27\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/base_rates_eu27_en.pdf).



- (103) Що се отнася до **уверителни писмата**, изпратени от EMPORDEF между 2007 и 2011, Комисията първо отбелязва, че те изглеждат имат много сходства с гаранция, тъй като в по-голямата част от тези писма EMPORDEF изрично е заявило, че ще направи всичко необходимо, за да гарантира, че ENVC ще разполага с необходимите средства, за да спази съответното споразумение за заем. Уверителните писма от 8 януари 2007 г. и от 26 юни 2008 г. обаче са с различна формулировка. В тези писма ENVC EMPORDEF отбелязва, че притежава изцяло ENVC и че неговият дял няма да намалее. В противен случай банката, отпускане заема, има право да поиска от ENVC, да го погаси преди падежа. Това твърдение само по себе си не дава основание на Комисията да счита, че EMPORDEF ще поеме задълженията на ENVC, в случай че последното не изпълни съответните кредити, и затова не изглежда подходящо да се приравнят към гаранции. Следователно не е установено, че тези писма са предоставили предимство на ENVC.
- (104) Що се отнася до останалите уверителни писма (т.е. изпратените през 2009, 2010 и 2011), предвид на това, че EMPORDEF заявява, че е готово да се намеси, ако ENVC не спази съответни договор за заем, изглежда ясно, че те са равностойни на гаранцията, тъй като EMPORDEF уверява отпусканата финансова институция, че се ангажира да направи всичко необходимо, за да осигури на ENVC налични средства за погасяването на заемите. Нормален оператор на пазара би поискал премия срещу предоставянето на такъв вид „гаранция“, което обаче EMPORDEF никога направило, въпреки значителния риск ENVC да не е в състояние да погаси заемите с оглед на неговите затруднения по онова време.
- (105) В съответствие с раздел 2.2 от Известието на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции <sup>(34)</sup> („Известие относно гаранциите“), „поемането на риск обикновено следва да бъде възнаградено с подходяща премия. Когато заемополучателят не трябва да плаща премията или плаща ниска премия, той получава предимство. В сравнение със ситуация, в която няма гаранция, държавната гаранция позволява на заемополучателя да получи по-добри финансови условия за заем, отколкото обикновено съществуващите на финансовите пазари. Обикновено благодарение на държавната гаранция заемополучателят може да има по-ниски лихви и/или да му се налага да предостави по-ниски обезпечения. В някои случаи без държавна гаранция заемополучателят не би могъл да намери финансова институция, която е готова да му даде заем при каквито и да било условия“. Поради това е необходимо да се разгледа дали по принцип е било възможно гаранцията да бъде получена от финансовите пазари при пазарни условия и дали пазарната премия за гаранцията е била платена <sup>(35)</sup>.
- (106) Комисията отбелязва, че за уверителните писма не е предоставено възнаграждение и че ENVC не е платило на EMPORDEF никакви премии. Поради това EMPORDEF не е получило възнаграждение за риска, който е поело. Това само по себе си е достатъчно, за да се заключи, че уверителните писма, които имат много сходства с гаранция, предоставят на ENVC неправомерно предимство.
- (107) Що се отнася до довода на Португалия, че при всички случаи EMPORDEF ще бъде считано за отговорно на последна инстанция за дълговете на ENVC, тъй като е негов единствен акционер, Комисията препраща към своята обосновка в съображение (88) above, която се прилага *mutatis mutandis*.
- (108) Поради това Комисията е на мнение, че уведомителните писма от 2009 г., 2010 г. и 2011 г., предоставят на ENVC неправомерно предимство.
- (109) Що се отнася до **заема за плавателния съд Atlântida**, Комисията отбелязва, че през декември 2009 г. EMPORDEF е предоставило на ENVC 37 милиона евро, получени от CGD за прекратяване на съдебно производство с Atlanticoline. Към този момент ENVC вече е било предприятие в затруднено положение и рационално действащ пазарен оператор би оценил положението на дружеството и неговата способност да погаси заема вместо просто да прехвърли средствата на ENVC. Също така, рационално действащ пазарен оператор би оценил рисковете, свързани с операцията и възможността корабът да бъде продаден на друг купувач — нещо, което в крайна сметка се случва през септември 2014 г. (вж. съображение 30). Освен това Комисията отбелязва, че заемът е бил предоставен на EMPORDEF при годишен лихвен процент 6-месечен Euribor плюс 2 %, което към момента на договора е означавало 2,993 %. При все това в съответствие със Съобщението на Комисията относно преразглеждането на метода за определяне на референтните и сконтовите лихвени проценти от 2008 г., приложими към онзи момент, основният лихвен процент, приложим за Португалия през декември 2009 г. е бил 1,45 %, към който следва да бъде добавен марж от поне 1 000 базисни пункта с оглед на затрудненията на ENVC и липсата на строго определено обезпечение. Поради това приложимият основен лихвен процент е трябвало бъде най-малко 11,45 %.

<sup>(34)</sup> ОВ С 155, 20.6.2008 г., стр. 10. Вж. също Известие на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО по отношение на държавните помощи под формата на гаранции (ОВ С 71, 11.3.2000 г., стр. 14).

<sup>(35)</sup> Вж. например съображения 249 и 250 от решението на Комисията от 23 юли 2008 г. относно държавна помощ, отпусната от Германия на DHL и летище Лайпциг/Хале С 48/06 (ex N 227/06), ОВ L 346, 23.12.2008 г., стр. 1.

- (110) Комисията разбира, че ENVC не е погасило на EMPORDEF 37 милиона евро от заема за плавателния съд Atlântida и че не е платило никаква лихва по тази сума с изключение на 840 480,54 евро лихви, платени през 2010 г. Въз основа на това и предвид на горепосоченото Комисията стига до заключението, че заемите от DGTF в полза на ENVC му осигуряват неправомерно предимство.

#### 6.2.3. Нарушаване на конкуренцията и засягане на вътрешната за Съюза търговия

- (111) Мерките, предприети в миналото, вероятно са засегнали търговията между държавите членки, тъй като ENVC се конкурира с корабостроителници от други държави членки на Европейския съюз, както и от други страни по целия свят. Въпросните мерки, предприети в миналото, са позволили на ENVC да продължи да функционира, така че тя не е била принудена да се изправи пред последиците, които обичайно произтичат от лоши финансови резултати, за разлика от други конкуренти. По тази причина мерките, предприети в миналото, също са нарушили конкуренцията.

#### 6.2.4. Заключение относно наличието на държавна помощ и нейното количествено определяне

- (112) Въз основа на оценката по-горе, Комисията стига до заключението, че мерките, предприети в миналото, представляват държавна помощ, тъй като отговарят на определението за държавна помощ, посочено в член 104, параграф 1 от ДФЕС, с изключение на уверителните писма от 8 януари 2007 г. и 26 юни 2008 г. (вж. съображение 103).
- (113) Както се посочва в съображения 68 и 69 **субсидиите за корабостроенето** в тяхната цялост и **субсидиите за професионално обучение** представляват държавна помощ в размер на съответно 27 129 933,20 и 257 791.
- (114) Що се отнася до останалите мерки, предприети в миналото, Комисията отново заявява, че с оглед на затрудненията на ENVC по онова време, пазарно ориентиран оператор не би ги предоставил на дружеството. По тази причина Комисията е на мнение, че ENVC е получило държавна помощ, равняваща се на цялото **увеличение на капитала от 2006 г.** (24 875 милиона евро).
- (115) Що се отнася до **уведомителните писма** от 2009 г., 2010 г. и 2011 г., Комисията отново заявява, че те имат много сходства с гаранции (вж. съображения 103 и 104). В тази връзка Известие относно гаранциите гласи следното в своя раздел 4.1: „Комисията отбелязва, че за предприятия в затруднение пазарен гарант би изискал висока премия в момента на предоставяне на гаранцията, в зависимост от очаквания процент на неизпълнение. Ако вероятността заемополучателят да не е в състояние да изплати заема стане особено голяма, тази пазарен процент може да не съществува и в изключителни обстоятелства елементът на помощ от гаранцията може да се окаже толкова голям, колкото сумата, ефективно покрита от гаранцията“.
- (116) Комисията отбелязва, че банките са отпуснали заеми на ENVC само поради наличието на „гаранции“ (под формата на уверителни писма) от EMPORDEF, с които то е убедило банките, че ще направи необходимото, за да гарантира, че ENVC ще погаси заемите. Освен това Комисията отбелязва, че тези уверителни писма са били предоставени безвъзмездно в момент, в който ENVC е било в затруднено положение и въпреки значителния риск, че няма да бъде в състояние да изпълнява своите ангажменти. Освен това Комисията отбелязва, че ENVC е било поне три пъти в ситуация на техническата несъстоятелност (вж. съображение 64) и въпреки това, EMPORDEF е реши да издаде уведомителните писма без премия. В този контекст Комисията стига до заключението, че няма пазарен процент, който би могъл да бъде използван като надеждна сравнителна стойност, и следователно счита, че ENVC е получило държавна помощ, равняваща се на пълните суми, гарантирани с уведомителните писма от 2009 г., 2010 г. и 2011 г. (т.е. 51 280 000 евро).
- (117) Подобна логика се прилага към заемите, предоставени на ENVC, т.е. **заемите от 2012 г. и 2013 г.**, DGTF и за **заема за плавателния съд Atlântida**. EMPORDEF и DGTF са отпуснали тези заеми на ENVC в момент, когато дружеството е било в затруднение и рационално действащ пазарен оператор не би ги предоставил. Това е особено видно в случая на заемите от 2012 г. и 2013 г., тъй като както е посочено в съображение 21, банките са престанали да предоставят заеми в полза на ENVC, а са били склонни да продължат единствено за EMPORDEF. Комисията отбелязва също, че заемът от DGTF и заема за плавателния съд Atlântida са били отпуснати между 2006 и 2011: през тези години частни банки са били готови да кредитират ENVC само въз основа на гаранция

(под формата на уверително писмо) от EMPORDEF. Това показва, че никой оператор на пазара не е желаел сам да предостави заем на ENVC. Поради това с оглед на гореизложеното, Комисията стига до заключението, че ENVC е получило държавна помощ, равняваща се на всички заеми от 2012 г. и 2013 г. (101 118 066,03 евро), заемите от DGTF (съответно 30 милиона евро, 8 милиона евро, 5 милиона евро и 13 милиона евро) и заема за плавателния съд Atlântida (37 милиона евро).

### 6.3. Неправомерна помощ

- (118) В член 108, параграф 3 от ДФЕС се посочва, че държава членка не може да приведе в действие мярка за помощ преди Комисията да е приела решение за разрешаване на мярката.
- (119) Комисията отбелязва, че Португалия е предоставила на ENVC мерките, предприети в миналото, без да уведоми Комисията с цел тя да ги одобри (изключенията са посочени в съображение 125). Комисията изразява съжаление, че Португалия не е спазила задължението за изчакване и по този начин е нарушила задължението си съгласно член 108, параграф 3 от ДФЕС.

### 6.4. Съвместимост на мерките, предприети в миналото, с вътрешния пазар

- (120) Тъй като установените по-горе мерки представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС, тяхната съвместимост трябва да бъде преценена с оглед на изключенията, посочени в параграфи 2 и 3 на същия член.
- (121) Съгласно съдебната практика на Съда на Европейския съюз държавите членки са тези, които трябва да се позоват на възможни основания за съвместимост и да докажат, че условията за такава съвместимост са изпълнени <sup>(36)</sup>. Португалските органи считат, че повечето от мерките, предприети в миналото, не представляват държавна помощ, и по тази причина не посочили възможни основания за съвместимост.
- (122) Комисията все пак оцени дали някое от възможните основания за съвместимост, посочени в ДФЕС, е приложимо към мерките, предоставени в миналото.
- (123) Що се отнася до **субсидиите за корабостроенето**, Португалия твърди, че те са били предоставени съгласно Наредба-закон № 296/89 за прилагане на Директива 87/167/ЕИО (вж. съображение 68). Както обаче Комисията вече отбеляза в решението за откриване, тази директива е престанал да се прилага от 31 декември 1990 г. (вж. член 13 от нея).
- (124) Освен това Португалия не е представила никакви доказателства, че субсидиите за корабостроенето биха били съвместими с някое от последващите правни основания, обявяващи за съвместима държавна помощ в полза на корабостроенето.
- (125) Единственото изключение се отнася до две субсидии за корабостроене, отпуснати в полза на ENVC през 2003 г. и 2005 г. за изграждането на два плавателни съда (договори С 224 и С 225 — вж. приложение II). Тези субсидии са били разрешени с Решение на Комисията по дело С 33/2004 <sup>(37)</sup> въз основа на Регламент (ЕО) № 1540/98. Поради това Комисията заключава въз основа на предоставената информация, че субсидиите по договори С 224 и С 22, в размер на 2 675 275 евро всяка (или общо 5 350 550 евро), представляват помощ за корабостроенето, съвместима с вътрешния пазар.
- (126) При все това Комисията е на мнение, че останалата част от субсидиите за корабостроенето (в размер на 21 779 383,21 евро) — чийто характер на държавна помощ Португалия не обсъжда — са несъвместими с вътрешния пазар.

<sup>(36)</sup> Съдебно решение по дело *Италия/Комисия*, С-4364/90, ЕУ:С:1993:157.

<sup>(37)</sup> Решение 2006/946/ЕО на Комисията от 6 септември 2005 г. за държавна помощ Португалия — удължаване на тригодишния срок за доставката на два химически танкера, построени от Estaleiros Navais de Viana do Castelo, S.A. (ОВ L 383, 28.12.2006 г., стр. 16).

- (127) Във връзка с останалите **мерки, предприети в миналото** (с изключение на писмата от 8 януари 2007 г. и от 26 юни 2008 г.), както вече бе посочено в решението за откриване на процедурата, с оглед на естеството на мерките и затрудненията на ENVC, единствените критерии от значение за съвместимостта изглеждат са правилата относно помощта за оздравяване и реструктуриране на предприятия в затруднено положение съгласно член 107, параграф 3, буква в) от ДФЕС въз основа на Насоките за ОиП от 2004 г.<sup>(38)</sup>.
- (128) Първо, Комисията повтаря своите заключения от решението за откриване на процедурата, че условията за помощ за оздравяване, определени в точка 3.1 от Насоките за ОиП от 2004 г., не са изпълнени. Съгласно точка 25, буква а) от Насоките за ОиП от 2004 г. помощта за оздравяване следва да се състои от помощ за ликвидност под формата на заеми или гаранции по заеми. И в двата случая помощта следва да се предоставя при лихвен процент, който е поне сравним с този, прилаган при заеми за стабилни предприятия. Например увеличението на капитала от 2006 г. не е отговаряло на това изискване.
- (129) Освен това в точка 25, буква а) се добавя, че всеки заем трябва да бъде погасен и всяка гаранция трябва да бъде прекратена не по-късно от шест месеца, считано от изплащането на първия транш към предприятието. Както е обяснено по-горе, това не изглежда да е направено за никоя от оценяваните мерки, предприети в миналото.
- (130) Точка 25, буква б) гласи, че помощ за оздравяване трябва да се предоставя на основание на сериозни социални трудности и не трябва да въздейства отрицателно на други държавни членки. Португалия не е представила никакви доказателства, че това е било така за мерките, предприети в миналото.
- (131) Също така, в случай на помощ за оздравяване, за която не е подадено уведомление, според точка 25, буква в) от държавата членка се изисква да съобщи на Комисията не по-късно от 6 месеца, след като я е привела в действие, план за реструктуриране или ликвидация или да представи доказателство, че заемът е бил погасен напълно и/или че гаранцията е била прекратена. Португалия не е изпълнила и това изискване за съвместимост.
- (132) В съответствие с точка 25, буква г) помощта за оздравяване трябва да бъде ограничена до сумата, необходима на предприятието да продължи дейността си. С оглед на значителните суми помощ, произтичащи от всички мерки, предприети в миналото, Комисията заключава, че това изискване не е изпълнено.
- (133) Накрая, в точка 25, буква д) от от Насоките за ОиП от 2004 г. се изисква да бъде спазен принципът за еднократната помощ. Съгласно този принцип, когато не са изтекли 10 години от отпускането на помощ за оздравяване или не е приключил период на реструктуриране, Комисията няма да разрешава друга помощ за оздравяване или реструктуриране. С оглед на многобройните намеси на държавата през времето, в което са били приложени мерките, предприети в миналото, става ясно, че принципът за еднократната помощ не е бил спазен и че ENVC се е възползвало в редица случаи от неправомерна държавна помощ.
- (134) Що се отнася до помощта за реструктуриране, съгласно определението ѝ в точка 3.2 от Насоките за ОиП от 2004 г., Комисията отбелязва, че Португалия не я е уведомила за никоя от мерките, посочени по-горе, като за помощ за реструктуриране и така не е изпълнила задължението си да докаже, че са налице някои от необходимите елементи, за да може мерките да се разглеждат като помощ за реструктуриране (план за реструктуриране, собствен принос, компенсаторни мерки и т.н.).
- (135) По-специално, съгласно съображение 34 от Насоките за ОиП от 2004 г. предоставянето на помощ за реструктуриране подлежи на условието да бъде изпълняван план за реструктуриране, който трябва да е одобрен от Комисията при всички случаи на индивидуална помощ. Освен това, всякаква помощ за реструктуриране трябва да включва мерки, целящи да се избегне неоправдано нарушаване на конкуренцията („компенсаторни мерки“ — вж. точки 38—42), и трябва също така да предвиждат „собствен принос“ от бенефициера, който в случай на ENVC е трябвало да достигне 50 % от разходите за реструктуриране предвид на това, че то е голямо предприятие (вж. точки 38—45). Освен това, както и при помощта за оздравяване, трябва да се спазва принципът за еднократната помощ.

<sup>(38)</sup> Що се отнася до субсидиите за професионално обучение, Комисията отбелязва, че Насоките за национална регионална помощ за периода 2000—2006 г. (ОВ С 74, 10.3.1998 г., стр. 9), приложими по онова време, са изключвали предоставянето на регионална помощ в полза на предприятия в затруднение.

- (136) Първо Комисията припомня, че „принципът за еднократната помощ“ не е бил спазен (вж. съображение 133). Действително, Комисията отбелязва, че многобройни мерки, предприети в миналото, са били предоставени извън планирания период на реструктуриране 2005—2009 г. Това е направено в нарушение „принципа за еднократната помощ“, и следователно е достатъчно, за да се приеме, че мерките, предприети в миналото, не могат да бъдат сметнати за съвместима помощ за реструктуриране съгласно Насоките за ОиП от 2004 г.
- (137) Във всеки случай Комисията подчертава, че Португалия е представила плана за реструктуриране, изготвен от ВРІ, едва през 2014 г., т.е. 5 години, след като планираният период на реструктуриране (2005—2009 г.) е изтекъл. Освен това Комисията подчертава, че планът, изготвен от ВРІ, изглежда е проект, предназначен за обсъждане. При всички случаи, макар планът за реструктуриране, изглежда включва някои елементи, които се изискват от Насоките за ОиП от 2004 г., той не съдържа никакви компенсаторни мерки и не предвижда собствен принос от ENVC. Поради това не може да се приеме, че планът за реструктуриране, изготвен от ВРІ, спазване изискванията на Насоките за ОиП от 2004 г.
- (138) При липсата на предложени компенсаторните мерки и собствен принос от ENVC, и като се има предвид, че не е бил спазен „принципът за еднократната помощ“, Комисията стига до заключението, че останалата част от мерките, предприети в миналото, не могат да се считат за съвместима помощ за реструктуриране съгласно Насоките за ОиП от 2004 г.

#### 6.5. Заключение относно съвместимостта

- (139) С оглед на гореизложеното Комисията счита, че субсидиите за корабостроенето по договори С 224 и С 225, в размер на 2 675 275 евро всяка (вж. съображение 125), представляват помощ за корабостроенето, съвместима с вътрешния пазар.
- (140) Комисията счита също, че останалата част от мерките, предприети в миналото (т.е. увеличението на капитала от 2006 г., заемите от 2012 г. и 2013 г., заемите от DGTE, уверителните писма от 2009 г., 2010 г. и 2011 г., субсидиите за професионално обучение, заемът за плавателния съд Atlántida и останалата част от субсидиите за корабостроенето), не отговарят на условията на Насоките за ОиП. Комисията не намери други основания за съвместимост. Поради това Комисията счита, че останалите мерки, предприети в миналото, включват държавна помощ, която е несъвместима с вътрешния пазар.

#### 6.6. Възстановяване

- (141) Съгласно Договора и установената съдебна практика на Съда Комисията е компетентна да реши дали съответната държава членка трябва да отмени или да измени помощта, когато се установи, че тя е несъвместима с вътрешния пазар<sup>(39)</sup>. Също съгласно установената практика на Съда наложено на дадена държава членка с решение на Комисията задължение за отмяна на несъвместима с вътрешния пазар помощ има да възстанови съществуващото преди това положение<sup>(40)</sup>.
- (142) В този контекст Съдът е постановил, че целта е постигната, когато получателят е изплатил сумите, предоставени чрез неправомерна помощ, като по този начин се е отказал от предимството, което е имал спрямо конкурентите си на пазара, и ситуацията от преди плащането на помощта е възстановена<sup>(41)</sup>.
- (143) В съответствие със съдебната практика член 14, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999<sup>(42)</sup> на Съвета гласи: „когато са взети отрицателни решения в случаи с неправомерна помощ, Комисията решава съответната държава членка да вземе всички необходими мерки помощта да бъде възстановена от получателя [...]“. В член 15 от същия регламент се изяснява, че „[п] равомощията на Комисията за възстановяване на помощ са предмет на давностен срок от десет години“, който „започва да тече в деня, в който неправомерната помощ е предоставена на бенефициера [...]“. Всяко действие, предприето от Комисията или от дадена държава членка, която действа по искане на Комисията, по отношение на неправомерната помощ, прекъсва давностния срок“. Тъй като Комисията е предприела първото действие по дело SA. 35546 на 11 октомври 2012 г. (вж. съображение 1), възстановяване на несъвместима помощ не може да включва помощ, предоставена преди 11 октомври 2002 г.

<sup>(39)</sup> Решение *Комисията/Германия*, С-70/72, ЕУ:С:1973:87, т. 13.

<sup>(40)</sup> Решение *Испания/Комисията*, С-278/92, С-279/92 и С-280/92, ЕУ:С:1994:325, т. 75.

<sup>(41)</sup> Решение *Белгия/Комисията*, С-75/97, ЕУ:С:1999:311, точки 64 и 65.

<sup>(42)</sup> Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 г. за установяване на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за ЕО (ОВ L 83, 27.3.1999 г., стр. 1).

- (144) Комисията отбелязва в това отношение, че някои от корабостроителните субсидии са отпуснати преди 11 октомври 2002 г., по-специално във връзка с договори C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 и C222 (вж. приложение II). Поради това несъвместимата помощ за тези договори, възлизаща на 11 297 009,19 EUR, е предмет на давностен срок от десет години и не може да бъде възстановена.
- (145) Останалата част от предоставените в миналото мерки, които водят до неправомерна и несъвместима държавна помощ (вж. таблица 5 по-долу), трябва да бъдат върнати с цел възстановяване на ситуацията, която е съществувала на пазара преди предоставяне на помощите. Следователно възстановяването трябва да обхване периода, през който бенефициерът се е ползвал с предимство, т.е. времето от момента, в който помощта е била предоставена на разположение на бенефициера, до момента на действителното ѝ възстановяване; в подлежащите на възстановяване суми са включени начислените лихви до действителното възстановяване.

Таблица 5

## Суми за възстановяване (в EUR)

Дата	Мярка	Сума за възстановяване <sup>(1)</sup>
11 май 2006 г.	Увеличение на капитала от 2006 г.	24 875 000
2012/2013	заеми от 2012 и 2013 г.	101 118 066,03
(i) 31 януари 2006 г. (ii) 11 декември 2008 г. (iii) 28 април 2010 г. (iv) 27 април 2011 г.	заеми от DGTF	(i) 30 000 000 (ii) 8 000 000 (iii) 5 000 000 (iv) 13 000 000
29 ноември 2011 г.	Писма за подкрепа за заем, предоставен от BCP	990 000
3 ноември 2011 г.	Писмо за подкрепа за заем, предоставен от BCP	400 000
30 септември 2010 г.	Писмо за подкрепа за заем, предоставен от BCP	12 500 000
31 август 2010 г.	Писма за подкрепа за два стендбай акредитива за заеми, издадени от CGD	12 890 000
24 юни 2010 г.	Писмо за подкрепа за заем, предоставен от BCP	5 000 000
25 ноември 2009 г.	Писмо за подкрепа за револвиращ заем, предоставен от CGD	15 000 000
7 септември 2009 г.	Писмо за подкрепа за револвиращ заем, предоставен от BES	4 500 000
—	Корабостроителни субсидии (договори C212, C213, C214 и C223)	10 482 374,01 <sup>(2)</sup>
—	Помощ за професионално обучение, 2005—2006 г.	257 791
23 декември 2009 г.	Заем за кораба Atlántida	37 000 000

<sup>(1)</sup> Когато е приложимо, дължимите лихви, неплатени от ENVC, също трябва да подлежат на запълнението за възстановяване.

<sup>(2)</sup> Тази сума произлиза от общия размер на корабостроителните субсидии (i) минус субсидиите, които са предмет на давностен срок от десет години (ii), минус субсидиите, обявени за съвместима помощ (iii), т.е. (i) 27 129 933,20 EUR – (ii) 11 279 009,19 EUR – (iii) 5 350 550 EUR = 10 482 374,01 EUR.

## 7. ОЦЕНКА НА ИКОНОМИЧЕСКАТА ПРИЕМСТВЕНОСТ МЕЖДУ ENVC И WESTSEA

- (146) На 4 март 2014 г. ENVC проведе общо събрание, на което EMPORDEF, в качеството си на единствен акционер, потвърди решението да пристъпи към продажба на активите на ENVC, както и към съкращаване на служителите, за да ликвидира и прекрати дружеството във възможно най-кратък срок.
- (147) На 27 февруари 2015 г. с оглед на бъдещата ликвидация на ENVC Португалия изпрати две искания на Комисията:
- „а) Като се има предвид, че в случай на отрицателно решение на Комисията относно възстановяването на несъвместима помощ за ENVC в контекста на членове 107 и 108 от ДФЕС, по-голямата част от активите на ENVC ще бъдат продадени и процесът на ликвидация на ENVC практически ще бъде приключен, португалската държава отправя искане към Комисията да потвърди, че при описаните по-горе условия продажбата на посочените активи не представлява помощ за купувачите.
- б) Като се вземе също под внимание, че в случай на отрицателно решение на Комисията относно възстановяването на несъвместима помощ за ENVC в контекста на членове 107 и 108 от ДФЕС, португалската държава ще бъде задължена да възстанови несъвместимата помощ, португалските органи искат от Комисията да потвърди, че такова задължение за възстановяване няма да бъде разширено, за да включи WestSea, независимо от това, че WestSea е придобило някои от активите на ENVC.“
- (148) Действително, в случай на отрицателно решение на Комисията относно възстановяването на несъвместима помощ за предприятията в контекста на членове 107 и 108 от ДФЕС въпросната държава членка е длъжна да възстанови несъвместимата помощ. Задължението за възстановяване може да бъде разширено към ново дружество, на което въпросното дружество е прехвърлило или продало част от своите активи, когато структурата на прехвърлянето или продажбата води до заключението, че между двете дружества има икономическа приемственост. Освен това липсва икономическа приемственост, (нова) държавна помощ за купувача също може да произтича от продажбата на активи под тяхната пазарна стойност.
- (149) С настоящото решение Комисията не прави оценка на възлагането на договорите за изграждане на два асфалтовова, <sup>(43)</sup> което все още не е осъществено.
- (150) За да реши дали е налице държавна помощ в полза на купувача(ите) на активите, Комисията трябва да а) определи дали продажбата на активите се извършва по тяхната пазарна стойност; и б) да отчете и другите критерии, споменати в съображението по-долу.
- (151) Според решението на Съда по дело *Италия и SIM 2/Комисия*, <sup>(44)</sup> на което Комисията е основала решенията си относно *Olympic Airlines, Alitalia* и *SERNAM* <sup>(45)</sup>, оценката на икономическата приемственост между предходното (подпомагано) дружество и купувача се прави въз основа на набор от показатели. Следните фактори могат да бъдат взети под внимание: (i) обхватът на продадените активи (активи и пасиви, издръжка на работна ръка, съвкупност от активи), (ii) продажната цена, (iii) самоличността на купувача(ите), (iv) моментът на продажбата (след започването на предварителната оценка, официалната процедура по разследване или окончателното решение) и (v) икономическата логика на операцията. Този набор от показатели е потвърден от Общия съд в неговото Решение от 28 март 2012 г. по дело *Ryanair/Комисия* <sup>(46)</sup>, което потвърди решението за *Alitalia*.

<sup>(43)</sup> Вж. съображение 24. Договорът, сключен първоначално между PDVSA и ENVC за изграждането на двата асфалтовова, е бил прехвърлен на EMPORDEF. Португалските органи са поели задължение, че изпълняваните чрез подизпълнител части от поръчката ще бъдат възложени чрез търг с прозрачни, недискриминационни и безусловни тържни процедури, открити за португалски и чуждестранни оференти, като най-добрата цена ще бъде единственият критерий за избор на доставчици на стоки и услуги, както и задължение да изключат ENVC от процеса, в случай че неговата ликвидация и прекратяване не са приключили в момента на провеждане на търовете.

<sup>(44)</sup> Решение по дело *Италия и SIM 2 Multimedia SpA/Комисия*, C-328/99 и C-399/00, EU:C:2003:252.

<sup>(45)</sup> Решение на Комисията от 17 септември 2008 г., Държавна помощ N 321/2008, N 322/2008 и N 323/2008 — Гърция — *Vente de certains actifs d'Olympic Airlines/Olympic Airways Services*; Решение на Комисията от 12 ноември 2008 г., Държавна помощ N 510/2008 — Италия — *Продажба на активи на Alitalia*; Решение на Комисията от 4 април 2012 г., SA.34547 — Франция — *Reprise des actifs du groupe SERNAM dans le cadre de son redressement judiciaire*.

<sup>(46)</sup> Решение от 28 март 2012 г. по дело *Ryanair Ltd/Комисия*, T-123/09, ECR, EU:T:2012:164, потвърдено в производство по обжалване с Решение от 13 юни 2013 г. по дело *Ryanair Ltd/Комисия*, C-287/12 P, ECR, EU:C:2013:395.

### 7.1. Обхват на продадените активи

- (152) С цел избягване на икономическа приемственост Комисията трябва да установи, че активите и другите елементи на прехвърлената дейност представляват само част от предишното дружество или неговите дейности. Колкото по-голяма е частта от първоначалния бизнес, който е прехвърлен към нов субект, толкова по-голяма е вероятността икономическата дейност, свързана с тези активи, да продължава да се възползва от предимствата, произтичащи от несъвместимата помощ, предоставена на предходния субект.
- (153) Основните активи на ENVC включват (i) концесията, предоставена от пристанищната администрация на Viana do Castelo, за земята, на която корабостроителницата е разположена, и (ii) различни видове оборудване и суровини. Всички тези активи бяха продадени след прозрачни, недискриминационни и безусловни търгове, открити за португалски и чуждестранни оференти, като най-добрата цена беше единственият критерий за избор на оферент.
- (154) Що се отнася до *подконцесията за земята, на която е разположена корабостроителницата*, след тръжна процедура тя беше възложена до март 2031 г. на WestSea, съвместно дъщерно дружество на португалския холдинг Martifer и португалската корабостроителница Navalria. WestSea ще плаща годишен наем в размер на 419 233,95 EUR и гаранция в размер на 435 500 EUR.
- (155) По отношение на *различни видове оборудване и суровини*, включително превозни средства и основен подежник/кран, те бяха продадени в рамките на 120 малки търга в 884 партии от стоки. Вследствие на това от общо продадени стоки в размер 3 358 905,13 EUR купувачите са придобили стоки на средна стойност 55 981,75 EUR, всяка от които е на стойност от 10 EUR до 1,035 млн. EUR. *Ministério dos Transportes e Comunicações de Timor* е най-значимият купувач с дял от 31 %. WestSea придоби по-малко от 20 % от продадените активи.
- (156) Накрая, що се отнася до *служителите*, не са били прехвърляни трудови договори към купувачите: 596 трудови договори вече са прекратени, а останалите 13 работници и служители са в процес на освобождаване. Търговете не са включвали никакви специални условия за прехвърляне на трудови договори или на работници от ENVC към купувачите.
- (157) Като следствие от гореизложеното Комисията заключава, че обхватът на придобитите активи или на активите, които ще бъдат придобити от WestSea, ще бъде значително по-малък в сравнение с този на ENVC и предишните му дейности.

### 7.2. Продажна цена

- (158) С цел избягване на икономическа приемственост между ENVC и WestSea Комисията трябва да установи, че активите и другите елементи от прехвърлената дейност са били или ще бъдат продадени по пазарна цена. Пазарната цена е цената, която би била определена от частен инвеститор, действал при пазарни условия <sup>(47)</sup>.
- (159) Подконцесията за земята, на която са разположени корабостроителниците, и продажбата на различните видове оборудване и суровини са били осъществени чрез открити, прозрачни, недискриминационни и безусловни търгове, като най-добрата цена е била единственият критерий за избор на оферент.
- (160) Като следствие от гореизложеното Комисията стига до заключението, че предоставянето на подконцесия за земята, на която са разположени корабостроителниците, и продажбата на различните видове оборудване и суровини от ENVC на WestSea са проведени чрез открити, прозрачни, недискриминационни и безусловни тръжни процедури на оферента, предложил най-високата цена, и по този начин е била приложена пазарната цена.

### 7.3. Самоличност на купувача

- (161) С цел избягване на икономическа приемственост Комисията трябва да установи, че купувачите на активите и другите елементи на прехвърлената дейност нямат икономическа или корпоративна връзка с ENVC.

<sup>(47)</sup> Решение по дело *Seydaland*, C-239/09, EU:C:2010:778, точка 34.



- (162) Що се отнася до концесията за земята, на която е разположена корабостроителницата, португалските органи потвърждават, че WestSea няма никакви икономически или корпоративни връзки с ENVC или с португалската държава.
- (163) Що се отнася до различните видове оборудване и суровини, които вече са продадени, португалските органи потвърждават, че никой от основните купувачи няма икономически или корпоративни връзки с ENVC или с неговия акционер.
- (164) Като следствие от гореизложеното Комисията заключава, че WestSea е субект, независим от ENVC и от неговия акционер.

#### 7.4. Момент на продажбата

- (165) С цел избягване на икономическа приемственост Комисията трябва да установи, че моментът на продажбата на активите и другите елементи на прехвърлената дейност не води до заобикаляне на решение на Комисията за възстановяване несъвместима държавна помощ.
- (166) Комисията отбелязва, че тържните процедури за подконцесията за земята, на която са разположени корабостроителниците, както и за придобиването на активите и оборудването, са започнати и приключени преди приемането от страна на Комисията на настоящото окончателно решение.
- (167) Освен това както е посочено в съображение 1 по-горе, Португалия първа се е обърнала към Комисията, за да организира по подходящ начин приватизацията на ENVC в съответствие с правилата на ЕС за държавните помощи. Поредицата от събития показва, че приватизацията не се тълкува като механизъм за заобикаляне на съществуващите отрицателни решения или текущите разследвания на Комисията.
- (168) Като следствие от гореизложеното Комисията стига до заключението, че фактът, че предоставянето на подконцесията за земята, на която са разположени корабостроителниците, и продажбата на различните видове оборудване и суровини от ENVC са настъпили преди приемането от страна на Комисията на настоящото окончателно решение, не показва, че е налице заобикаляне на евентуално решение на Комисията за възстановяване.

#### 7.5. Икономическа логика на операцията

- (169) С цел избягване на икономическа приемственост Комисията трябва да установи, че купувачите на активите и другите елементи на прехвърлената дейност няма да използват тези активи по същия начин както предишният собственик, но ще ги използват, за да осъществят друга дейност или стратегия.
- (170) Някои от активите на ENVC, придобити от WestSea, могат да се използват за същата обща дейност (корабостроене), в частност земята, на която е разположена корабостроителницата. При все това сам по себе си фактът, че купувачът ще осъществява дейност в същия икономически сектор като предходното образувание, не означава непременно, че е налице икономическа приемственост. WestSea няма задължение да поеме служителите или трудовите договори на ENVC. Освен това WestSea ще интегрира корабостроителницата в своята бизнес стратегия, за да гарантира полезно взаимодействие с други корабостроителни обекти. WestSea ще има възможност да управлява своята дейност при различни експлоатационни условия от ENVC и ще има свободата да прилага своя собствен бизнес модел.
- (171) Като следствие от гореизложеното Комисията заключава, че WestSea ще интегрира тези елементи в своята корпоративна стратегия и ще ги използва, за да упражнява своя собствена икономическа логика.

#### 7.6. Заключение относно икономическата приемственост между ENVC и WestSea

- (172) Първо, обхватът на активите, придобити от WestSea, е значително по-малък в сравнение с този на ENVC и предишната му дейност. Второ, предоставянето на подконцесията за земята, на която е разположена корабостроителницата, и продажбата на различните видове оборудване и суровини са извършени чрез открити, прозрачни, недискриминационни и безусловни търгове. Трето, WestSea е субект, независим от ENVC и неговия акционер. Четвърто, моментът на предоставяне на подконцесията за земята, на която са разположени корабостроителниците, и продажбата на различните видове оборудване и суровини не показва, че е налице заобикаляне на евентуално решение на Комисията за възстановяване. Пето, WestSea ще интегрира активите на ENVC в своята корпоративна стратегия и ще ги използва, за да упражнява своя собствена икономическа логика.

- (173) Следователно Комисията стига до заключението, че не съществува икономическа приемственост между ENVC и WestSea.

#### 8. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

- (174) Комисията счита, че предоставените в миналото мерки, с изключение на писмата за подкрепа от 8 януари 2007 г. и 26 юни 2008 г., представляват държавна помощ в полза на ENVC по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- (175) Предоставените в миналото мерки, представляващи държавна помощ, са несъвместими с вътрешния пазар (с изключение на двете корабостроителни субсидии, отпуснати с решение на Комисията по дело С 33/2004), тъй като съответните условия на Насоките за ОиП от 2004 г. не са изпълнени и не са установени други основания за съвместимост.
- (176) Комисията също така установи, че Португалия неправомерно е привела в действие мерките, посочени по-горе, в нарушение на член 108, параграф 3 от ДФЕС.
- (177) Несъвместимата държавна помощ трябва да бъде възстановена от получателя, както е описано в точка 6.6 отгоре.
- (178) Това възстановяване не се отнася до WestSea поради липсата на икономическа приемственост между ENVC и WestSea.
- (179) Накрая, Комисията отбелязва, че Португалия се е съгласила настоящото решение да бъде прието и нотифицирано на английски език,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

#### Член 1

- Писмата за подкрепа от 8 януари 2007 г. и 26 юни 2008 г. не представляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.
- Държавната помощ, съдържаща се в корабостроителните субсидии, съответстващи на договори С224 и С225 (в размер на 5 350 550 EUR), е съвместима с вътрешния пазар.
- Държавната помощ, посочена в таблицата по-долу, неправомерно приведена в действие от Португалия в нарушение на член 108, параграф 3 от Договора за функционирането на Европейския съюз, е несъвместима с вътрешния пазар.

Дата	Мярка	Размер
11 май 2006 г.	Увеличение на капитала от 2006 г.	24 875 000
2012/2013	заеми от 2012 и 2013 г.	101 118 066,03
(i) 31 януари 2006 г. (ii) 11 декември 2008 г. (iii) 28 април 2010 г. (iv) 27 април 2011 г.	заеми от DGTF	(i) 30 000 000 (ii) 8 000 000 (iii) 5 000 000 (iv) 13 000 000
29 ноември 2011 г.	Писма за подкрепа за заем, предоставен от ВСП	990 000
3 ноември 2011 г.	Писмо за подкрепа за заем, предоставен от ВСП	400 000
30 септември 2010 г.	Писмо за подкрепа за заем, предоставен от ВСП	12 500 000
31 август 2010 г.	Писма за подкрепа за два стендбай акредитива за заеми, издадени от CGD	12 890 000

Дата	Мярка	Размер
24 юни 2010 г.	Писмо за подкрепа за заем, предоставен от ВСП	5 000 000
25 ноември 2009 г.	Писмо за подкрепа за револвиращ заем, предоставен от CGD	15 000 000
7 септември 2009 г.	Писмо за подкрепа за револвиращ заем, предоставен от BES	4 500 000
—	Корабостроителни субсидии (договори C212, C213, C214 и C223)	10 482 374,01
—	Корабостроителни субсидии (договори C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 и C222)	11 279 009,01
—	Помощ за професионално обучение, 2005—2006 г.	257 791
23 декември 2009 г.	Заем за кораба Atlântida	37 000 000

#### Член 2

1. Португалия трябва да възстанови от бенефициера несъвместимата помощ, посочена в член 1, параграф 2 (включително, когато е приложимо, начислените лихви, неплатени от ENVC), с изключение на корабостроителните субсидии, свързани с договори C206, C211, C217, C218, C219, C220, C221 и C222 (на обща стойност 11 279 009,01 EUR), които са предмет на давностния срок от десет години, предвиден в член 15 от Регламент (ЕО) № 659/1999.
2. Такова възстановяване на несъвместимите държавни помощи не засяга WestSea.
3. Сумите, които трябва да бъдат възстановени, включват лихви, начислени от датата на предоставянето им на разположение на бенефициера до действителното им възстановяване.
4. Лихвата се изчислява с натрупване в съответствие с глава V от Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията <sup>(48)</sup> и с Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 <sup>(49)</sup>.
5. Португалия трябва да отмени всички предстоящи плащания на помощта, ако има такива, считано от датата на приемане на настоящото решение.

#### Член 3

1. Възстановяването на помощта, посочена в член 1, параграф 2, е незабавно и ефективно.
2. Португалия гарантира, че настоящото решение ще започне да се прилага в срок от четири месеца от датата на оповестяване на настоящото решение.

#### Член 4

1. В срок от два месеца след уведомяването за настоящото решение Португалия предоставя следната информация:
  - а) общата сума (главница и лихви по възстановяване), която ще бъде възстановена от всеки бенефициер;
  - б) подробно описание на вече предприетите и предвидените мерки за изпълнение на настоящото решение;
  - в) документи, доказващи, че на бенефициера е наредено да възстанови помощта.

<sup>(48)</sup> Регламент (ЕО) № 794/2004 на Комисията от 21 април 2004 година за прилагането от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 140, 30.4.2004 г., стр. 1).

<sup>(49)</sup> Регламент (ЕО) № 271/2008 на Комисията от 30 януари 2008 година за изменение на Регламент (ЕО) № 794/2004 за прилагането на Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета относно определянето на подробни правила за прилагането на член 93 от Договора за създаване на Европейската общност (ОВ L 82, 25.3.2008 г., стр. 1).

2. Португалия информира Комисията за напредъка по предприетите на национално равнище мерки за изпълнение на настоящото решение до пълното възстановяване на помощта, посочена в член 1, параграф 2. По искане на Комисията тя предава незабавно информация за вече взетите и предвидените мерки в изпълнение на настоящото решение. Тя предоставя също подробна информация относно сумите на помощта и лихвите по възстановяването, които вече са възстановени от бенефициерите.

Член 5

Адресат на настоящото решение е Португалия.

Съставено в Брюксел на 7 май 2015 година.

За Комисията  
Margrethe VESTAGER  
Член на Комисията

---

## ПРИЛОЖЕНИЕ I

## ЗАЕМИ ЗА 2012 И 2013 Г.

Дата на подписване	Размер	Приложен лихвен процент:
6 януари 2012 г.	970 000,00	7,108 %
9 януари 2012 г.	175 000,00	3-месечен EURIBOR + 7,108 %
31 януари 2012 г.	3 445 258,51	3-месечен EURIBOR + 6,62 %
8 февруари 2012 г.	64 741,49	3-месечен EURIBOR + 6,62 %
30 март 2012 г.	1 026 647,44	3-месечен EURIBOR + 7,887 %
30 март 2012 г.	16 700 000,00	2 %
30 април 2012 г.	1 268 536,13	3-месечен EURIBOR + 5 %
2 май 2012 г.	48 997,82	3-месечен EURIBOR + 7,887 %
30 май 2012 г.	1 100 000,00	3-месечен EURIBOR + 8,431 %
31 май 2012 г.	5 375 000,00	3-месечен EURIBOR + 8,5 %
31 май 2012 г.	834 830,96	3-месечен EURIBOR + 8,451 %
1 юни 2012 г.	12 844 000,00	3-месечен EURIBOR + 4,976 %
5 юни 2012 г.	281 000,00	3-месечен EURIBOR + 4,976 %
6 юни 2012 г.	345 000,00	3-месечен EURIBOR + 7,682 %
8 юни 2012 г.	1 449 714,00	3-месечен EURIBOR + 7,682 %
11 юни 2012 г.	696 481,42	3-месечен EURIBOR + 7,682 %
21 юни 2012 г.	177 979,74	3-месечен EURIBOR + 7,682 %
21 юни 2012 г.	4 785 000,00	3-месечен EURIBOR + 8,1509 %
22 юни 2012 г.	118 070,71	3-месечен EURIBOR + 7,682 %
25 юни 2012 г.	83 694,43	3-месечен EURIBOR + 4,976 %
26 юни 2012 г.	1 163 308,28	3-месечен EURIBOR + 4,976 %
29 юни 2012 г.	664 537,83	3-месечен EURIBOR + 4,976 %
3 юли 2012 г.	272 811,37	3-месечен EURIBOR + 8,5 %
11 юли 2012 г.	71 104,02	3-месечен EURIBOR + 4,976 %

Дата на подписване	Размер	Приложен лихвен процент:
11 юли 2012 г.	1 742 275,55	3-месечен EURIBOR + 8,1509 %
13 юли 2012 г.	40 000,00	3-месечен EURIBOR + 8,431 %
19 юли 2012 г.	45 000,00	3-месечен EURIBOR + 4,956 %
27 юли 2012 г.	1 000 000,00	3-месечен EURIBOR + 5,78 %
31 юли 2012 г.	400 000,00	3-месечен EURIBOR + 8,182 %
31 юли 2012 г.	1 450 000,00	3-месечен EURIBOR + 4,756 %
2 август 2012 г.	100 000,00	3-месечен EURIBOR + 8,182 %
14 август 2012 г.	275 000,00	3-месечен EURIBOR + 8,151 %
17 август 2012 г.	180 000,00	3-месечен EURIBOR + 8,1509 %
20 август 2012 г.	1 186 322,44	3-месечен EURIBOR + 8,1509 %
20 август 2012 г.	400 000,00	3-месечен EURIBOR + 5,624 %
24 август 2012 г.	600 000,00	3-месечен EURIBOR + 5,624 %
13 септември 2012 г.	365 000,00	3-месечен EURIBOR + 5,624 %
19 септември 2012 г.	5 111 910,08	Дълг на ENVC към Parvalorem, поет от EMPORDEF
21 септември 2012 г.	19 000,00	3-месечен EURIBOR + 5,624 %
25 септември 2012 г.	1 180 491,65	3-месечен EURIBOR + 4,668 %
27 септември 2012 г.	1 050 000,00	3-месечен EURIBOR + 5,624 %
28 септември 2012 г.	48 000,00	3-месечен EURIBOR + 5,624 %
12 октомври 2012 г.	120 000,00	5,871 %
16 октомври 2012 г.	15 000,00	8,1509 %
19 октомври 2012 г.	566 000,00	3-месечен EURIBOR + 4,64 %
26 октомври 2012 г.	1 000 000,00	3-месечен EURIBOR + 4,64 %
29 октомври 2012 г.	84 685,34	8,151 %
30 октомври 2012 г.	120 000,00	8,1509 %
2 ноември 2012 г.	10 570 971,04	5,871 %
9 ноември 2012 г.	5 227,50	4,459 %

Дата на подписване	Размер	Приложен лихвен процент:
27 ноември 2012 г.	250 000,00	5,871 %
28 ноември 2012 г.	250 000,00	8,1509 %
29 ноември 2012 г.	200 000,00	7,915 %
29 ноември 2012 г.	120 000,00	5,871 %
30 ноември 2012 г.	84 685,12	5,871 %
3 декември 2012 г.	300 000,00	4,459 %
3 декември 2012 г.	35 000,00	7,915 %
7 декември 2012 г.	1 500,00	8,151 %
11 декември 2012 г.	100 000,00	4,459 %
14 декември 2012 г.	180 000,00	4,459 %
19 декември 2012 г.	200 000,00	4,459 %
20 декември 2012 г.	29 159,75	4,459 %
21 декември 2012 г.	1 000 000,00	5,871 %
28 декември 2012 г.	5 000 000,00	7,915 %
31 декември 2012 г.	16 500,00	4,459 %
4 януари 2013 г.	120 000,00	4,459 %
9 януари 2013 г.	84 756,80	4,459 %
11 януари 2013 г.	260 000,00	7,911 %
17 януари 2013 г.	200 000,00	8,15 %
8 февруари 2013 г.	5 767 984,59	4,165 %
31 май 2013 г.	5 281 882,02	Лихва, която трябва да бъде платена от ENVC на EMPORDEF по кредитите от 2012 г.

**Общо:**  
**101 118 066,03**

ПРИЛОЖЕНИЕ II

КОРАБОСТРОИТЕЛНИ СУБСИДИИ

Номер на договора	2000	2001	2002	2003	2004	2005	ОБЩО	Акт за възлагане (Despacho)	Дата на публикуване в <i>Diário da República</i>
<b>C206</b>	679 362,74						<b>679 362,74</b>		
<b>C211</b>			2 081 867,70				<b>2 081 867,70</b>	245/2002 от 31.12.2001 г.	6.4.2002
C212			1 629 892,00	407 473,00			2 037 365,00	882/2002 от 25.12.2002 г.	12.12.2002
C213			2 265 871,06	541 732,94	701 901,00		3 509 505,00	880/2002 от 25.12.2002 г.	12.12.2002
C214			2 807 604,01		701 901,00		3 509 505,01	880/2002 от 25.12.2002 г.	12.12.2002
<b>C217</b>		1 415 887,71					<b>1 415 887,71</b>	158/2001 от 29.12.2000 г.	16.2.2001
<b>C218</b>		1 415 887,71					<b>1 415 887,71</b>	158/2001 от 29.12.2000 г.	16.2.2001
<b>C219</b>		1 425 998,34					<b>1 425 998,34</b>	158/2001 от 29.12.2000 г.	16.2.2001
<b>C220</b>		1 425 998,34					<b>1 425 998,34</b>	158/2001 от 29.12.2000 г.	16.2.2001
<b>C221</b>	1 140 802,66	276 446,76	8 753,90				<b>1 426 003,32</b>	810/2000 от 25.7.2000 г.	5.8.2000
<b>C222</b>			1 426 003,33				<b>1 426 003,33</b>	244/2002 от 31.12.2001 г.	6.4.2002
C223			1 425 999,00				1 425 999,00	881/2002 от 25.11.2002 г.	12.12.2002



Номер на договора	2000	2001	2002	2003	2004	2005	ОБЩО	Акт за възлагане (Despacho)	Дата на публикуване в <i>Diário da República</i>
C224				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 от 25.11.2002 г.	12.12.2002
C225				2 140 220,00		535 055,00	2 675 275,00	879/2002 от 25.11.2002 г.	12.12.2002
	1 820 165,40	5 960 218,86	11 645 991,00	5 229 645,94	1 403 802,00	1 070 110,00	<b>27 129 933,20</b>		





ISSN 1977-0618 (електронно издание)  
ISSN 1830-3617 (печатно издание)



**Служба за публикации на Европейския съюз**  
2985 Люксембург  
ЛЮКСЕМБУРГ

**BG**